

POU
El Puerto de Santa María

Plan de Ordenación Urbana (POU)

El Puerto de Santa María

Fase I

BORRADOR DEL PLAN: AVANCE POU.

Prefacio • Información, análisis y conclusiones

TERRITORIO Y CIUDAD SLP

31599208Z
MANUEL ANGEL
GONZALEZ (R:
U19973361)
2026.04.22
10:56:15 +02'00'

Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

UTE Ordenación urbanística El Puerto Santa María

TERRITORIO Y CIUDAD SLP

ÍNDICE

Prefacio 7

PR.1 CONSIDERACIONES PRELIMINARES. 9
PR.2 OBJETO DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA 13
PR.3 CRITERIOS METODOLÓGICOS 17
PR.4 EL AVANCE EN EL PROCESO DE REDACCIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA 19
PR.5 PRINCIPAL ORDENAMIENTO JURÍDICO APLICABLE. 21
PR.6 DOCUMENTACIÓN DEL AVANCE DEL POU Y SU SENTIDO. 27
PR.7 EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN LLEVADO ACABO HASTA LA FASE DE AVANCE 29
PR.8 CRÉDITOS 31

Información, análisis y conclusiones 33

IA.1 CONTEXTO GEOGRÁFICO. 35
1.1. ENCUADRE GEOLÓGICO Y GEOMORFOLÓGICO. 35
1.2. HIDROLOGÍA. 35
1.2.1. Superficial: 35
1.2.2. Subterránea: 36
1.3. CLIMA 37
1.4. VEGETACIÓN Y FAUNA 37
1.4.1. Vegetación 37
1.4.2. Fauna: 38
IA.2 ANÁLISIS SOCIAL Y ECONÓMICO. 39
2.1. INTRODUCCIÓN 39
2.2. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO 39
2.2.1. Estructura demográfica. 40
2.2.2. Evolución demográfica 54
2.2.3. Dinámica poblacional 56
2.2.4. Proyección de la población 59
2.2.5. Conclusiones 62
2.3. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA 65
2.3.1. Actividades económicas 65
2.3.2. Mercado de trabajo. Ocupación y desempleo 81
2.3.3. Nivel de renta de la población. 89
2.3.4. Indicadores de desigualdad. Zonas especialmente vulnerables. 91
2.3.5. Otros datos socioeconómicos de interés. 108
2.3.6. Conclusiones 109
2.4. PARQUE DE VIVIENDA Y DEMANDA RESIDENCIAL 110
2.4.1. Introducción 110
2.4.2. Evolución del parque de vivienda 112
2.4.3. Datos para el cálculo 114
2.4.4. Estimación del número de viviendas actuales y demanda de vivienda. 122
2.4.5. Conclusiones sobre el parque de vivienda y el número de viviendas nuevas a prever. 123
IA.3 EL PROCESO HISTÓRICO DE FORMACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANO. 129
3.1. EL ORIGEN 129
3.2. LA CIUDAD MEDIEVAL: OCUPACION MUSULMANA Y CRISTIANA 129
3.3. LA CIUDAD BAJO EL INFLUJO DEL DESCUBRIMIENTO DE AMERICA. 130
3.4. LA CIUDAD CONTEMPORANEA: LAS AMPLIACIONES Y TRANSFORMACIONES DEL CASCO URBANO. 133

IA.4 SITUACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNCIPIO DESDE EL PLAN GENERAL DE 1992 HASTA LA ACTUALIDAD. 137
4.1. EL PLAN GENERAL DE 1992. 137
4.1.1. Contexto y necesidad del Plan General. 137
4.1.2. Objetivos principales del PGMO de 1992. 137
4.1.3. El modelo territorial del Plan. 139
4.1.4. Las principales propuestas del PGMO. 140
4.2. LA ADAPTACIÓN PARCIAL DE 2009 A LA LOUA DEL PLAN GENERAL DE 1992 151
4.2.1. Contenido y alcance de la adaptación parcial 151
4.2.2. Descripción y justificación de los criterios de la adaptacion parcial. 152
4.3. EL PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR DEL CONJUNTO HISTÓRICO. 158
4.3.1. Salvaguardia del patrimonio y calidad urbana 159
4.3.2. Viviendas y dotaciones públicas. 161
4.3.3. Accesibilidad y movilidad sostenible. 162
4.3.4. Servicios urbanos básicos. 163
4.3.5. Gestión eficaz. 164
IA.5 EL INTENTO DE PLAN GENERAL DE 2012 POSTERIORMENTE ANULADO. 167
5.1. OBJETIVO DEL PLAN Y MODELO URBANO-TERRITORIAL ADOPTADO. 167
5.2. SISTEMAS, REDES Y ESTRATEGIAS QUE ARTICULAN Y COHESIONAN EL TERRITORIO. 169
5.3. LA ORDENACIÓN DEL SUELO. 171
5.4. EL PLAN, LA VIVIENDA PROTEGIDA Y LA POTENCIACIÓN DE LOS PATRIMONIOS PÚBLICOS DE SUELO 172
5.5. UNA MIRADA MÁS DETENIDA A LAS PROPUESTAS SOBRE EL SUELO URBANO EN EL DOCUMENTO DEL PGOU 2012 ANULADO 172
5.5.1. Criterios de clasificación 172
5.5.2. Suelo urbano consolidado por la urbanización 172
5.5.3. Suelo Urbano No Consolidado 175
5.6. LA GESTIÓN EN EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO. 178
IA.6 SITUACIÓN JURÍDICA Y EVALUACIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE EN EL MUNICIPIO. 179
6.1. SITUACIÓN JURÍDICA DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO DE DESARROLLO Y GESTIÓN DEL PGOU DE 2012. 179
6.2. LA ACTUALIDAD DEL PLANEAMIENTO VIGENTE EN EL MUNICIPIO. 183
6.2.1. Las innovaciones del PGMO 1992 183
6.2.2. El desarrollo del suelo urbanizable sectorizado del PGOU 1992 y de sus innovaciones. 190
6.2.3. El desarrollo del suelo urbano no consolidado del PGOU 1992 195
6.2.4. Alteraciones de la ordenación detallada en suelo urbano operada por instrumentos en el marco de la LISTA 2021. 199
6.2.5. La ordenación vigente del puerto de El Puerto de Santa María e iniciativas de alteración. 203
6.3. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DETALLADA EN TRAMITACIÓN. 206
6.3.1. Instrumentos en tramitación en desarrollo del PGOU 1992 206
6.3.2. Instrumentos de ordenación detallada en tramitación que suponen modificación del PGMO 1992 210
6.3.3. Otras iniciativas de delimitación ATU al amparo de la LISTA 219
6.4. MODIFICACIONES DEL PGMO 1992 EN TRAMITACIÓN: 220
6.4.1. Modificaciones de clasificación de suelo para incorporar a la ordenación urbanística general agrupaciones de edificaciones irregulares. 220
6.4.2. Modificaciones de la categoría de suelo no urbanizable/rústico 239
6.4.3. Modificaciones de la ordenación detallada del suelo urbano 240
6.5. VALORACIÓN GLOBAL DEL PLANEAMIENTO VIGENTE. 243
IA.7 ESTRUCTURA URBANA ACTUAL. 245
7.1. OCUPACIÓN DEL TERRITORIO Y DISTRITOS URBANOS 245
7.2. EL SISTEMA DE COMUNICACIONES 272
7.3. EL ESPACIO VERDE URBANO 286

7.3.1. Introducción 286
7.3.2. Sistema de espacios libres y zonas verdes 287
7.3.3. Espacios verdes urbanos 297
7.3. EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS 301
7.4. INDICADORES DOTACIONALES Y DE ESPACIO VERDE URBANO POR HABITANTE 312
7.5. INFRAESTRUCTURAS URBANAS 320
7.5.1. La red general de abastecimiento de agua. 320
7.5.2. La red general de saneamiento y depuración. 324
7.5.3. Infraestructuras eléctricas 328
7.5.4. Infraestructuras de telecomunicaciones 329
7.5.5. Infraestructura de gas natural 331
7.5.6. Instalaciones de alumbrado público. 332
7.5.7. Sobre los residuos sólidos urbanos y el reciclaje. 332
IA.8 EL PARQUE EDIFICATORIO. 335
8.1. INTRODUCCIÓN 335
8.2. USO PRINCIPAL DE LA EDIFICACIÓN 339
8.3. EDAD DEL PARQUE EDIFICATORIO 353
8.4. INDICADORES DE DENSIDAD DE USOS 359
8.4.1. Indicadores de número de viviendas por zona y por parcela 359
8.4.2. Indicador de número de comercios por parcela 367
8.5. PARQUE EDIFICATORIO VINCULADO A LOS ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS 371
8.5.1. Los establecimientos hoteleros 371
8.5.2. Los apartamentos turísticos 372
8.5.3. Las viviendas de uso turístico 373
8.5.4. Conclusiones 382
8.6. ESTADO DEL PARQUE RESIDENCIAL 388
8.6.1. Edad del parque residencial 388
8.6.2. Alturas de las edificaciones residenciales 392
8.6.3. Tamaño de vivienda 396
8.6.4. Segmentación del parque residencial en clústeres tipológicos 398
8.6.5. Calificación energética del parque residencial 405
8.6.6. Vivienda pública, nuevos desarrollos y otros segmentos del parque residencial 411
8.6.7. Conclusiones 428
IA.9 EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN REDACCIÓN. 431
9.1. DEMANDA DE MOVILIDAD. 431
9.2. OFERTA DE MOVILIDAD. 433
9.3. EL DIAGNÓSTICO 438
9.4. AVANCE DE PROPUESTAS 443
IA.10 AFECCIONES DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL CON MAYOR INCIDENCIA EN LA CONFIGURACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA. 449
10.1. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ. 449
10.2. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA. 450
10.3. EL PLAN ESPECIAL SUPRAMUNICIPAL DEL ENTORNO DEL RÍO GUADALETE APROBADO POR ORDEN DE 20 DE MAYO 2023. 453

Prefacio

PR.1 CONSIDERACIONES PRELIMINARES.
PR.2 OBJETO DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA.
PR.3 CRITERIOS METODOLÓGICOS.
PR.4 EL AVANCE EN EL PROCESO DE REDACCIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA.
PR.5 PRINCIPAL ORDENAMIENTO JURÍDICO APLICABLE.
PR.6 DOCUMENTACIÓN DEL AVANCE DEL POU Y SU SENTIDO.
PR.7 EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN LLEVADO ACABO HASTA LA FASE DE AVANCE.
PR.8 CRÉDITOS.

PR. 1 /

CONSIDERACIONES PRELIMINARES.

El proceso de formulación de una nueva ordenación urbanística para el municipio de El Puerto de Santa María tiene un nuevo marco urbanístico de referencia con la entrada en vigor de la nueva ley de urbanismo andaluza, la LISTA (Ley 7/2021 de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía) y su Reglamento General (Decreto 550/2022, de 29 de noviembre)

La LISTA incorpora un cambio significativo en el sistema de planificación urbanística; en este nuevo marco jurídico los planes urbanísticos se dividen en dos escalas o niveles:

a) La ordenación general (que define el modelo de ordenación general y la planificación estratégica de su evolución a medio y largo plazo) y que, corresponde ejercitarla al Plan General de Ordenación Municipal (PGOM).

b) La ordenación detallada, que en suelo urbano corresponde, principalmente, al Plan de Ordenación Urbana (POU).

Con este nuevo esquema de planificación la LISTA pretende otorgar una mayor autonomía funcional al subsistema de ordenación detallada respecto al de ordenación general y posibilitar una mayor flexibilidad permitiendo que las actuaciones de transformación se concreten en el momento oportuno en que pretendan acometerse.

Para llevar a cabo este propósito la LISTA: (i) reduce el papel tradicional del planeamiento general como piedra fundacional del sistema, queda como simple instrumento definidor del modelo de ordenación general y orientador de su previsible evolución futura y (ii) amplía las potestades de los planes de ordenación detallada, incluso, permitiendo que se puedan formular sin estar el nivel de ordenación general adaptado a la LISTA.

Ahora bien, este proceso de revisión del planeamiento urbanístico municipal vigente debe realizarse conforme al nuevo sistema de planificación urbanística vigente que se ha expuesto, lo que supone que la sustitución del planeamiento general vigente, que fue aprobado definitivamente por Resolución del Consejero de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía el 18 de diciembre de 1991 (BOJA N.º 114 de 31/12/91) y entró en vigor el 27 de marzo de 1992 (BOP núm. 38 de 15/02/92 y BOP núm. 55 de 07/03/92),al que a partir de ahora denominaremos PGOU 1992, no puede realizarse con un solo instrumento, sino que debe realizarse desde la implementación de dos tipos de planeamiento: uno el Plan General de Ordenación Municipal y, otro, el Plan de Ordenación Urbana.

Debe significarse que el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María optó, en principio, por acometer un proceso de revisión de su actual planeamiento general vigente con la redacción de un Avance del Plan General de Ordenación Municipal

El Ayuntamiento, para evitar el vacío que pudiera producirse tras la firmeza de la Sentencia de 28 de octubre de 2019, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Segunda, del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, que determinó la nulidad del PGOU de 2012 y la vuelta al PGOU anterior de 1992, decidió acometer los trabajos de redacción del Avance del primero de los instrumentos urbanísticos en que han quedado descompuestos los antiguos Planes Generales de Ordenación Urbanística: el PGOM; a la espera de que se dilucidaran los contenidos y trámites de los instrumentos de planeamiento por el reglamento de la LISTA que debía terminar de definir el nuevo escenario normativo urbanístico de referencia en Andalucía y que entró en vigor con la aprobación del Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de la LISTA, decidió iniciar el 01-06-2020 los trabajos de formulación del Avance del PGOM y su Documento Inicial Estratégico. Estos trabajos culminaron y se remitieron por el Ayuntamiento a la Delegación Territorial de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul el 23 de noviembre de 2023, emitiendo el órgano ambiental resolución de admisión a trámite el día 14-03-2024 de la evaluación ambiental estratégica, estando pendiente de la emisión del documento de Alcance.

Por ello, en una segunda fase, el Ayuntamiento ha decidido impulsar la formulación tanto del PGOM como del POU, con las documentaciones que en cada fase correspondan y que permitan obtener su aprobación definitiva

Lógicamente, y dado que ya se encuentra elaborado el documento de Avance del PGOM y su DIE, la primera tarea que se emprende en esta nueva etapa del proceso de revisión es acometer también un Avance del Plan de Ordenación Urbana y su Documento Inicial Estratégico.

El presente documento constituye el Avance del Plan de Ordenación Urbana (POU) de El Puerto de Santa María, y supone el inicio de la revisión del contenido de la ordenación detallada de todo el suelo urbano del PGOU 1992 y sus instrumentos de desarrollo aprobados, así como sus modificaciones posteriores, salvo para el ámbito del Conjunto Histórico declarado BIC y su Entorno, donde continuará la vigencia del Plan Especial de Protección y Reforma Interior aprobado definitivamente el 28/04/2021 por el Pleno municipal. **Igualmente, incorpora en su ámbito aquellos terrenos que contando en el PGOU 1992 con una clasificación diferente reúnen ahora las condiciones definidas en el artículo 13 de la LISTA para ser reconocidos como suelo urbano.**

Este documento de Avance del POU da cumplimiento al artículo 77.1 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), que establece que será preceptiva la aprobación del Avance en los instrumentos de ordenación urbanística sometidos a evaluación ambiental estratégica, como es el caso del Plan de Ordenación Urbana de acuerdo a lo establecido en la disposición final quinta de la citada Ley 7/2021, de 1 de diciembre, por la que se modifica el artículo 40 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental.

A efectos de iniciar el procedimiento ambiental estratégico, este Avance del POU tiene la consideración de "Borrador de Plan y debe someterse a consultas pública (artículo 77.2 LISTA).

La Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), configura el Plan de Ordenación Urbana como instrumento propio de ordenación detallada de la ciudad existente, y de respuesta a las necesidades de mejora, regeneración y rehabilitación de esta.

Así, en su artículo 66 establece que:

"1. ***Los Planes de Ordenación Urbana tienen por objeto establecer la ordenación detallada del suelo urbano****, mediante todas o algunas de las siguientes determinaciones, que no podrán contradecir las de los Planes de Generales de Ordenación Municipal:*

a) La división de su ámbito en diferentes zonas, en función de sus usos globales y pormenorizados.

b) La distinción, dentro de cada zona, de los terrenos que deben destinarse a sistemas generales y locales, con cumplimiento de los criterios que se establezcan reglamentariamente.

c) Las alineaciones y rasantes de la red viaria, salvo los terrenos en los que se prevean actuaciones urbanísticas o de transformación urbanística.

d) La normativa de edificación y urbanización, en su caso.

e) Las directrices para la intervención en la ciudad existente.

f) En su caso, la delimitación de las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística que se estimen convenientes o necesarias. A la delimitación de las actuaciones de transformación urbanística le será de aplicación lo establecido en los artículos 27 y 29

g) La delimitación de los bienes y espacios que deban contar con una protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico, estableciendo las determinaciones precisas para su conservación, protección y mejora, o remitiendo las mismas a un Plan Especial o Catálogo.

2. ***Todo el suelo urbano deberá ser ordenado, excepto los ámbitos de transformación urbanística que se remitan a un instrumento posterior****. Al establecer la ordenación urbanística detallada podrán realizarse meros ajustes en la clasificación del suelo, siempre que estos no afecten a parcelas completas.*

3. ***En cada municipio se podrá definir un Plan de Ordenación Urbana para todo el suelo urbano o varios Planes de Ordenación Urbana*** *que ordenen las diferentes zonas en que se pueda dividir el suelo urbano,* ***esté aprobado o no el Plan General de Ordenación Municipal."***

Como se puede comprobar la formulación de un Plan de Ordenación Urbana es posible esté aprobado o no esté aprobado el instrumento de ordenación general, es decir, el Plan General de Ordenación Municipal.

Es el caso del presente Avance, que se formula sin que se encuentre aprobado un Plan General de Ordenación Municipal (es decir, del nuevo instrumento de planeamiento general que ha dispuesto la LISTA), que solo ha llegado culminar la fase de Avance.

Ahora bien, hay que recordar que el proceso de revisión del PGOU de 1992 que se ha iniciado es completo, de modo que también se está procediendo conformar el PGOM, pretendiéndose que ambos documentos de ordenación, POU y PGOM, alcancen la aprobación inicial, al menos, de forma simultánea.



PR. 2 /

OBJETO DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA

El objetivo encomendado por la legislación vigente del documento completo de Plan de Ordenación Urbana, como se ha dicho, es establecer la ordenación urbanística detallada del suelo urbano, que se concreta en el artículo 78 del Reglamento General de la LISTA, a través de las siguientes determinaciones:

a) **El establecimiento de las zonas de suelo urbano**, con desarrollo de:

1º- La caracterización de cada zona, definiendo: el uso global y, en su caso, uso pormenorizado que haya justificado la diferenciación de la zona, la edificabilidad global, la densidad, el nivel dotacional, el espacio verde urbano y los aparcamientos públicos. En el nivel dotacional se deberá especificar, además del total, los siguientes parámetros: desagregados por cada 100 metros cuadrados edificables:

- Sistema local de espacios libres y zonas verdes.
- Sistema local de equipamientos comunitarios básicos.
- Dotaciones privadas computables conforme al artículo 82.2 de Reglamento (hasta un máximo del 20% de la reserva exigida)

En las zonas de suelo urbano de uso global residencial los parámetros relativos al nivel dotacional se expresarán también por habitante.

2º- Directrices generales de actuación en cada zona con identificación de:

- Áreas preferentes para la delimitación de actuaciones de reforma interior por encontrarse en alguna de las siguientes circunstancias:
  - Presentar tipologías edificatorias inadecuadas para los usos y técnicas edificatorias actuales que necesiten una nueva configuración de la malla urbana.
  - Contener usos obsoletos, molestos o insalubres que precisen de su traslado por incompatibilidad con las áreas urbanas en que se encuentra.
  - Presentar una carencia o insuficiencia de espacios libres, zonas verdes o equipamientos adecuados para la población asentada en la zona o urbanización deficiente por problemas de movilidad (rodada, ciclista y peatonal) o accesibilidad que deban ser resueltas mediante la reforma de la urbanización.

- Áreas preferentes para la delimitación de actuaciones de mejora urbana y de rehabilitación edificatoria que, no necesitando una nueva configuración de la malla urbana, presenten tipologías edificatorias inadecuadas para los usos y técnicas edificatorias actuales, analizando la potencialidad de acoger nuevos usos o mayores intensidades edificatorias por su baja densidad, su alto nivel de dotaciones, sus condiciones de accesibilidad, facilidad de acceso a infraestructuras, u otras que motivadamente pudieran establecer los Planes.

b) Si así se considera, **el establecimiento de los límites concretos de las actuaciones de transformación urbanística ya sean de reforma interior o de mejora urbana**.

c) **La definición completa de la malla urbana**, que comprende:

1º- El trazado y las características de la red viaria, con distinción de la peatonal, ciclista y la destinada al tráfico motorizado, incluidas las relativas a los aparcamientos, definiéndose las alineaciones y las rasantes. Las rasantes se definirán, al menos, en los puntos de cruce y en los cambios de dirección.

2º- La fijación de las alineaciones, superficie y características de las reservas para dotaciones de la red de espacios libres y zonas verdes y de equipamientos comunitarios, de acuerdo, con las previsiones del instrumento de ordenación urbanística general conforme a las determinaciones establecidas en los artículos 74, 75 y 76 y los estándares y características establecidos en este Reglamento, localizando las parcelas donde se implantarán.

3º- La localización de las parcelas destinadas, en su caso, a movilidad, infraestructuras y servicios técnicos.

4º- La descripción de las características y los trazados de las redes de infraestructuras y servicios técnicos existentes, en los términos de la letra d) de este mismo apartado.

5º- La delimitación del resto del parcelario, con la definición de los usos pormenorizados y las condiciones de edificación por parcela, bien directamente o por remisión a las correspondientes zonas de ordenanzas de edificación.

d) **Las características y los trazados de las redes de infraestructuras y servicios técnicos** relativas a las instalaciones de abastecimiento de agua, alcantarillado, energía eléctrica, alumbrado, telecomunicaciones, gas canalizado, en su caso, y de aquellos otros servicios que pudiera prever el instrumento de ordenación urbanística, así como de su enlace con otras redes existentes o previstas.

e) La **delimitación de los bienes y espacios en suelo urbano que deban contar con protección distinta de la recogida en el artículo 75.5, es decir, que no se encuentren inscritos individuamente como Bien de Interés Cultural en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz**, que comprende:

1º- La identificación de los bienes, su delimitación y, en su caso, la de sus entornos.

2º- Las determinaciones de carácter general precisas para su conservación, protección y mejora, sin perjuicio de la remisión a un Catálogo, cuya

tramitación puede ser simultánea o posterior a la del instrumento de ordenación general, de las determinaciones de protección específicas para los diferentes bienes identificados.

f) **La regulación precisa de los usos en suelo urbano, con indicación de los usos globales y los usos pormenorizados que los componen**. Se desarrollarán las reglas de compatibilidad de usos y la posibilidad de la implantación de usos complementarios.

g) **La normativa de edificación**, que deberá contemplar al menos las siguientes determinaciones:

1º- Condiciones generales: de parcela, situación y forma de los edificios; morfológicas y tipológicas; estéticas, de calidad e higiene; de infraestructuras y servicios de los edificios; condiciones ambientales y otras condiciones análogas a las anteriores.

2º- Ordenanzas de edificación por uso pormenorizado y/o tipología.

h) **La normativa de urbanización**, regulando ordenanzas mínimas de urbanización, viario (ciclista, rodado y peatonal), aparcamientos, espacios libres y zonas verdes, infraestructuras y servicios técnicos y análogos.

i) En los términos del artículo 37 de la Ley, **la identificación de los recursos y áreas de interés paisajístico en suelo urbano, así como las determinaciones para su preservación y para mejorar su calidad y percepción.**

j) **Si se establecieran límites concretos de las actuaciones de transformación urbanística** ya sean de reforma interior o de mejora urbana (-punto b) anterior), las **determinaciones sobre la ejecución y equidistribución de estas.** A tales efectos se definirá:

1º- El área de reparto y el aprovechamiento urbanístico que será objeto de equidistribución entre los agentes intervinientes en la actuación, conforme a los criterios establecidos en los instrumentos de ordenación urbanística general y detallada y en la propuesta de delimitación aprobada.

2º- La delimitación de las unidades de ejecución, en su caso, con asignación del sistema de actuación, o del ámbito de la actuación asistemática, pudiendo incluir la previsión de constitución de entidad de urbanización.

3º- La programación, señalando en el correspondiente plan de etapas, las condiciones objetivas y funcionales que ordenen la eventual secuencia de la puesta en servicio de cada una de ellas.

La ordenación urbanística detallada de las actuaciones de transformación urbanística en suelo urbano cuya delimitación proponga el Plan de Ordenación Urbana podrá establecerse directamente por el Plan o remitirse a los correspondientes Estudios de Ordenación o Planes de Reforma Interior. En este segundo supuesto, el Plan de Ordenación Urbana debe establecer el plazo para la aprobación del instrumento de ordenación urbanística detallada, transcurrido el cual determinará la caducidad de la propuesta de delimitación.



PR. 3

CRITERIOS METODOLÓGICOS

La metodología que se propone para la elaboración del presente Plan de Ordenación Urbana pretende un marco de trabajo integral y coherente que no solo reconozca la complejidad de la gestión urbana, sino que también promueva la adopción de un enfoque sistemático y transversal para abordar los desafíos y oportunidades dentro de este campo.

Los criterios en los que se fundamente la metodología propuesta quieren ser capaces de garantizar la efectividad y coherencia del proceso. Estos criterios son los siguientes:

1º. Base objetiva para las decisiones territoriales: Es primordial que la información y el diagnóstico territorial, elaborados mediante un riguroso proceso analítico y técnico, sirvan como pilares fundamentales para sustentar decisiones. Estas decisiones deben apoyarse en datos y análisis objetivos, facilitando así la adopción de políticas territoriales eficaces en todos los niveles. Este enfoque asegura que las estrategias y acciones propuestas se basen en una comprensión sólida de la realidad territorial, promoviendo intervenciones más informadas y efectivas.

2º. Interacción dinámica entre las diferentes etapas del proceso: La metodología enfatiza la importancia de una interacción fluida entre las etapas de recopilación de información, diagnóstico y la formulación de objetivos y directrices. Este enfoque de retroalimentación continua permite ajustar y refinar las estrategias a medida que se avanza en el análisis, asegurando que las propuestas finales sean el resultado de un proceso iterativo que integra nuevos hallazgos y perspectivas a lo largo del camino. Esta sinergia entre etapas fortalece la cohesión y relevancia de las propuestas desarrolladas.

3º. Enfoque transversal ante la naturaleza compleja de la realidad territorial y de la disciplina de la ordenación del territorio:

a) Integración de dimensiones múltiples: Esto implica una consideración integrada de las dimensiones ambiental, social, económica y legal en el proceso, reconociendo que estas están interconectadas y son interdependientes. Tal enfoque asegura una comprensión holística del territorio, crucial para el desarrollo de estrategias de ordenación efectivas y sostenibles.

b) Articulación de determinaciones sectoriales: Se resalta la necesidad de coordinar las políticas y estrategias sectoriales dentro de un marco coherente que oriente la organización y estructura del territorio objetivo del plan. Esto significa que las decisiones en sectores específicos deben coordinarse, alineándose para contribuir a una visión y estrategia territorial unificada, promoviendo la coherencia y sinergia entre diferentes iniciativas y actuaciones sectoriales.



PR. 4 /

EL AVANCE EN EL PROCESO DE REDACCIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA

El artículo 77 de la Ley 2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, así como el artículo 101 de su Reglamento General, establecen que será preceptiva la aprobación del Avance en los instrumentos de ordenación urbanística general y en los restantes instrumentos sometidos a evaluación ambiental. Es decir, que como el Plan de Ordenación Urbana debe ser sometido a Evaluación Ambiental Estratégica (Disposición final quinta de la Ley 2021, que modifica el artículo 40 de La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental) debe elaborase un Avance del POU en que se describa y justifique el objeto, ámbito de actuación, principales afecciones territoriales, ambientales y sectoriales, los criterios y propuestas generales para la ordenación, así como las distintas alternativas técnica, ambiental y económicamente viables planteadas.

Este Avance del Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María tendrá la consideración de borrador del plan a los efectos del procedimiento ambiental correspondiente.

No aportan mucho más ni la Ley ni el Reglamento sobre el contenido de los Avances, pero, en general, la legislación urbanística ha venido expresando el sentido de los avances de los planes urbanísticos como el instrumento oportuno para que los ciudadanos puedan conocer el diagnóstico urbano-territorial del ámbito, las grandes alternativas sobre el modelo urbanístico y sus estrategias y participar, mediante la presentación de sugerencias, en las soluciones de la ordenación urbanística del área de ordenación. La trascendencia de los avances de planeamiento radica precisamente en que están orientados a suscitar la participación ciudadana sometiendo a debate las diversas alternativas consideradas, con la finalidad de que el modelo elegido no sólo sea ratificado, sino que sea perfeccionado y, en su caso, corregido, sin que pueda restringirse la participación a aspectos puntuales del mismo. Igualmente, el documento de Avance es un instrumento adecuado para posibilitar la coordinación con el resto de las administraciones a partir de esta primera definición del modelo urbano propuesto.

A partir de esta definición, y una vez contrastada su aceptación por los ciudadanos y las Administraciones podrán seguir desarrollándose los trabajos de redacción del documento completo del Plan de Ordenación Urbana.


Santander
Santander
PLAZA DE LA NORIA
LAS TORRES

PR. 5

PRINCIPAL ORDENAMIENTO JURÍDICO APLICABLE.

Para la elaboración de la revisión del planeamiento urbanístico municipal de El Puerto de Santa María es preciso tener presente cuál es la legislación específica de aplicación sobre la materia de ordenación del territorio y urbanística, así como cualquier otra legislación que sectorialmente incida en el territorio.

En primer lugar, es necesario recordar que la materia de ordenación del territorio y ordenación urbanística es una competencia que ha sido atribuida en exclusiva por la Constitución a las Comunidades Autónomas, como se desprende de su artículo 148.1.3º de la CE y, es confirmado, por el artículo 56 en sus apartados 3 y 5 del Estatuto de Autonomía para Andalucía (EAA).

Este apoderamiento constitucional, determina que corresponden a la plena competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía la función legislativa y reglamentaria de la materia de ordenación territorial y urbanística.

La Junta de Andalucía ha ejercitado estas competencias legislativas y reglamentarias. La regulación autonómica en materia de ordenación del territorio y urbanismo ha sido reformada recientemente con la aprobación de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía y, posteriormente, el Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

Pero la exclusividad autonómica sobre la competencia material de urbanismo y ordenación territorial no puede ser entendida en los términos amplios y transversales (con el carácter de horizontalidad) con que la doctrina había configurado la política de ordenación del territorio en la segunda mitad del siglo XX. En nuestro sistema constitucional, competencia exclusiva no significa necesariamente competencia excluyente. El Tribunal Constitucional declaró en su STC 61/1997 que la competencia autonómica en materia de urbanismo y ordenación del territorio debe coexistir con aquellas competencias que el Estado ostenta en virtud del artículo 149.1 CE, y en cuyo ejercicio puede condicionar, lícitamente la competencia material de las CC.AA. Por tanto, esa competencia autonómica sobre la ordenación del territorio es configurada por el TC como una *competencia exclusiva relativa*, pues recuerda que esa atribución constitucional ha de integrarse sistemáticamente con otros competenciales, también *exclusivos*, que la Constitución, en su artículo 149.1, reconoce al Estado.

En síntesis, se produce una atribución competencial de la materia de ordenación urbanística y territorial en exclusiva a la Comunidad Autónoma, pero no es una competencia excluyente, pues su ejercicio concurre con otras competencias estatales. Los títulos competenciales del Estado con incidencia en la competencia autonómica de ordenación urbanística y territorial son:

- El establecimiento de las condiciones básicas que garanticen la igual de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de las obligaciones constitucionales (art. 149.1.1ª CE).

- La legislación sobre valoración de los terrenos (art.149.1.18º CE)

- la legislación general sobre expropiación forzosa (art.19.1.18ª CE)

- la legislación general sobre el régimen de responsabilidad administrativa (que forma parte general del régimen administrativo) (art.19.1.18ª CE)

- la legislación sobre el procedimiento administrativo común (art.149.1. 18ª CE)

- la competencia en materia de legislación civil (art.149.1.8ª de la CE)

- La competencia en materia de defensa nacional (art.149.1.4ª CE)

- las competencias sectoriales vinculadas a obras e infraestructuras de interés general del Estado así como a bienes de dominio público estatal de carácter natural (art.132.2 CE).

- las competenciales estatales derivadas del art. 149.1.13ª CE sobre bases y coordinación de la actividad económica (vinculado al Patrimonio Público).

- La competencia de legislación básica sobre protección del medio ambiente y sobre montes, aprovechamientos forestales y vías pecuarias (art.149.1.23ª CE).

Igualmente, en el marco del Ordenamiento Jurídico autonómico existen legislaciones y reglamentaciones sobre materias sectoriales y medioambientales que también inciden en el territorio y que es precio tener en cuenta para la conformación tanto del PGOM como del POU.

Por ello, a continuación, se expresa tanto el marco jurídico estatal y el marco jurídico autonómico que inciden en el proceso de formulación y tramitación de la revisión del planeamiento urbanístico municipal de El Puerto de Santa María y que se ha tenido presente para la formulación del presente Avance del POU:

Marco jurídico estatal:

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLSRU).

- Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre, por el cual se aprueba el Reglamento de Valoraciones de la Ley del Suelo.

- Ley 12/2023, de 24 de mayo, por el Derecho a la Vivienda.

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

- Acuerdo de 22 de febrero de 2019, del Consejo de Ministros, por el que se aprueba la Agenda Urbana Española 2030.

- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad,

- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas
- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
- Real Decreto 1290/2012, de 7 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
- Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación. modificada por la Ley 33/2015, de 21 de septiembre.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.
- Real Decreto 1513/2005, de 19 de octubre, que desarrolla la ley del Ruido en lo referente a evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Real Decreto 1367/2007, de 16 de diciembre, que desarrolla la ley del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Ley 16/1085, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español
- Real Decreto 369/2023, de 16 de mayo, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea, y se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones
- Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- Ley 15/2022, de 12 de julio, integral para la igualdad de trato y la no discriminación.
- Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos
- Ley 24/2013 del sector eléctrico.
- Ley 8/1975, de 12 de marzo, de las zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional.
- Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación
- Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas

Marco jurídico autonómico

- Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.
- Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.
- Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.
- Ley 3/2015, de 29 de diciembre, de Medidas en Materia de Gestión Integrada de Calidad Ambiental, de Aguas, Tributaria y de Sanidad Animal.
- Ley 1/2010, de 8 de marzo, Reguladora del Derecho a la Vivienda en Andalucía.
- Ley 13/2005, de 11 de noviembre, de medidas para la vivienda protegida y el suelo.
- Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía.
- Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.
- Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas.
- Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía.
- Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía.
- Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

- Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, y se modifica el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética.

- Ley 2/2007, de 27 de marzo, de fomento de las energías renovables y del ahorro y eficiencia energética de Andalucía.

- Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

- Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

- Ley 21/2007 de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

- Ley 16/2011 de Salud Pública de Andalucía.

- Decreto169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

- Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los derechos y la atención a las personas con discapacidad en Andalucía.

- Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

- Decreto 95/2001, de 3 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Policía Sanitaria Mortuoria.

- Ley 13/2011, de 23 de diciembre, del Turismo de Andalucía.

- Decreto Legislativo 1/2012, de 20 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Comercio Interior de Andalucía.

- Decreto 2/2004, de 7 de enero (regula los registros administrativos de instrumentos de planeamiento, de convenios urbanísticos y de los bienes y espacios catalogados, y se crea el Registro Autonómico)

- Decreto 225/2006, de 26 de diciembre (Reglamento de Organización y Funciones de la Inspección de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda de la Junta de Andalucía.

- Decreto 88/2025, de 26 de marzo que regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

- Decreto 164/2018, de 18 de septiembre (Reglamento de Organización y funcionamiento de las comisiones Provinciales de Valoraciones)

- Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, por el que se adapta el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía a las Resoluciones aprobadas por el Parlamento de Andalucía en sesión celebrada los días 25 y 26 de octubre de 2006 y se acuerda su publicación.

- Acuerdo de 3 de mayo de 2011, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, por el que se aprueba la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana.

- Acuerdo de 18 de septiembre de 2018, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, por el que se aprueba la Agenda Urbana de Andalucía 2030.

- El Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (POTBC).

PR. 6 /

DOCUMENTACIÓN DEL AVANCE DEL POU Y SU SENTIDO.

El presente Avance se compone de la siguiente documentación:

- El presente PREFACIO, que explicita el objeto del Plan de Ordenación Urbana, tal como lo concibe la reciente legislación urbanística andaluza, señala en marco jurídico de referencia y el sentido y finalidad del Avance en el proceso de formulación del POU.

- INFORMACIÓN, ANÁLISIS Y CONCLUSIONES, entendida no como una fase autónoma de constitución de un banco de datos descriptivo que, eventualmente, alimente la formulación de un posterior diagnóstico, sino concebida como una interpretación objetiva de la realidad urbana sobre la que intervenir. En esta Memoria se aborda: el análisis de la estructura urbana actual, así como el estudio del actual parque edificatorio: se realiza un diagnóstico de las infraestructuras urbanas; igualmente se expone el análisis social y económico; los análisis de las determinaciones de la planificación territorial y urbanística vigentes y de las afecciones derivadas de la legislación sectorial. Finalmente, se realiza una Síntesis de problemas, retos y oportunidades.

- AVANCE DE ORDENACIÓN que incluye la justificación de la conveniencia y oportunidad de la redacción del instrumento de ordenación urbanística, el análisis de las alternativas de ordenación contempladas (si bien, su desarrollo se expresa en el DIE que acompaña a este Avance) y la definición a nivel de Avance del modelo de ordenación adoptado con la definición de las estrategias de intervención en la ciudad existente. Así, también se aborda la justificación las zonas de suelo urbano y de los principales elementos que definen la malla urbana.

- MEMORIA DE PARTICIPACIÓN. que contiene las medidas y actuaciones realizadas para el fomento de la participación ciudadana, y de los procesos de información pública llevados hasta ahora, sus conclusiones y resultados.

La cartografía de Información y Análisis, así como del Avance de Ordenación se incluyen y acompañan cada una de las memorias, y pretenden reflejar la representación gráfica de los contenidos de estas en el territorio. Los planos han sido elaborados sobre la cartografía catastral del municipio de El Puerto de santa María más actualizada disponible.

A partir de este Avance y para integrar nuevas aportaciones se deben dirigir los esfuerzos a delimitar con la mayor precisión posible el grado de intervención de las distintas instancias públicas, establecer deseables compromisos de colaboración con la iniciativa privada y recoger aspiraciones y derechos no detectados hasta este momento de los agentes sociales afectados. En este sentido hay que tener presente que cada una de las normas, acciones y procedimientos que constituirán la revisión de la ordenación del suelo urbano contenida en el vigente planeamiento general deberán responder a la puesta en práctica de una política municipal adoptada

conscientemente por la Corporación y destinada a ordenar y controlar el desarrollo futuro de la ciudad.

Por último, es necesario señalar que el presente Avance o Borrador del POU de El Puerto de Santa María desarrolla la Alternativa seleccionada de entre varias consideradas, todas ellas técnica y ambientalmente, en principio, viables, las que brevemente se exponen a continuación.

- **Alternativa I** plantea el mantenimiento del modelo de ordenación vigente, basado en el PGOU de 1992 y su adaptación parcial a la LOUA, incluyendo las modificaciones y desarrollos aprobados desde entonces. Esta opción conserva la estructura urbana consolidada sin introducir cambios sustanciales, limitándose a reconocer como suelo urbano aquellos ámbitos ya transformados o en proceso. Sin embargo, presenta una escasa capacidad de respuesta a las necesidades actuales del municipio, como la creación de nueva vivienda, especialmente protegida, la mejora de la calidad urbana o la integración del espacio portuario desafectado. Su carácter continuista, unido a la obsolescencia normativa y a las limitaciones en dotaciones y planificación ambiental, la convierten en una propuesta insuficiente para afrontar los retos del desarrollo urbano sostenible.

- **Alternativa II**, seleccionada como propuesta base del Plan, configura un modelo de ciudad compacta, inclusiva, verde y cohesionada, alineado con los principios de sostenibilidad y resiliencia establecidos por la normativa andaluza y las agendas urbanas .Propone la incorporación de nuevos suelos urbanos mediante la integración en malla urbana de asentamientos determinados ámbitos de agrupaciones de edificaciones irregulares, la activación de actuaciones de regeneración de barrios y mejora urbana, la delimitación de actuaciones puntuales de transformación, y la programación de intervenciones estructurantes para reforzar la infraestructura verde, la movilidad sostenible, el equilibrio territorial y la oferta de vivienda asequible. Esta alternativa representa una visión integral, comprometida con la revitalización del tejido existente y con una estrategia clara de actuación a corto, medio y largo plazo, que permite articular un crecimiento urbano ordenado, equitativo y ambientalmente sostenible.

- **Alternativa III,** opta por asumir un alcance restringido, limitándose a los contenidos mínimos exigidos por la legislación vigente y renunciando a ordenar, delimitar o programar actuaciones urbanísticas específicas. Si bien comparte con la alternativa seleccionada la ampliación del perímetro urbano, se orienta a un enfoque meramente estratégico, dejando el desarrollo futuro a la iniciativa privada sin prever actuaciones de regeneración de barrios, mejora urbana ni adquisición de dotaciones. Esta alternativa reduce significativamente las obligaciones financieras municipales, pero a costa de comprometer la capacidad operativa del plan para transformar el espacio urbano y responder de manera efectiva a los déficits actuales en vivienda, dotaciones, conectividad e infraestructura verde.

PR. 7 /

EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN LLEVADO ACABO HASTA LA FASE DE AVANCE

El proceso de participación ciudadana desarrollado para el Avance del POU se concibió como una herramienta estratégica destinada a enriquecer el diagnóstico urbano y orientar la toma de decisiones del planeamiento desde una perspectiva abierta y colaborativa. Lejos de limitarse a los requisitos normativos mínimos, el Ayuntamiento apostó por un modelo que integrase a la ciudadanía desde el inicio, con el objetivo de comprender de forma directa sus necesidades, aspiraciones y percepciones sobre el estado del municipio.

Este enfoque permitió combinar rigor técnico y conocimiento local, generando un marco de confianza entre administración y ciudadanía.

Para facilitar una participación amplia y diversa, se puso en marcha un conjunto de herramientas especialmente diseñadas para fomentar un diálogo fluido entre la ciudadanía y el equipo técnico. **La plataforma web "Planifica El Puerto"** se convirtió en el espacio central del proceso, sirviendo como repositorio documental, canal de información pública y soporte para la participación digital.

Se habilitaron dos vías principales: el **cuestionario**, orientado a obtener información estructurada sobre aspectos clave del municipio, y el **buzón digital**, concebido para recoger reflexiones y propuestas más libres.

La **participación digital** aportó un diagnóstico social amplio, preciso y representativo de las principales preocupaciones urbanas de la ciudadanía.

El diagnóstico digital dejó claro que la sostenibilidad ambiental constituye una prioridad ciudadana: más sombra, más arbolado, mejor drenaje, y una gestión eficiente del agua. Las propuestas recogidas señalan una demanda de transformación urbana que combine habitabilidad, confort climático y protección del paisaje.

El proceso participativo incluyó una serie de **actos presenciales** concebidos para complementar el análisis digital y profundizar en la comprensión de temas clave del planeamiento. Se organizaron **cuatro mesas sectoriales**, cada una centrada en un ámbito urbano específico, con el objetivo de debatir directamente con ciudadanía, colectivos y agentes locales temas como patrimonio, movilidad, sostenibilidad, ordenación del territorio, desarrollo económico y regularización de asentamientos. Estas sesiones se celebraron en el Palacio Araníbar.

La primera mesa, orientada al centro histórico y su entorno inmediato, destacó por su elevado contenido técnico y por la intensa preocupación ciudadana en torno a la habitabilidad, el patrimonio y la movilidad. Se expresaron inquietudes sobre la pérdida de población residente, el impacto del turismo, la viabilidad de la conservación patrimonial y la dificultad de aplicar las medidas urbanísticas previstas. Otros temas relevantes fueron la delimitación del suelo urbano, el uso del área portuaria y la conexión con Valdelagrana. La mesa sirvió para visibilizar la

necesidad de una intervención integral en el centro que combine vivienda, patrimonio, movilidad y actividad económica.

La segunda mesa analizó los retos de la franja litoral y las urbanizaciones del norte, caracterizadas por su estacionalidad, dispersión y presión ambiental. Las aportaciones ciudadanas subrayaron la urgencia de mejorar la movilidad sostenible y reducir la dependencia del vehículo privado, destacando proyectos como la pasarela de Santa Catalina y la puesta en valor de la Vía Verde.

También emergió un fuerte interés por la protección ambiental, la creación de corredores verdes y la implantación de medidas de resiliencia frente al cambio climático.

La tercera mesa fue la más concurrida y la que generó un debate más intenso, dada la sensibilidad social asociada a la regularización de asentamientos y su integración en el POU y el PGOM. Los participantes demandaron claridad sobre la clasificación del suelo, el alcance de la consolidación urbana y la coherencia entre los diferentes instrumentos de planeamiento.

La cuarta mesa se centró en el desarrollo económico del municipio y se desarrolló en formato de foro abierto. El diálogo giró en torno a necesidades concretas como la mejora del polígono de Las Salinas, la modernización de infraestructuras, la reactivación del Registro de Solares y Viviendas Ruinosas y la gestión de los efectos del turismo sobre el tejido residencial.

En conjunto, la participación desarrollada durante la fase de Avance del POU permitió obtener una visión clara y detallada de las necesidades y prioridades de la ciudadanía. El proceso combinó con éxito diagnósticos digitales amplios y sesiones presenciales intensas, integrando perspectivas diversas que enriquecen la definición de un modelo urbano equilibrado, sostenible y adaptado a los retos futuros.

PR. 8 /

CRÉDITOS

Por encargo del **Excmo. Ayuntamiento de El Puerto de Santa María**, en el marco del contrato de consultoría y asistencia técnica para la redacción del **Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María**, los trabajos han sido realizado por:

Equipo de Dirección:

Manuel Ángel González Fustegueras. Arquitecto y Urbanista.
Sebastián Olmedo Pérez. Asesoría Jurídica. Licenciado en Derecho.
Juan Carlos Puerto Andrades. Arquitecto.
Francisco B. Santisteban Serrano. Arquitecto. (SPANIARQ T10)

Técnico ambiental

Damián Macías Rodríguez. Doctor por la Universidad de Sevilla. Licenciado en Geografía. Máster en Medio Ambiente y Gestión del Agua. Máster en Ciudad y Arquitectura Sostenibles.

Aspectos económicos del planeamiento

María Victoria Ruíz Pomar. Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales. Viabilidad económica, activos inmobiliarios.

Patrimonio histórico, arqueológico y asuntos sociales.

Miguel González Márquez. Historia. Doctor en Antropología. Catálogo de Patrimonio histórico y arqueología. Estudios sociales, vulnerabilidad, perspectiva de género y participación ciudadana.
Juan Antonio Lobato Becerra. Doctor en Derecho Urbanístico. Arquitecto. Grado en Sociología. Máster en Economía y Desarrollo Territorial.

Sistemas de información geográfica, cartografía y sistemas digitales.

Reyes Pata Vila. Arquitecta, experta en Sistemas de Información Geográfica (SIG). Planificación territorial.

Adjunto a coordinación

Jose Luis José Luis Pérez Halcón. Arquitecto. (SPANIARQ T10)
Mª Eugenia Amarante Godino. Arquitecta. (SPANIARQ T10)

Equipo técnico base.

María de la Luz Frías Piñero. Arquitecta.
Cecilia Martínez Pancorbo. Arquitecta. (SPANIARQ T10)
Ignacio Barrera Martínez. Graduado en Historia. Patrimonio, estudios sociales y participación ciudadana.
Tamara Manzorro Rodríguez. Graduada en Derecho.
Inmaculada Molina del Campo. Arquitecta. (SPANIARQ T10)
Javier Gutiérrez Morales. Arquitecto. (SPANIARQ T10)
Juan de Dios Olmedo Pérez. Sistemas infográficos, diseño gráfico, maquetación y edición.
Juan Manuel Benítez Domínguez. Graduado en Geografía y gestión del territorio.
Francisco Javier Pedro Jiménez. Técnico Superior en Proyectos de Edificación. Sistemas de Información Geográfica.
Mónica Calvente Algeciras. Técnico superior en proyecto de edificación.
Sergio Cordero Huerta. Técnico superior en proyecto de edificación.
Rafael Córdoba Reinoso. Maquetación y sistemas infográficos.

Asesores Permanentes:

Indalecio de la Lastra Valdor. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Pedro Gorgolas Martín. Doctor Arquitecto
Manuel Olmedo Lobatón. Grado en Derecho y Relaciones Internacionales. Planificación Turística. Vivienda. Bigdata.

Referentes técnicos municipales

Germán Beardo Caro. Alcalde de El Puerto de Santa María.
Danuxia María Enciso Fernández. Séptima Teniente de Alcalde. Ordenación, Planificación Urbana y Centro Histórico
María José Pérez Sánchez-Romate. Jefa en funciones del servicio Ordenación, Planificación Urbana y Centro Histórico
Andrés Pérez Sánchez-Romate. Arquitecto del servicio Ordenación, Planificación Urbana y Centro Histórico
Alejandro Sepúlveda Oriente. Jefe del servicio de la Asesoría jurídica y urbanismo.
María del Mar Herrera Diez de la Torre. Arquitecta del servicio Ordenación, Planificación Urbana y Centro Histórico

II Información, análisis y conclusiones

IA.1 CONTEXTO GEOGRÁFICO.
IA.2 ANÁLISIS SOCIAL Y ECONÓMICO.
IA.3 EL PROCESO HISTÓRICO DE FORMACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANO.
IA.4 SITUACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNCIPIO DESDE EL PLAN GENERAL DE 1992 HASTA LA ACTUALIDAD.
IA.5 EL INTENTO DE PLAN GENERAL DE 2012 POSTERIORMENTE ANULADO.
IA.6 SITUACIÓN JURÍDICA Y EVALUACIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE EN EL MUNICIPIO.
IA.7 ESTRUCTURA URBANA ACTUAL.
IA.8 EL PARQUE EDIFICATORIO.
IA.9 EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN REDACCIÓN.
IA.10 AFECCIONES DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL CON MAYOR INCIDENCIA EN LA CONFIGURACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA.

IA. 1 /

CONTEXTO GEOGRÁFICO.

La localidad de El Puerto de Santa María se ubica en la desembocadura del río Guadalete, un río que ha jugado un papel crucial en la historia y desarrollo de la ciudad, en el corazón de una bahía que se abre hacia el Océano Atlántico: la Bahía de Cádiz, de trascendental importancia para Andalucía por su importancia ecológica, histórica y económica. La posición de El Puerto de Santa María, en la margen norte de la bahía, ha sido un factor determinante en su desarrollo histórico, económico y cultural. Esta ubicación le ha proporcionado ventajas estratégicas, acceso a recursos naturales, y una conexión vital con el resto del mundo, convirtiendo a la ciudad en un lugar de gran importancia dentro de la región andaluza y la península ibérica.

1.1. ENCUADRE GEOLÓGICO Y GEOMORFOLÓGICO.

Geológicamente, El Puerto de Santa María se sitúa en el límite occidental de las cordilleras béticas, específicamente en las Zonas Externas Béticas y dentro de la Zona Subbética. Esta región es inestable y ha sido afectada por fenómenos tectónicos desde finales del Mesozoico hasta gran parte del Terciario, estando situada entre los cratones europeo y africano.

la Bahía de Cádiz se formó por distensión durante el Mioceno y Plioceno Superior, con el hundimiento del bloque oriental de la falla de la sierra de San Cristóbal, creando la desembocadura del Guadalete. La erosión marina y fluvial moldeó la topografía. Durante el Pleistoceno, glaciaciones bajaron el nivel del mar y la erosión torrencial arrastró materiales a la plataforma costera, formando estuarios interglaciares. Después de la última glaciación, el retroceso del nivel del mar y la deposición de materiales dieron lugar a flechas litorales y marismas.

Las playas del término municipal se formaron a partir de estas flechas litorales, incluyendo Valdelagrana, Levante y La Puntilla. El viento creó dunas costeras y la acción de las olas formó acantilados y plataformas de abrasión en áreas como Aculadero y Santa Catalina. Playas como Fuentebravía y El Almirante se formaron por el retroceso de acantilados.

Las marismas se generan por depósitos de limos y arcillas en contacto con el agua salada, diferenciándose en dos zonas: el “Slikke”, cubierto por la marea, y el “Schorre”, la parte más elevada alcanzada solo por mareas vivas.

1.2. HIDROLOGÍA.

1.2.1. Superficial:

El río Guadalete, con 144 km de longitud y una cuenca de 4000 km², es el principal curso fluvial del municipio y la provincia de Cádiz. Nace en la Sierra del Pinar y desemboca en El Puerto de Santa María. Otros cursos menores incluyen el río San Pedro y el Arroyo del Salado, con varios afluentes estacionales importantes para la vida natural en sus márgenes.

El municipio también cuenta con el complejo endorreico de El Puerto de Santa María, compuesto por lagunas como El Gallo, San Bartolomé, Juncosa, Salada, Chica y Pozo Lozano. Estas lagunas dependen principalmente de la precipitación y la escorrentía superficial debido a los materiales poco permeables de la cuenca. Algunas lagunas están bien conservadas y protegidas como reservas naturales, mientras que otras presentan un alto grado de alteración.

Las aguas residuales urbanas deben tratarse adecuadamente antes de su evacuación. El Decreto 54/1999 categoriza al municipio en:

- Zona sensible: incluye aguas superficiales de la cuenca y aguas litorales del Parque Natural Bahía de Cádiz, que requieren tratamiento de eliminación de nutrientes.

- Zona menos sensible: abarca la franja marítima con buen intercambio de aguas, que requieren al menos tratamiento primario.

Las zonas sensibles son aquellos cuerpos de agua con poco intercambio de aguas y riesgo de eutrofización, mientras que las zonas menos sensibles tienen buen intercambio de aguas y bajo riesgo de eutrofización o agotamiento de oxígeno.



El río Guadalete.

1.2.2. Subterránea:

El acuífero de El Puerto de Santa María, de naturaleza detrítica permeable, cubre 40 km². Es libre en gran parte, excepto en áreas de marismas donde se comporta como confinado debido a materiales impermeables. Los materiales litológicos incluyen arenas, areniscas y calcarenitas del Mioceno superior, con un sustrato impermeable de margas. La profundidad del acuífero varía entre 10 y 30 m, con niveles piezométricos entre 1 y 20 m.

El agua se recarga por infiltración de lluvia y retornos de riego, estimando una entrada de 6 hm³/año y una salida de 4 hm³/año (2 hm³ por bombeos para riego y abastecimiento público, y 1 hm³ por drenaje natural hacia arroyos, el río Guadalete y el mar). El acuífero suministra aguas duras y mineralizadas con alto contenido en sulfatos y nitratos, no aptas para consumo humano debido a altos niveles de cloruros y nitratos.

El municipio se abastece de agua superficial del Pantano de los Hurones, aunque en urbanizaciones costeras se realizan bombeos para riego. Problemas incluyen sobreexplotación en Vistahermosa, riesgo de intrusión marina y uso inadecuado de fertilizantes en áreas agrícolas.

1.3. CLIMA.

La climatología que se registra en el ámbito de la Bahía de Cádiz, y por tanto en El Puerto de Santa María, se clasifica como de tipo mediterráneo semihúmedo, caracterizado por un dominio de las temperaturas suaves y la ausencia de heladas. Estas características vienen inducidas por dos factores principales, el amortiguamiento térmico del océano Atlántico y las singulares características topográficas de la comarca, la cual es extremadamente llana.

Las precipitaciones en la zona son escasas e irregulares, con un régimen estacional. El periodo húmedo es de octubre a abril y el seco de mayo a septiembre. El balance hídrico es deficitario, con una evaporación media de 1,529 mm y una precipitación media entre 550 y 650 mm. El paisaje horizontal facilita el paso de frentes nubosos del Atlántico, contribuyendo a la escasez de lluvias y heladas.

Las temperaturas son suaves y regulares, con una media anual de 18 a 20ºC. Julio y agosto son los meses más calurosos, superando los 30ºC, y enero el más frío, alrededor de 12ºC. No hay un periodo frío definido, y el periodo cálido, con temperaturas superiores a 30ºC, dura menos de un mes.

La dirección e intensidad de los vientos en la Bahía de Cádiz están influenciadas por las formaciones montañosas de la provincia de Cádiz y el norte de Marruecos, predominando los vientos Este-Oeste. Los vientos de levante (Este) son secos y cálidos, mientras que los de poniente (Oeste) son húmedos. Los vientos de levante son constantes y pueden alcanzar velocidades de 90 a 110 km/h. Los vientos de poniente son fuertes, pero poco persistentes, soplando principalmente de octubre a abril con un promedio anual de 60 días.

1.4. VEGETACIÓN Y FAUNA.

1.4.1. Vegetación

Las formaciones vegetales actuales más importantes incluyen:

a) Formaciones arboladas densas:

- Pinares de *Pinus Pinea*: Con abundante sotobosque de retama.
- Eucaliptales: Compuestos por *Eucalyptus globulus* y *Eucalyptus camaldulensis*, a veces mezclados como en el Pinar del Oasis.
- *Pinus halepensis* (pino carrasco): Utilizado en repoblación por su adaptabilidad y resistencia a sustratos pobres y condiciones climáticas extremas, también a veces mezclado con retama.

b) Formaciones de matorral denso y matorral disperso con arbolado (formaciones arbustivas): Se trata de retamares típicos de Andalucía, destacando el retamar al pie de la Sierra de San Cristóbal por su importancia ecológica y buen estado. También hay áreas con lentisco, tomillo y palmito, especialmente en vías pecuarias y caminos rurales.

c) Formaciones vegetales asociadas al complejo endorreico: Rodean las lagunas Salada, Chica y Juncosa. La laguna Salada tiene un tarajal con Tamarix africana y vegetación como *Scirpus maritimus* y *Phragmites australis*. La laguna Chica está rodeada de cultivos y tarajal. La laguna Juncosa tiene vegetación halofítica, con juncos y *Eleocharis palustris.*

d) Formaciones vegetales de marismas: Presentan alta producción debido a los flujos de materia y energía. La vegetación varía desde algas y plantas halófitas en zonas inundadas hasta especies terrestres en áreas no inundables, influenciadas por el sustrato compuesto de arenas, limos y arcillas depositados por el mar y los ríos.



1.4.2. Fauna:

El Puerto de Santa María cuenta con una gran variedad de fauna, asociada a la vegetación, entorno geográfico, núcleo urbano y edificaciones dispersas. Sin embargo, al igual que la flora, la fauna se ve afectada por la acción humana y las actividades agrícolas.

El término municipal de El Puerto de Santa María alberga diversos ecosistemas de gran importancia biológica, con numerosas especies. La principal problemática ambiental radica en las dificultades de los ecosistemas acuáticos, especialmente en el complejo endorreico y las marismas de los Toruños, áreas cruciales para la reproducción de aves, anfibios y peces.

Los retamares y pinares claros son hábitats significativos, donde vive el camaleón (*Chamaeleo chamaeleon*), una especie en peligro de extinción debido a la destrucción de pinares y la presión humana en el litoral. También son importantes las cuevas de Las Colmenas y de la Mujer, que albergan colonias de murciélagos.

IA.2/

ANÁLISIS SOCIAL Y ECONÓMICO.

2.1. INTRODUCCIÓN

La caracterización socioeconómica de El Puerto de Santa María proporciona el marco de referencia necesario para comprender la dinámica demográfica, económica y social que sustenta la estructura urbana y territorial del municipio. Este análisis permite identificar las principales tendencias de crecimiento, las transformaciones recientes en el tejido productivo y los factores determinantes del bienestar y la cohesión social, elementos que resultan imprescindibles para orientar las estrategias de ordenación y desarrollo urbano sostenible.

A partir de este diagnóstico, se identificarán los principales retos y oportunidades que enfrenta El Puerto de Santa María en su proceso de evolución urbana. Estos factores servirán de base para definir las estrategias de desarrollo y ordenación a establecer por el POU.

2.2. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO

Las fuentes principales para el estudio de la población son el censo, que es una operación estadística que proporciona una foto detallada de la población con una periodicidad fija, y el padrón municipal, que es un registro administrativo constante y actualizado que acredita la residencia en un municipio. Ambas son complementarias: el censo tiene un objetivo estadístico amplio, mientras que el padrón tiene una finalidad administrativa de residencia.

La finalidad del censo es estadística; proporciona datos demográficos, sociales y económicos de la población en un momento determinado. Recoge información exhaustiva, como estado civil, actividad económica, condiciones de la vivienda, etc. Proporciona una "foto fija" de la sociedad.

El Padrón municipal, tiene una finalidad administrativa: acreditar la residencia y el domicilio habitual de los vecinos. Es un registro "vivo" y se actualiza constantemente con nacimientos, defunciones y cambios de domicilio. Incluye datos básicos como nombre, apellidos, sexo, nacionalidad, fecha y lugar de nacimiento, y domicilio habitual.

Tradicionalmente el censo tenía una periodicidad de diez años. A diferencia de los censos anteriores, el Censo 2021 no se ha construido recopilando información a partir de la entrevista a los hogares, sino que por primera vez se ha elaborado mediante la combinación de decenas de registros administrativos. El producto que se ha construido se basa, por tanto, en microdatos que recogen información de toda la población. Es decir, es un censo exhaustivo, similar al que se obtendría en caso de procesar los cuestionarios de todos los hogares de España mediante un censo clásico. Este sistema de producción de información demográfica basado en registros administrativos, permite que el censo deja de ser una publicación decenal, como ha venido ocurriendo ininterrumpidamente desde 1857. Con la edición de 2021 se inauguran los censos de periodicidad anual.

Para este análisis demográfico se han utilizado mayoritariamente datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística, referidos al censo (de periodicidad decenal hasta 2021) y al padrón (datos de periodicidad anual).

En términos demográficos, El Puerto de Santa María se distingue por mantener un crecimiento poblacional sostenido (variación relativa de la población en diez años +1,4%), acompañado de un índice de juventud superior al de su entorno y un reparto equilibrado entre sexos. Al cierre del año 2024, la población total ascendía a 90.423 habitantes, de los cuales 46.209 eran mujeres y 44.214 hombres. La densidad de población es de 566,74 hab/km^2. Este dato refleja una elevada presión demográfica, situando al municipio como el tercero más densamente poblado de la Mancomunidad de la Bahía de Cádiz, tras Cádiz capital y San Fernando.

2.2.1. Estructura demográfica.

Según los últimos datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística del censo anual de población para 2024, la población total del término municipal de El Puerto de Santa María es de **90.423** habitantes.

Municipio	Población total 2024
El Puerto de Santa María	90.423

Recientemente le ha sido concedido el **Estatuto de Gran Ciudad,** aprobado por el Parlamento de Andalucía el 20 de marzo de 2024 (publicado en el BOJA el 3 de abril 2024).

En el análisis comparativo del número de habitantes por municipio de la provincia de Cádiz, se constata que El Puerto de Santa María es uno de los municipios con mayor número de habitantes de la provincia, ocupando el puesto nº 5 del total de 45 municipios gaditanos, y el 16º a nivel andaluz:

NIVEL AUTONÓMICO			
Puesto	**Municipio**	**Provincia**	**Población total**
1º	Sevilla	Sevilla	686.741
2º	Málaga	Málaga	592.346
3º	Córdoba	Córdoba	324.902
4º	Granada	Granada	233.532
5º	Jerez de la Frontera	Cádiz	214.844
6º	Almería	Almería	201.946
7º	Marbella	Málaga	159.054
8º	Huelva	Huelva	143.526
9º	Dos Hermanas	Sevilla	140.463
10º	Algeciras	Cádiz	125.047
11º	Jaén	Jaén	111.945
12º	Cádiz	Cádiz	111.180
13º	Roquetas de Mar	Almería	108.348
14º	San Fernando	Cádiz	93.793
15º	Mijas	Málaga	92.211
16º	El Puerto de Santa María	Cádiz	90.423
17º	Chiclana de la Frontera	Cádiz	89.805
18º	El Ejido	Almería	89.462

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.
Explotación de los Censos de Población y Vivienda del INE. Año 2024. Elaboración propia

NIVEL PROVINCIAL						
Puesto	**Municipio**	**Población total**	**Hombres**		**Mujeres**	
1º	Jerez de la Frontera	214.844	104.706	48,74%	110.138	51,26%
2º	Algeciras	125.047	61.554	49,22%	63.493	50,78%
3º	Cádiz	111.180	52.386	47,12%	58.794	52,88%
4º	San Fernando	93.793	45.679	48,70%	48.114	51,30%
5º	El Puerto de Santa María	90.423	44.214	48,90%	46.209	51,10%
6º	Chiclana de la Frontera	89.805	44.738	49,82%	45.067	50,18%
7º	Sanlúcar de Barrameda	69.887	34.761	49,74%	35.126	50,26%
8º	La Línea de la Concepción	64.987	32.036	49,30%	32.951	50,70%
9º	Puerto Real	42.095	21.051	50,01%	21.044	49,99%
10º	San Roque	34.617	17.251	49,83%	17.366	50,17%
	…					
19º	Vejer de la Frontera	13.041	6.506	49,89%	6.535	50,11%
20º	Medina Sidonia	11.806	5.956	50,45%	5.850	49,55%
	…					
41º	Torre Alháquime	800	401	50,13%	399	49,88%
42º	Benaocaz	761	407	53,48%	354	46,52%
43º	Villaluenga del Rosario	467	234	50,11%	233	49,89%

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.
Explotación de los Censos de Población y Vivienda del INE. Año 2024. Elaboración propia

A. Núcleos de población

El Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA) considera el término municipal dividido administrativamente en treinta núcleos de población (teniendo en cuenta que considera núcleo de población a un conjunto de, al menos, diez edificaciones, que están formando calles, plazas y otras vías urbanas**).** La realidad refleja que esta fragmentación es más administrativa que física, ya que los límites entre un núcleo y otro se diluyen, siendo, en ocasiones, imposible distinguir dónde empieza y acaba cada uno. El desarrollo paulatino de estos núcleos, ha originado que áreas que, en su momento, estuvieron aisladas, ahora se hayan integrado en el núcleo central de El Puerto de Santa María.

La población se encuentra distribuida de este modo:

El Puerto de Santa María	Población 2.024	
Núcleos	81.441	90,07%
Diseminados	8.982	9,93%
Total Municipio	90.423	100,00%

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.
Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía.

Los datos de población de cada uno de los diferentes núcleos que componen administrativamente El Puerto de Santa María, están actualizados a fecha de 2023, destacando como los más poblados el que da nombre al término, seguido de Costa Oeste y Sudamérica:

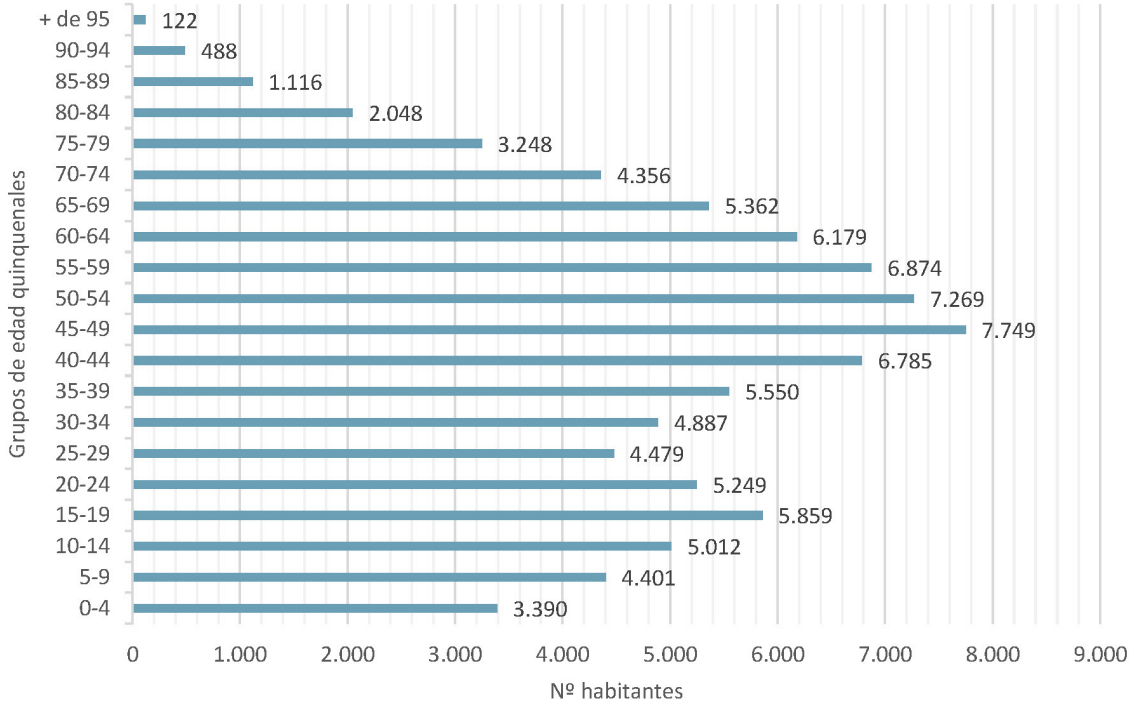
Núcleo	Distribución de la población. 2023					
	Total		Hombres		Mujeres	
El Puerto de Santa María	42.430	47,24%	20.393	48,06%	22.037	51,94%
Costa Oeste	12.558	13,98%	6.189	49,28%	6.369	50,72%
Sudamérica	5.153	5,74%	2.553	49,54%	2.600	50,46%
Valdelagrana	4.963	5,53%	2.398	48,32%	2.565	51,68%
Vallealto	3.323	3,70%	1.625	48,90%	1.698	51,10%
El Juncal	3.253	3,62%	1.619	49,77%	1.634	50,23%
Los Frailes	2.268	2,53%	1.123	49,51%	1.145	50,49%
Poblado Naval	1.444	1,61%	731	50,62%	713	49,38%
Puerto Bajo	812	0,90%	412	50,74%	400	49,26%
Doña Blanca Poblado	622	0,69%	305	49,04%	317	50,96%
La Caridad	599	0,67%	284	47,41%	315	52,59%
Los Madrileños	589	0,66%	297	50,42%	292	49,58%
El Carmen	415	0,46%	212	51,08%	203	48,92%
San Antonio	414	0,46%	217	52,42%	197	47,58%
Cantarranas	386	0,43%	196	50,78%	190	49,22%
Molino Platero	315	0,35%	150	47,62%	165	52,38%
La Andreíta	258	0,29%	141	54,65%	117	45,35%
Rompeserones	249	0,28%	114	45,78%	135	54,22%
Las Viñas	197	0,22%	88	44,67%	109	55,33%
Cuatro Pinos	191	0,21%	96	50,26%	95	49,74%
Arenas Cárdenas	185	0,21%	85	45,95%	100	54,05%
Ciudad Ducal	125	0,14%	57	45,60%	68	54,40%
Serones	116	0,13%	62	53,45%	54	46,55%
Perpetuo Socorro	73	0,08%	39	53,42%	34	46,58%
Vega los Pérez	71	0,08%	27	38,03%	44	61,97%
La Belleza	70	0,08%	34	48,57%	36	51,43%
Berben	55	0,06%	27	49,09%	28	50,91%
Pol. Industrial Salinas de San José	8	0,01%	5	62,50%	3	37,50%
Población en núcleos	81.142	90,35%	39.479	48,65%	41.663	51,35%
Población en diseminados	8.671	9,65%	4.371	50,41%	4.300	49,59%
Población total término municipal	89.813	100,00%	43.850	48,82%	45.963	51,18%

Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía.

B. Pirámide de población

La pirámide de población ofrece información sobre la situación presente de la composición de la población, que junto con la natalidad, mortalidad y migración condicionan su evolución. Proporciona datos suficientes para interpretar las principales consecuencias de la dinámica poblacional.

Se presenta una gráfica de la distribución de la población por grupos de edad elaborada a partir de los datos disponibles en el Instituto Nacional de Estadística (INE) a 1 de enero de 2024.



Pirámide de población (2.024)
Fuente: Censo Anual de población 2021-2024. Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia.

La población de El Puerto de Santa María muestra una pirámide demográfica de tipo regresivo, característica de municipios con reducidas tasas de natalidad y una tendencia al envejecimiento. Sin embargo, aunque los grupos de edad más numerosos se sitúan en los tramos intermedios (aproximadamente entre los 40 y los 60 años), la pirámide presenta un ensanchamiento central que evidencia dicho proceso de envejecimiento. Aun así, se observa igualmente una ligera concentración de población en las edades comprendidas entre los 5 y los 19 años, lo que refleja la presencia de una base joven que atenúa parcialmente esta tendencia en el conjunto de la población.

Puede apreciarse una predominancia de la población adulta comprendida entre los 45-49 años con 7.749 habitantes (8,57%), seguida de la población adulta comprendida entre los 50-54 años con 7.269 habitantes (8,04%). El menor peso lo tiene el grupo de mayores de 95 años, con tan solo 122 habitantes (0,13%).

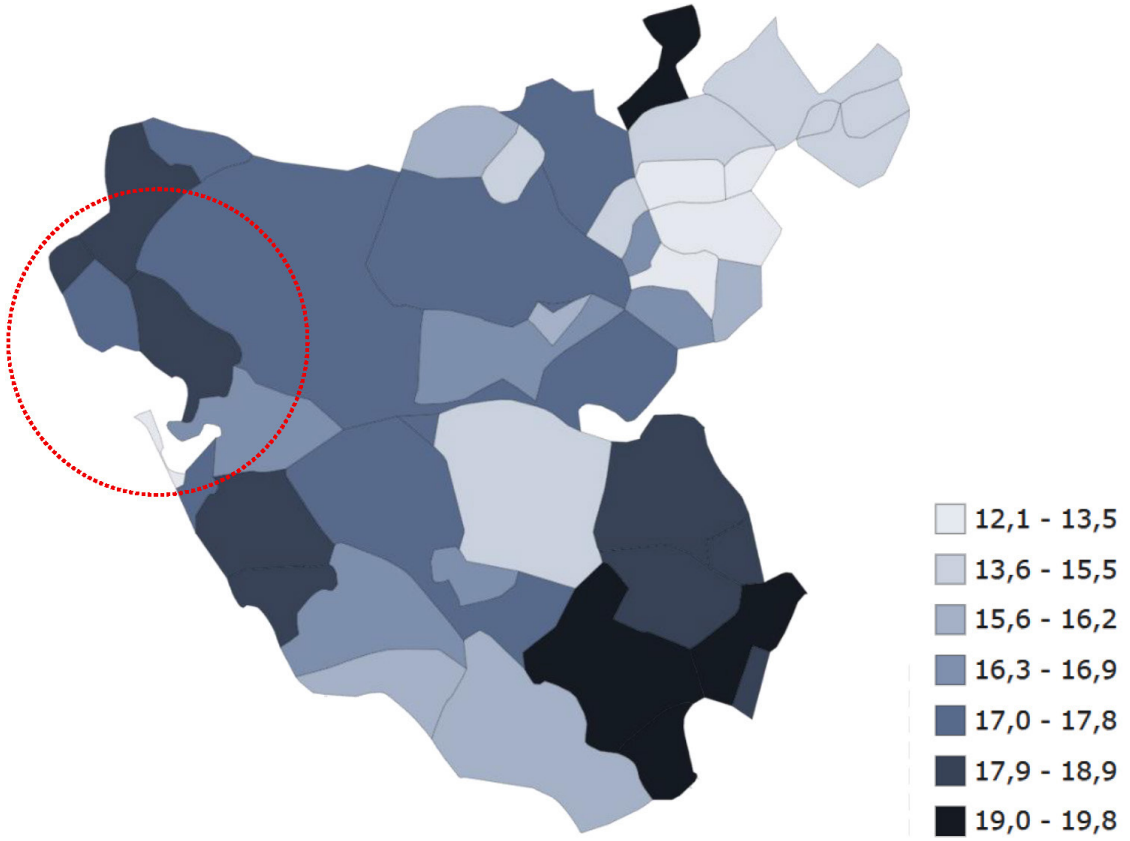
Estructura de edades					
Grupos de edad quinquenales	**Población**	**%**	**Grandes grupos de edad**	**Población**	**%**
0-4 años	3.390	3,75%			
5-9 años	4.401	4,87%	0-14 años	12.803	14,16%
10-14 años	5.012	5,54%			
15-19 años	5.859	6,48%			
20-24 años	5.249	5,80%			
25-29 años	4.479	4,95%			
30-34 años	4.887	5,40%			
35-39 años	5.550	6,14%	15-64 años	60.880	67,33%
40-44 años	6.785	7,50%			
45-49 años	7.749	8,57%			
50-54 años	7.269	8,04%			
55-59 años	6.874	7,60%			
60-64 años	6.179	6,83%			

Estructura de edades					
Grupos de edad quinquenales	**Población**	**%**	**Grandes grupos de edad**	**Población**	**%**
65-69 años	5.362	5,93%			
70-74 años	4.356	4,82%			
75-79 años	3.248	3,59%			
80-84 años	2.048	2,26%	+ de 65 años	16.740	18,51%
85-89 años	1.116	1,23%			
90-94 años	488	0,54%			
+ de 95 años	122	0,13%			
TOTAL	**90.423**	**100%**			

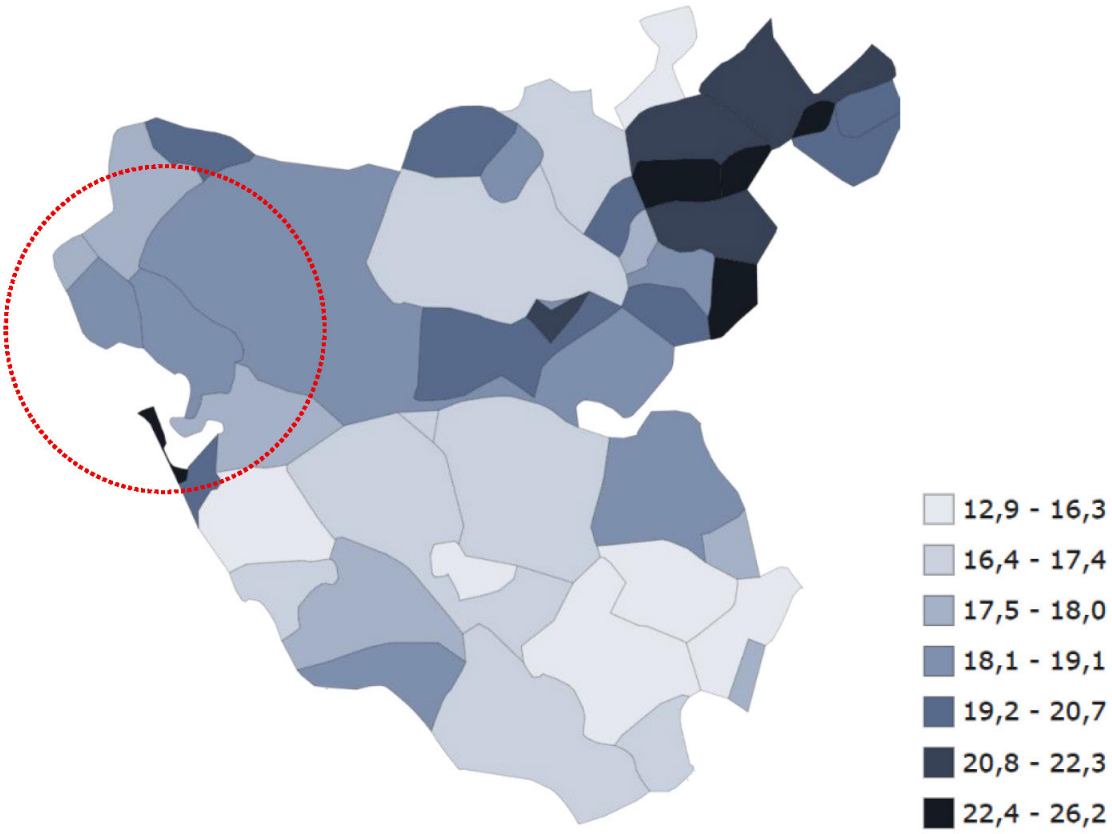
Fuente: Censo Anual de población 2021-2024. Instituto Nacional de Estadística.

Por grandes grupos de edad, las personas menores de 14 años alcanzan un 14,16% de la población, y las mayores de 65 años, (cifra con la que se calcula la tasa de envejecimiento) corresponden a un 18,51%.

En este sentido, El Puerto de Santa María se corresponde con un municipio joven. En relación a los otros municipios de la provincia, se encuentra entre los de mayor porcentaje de población menor de 18 años. En relación al porcentaje de población mayor de 65 años, se encuentra en una posición intermedia con respecto al resto de la provincia.



Porcentaje de población menor de 18 años
Fuente: INE. Atlas de distribución de la renta de los hogares. 2023



Porcentaje de población mayor de 65 años
Fuente: INE. Atlas de distribución de la renta de los hogares.2023

C. Indicadores demográficos. Tasa de dependencia.

Los indicadores de estructura de edades caracterizan la población del municipio en base a estos parámetros: Índice de infancia, Índice de envejecimiento, Índice de senectud y Edad media poblacional.

En la siguiente tabla se comparan los indicadores de El Puerto de Santa María en relación con la población total de la provincia de Cádiz. Puede apreciarse cómo la edad media, el índice de envejecimiento y el índice de senectud son inferiores en el municipio respecto al resto de municipios de la provincia y, por el contrario, el índice de infancia es superior, lo que nos indica que se trata de una población, a nivel global, más joven que el resto de la provincia.

Indicadores de estructura de edades	El Puerto de Santa María		Cádiz
Índice de infancia (%) Población infantil (0 a 14 años) por cada 100 habitantes.	14,2	▲	13,8
Índice de envejecimiento (%) Porcentaje de población mayor de 64 años sobre la población menor de 16 años.	18,5	▼	18,6
Índice de senectud (%) Porcentaje de población de 85 y más años sobre la población de 65 y más años.	10,3	▼	12,0
Edad media de la población Media aritmética del conjunto de edades de los habitantes del municipio.	42,6	▼	42,9

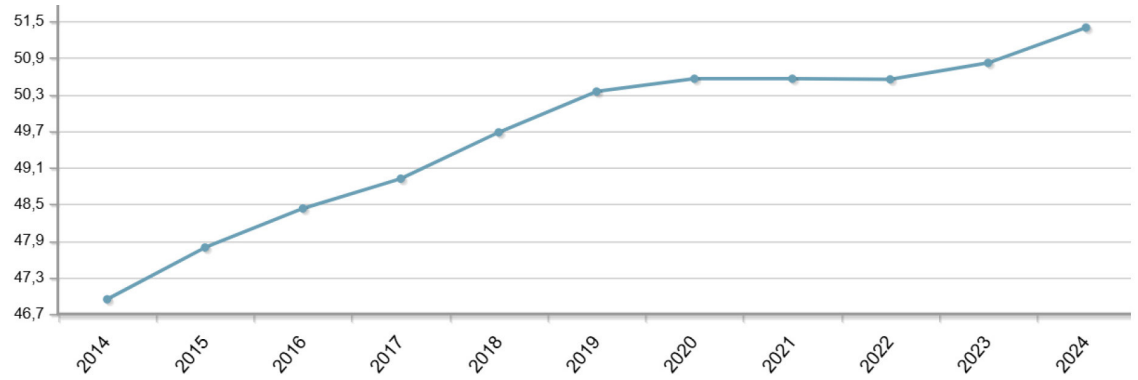
Indicadores de estructura de edades. *Fuente: INE 2024. Elaboración Propia*

Por otro lado, la tasa de dependencia municipal es el indicador demográfico que expresa la proporción existente entre la población dependiente y la activa. A una mayor tasa de dependencia municipal, aumenta la carga que supone para la parte productiva de la población mantener a la parte económicamente dependiente (infancia y edad avanzada). En este sentido, El Puerto de Santa María presenta una tasa de 51,40% de población dependiente, según datos estadísticos registrados en el INE 2.024, lo que indica una tasa de un 1,4% superior a la de la población activa. Por tanto, ligeramente elevada.

Indicadores de estructura de la población	
Tasa de dependencia de la población menor de 16 años	23,37%
Tasa de dependencia de la población mayor de 64 años	28,03%
Tasa de dependencia municipal	51,40%

Tasa de Dependencia.
Fuente: Indicadores de Estructura de Población. INE (2.024)

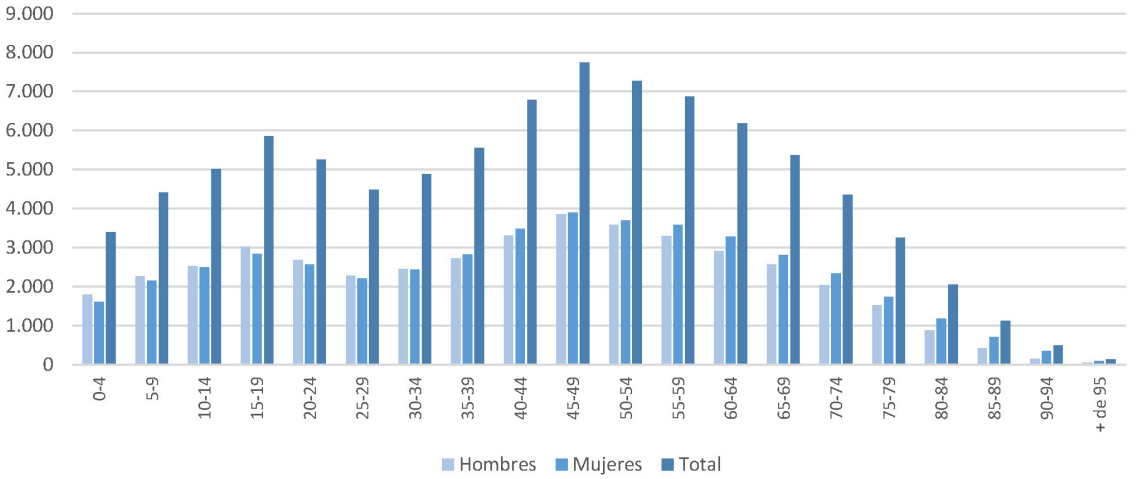
Cabe destacar que la tasa de dependencia del municipio ha sufrido una evolución claramente ascendente en los últimos años:



Evolución de la Tasa de Dependencia El Puerto de Santa María
Fuente: Indicadores de Estructura de Población. Indicadores demográficos básicos. INE

D. Estructura de población por sexos (sex ratio)

Al cierre del año 2024, la población total de El Puerto de Santa María ascendía a 90.423 habitantes, de los cuales 46.209 eran mujeres y 44.214 hombres. La diferencia global entre ambos sexos alcanza al 2,21%.

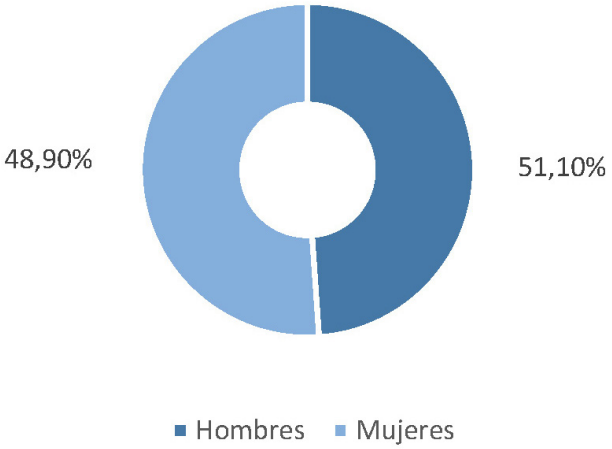


Población por sexos y grandes grupos de edad en el Puerto de Santa María 2024
Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE). Elaboración propia.

Al analizar la estructura por edades se observa una mayor desigualdad a partir de los 55 años, derivada de la mayor esperanza de vida de las mujeres. Esta tendencia alcanza su punto máximo en el grupo de mayores de 90 años, donde la población femenina supera a la masculina en torno a un 40%. Este comportamiento demográfico adquiere relevancia en el marco de la planificación urbana, especialmente al definir estrategias relacionadas con la vivienda, los equipamientos y los servicios destinados a la población sénior. Dicha pauta, común en la mayoría de municipios españoles, no constituye una singularidad local. Por tanto, puede afirmarse que El Puerto de Santa María presenta un equilibrio efectivo entre sexos en el conjunto de su estructura poblacional.

Tramos de edad	Hombres		Mujeres		Diferencia M-H	Índice feminización[1]
0-4 años	1.786	52,68%	1.604	47,32%	-5,37%	89,81%
5-9 años	2.255	51,24%	2.146	48,76%	-2,48%	95,17%
10-14 años	2.523	50,34%	2.489	49,66%	-0,68%	98,65%
15-19 años	3.022	51,58%	2.837	48,42%	-3,16%	93,88%
20-24 años	2.682	51,10%	2.567	48,90%	-2,19%	95,71%
25-29 años	2.269	50,66%	2.210	49,34%	-1,32%	97,40%
30-34 años	2.450	50,13%	2.437	49,87%	-0,27%	99,47%
35-39 años	2.725	49,10%	2.825	50,90%	1,80%	103,67%
40-44 años	3.311	48,80%	3.474	51,20%	2,40%	104,92%
45-49 años	3.850	49,68%	3.899	50,32%	0,63%	101,27%
50-54 años	3.572	49,14%	3.697	50,86%	1,72%	103,50%
55-59 años	3.295	47,93%	3.579	52,07%	4,13%	108,62%
60-64 años	2.898	46,90%	3.281	53,10%	6,20%	113,22%
65-69 años	2.560	47,74%	2.802	52,26%	4,51%	109,45%
70-74 años	2.028	46,56%	2.328	53,44%	6,89%	114,79%
75-79 años	1.516	46,67%	1.732	53,33%	6,65%	114,25%
80-84 años	868	42,38%	1.180	57,62%	15,23%	135,94%
85-89 años	418	37,46%	698	62,54%	25,09%	166,99%
90-94 años	146	29,92%	342	70,08%	40,16%	234,25%
+ de 95 años	40	32,79%	82	67,21%	34,43%	205,00%
TOTAL	**44.214**	**48,90%**	**46.209**	**51,10%**	**2,21%**	**104,51%**

La estructura general de población por sexos en el Puerto de Santa María presenta un 51,10 % de mujeres frente a un 48,90% de hombres, con un predominio general del sexo femenino frente al masculino, por lo que se puede concluir que la sex ratio tiene un ligero desequilibrio, puntualmente de mayor importancia en los grupos de edad más avanzada.

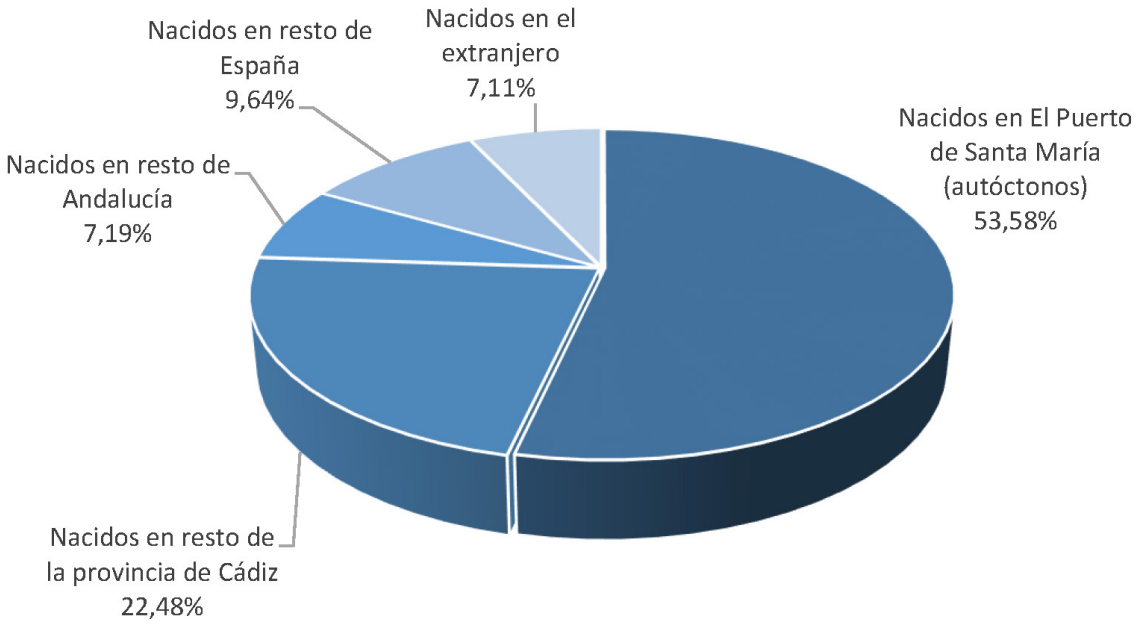


Sex ratio (2024)
Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE). Elaboración propia.

[1] *Índice de feminización: (Mujeres/Hombres) x 100*

E. Lugar de procedencia de la población

El crecimiento poblacional del municipio, que se analiza en apartados posteriores, ha sido protagonizado por habitantes del propio municipio y de otra procedencia. En el siguiente gráfico se expresa la proporción de la población de El Puerto de Santa María en relación a su lugar de procedencia, comprobándose que hasta un 83,25% tiene procedencia andaluza:

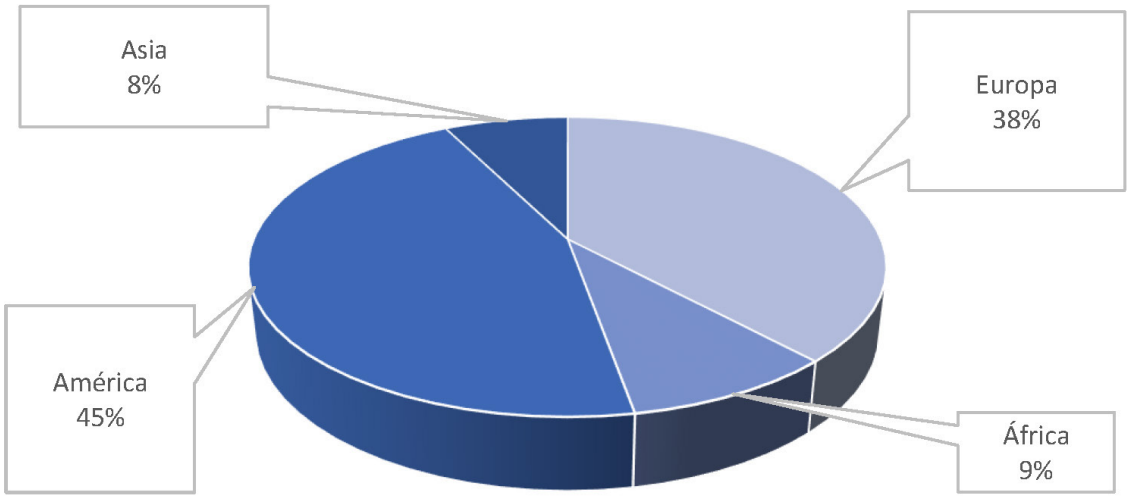


Población por lugar de nacimiento
Fuente: Indicadores de estructura de la población 2024. Instituto Nacional de Estadística

Los indicadores que determinan la relación entre lugar de nacimiento y residencia son la *Autoctonía* (porcentaje de población originaria del lugar de residencia) y la *Aloctonía* (porcentaje de población nacida en un lugar distinto al de residencia). Los datos de estos indicadores de El Puerto de Santa María, en comparación con los de la provincia de Cádiz, muestran cómo es mayor la proporción de residentes con origen distinto al municipal que en el resto de la provincia:

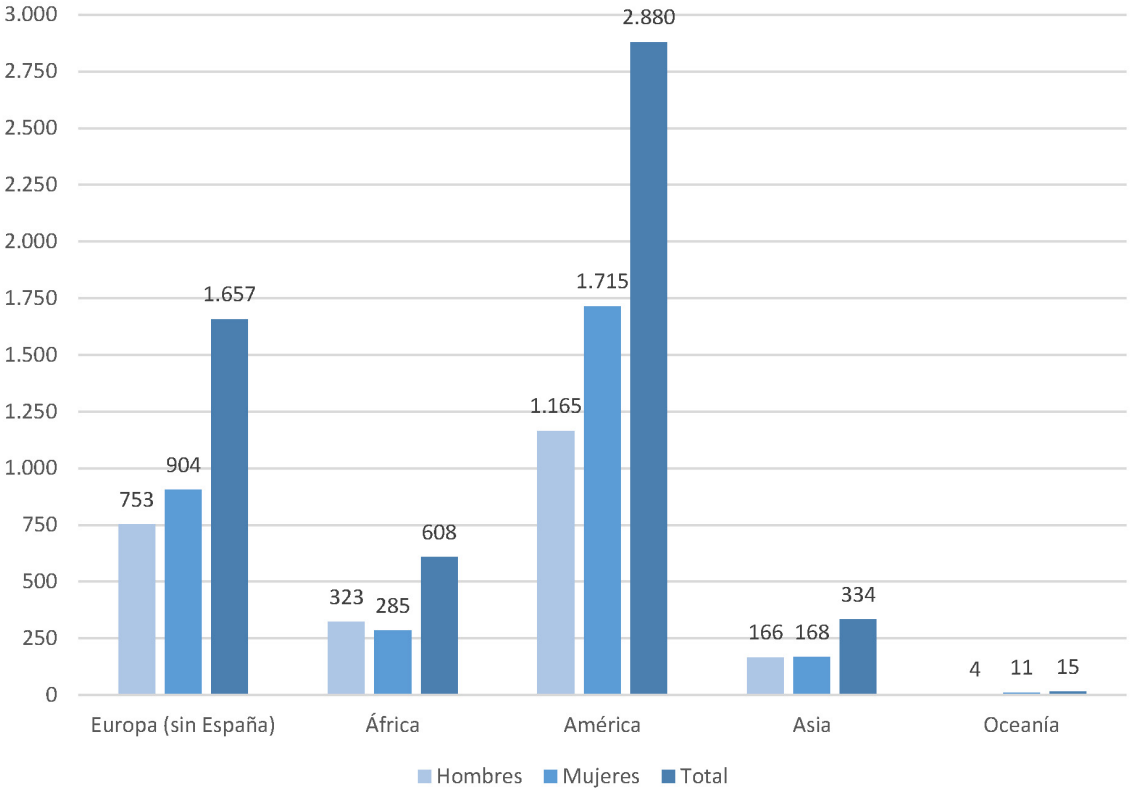
Indicadores año 2.023	El Puerto de Santa María	Provincia de Cádiz
Autoctonía municipal	53,7% ▼	61,8%
Aloctonía municipal	46,3% ▲	38,2%
Autoctonía provincial	83,5% ▼	87,2%
Aloctonía provincial	16,5% ▲	12,8%

De la población extranjera residente en el municipio, 1.802 habitantes correspondiente al 45% de las inmigraciones que tienen como lugar de destino El Puerto de Santa María son procedentes de América, 1.512 habitantes (38%) proceden de dentro de Europa, 364 habitantes (9%) proceden de África y una minoría 297 habitantes (7,5%) proceden de Asia, según los datos registrados en el INE para el año 2.024.



Distribución de población extranjera por lugar de procedencia.
Fuente: Atlas digital de las Áreas Urbanas. Instituto Nacional de Estadística 2024

En relación a la distribución extranjera por sexos, de todas las procedencias es mayoritaria la proporción de mujeres, a excepción de África.

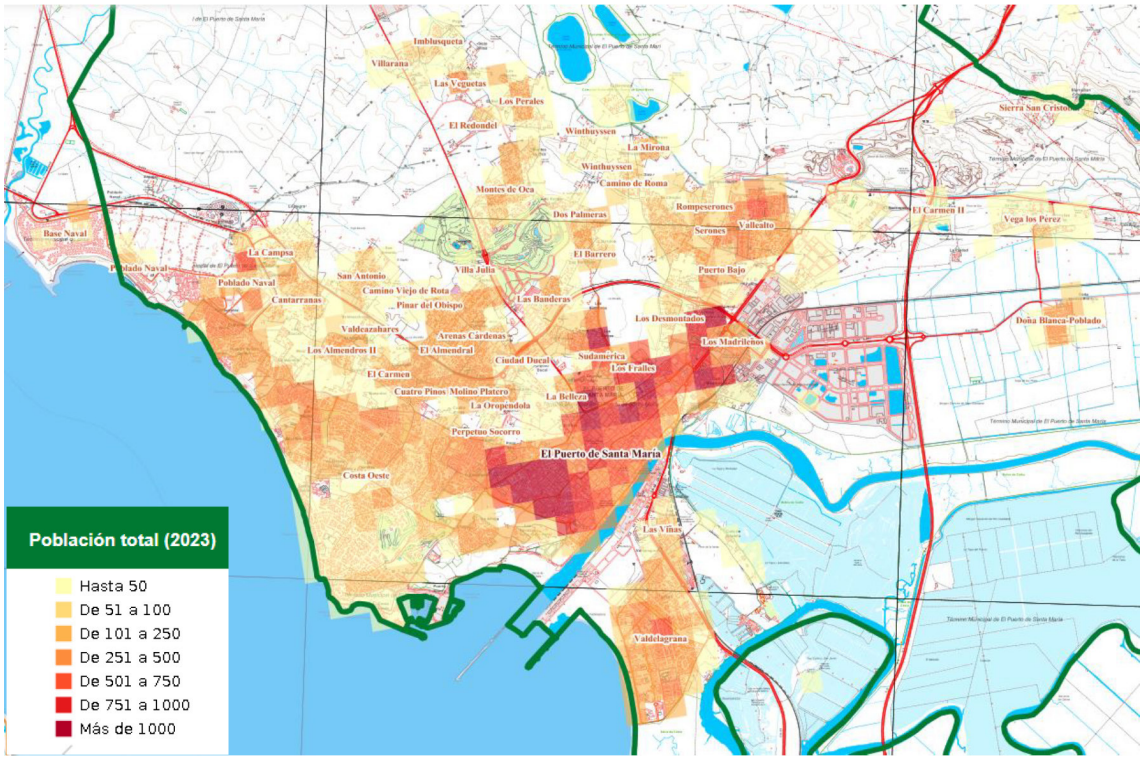


Distribución de población extranjera por sexo y lugar de procedencia.
Fuente: Estadística del padrón continuo. Instituto Nacional de Estadística 2022

F. Distribución espacial de la población (Grid)

Para analizar la distribución de la población, se acude como fuente al GRID de población del Portal de Datos Estadísticos y Geoespaciales de Andalucía. Se trata de una malla discontinua de celdillas de 250x250 metros a las que mediante georreferenciación se les ha asignado la población del ámbito que ocupan (referencia el número de residentes inscrito a 1 de enero de 2023). Siempre y cuando el secreto estadístico no se vea comprometido, además del total de población, cada celdilla ofrece información demoestructural, permitiendo conocer la población según grandes grupos de edad y nacionalidad.

Analizando la distribución de la población total por zonas podemos observar que la máxima densidad de población se concentra en la margen norte de la desembocadura del río Guadalete, en los núcleos de El Puerto de Santa María, Sudamérica, El Juncal, Los Frailes, frente a la menor concentración poblacional de las zonas norte, sur y oeste del término municipal.

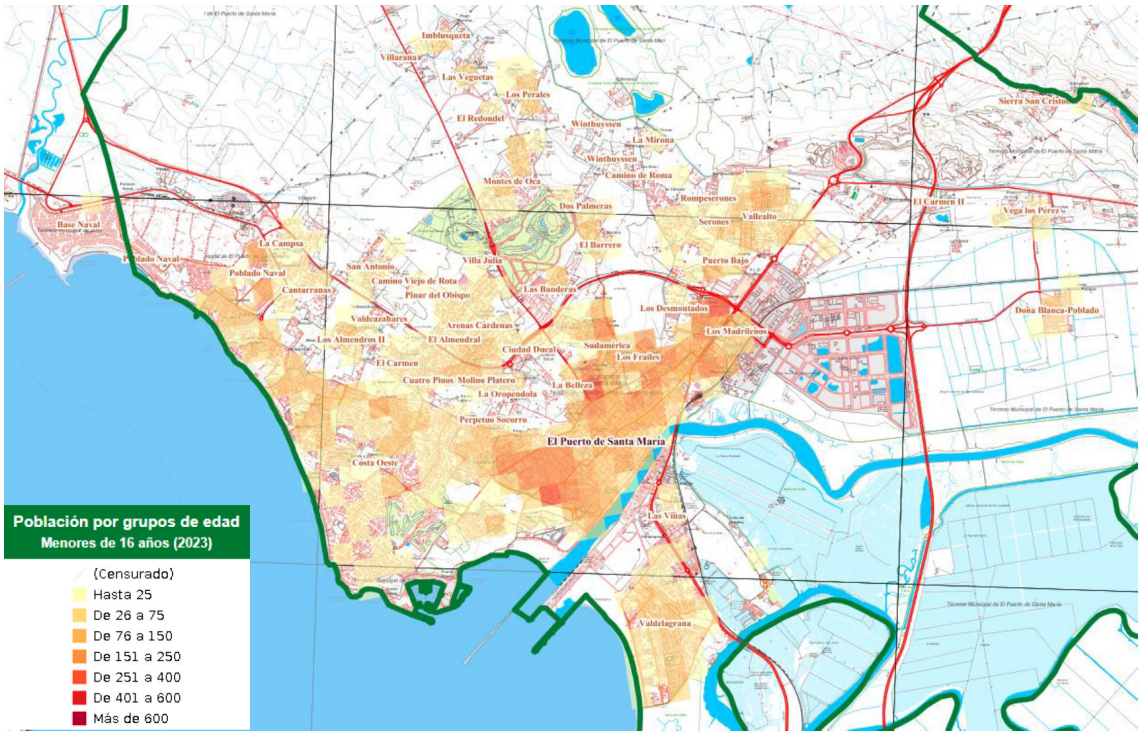


GRID de Población. Población total

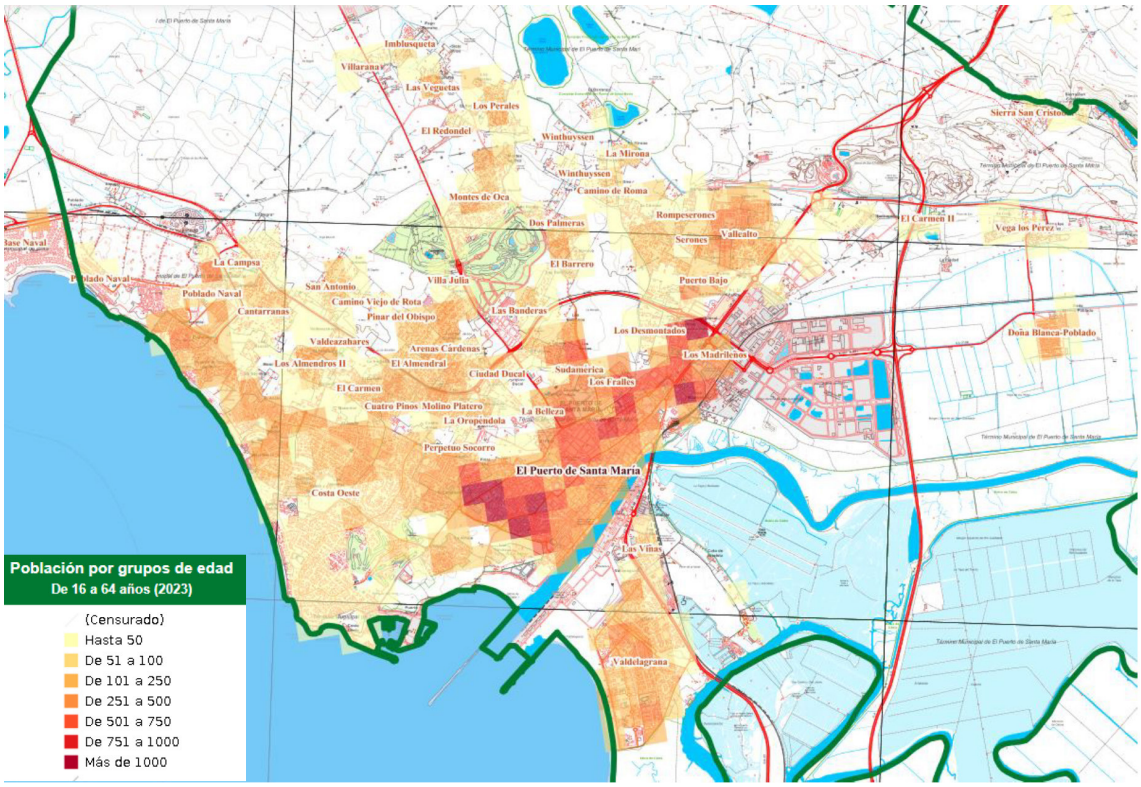
Fuente: Distribución espacial de la población en Andalucía. Portal de Datos Estadísticos y Geoespaciales de Andalucía. IECA.



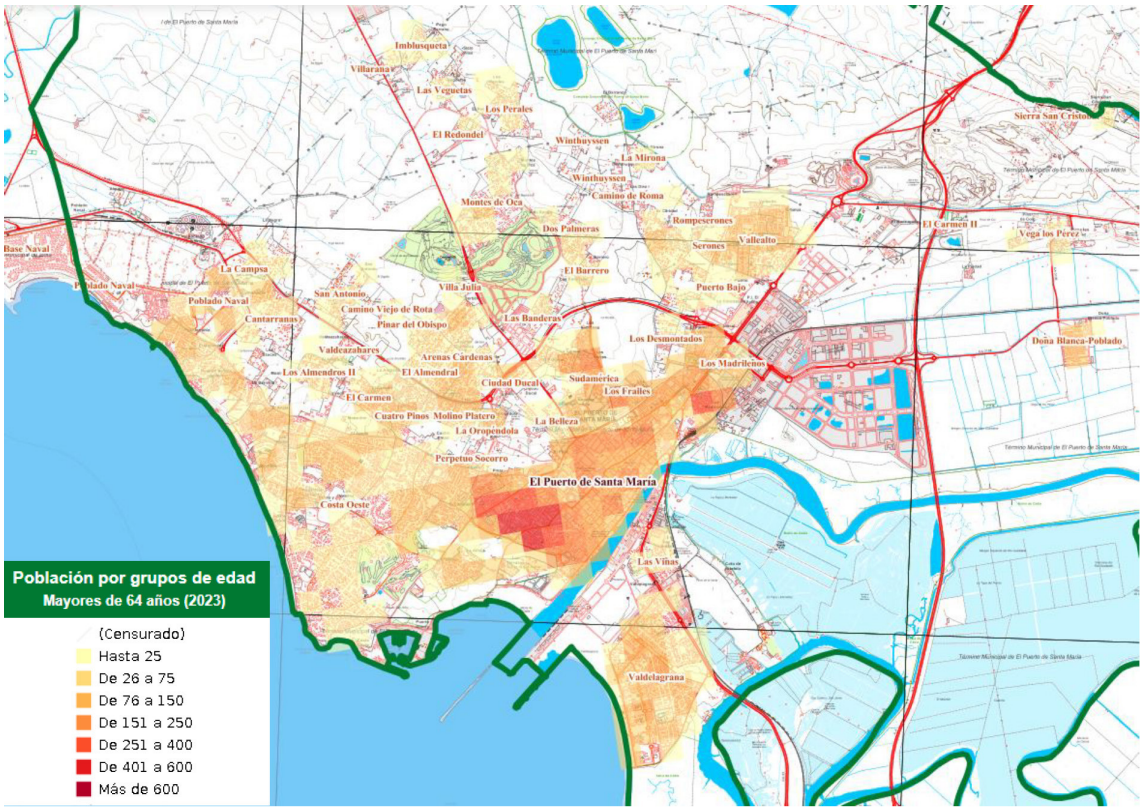
La distribución por grupos de edad repite este esquema zonal de la población global, no destacándose ninguna zona específicamente poblada por un grupo de edad determinado:



GRID de Población por grupos de edad. Menores de 16 años.
Fuente: Distribución espacial de la población en Andalucía. IECA.



GRID de Población por grupos de edad. De 16 a 64 años.
Fuente: Distribución espacial de la población en Andalucía.IECA.



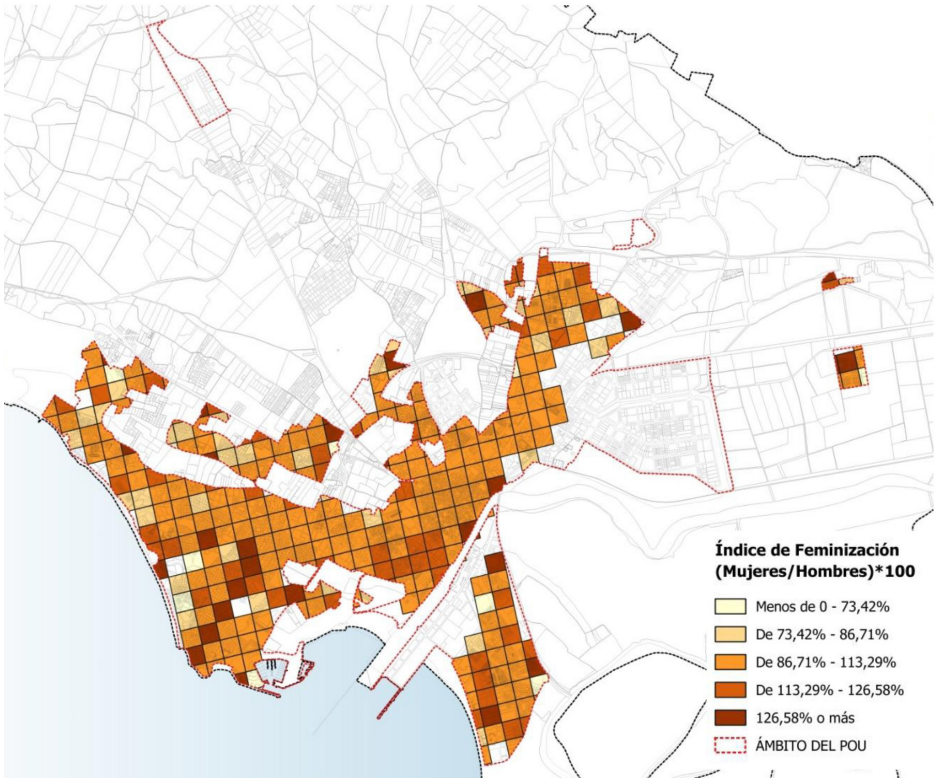
GRID de Población por grupos de edad. Mayores de 64 años.
Fuente: Distribución espacial de la población en Andalucía. IECA.

En relación a la distribución de la población por sexos, el análisis del índice de feminización, (calculado como el cociente entre la población femenina y masculina multiplicado por cien), permite identificar la distribución territorial de las mujeres en el ámbito del Plan de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María (POU).

De acuerdo con la malla estadística analizada, se observan valores de feminización superiores al 100% en la mayor parte del núcleo urbano consolidado, lo que indica una mayor presencia relativa de mujeres en relación con los hombres. Esta tendencia se acentúa en los barrios del centro histórico y de la franja litoral occidental, donde se registran valores medios comprendidos entre el 113,29 % y el 126,58 %, alcanzando incluso niveles superiores en determinadas áreas del casco antiguo y sectores residenciales maduros próximos al litoral. Estas zonas presentan una estructura demográfica envejecida, con elevada proporción de mujeres mayores, lo que se asocia a mayores necesidades de accesibilidad, movilidad peatonal segura y proximidad a servicios básicos y equipamientos sanitarios y asistenciales.

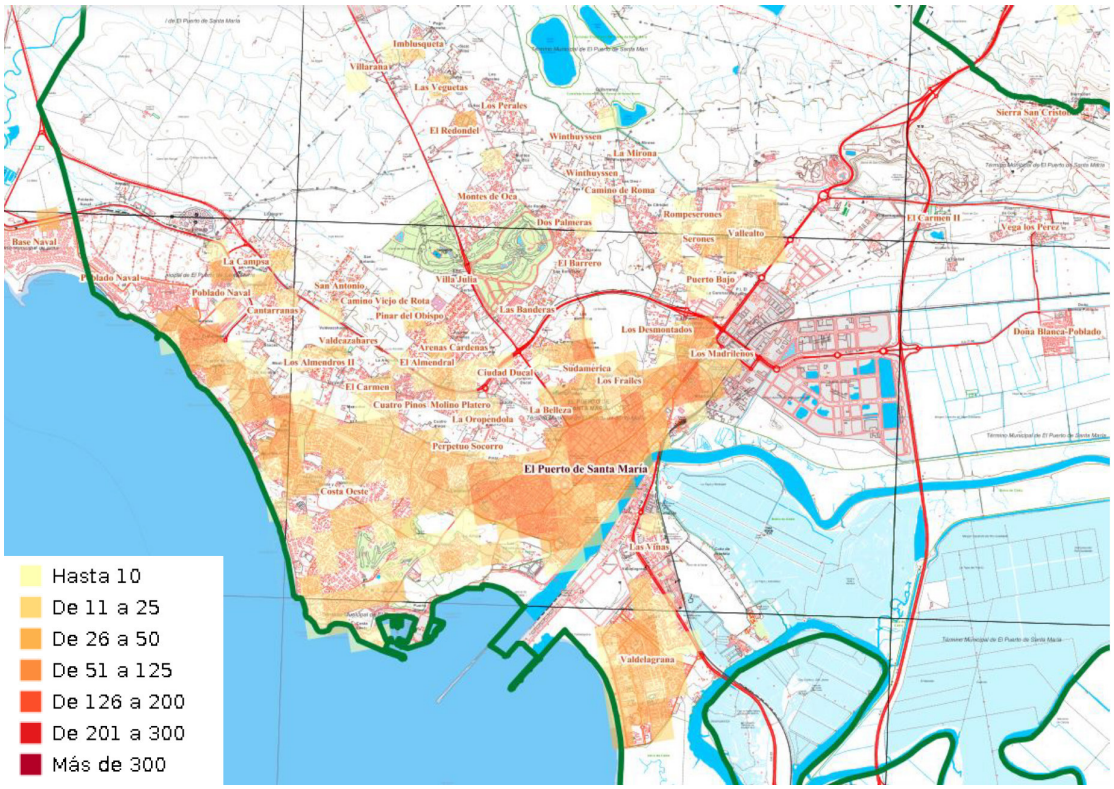
En contraste, las áreas periféricas y de reciente expansión urbana, especialmente al norte y este del ámbito del POU (en torno a las zonas de crecimiento residencial y suelos industriales o de transición), presentan valores de feminización más bajos, situados mayoritariamente entre el 73,42 % y el 86,71 %. En estas áreas se aprecia una población relativamente más joven y una menor brecha de género, vinculada a nuevos desarrollos con composición familiar más equilibrada y mayor presencia de población activa masculina.

El patrón espacial resultante refleja, por tanto, una dualidad territorial significativa: Zonas centrales y costeras con predominio femenino, asociadas a envejecimiento y vulnerabilidad social relativa; y zonas periféricas y de expansión con índices de feminización reducidos y composición demográfica más equilibrada.



GRID de Población por sexos.
Fuente: Distribución espacial de la población en Andalucía. IECA. Elaboración propia

Respecto a la distribución de la población por lugar de nacimiento, se observa que la mayor población extranjera se concentra coincidiendo con las zonas más pobladas en la margen norte de la desembocadura del río Guadalete, así como la costa noroeste (Fuenterrabía, El Manantial, Fuentebermeja…).

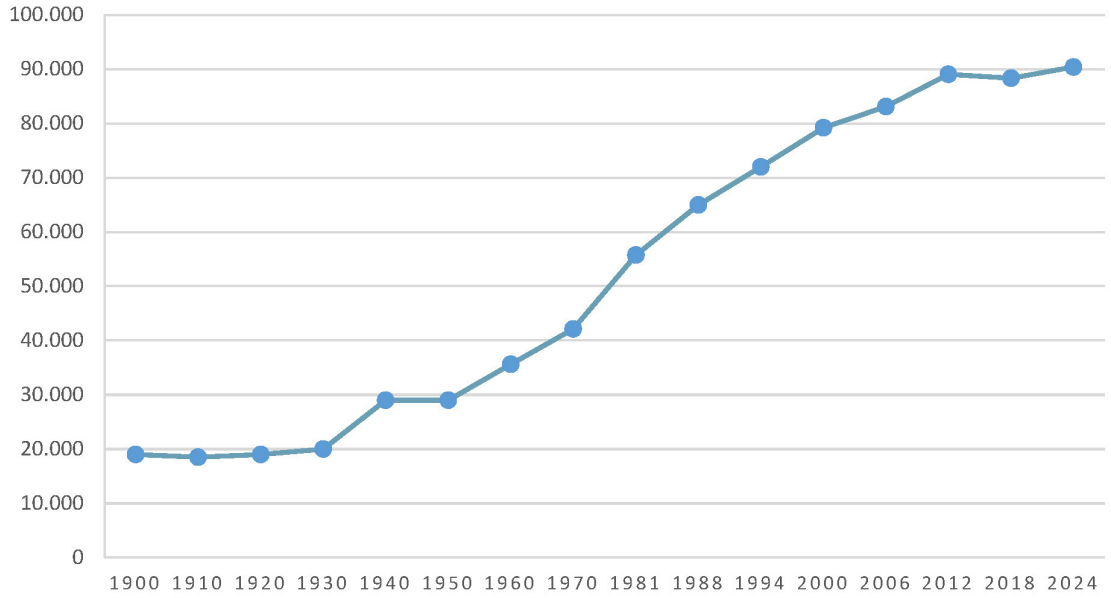


GRID de Población por lugar de nacimiento.
Fuente: Distribución espacial de la población en Andalucía. IECA.

2.2.2. Evolución demográfica

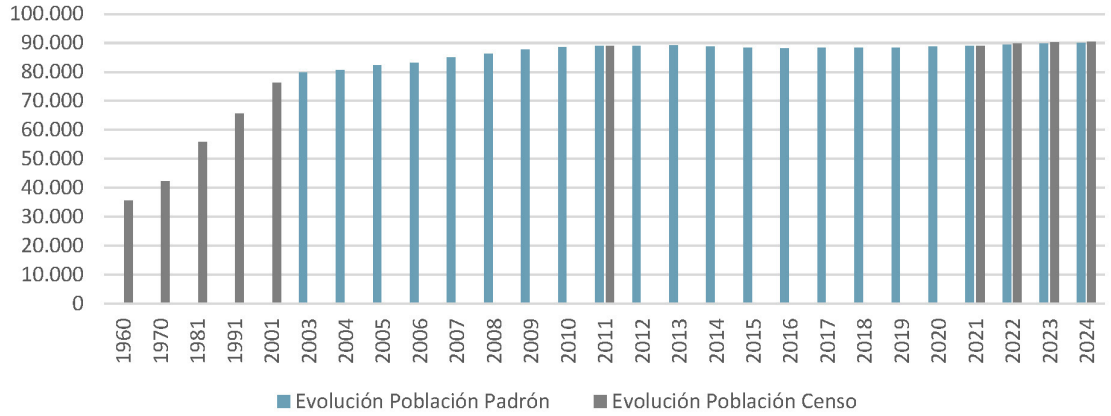
A. Evolución de la población general

En la siguiente gráfica referida a la **evolución de la población**, se observa un gran salto cuantitativo que corresponde con las últimas décadas del siglo XX y la primera década del s.XXI. Desde el año 1960 hasta 2.012 se produjo un considerable incremento de la población, que se ha mantenido en ligero ascenso hasta 2.024, con pequeños altibajos en la última década.



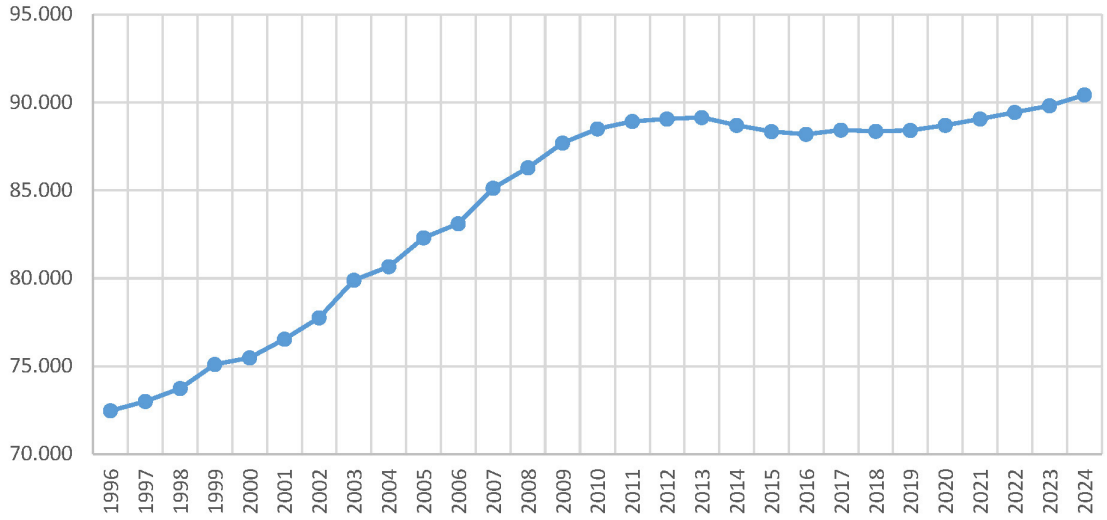
Evolución de la población (1900-2024)
Fuente: Instituto Nacional de Estadística INE. Elaboración propia.

En relación a las fuentes de información, se hace una comparativa de los datos registrados tanto en el padrón como en el censo de población, entre los años 1.960 y 2.024, observándose ligeras diferencias debidas al momento de la actualización y a los periodos registrados (como se ha expuesto anteriormente, hasta el año 2.021, mientras que el padrón actualizaba sus datos anualmente, el censo lo hacía cada 10 años).



Población padronal y censal de El Puerto de Santa María.
Fuente: INE

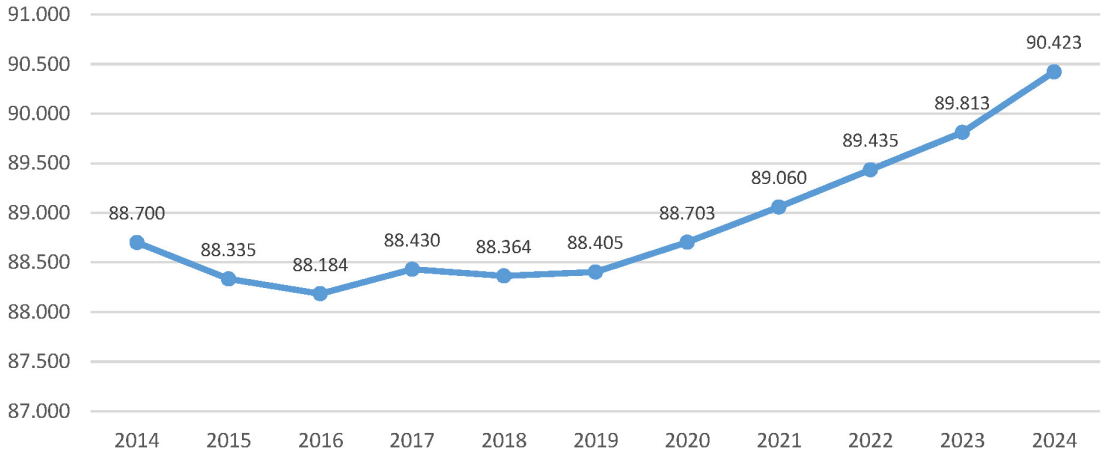
El Puerto de Santa María ha experimentado un incremento de la población significativo durante los últimos años del siglo XX y la primera década del siglo XXI, produciéndose un estancamiento en los últimos años, como muestra el siguiente gráfico.



Evolución de la población padronal (1996-2024)
Fuente: Instituto Nacional de Estadística INE. Elaboración propia.

Analizando los últimos treinta años, se observa un considerable crecimiento de la población hasta 2.013, que desciende ligeramente hasta 2.016, recuperándose en 2.021, a partir del cual comienza a crecer ligeramente hasta la fecha actual.

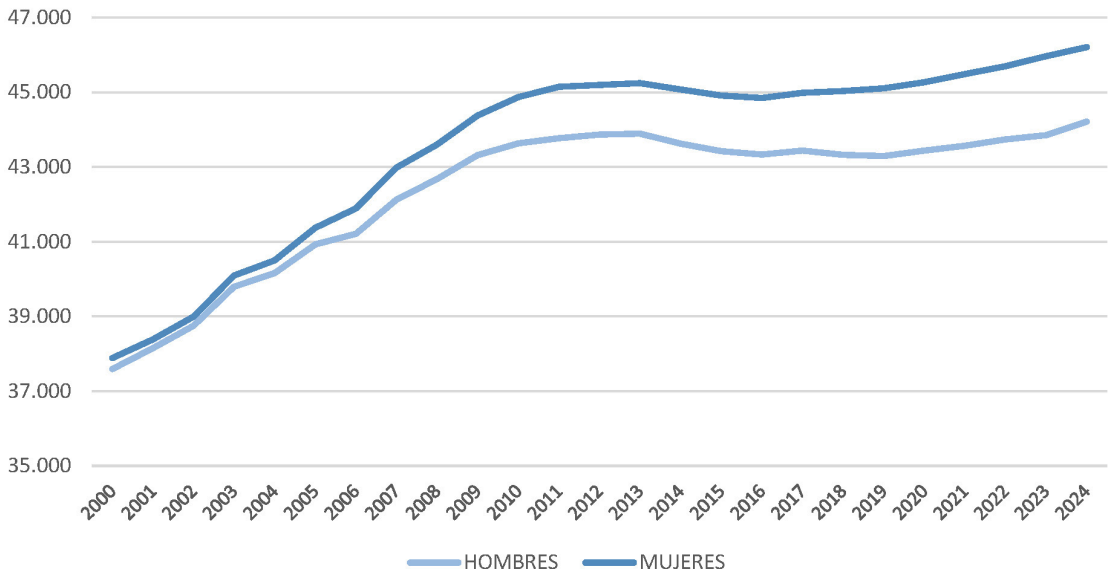
Atendiendo a la última década, podemos observar que la población del municipio sigue una tendencia de crecimiento paulatino a partir de 2.019, creciendo de los 88.405 habitantes en 2.019 a 90.423 en 2.024.



Evolución de la población 2014-2024

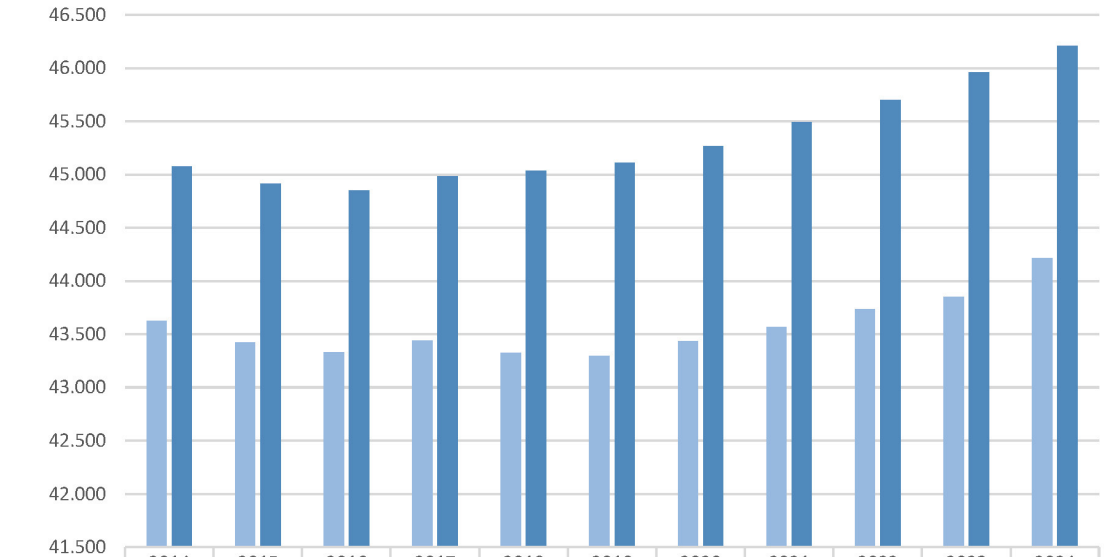
B. Evolución de la población por sexos

Al inicio de este siglo, la distribución de la población entre hombres y mujeres era prácticamente paritaria, pero la diferencia entre la población femenina sobre la masculina ha ido incrementándose con el paso de los años hasta llegar a la sex ratio actual (H:48,90% / M:51,10%).



Evolución de la población por sexos (2000-2024)

Particularizando en la última década, como se observa en el siguiente gráfico, la evolución de la población por sexos denota una población femenina predominante durante todo el periodo.



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
HOMBRES	43.625	43.424	43.332	43.444	43.326	43.295	43.437	43.569	43.737	43.850	44.214
MUJERES	45.075	44.911	44.852	44.986	45.038	45.110	45.266	45.491	45.698	45.963	46.209

Evolución de la población por sexos (2014-2024)

2.2.3. Dinámica poblacional

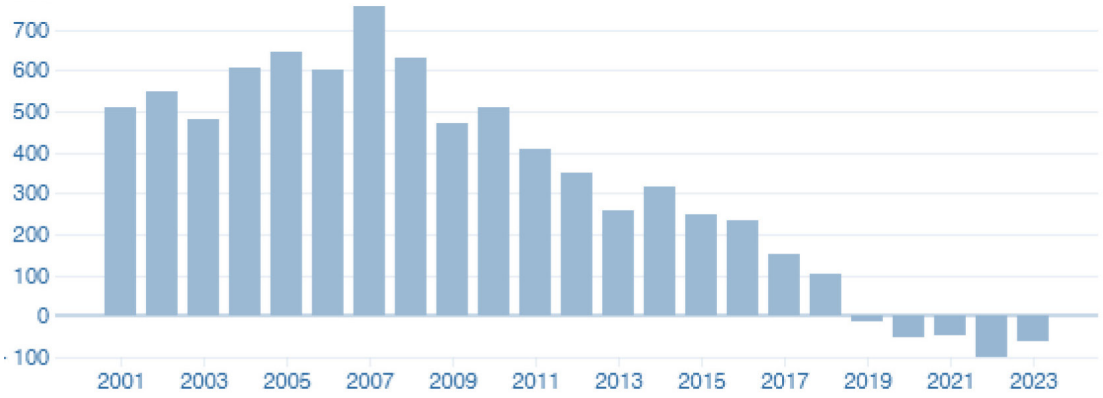
La población no es un parámetro estático, sino que está sometida a continuos movimientos debidos a los nacimientos, defunciones y migraciones. Las dinámicas de población en el territorio español en las últimas décadas se han caracterizado por la pérdida de población debido al descenso de la natalidad en los últimos años, sin embargo, el municipio de El Puerto de Santa María debido a las expectativas económicas ligadas a la actividad turística estacional y su cercanía a la capital de provincia (Cádiz) y al municipio gaditano de mayor población, Jerez de la Frontera, han generado que la tendencia demográfica no siga la dinámica general.

A. Movimiento natural de la población. Crecimiento vegetativo

El crecimiento vegetativo expresa el cambio en el tamaño de una población causado por la interrelación entre las tasas de natalidad y mortalidad. Es positivo cuando el número de nacidos supera al de fallecidos; es negativo cuando las muertes superan a los nacimientos.

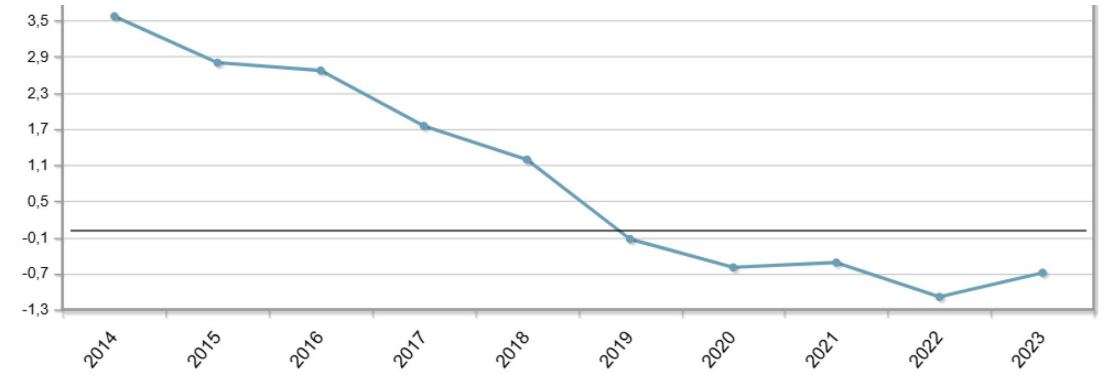
Los movimientos naturales de la población (natalidad y mortalidad) siguen las tendencias actuales; es decir: descenso del número de nacimientos, aumento de la esperanza de vida y envejecimiento de la población. Todas estas circunstancias repercuten en el crecimiento vegetativo.

La evolución de este indicador en el municipio se refleja en el siguiente gráfico, en el que se aprecia que en el periodo analizado (2001-2023), hay 18 años de balance positivo frente a 5 años con balance negativo. Por tanto, durante estos 22 años, el balance general ha sido positivo, sin olvidar que los cinco últimos años corresponden al balance negativo, lo que ha contribuido sin duda a un crecimiento más lento que en épocas anteriores, ya que la natalidad no ha contribuido al aumento de la población. Según dato recogido en el INE para el año 2023, el crecimiento vegetativo de El Puerto de Santa María es de -0,7.



Crecimiento Vegetativo El Puerto de Santa María (2001- 2023).
Fuente: Atlas digital de las Áreas Urbanas. Instituto Nacional de Estadística

Analizando los datos registrados, se detecta que 2.022 es el año con mayor número de defunciones respecto al número de nacimientos, seguido del 2.020, año de la emergencia sanitaria del COVID 19. En 2.023, comienza a remitir el valor negativo del crecimiento vegetativo respecto a la unidad de crecimiento por mil habitantes.

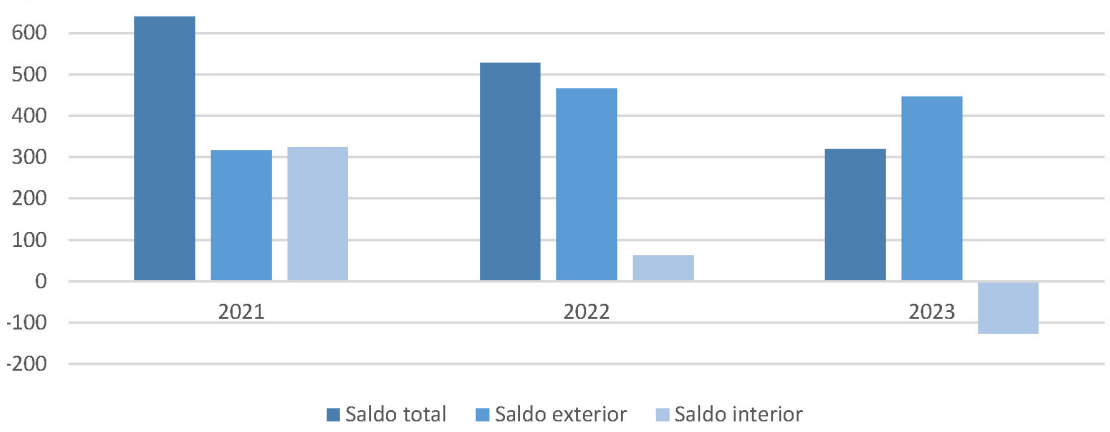


Crecimiento vegetativo

Crecimiento vegetativo									
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
3,56	2,79	2,66	1,74	1,18	-0,14	-0,61	-0,53	-1,1	-0,7

B. Saldos migratorios

En lo referente a la dinámica migratoria exterior e intermunicipal, entendiendo como "saldo migratorio" la diferencia entre la cantidad de emigrantes (personas que abandonan un lugar) y de la cantidad de inmigrantes (personas que llegan a un lugar), El Puerto de Santa María muestra una tendencia general positiva en el periodo analizado entre 2.021 y 2.023, últimos datos registrados por el Instituto Nacional de Estadística, reflejo de que el municipio es un foco atractivo para la llegada de población. Bien es cierto, que para el año 2.023 se produce un dato negativo del saldo migratorio intermunicipal (saldo interior), este se compensa con la llegada de inmigrantes desde el exterior, generando un balance general positivo.

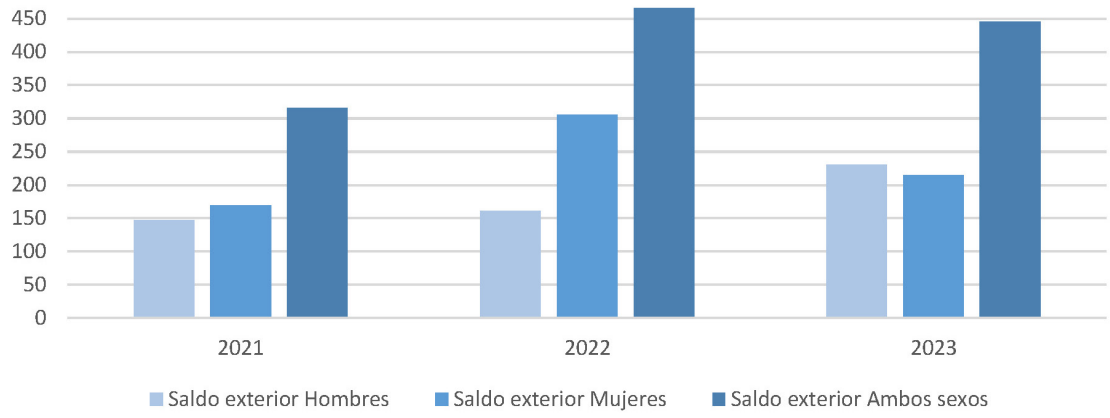


Saldos migratorios
Fuente: Estadística de migraciones y cambios de residencia. Instituto Nacional de Estadística.

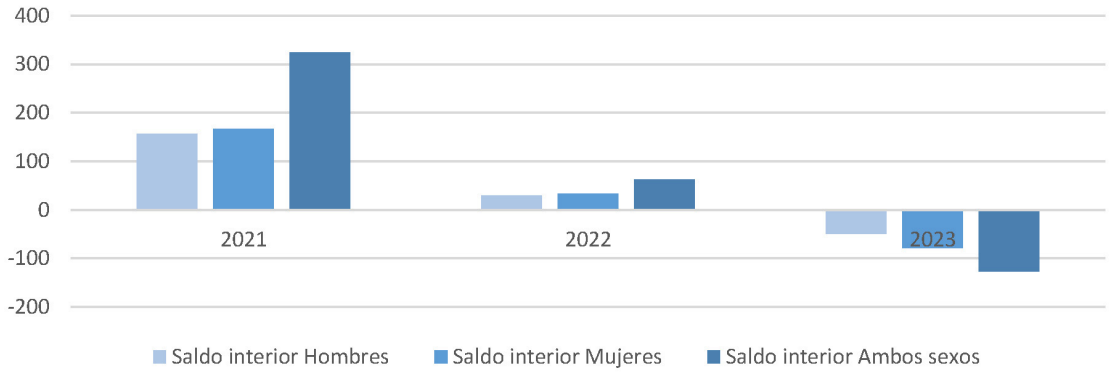
Analizando los datos por sexos, puede indicarse que entre 2021 y 2023 la evolución migratoria muestra diferencias por sexo y tipo de flujo. El saldo exterior mantiene valores positivos en todo el periodo tanto en hombres como en mujeres, con un repunte más destacado en el grupo femenino en 2022 y una ligera reducción en 2023, confirmando el papel del municipio como foco de atracción internacional.

En cambio, el saldo interior presenta mayor inestabilidad: positivo para ambos sexos en 2021, moderado en 2022 y negativo en 2023, con una pérdida más acentuada en mujeres.

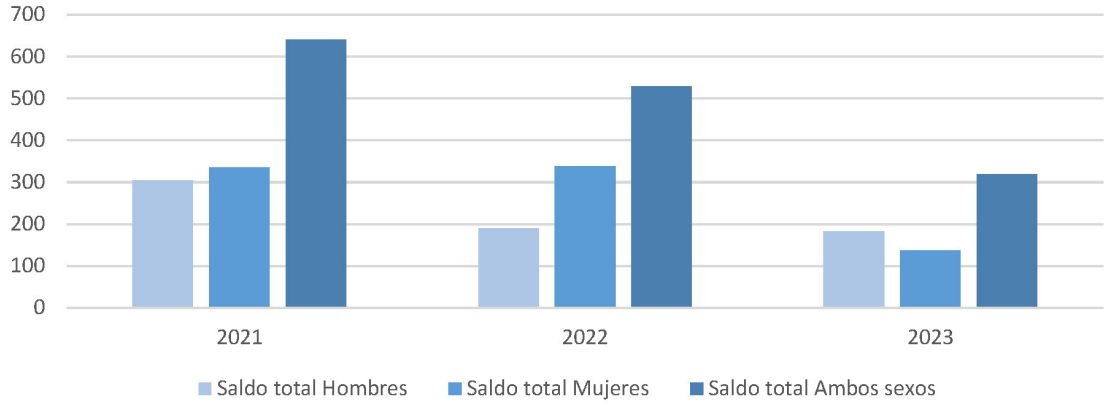
En conjunto, el saldo total sigue siendo positivo para ambos sexos gracias al aporte del saldo exterior, que compensa el descenso interior. Así, la inmigración internacional se consolida como el principal motor del crecimiento demográfico del municipio, con un efecto equilibrado entre hombres y mujeres.



Saldo migratorio exterior



Saldo migratorio interior



Saldo migratorio total

Fuente: Estadística de migraciones y cambios de residencia. Instituto Nacional de Estadística.

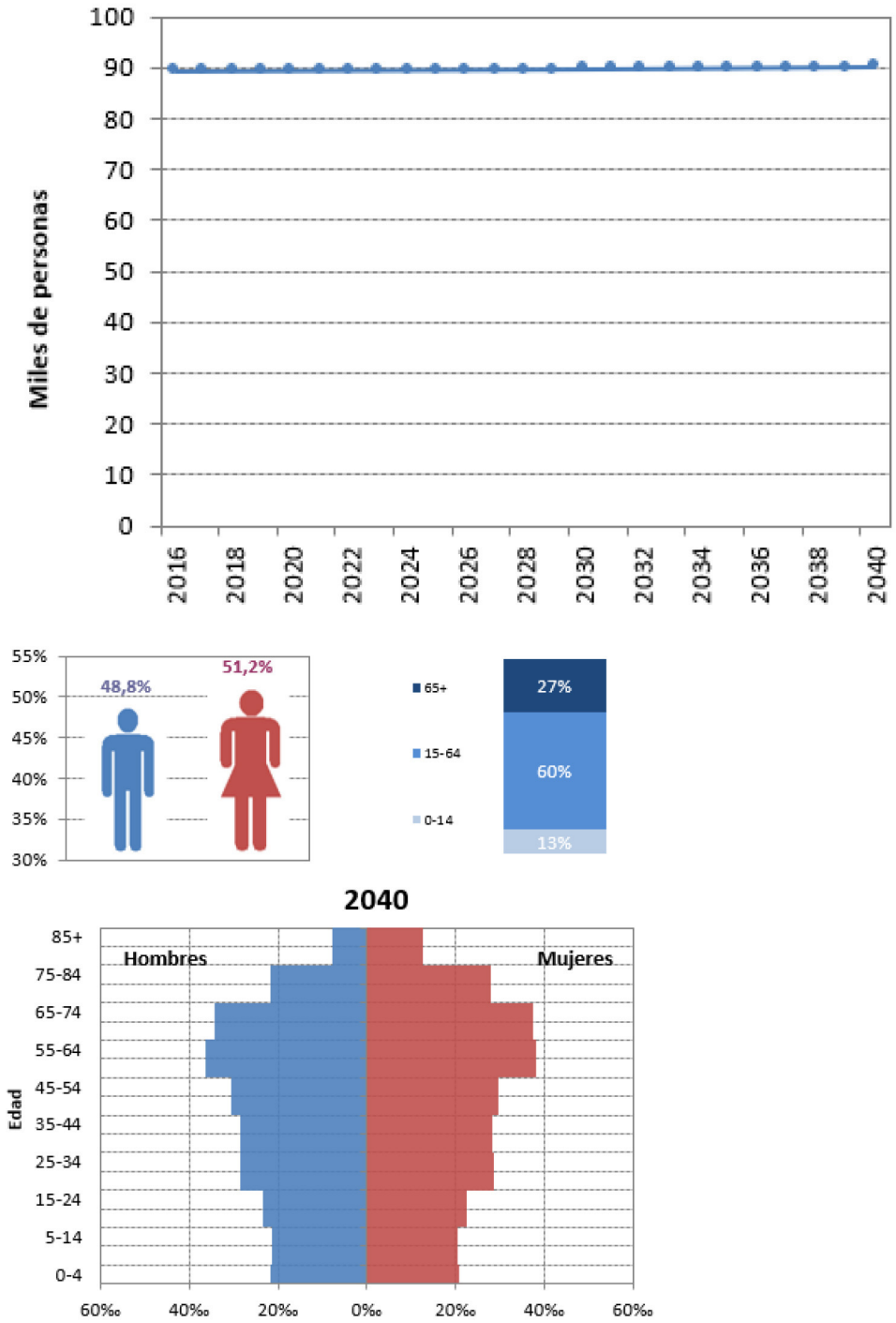
C. Crecimiento real

El crecimiento real de la población se obtiene agregando al crecimiento vegetativo de la población, el saldo migratorio. De este modo, se observa que pese al negativo crecimiento vegetativo en los últimos años en los que las defunciones superan los nacimientos, el balance del saldo migratorio general, resulta positivo, lo que compensa la falta de nacimientos, obteniendo como resultado un crecimiento real en el municipio de El Puerto de Santa María, positivo.

2.2.4. Proyección de la población

El conocimiento de la situación actual de la población y su proyección futura constituye una herramienta esencial para la planificación urbana, ya que permite anticipar las necesidades de suelo, infraestructuras, equipamientos y servicios. El análisis demográfico orienta las decisiones sobre el crecimiento y la renovación del tejido urbano, garantizando una ordenación equilibrada y sostenible que responda a la evolución real de la población y a sus demandas sociales, económicas y territoriales.

Para la proyección de la población de El Puerto de Santa María se parte del análisis de los datos procedentes del *Estudio de la proyección de la población de Andalucía elaborado por la Junta de Andalucía entre los años 2016 y 2040*, para municipios de más de 10.000 habitantes. En este estudio, se observa que la población presenta un crecimiento mantenido en estos años y la edad media de la población mayoritaria aumenta, siendo el tramo de edad más numeroso el correspondiente a los 45-65 años, con predominio de la población femenina respecto a la masculina.

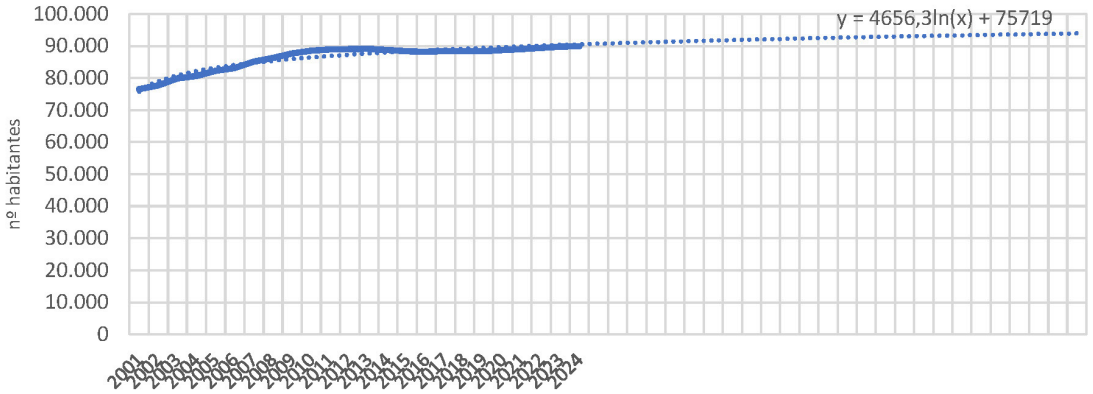


Estudio de la población proyectada 2016-2040.
Junta de Andalucía

No obstante, ya que cuando se realizó esta proyección aún no se tenían datos desde 2016 a 2024, se observan ligeras diferencias con el crecimiento real durante estos años, por lo que se considera necesario realizar una nueva estimación de crecimiento.

El POU, al objeto de ofrecer una información más precisa sobre la población proyectada, con los datos demográficos de 2016 a 2024, se procede a realizar una nueva estimación de crecimiento para los próximos 20 años, más actualizada.

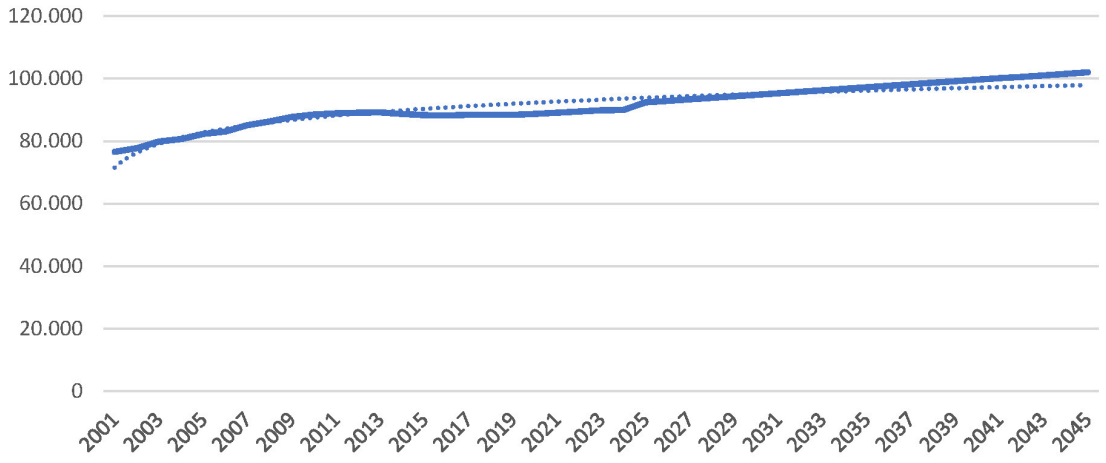
Una vez analizadas las dinámicas de población en el apartado 2.1.1.3., donde se concluye que el crecimiento principal deriva de las migraciones internas ya que el crecimiento vegetativo de los últimos años ha sido negativo, se procede a estimar la proyección de población en los próximos 20 años. Suponiendo una tendencia de crecimiento similar a la de los últimos veinticuatro años, se incluye en la gráfica de evolución de población una línea de tendencia logarítmica, que extrapolada a un periodo de 20 años, resulta la siguiente gráfica de proyección:



Evolución y Proyección de población (2001-2045).
Fuente: Elaboración propia

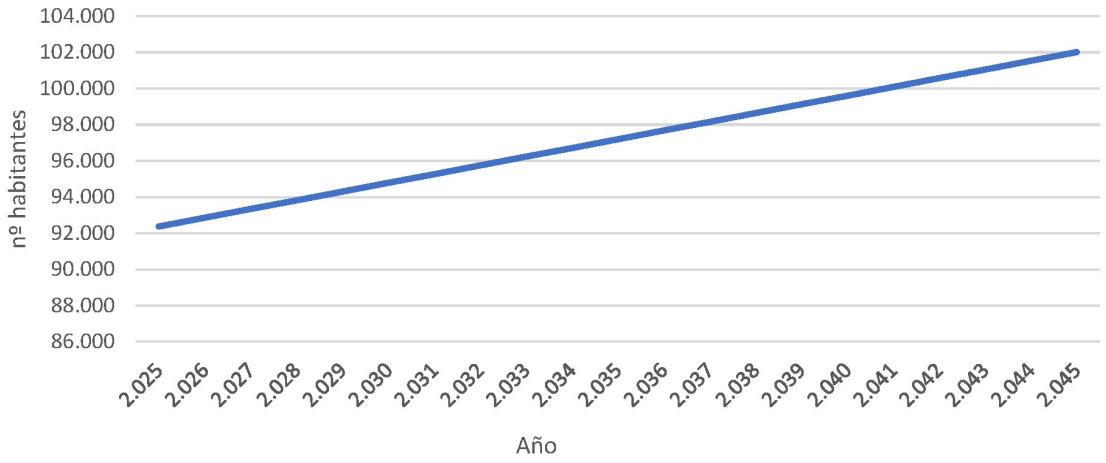
Años	Población	Años	Proyección Población
2001	76.538	**2025**	92.371
2002	77.747	**2026**	92.853
2003	79.889	**2027**	93.335
2004	80.658	**2028**	93.817
2005	82.306	**2029**	94.298
2006	83.101	**2030**	94.780
2007	85.117	**2031**	95.262
2008	86.288	**2032**	95.744
2009	87.696	**2033**	96.226
2010	88.503	**2034**	96.708
2011	88.917	**2035**	97.189
2012	89.068	**2036**	97.671
2013	89.142	**2037**	98.153
2014	88.700	**2038**	98.635
2015	88.335	**2039**	99.117
2016	88.184	**2040**	99.599
2017	88.430	**2041**	100.080
2018	88.364	**2042**	100.562
2019	88.405	**2043**	101.044
2020	88.703	**2044**	101.526
2021	89.060	**2045**	102.008
2022	89.435		
2023	89.813		
2024	89.960		

Con esta proyección podemos observar que se prevé un crecimiento positivo de la población entre los años 2025 y 2045.



Línea de tendencia previsión de crecimiento

Trasladando dicha línea de tendencia a un nuevo gráfico para representar la proyección a lo largo de todo el periodo, se observa que, en los próximos 20 años, la población aumentaría en 9.637 habitantes, pasando de los 92.371 habitantes en 2025, a 102.008 hab. en 2045:



Estimación de proyección de población 2025-45

2.2.5. Conclusiones

El Puerto de Santa María presenta una estructura demográfica consolidada y significativa dentro del sistema urbano andaluz, reforzada por la concesión del Estatuto de Gran Ciudad. Su papel como núcleo urbano destacado en la provincia de Cádiz responde tanto a su volumen poblacional como a su función de articulación territorial, económica y de servicios en el ámbito de la Bahía de Cádiz.

En el contexto provincial, el municipio se sitúa entre los más poblados, tras las principales cabeceras urbanas. Su estructura poblacional es equilibrada, con ligera mayoría femenina y un marcado carácter residencial y turístico. Esta posición intermedia entre los grandes núcleos metropolitanos y los municipios menores le otorga una función de conexión dentro del sistema territorial gaditano.

Internamente, el término municipal se compone de numerosos núcleos de población, aunque el crecimiento progresivo y la consolidación del suelo urbano han difuminado sus límites administrativos. La mayor parte de la población se concentra en el núcleo principal y en áreas de

expansión como Costa Oeste, Sudamérica y Valdelagrana, coexistiendo con diseminados rurales que preservan la identidad periurbana.

La pirámide de población muestra un perfil regresivo, con predominio de grupos de edad intermedios y una tendencia al envejecimiento. No obstante, la base mantiene cierta amplitud, lo que refleja la existencia de población infantil y juvenil suficiente para garantizar la continuidad demográfica a medio plazo, siempre que se mantenga el atractivo residencial y la estabilidad socioeconómica.

Los indicadores demográficos revelan un equilibrio general entre población activa y dependiente, aunque con crecimiento de la población mayor de 65 años. En comparación con otros municipios gaditanos, El Puerto conserva un perfil más joven y dinámico, con menor grado de envejecimiento y un potencial demográfico vinculado a su capacidad de generar empleo y servicios de calidad.

En cuanto a la distribución por sexos, el municipio presenta una ligera mayoría femenina, atribuida a la mayor esperanza de vida de las mujeres. Esta diferencia se acentúa en los grupos de edad avanzada, mientras que entre la población joven y activa el equilibrio es casi total, lo que favorece la cohesión social y la estabilidad de la estructura demográfica.

Desde el punto de vista territorial, la población se concentra en el área urbana consolidada próxima a la desembocadura del río Guadalete, mientras que las zonas norte, sur y oeste mantienen baja densidad. Las áreas centrales albergan mayor proporción de personas mayores, mientras que las zonas de expansión reciente agrupan hogares jóvenes y familias en etapas activas.

El índice de feminización presenta una dualidad espacial: es alto en el casco urbano y barrios maduros del litoral, donde la población envejecida femenina es predominante, y menor en los sectores periféricos y de nueva urbanización, donde predominan hogares jóvenes. Esta distribución define un modelo urbano dual que combina envejecimiento central y crecimiento periférico.

La evolución demográfica ha sido de crecimiento sostenido durante el siglo XX y comienzos del XXI, con fuerte expansión urbana y residencial. En las últimas décadas, la población se ha estabilizado, mostrando repuntes moderados ligados al desarrollo económico y a la llegada de nuevos residentes. La ligera feminización y el envejecimiento progresivo definen una fase de madurez demográfica.

La dinámica poblacional actual se sustenta más en los movimientos migratorios que en el crecimiento natural. El Puerto de Santa María mantiene un saldo migratorio positivo, compensando el descenso de la natalidad. Este modelo plantea retos de planificación urbana orientados a la integración social, el fomento de la natalidad, la atención al envejecimiento y la sostenibilidad territorial a largo plazo.

Los estudios demográficos de proyección de la población indican que El Puerto de Santa María mantendrá una evolución poblacional positiva a medio y largo plazo, acompañada de un progresivo envejecimiento y de un predominio femenino en los grupos de edad intermedia y avanzada. Este escenario refleja una sociedad en proceso de madurez, que afronta retos vinculados al envejecimiento, la estabilidad del empleo y la adecuación de los servicios públicos a las nuevas realidades familiares y sociales.

El análisis confirma una tendencia de crecimiento moderado pero sostenido para las próximas dos décadas, sustentada principalmente en los movimientos migratorios internos. Esta previsión refuerza la necesidad de una planificación urbana orientada hacia un modelo compacto, eficiente y sostenible, capaz de garantizar la cohesión social, la integración de la población y la adecuada dotación de servicios y equipamientos conforme a las características demográficas futuras del municipio.

Diagnóstico

La estructura demográfica de El Puerto de Santa María refleja una población consolidada, madura y estable, con un crecimiento moderado sustentado principalmente en la atracción residencial. El POU debe orientar sus estrategias a la renovación, densificación equilibrada y mejora funcional del tejido urbano, garantizando una respuesta adecuada a las demandas sociales y residenciales derivadas de una población que, aunque estable, tiende al envejecimiento progresivo.

La distribución interna de la población muestra una clara concentración en el núcleo central y en las áreas consolidadas del litoral, frente a un menor dinamismo en los barrios interiores y de borde urbano. Este patrón sugiere priorizar la rehabilitación y regeneración de los barrios maduros, especialmente en el centro histórico y los entornos residenciales tradicionales, mediante actuaciones que mejoren la accesibilidad, la eficiencia energética y la calidad de los espacios públicos. El POU debe favorecer la revitalización funcional y demográfica de estas zonas, evitando procesos de vaciamiento o degradación social.

El incremento de la población sénior y la feminización de los grupos de mayor edad requieren un enfoque urbanístico sensible a las necesidades de la población dependiente. En este sentido, el planeamiento deberá promover viviendas accesibles y adaptadas, potenciar los equipamientos de proximidad y garantizar una red continua de espacios públicos seguros y amables. Estas actuaciones deben integrarse en una estrategia de ciudad inclusiva, donde los servicios sanitarios, sociales y recreativos se localicen de manera próxima y coherente con la estructura urbana existente.

La llegada de nuevos residentes, tanto nacionales como extranjeros, especialmente en las áreas de reciente consolidación, refuerza la necesidad de fortalecer la cohesión social y la integración funcional del suelo urbano. El POU deberá prever mecanismos que faciliten la mezcla de usos, el equilibrio entre vivienda y actividad económica, y la dotación suficiente de equipamientos educativos, deportivos y culturales, adaptados a una población diversa y en transformación.

El crecimiento demográfico previsto, aunque moderado, representa una oportunidad para reorientar el modelo urbano hacia la sostenibilidad, la compacidad y la resiliencia. El POU debe actuar como instrumento de equilibrio territorial dentro del espacio urbano existente, potenciando la regeneración frente al crecimiento extensivo, priorizando la movilidad sostenible y consolidando un modelo de ciudad eficiente, cohesionada y con capacidad de adaptación ante los cambios demográficos futuros.

2.3. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

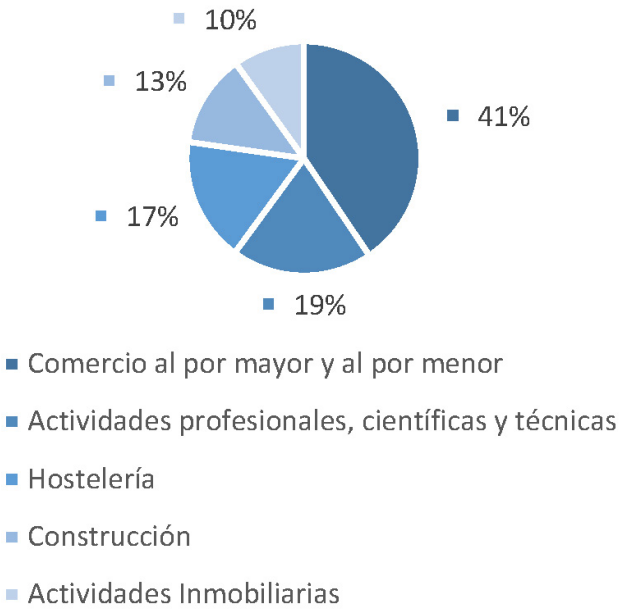
2.3.1. Actividades económicas

La principal actividad económica local del desarrollo de El Puerto de Santa María a lo largo de la historia ha sido la pesca y las industrias relacionadas (conserveras, salinas…). Actualmente este sector se ha ido reemplazando por la actividad turística, que destaca como sector dinamizador de la ciudad.

El Puerto de Santa María presenta una estructura económica muy definida por la especialización turística, que favorece el sector comercial, la restauración y es responsable del incremento de actividad económica muy por encima de la aportación del sector industrial.

En los últimos años, dada la posición estratégica del municipio y las necesidades de la sociedad, El Puerto de Santa María ha incrementado el posicionamiento de la actividad logística, generando un panorama estratégico en cuestión a las actividades económicas en un referente comarcal.

Según datos registrados en el IECA para el año 2023, como se muestra en el siguiente gráfico y tabla, la principal actividad económica corresponde al sector G dedicado al Comercio al por mayor y al por menor, seguida de la Actividades profesionales, científicas y técnicas (sector M), la Hostelería (sector I), la Construcción (sector F) y por último Actividades Inmobiliarias (sector L).



Principales actividades económicas
Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA). Elaboración propia

Principales actividades económicas 2023	Sección	Número
Comercio al por mayor y al por menor	Sección G	1.549
Actividades profesionales, científicas y técnicas	Sección M	743
Hostelería	Sección I	657
Construcción	Sección F	491
Actividades Inmobiliarias	Sección L	377

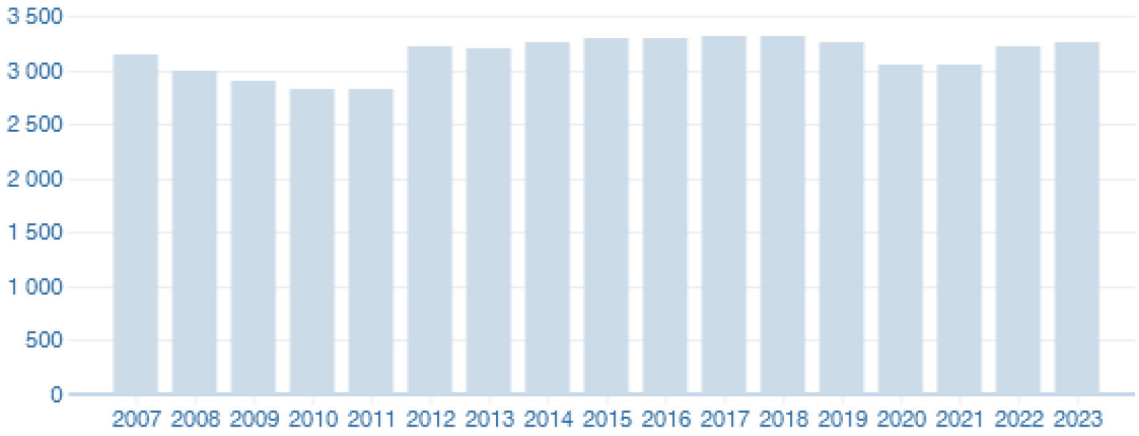
Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA).

Respecto al volumen empresarial, del total de **6.376** establecimientos registrados en el IECA para el año 2023, puede destacarse que predominan los establecimientos autónomos y las pequeñas empresas, siendo el número de asalariados por establecimiento fue el siguiente:

NÚMERO DE ESTABLECIMIENTOS			
Sin asalariados	**Hasta 5 asalariados**	**Entre 6 y 19 asalariados**	**20 o más asalariados**
3.170	2.365	611	230
TOTAL ESTABLECIMIENTOS		**6.376**	

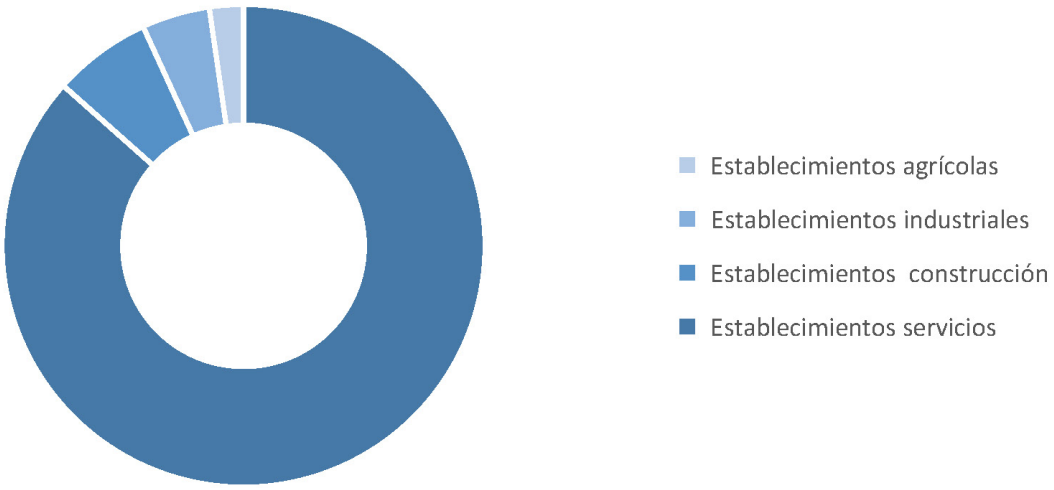
Establecimientos registrados y número de asalariados en el año 2023.
Fuente: IECA.

La evolución del número de establecimientos en el municipio viene siendo más o menos estable desde 2012, con ligeras variaciones al alza o a la baja, reflejando el mayor descenso de la última década los años 2020 y 2021, posiblemente debido a la crisis sanitaria originada por el COVID-19.



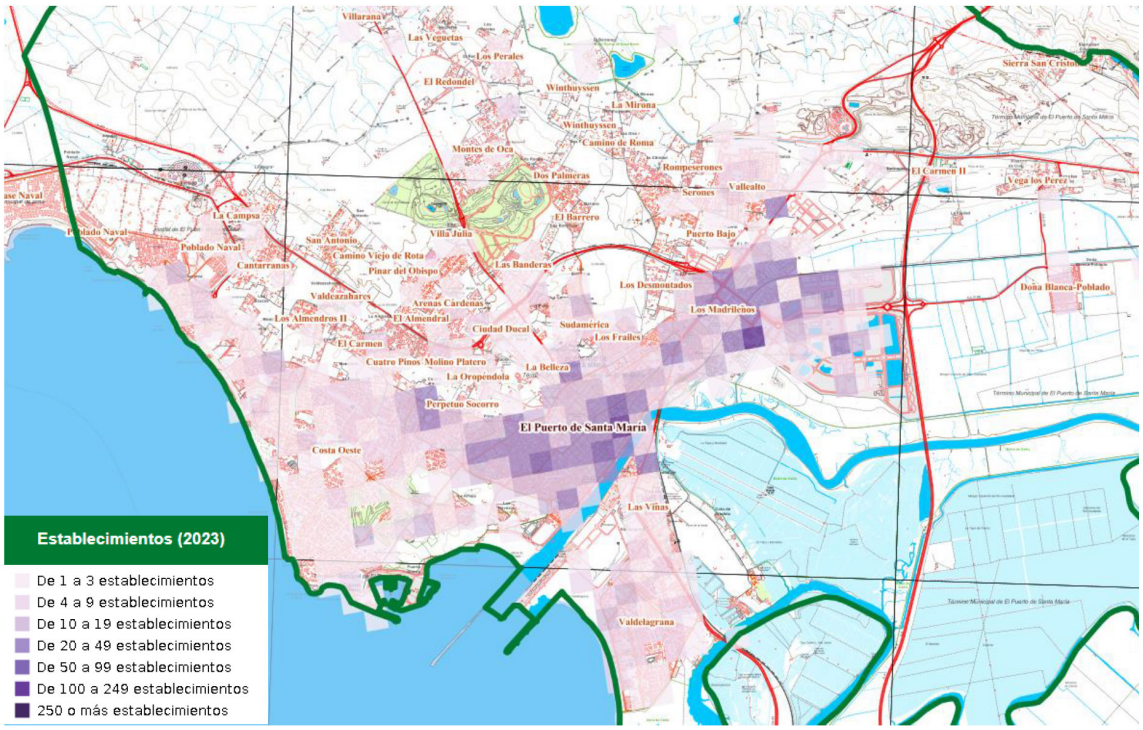
Evolución del número de establecimientos (2023)
Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas (2007-2023). Tesorería General de la Seguridad Social

En relación a la distribución de la actividad en los establecimientos por rama de actividad, hay una predominancia clara del sector servicios, frente a la construcción, la industria y la agricultura.



Distribución de los establecimientos según rama de actividad 2023
Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social

Atendiendo a la distribución de estos establecimientos en el municipio, puede decirse que se congregan fundamentalmente al norte de la desembocadura del Guadalete, así como en el ámbito de los polígonos industriales El Palmar y Salinas de Levante.



Malla de los establecimientos con actividad económica en Andalucía (2023)
Fuente: Portal de Datos Estadísticos y Geoespaciales de Andalucía. IECA.

En relación al sector primario, la superficie de cultivos en el municipio de El Puerto de Santa María, según datos disponibles en el IECA (2023), presenta cultivos herbáceos de **7.362** hectáreas, donde destaca de regadío el algodón (**1.458** hectáreas) y como principal cultivo herbáceo de secano el girasol (**1.010** hectáreas). En cuanto a los cultivos leñosos, éstos ocupan una superficie de unas 363 hectáreas dentro del municipio, siendo el principal de regadío el granado (5 hectáreas) y de secano es el **viñedo de uva para vino** (318 hectáreas).

Cultivos herbáceos (2023)	
Superficie dedicada a cultivos herbáceos (ha)	7.362
Principal cultivo herbáceo de regadío	Algodón
Principal cultivo herbáceo de regadío (ha)	1.458
Principal cultivo herbáceo de secano	Girasol
Principal cultivo herbáceo de secano (ha)	1.010
Cultivos leñosos (2023)	
Superficie dedicada a cultivos leñosos (ha)	363
Principal cultivo leñoso de regadío	Granado
Principal cultivo leñoso de regadío (ha)	5
Principal cultivo leñoso de secano	Viñedo de uva para vino
Principal cultivo leñoso de secano (ha)	318

Economía: Sector primario. Agricultura. Año 2023. Fuente: IECA

A. El sector turístico

En los últimos años la ciudad se ha convertido en un importante destino de atracción turística en la comunidad por su costa, que alberga playas como La Puntilla y El Aculadero, La Muralla y La Calita, Santa Catalina y de Fuenterrabía, lo que ha redundado en un sector servicios y

una actividad turística que ha generado empleo y oportunidades de negocio. Si bien el municipio ha reflejado un importante auge de actividad económica en el marco del sector turístico, éste presenta como debilidad la alta temporalidad del sector.

El sector turístico mantiene en 2025 un **peso estructural significativo** dentro del tejido productivo y laboral del municipio. Los datos correspondientes al mes de agosto reflejan la **consolidación de una base empresarial y laboral estable**, aunque con una marcada **estacionalidad**, propia de los destinos de litoral con predominio del turismo estival y de restauración.

Estructura empresarial

Durante agosto de 2025 se registran 550 empresas inscritas en la Seguridad Social vinculadas a actividades turísticas, lo que supone una tendencia al alza respecto a los ejercicios previos (541 en 2024, 533 en 2023 y 532 en 2022).

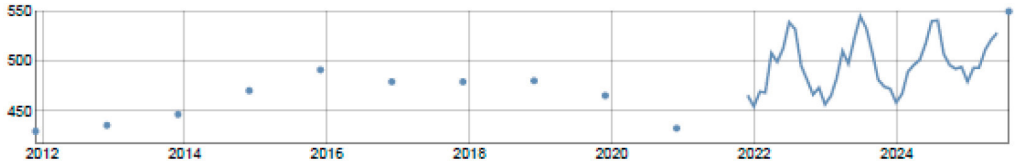
La evolución histórica evidencia un crecimiento sostenido desde 2021, asociado a la recuperación pospandemia y a la reactivación de la restauración y los servicios vinculados al ocio y la hostelería.

Empresas inscritas en la SS de actividad turística — 550 empresas

Periodo: **Agosto 2025**
Fuente: **Tesorería General de la Seguridad Social**

Empreses existents en la Seguretat Social l'últim dia del mes. Aquestes empreses tenen almenys un treballador en alta laboral

Evolución de las empresas de actividades turísticas



Datos de empresas de actividades turísticas en los últimos seis meses

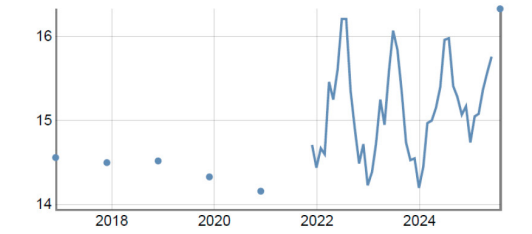
	Mar 2025		Abr 2025		May 2025		Jun 2025		Jul 2025		Ago 2025	
	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual
Alojamiento	34	-1 ▼	38	0 =	40	2 ▲	42	1 ▲	-	-	43	1 ▲
Restauración	383	1 ▲	393	6 ▲	400	11 ▲	407	10 ▲	-	-	426	5 ▲
Agencias de viajes	14	4 ▲	14	4 ▲	14	4 ▲	14	2 ▲	-	-	13	0 =
Actividades artísticas y espectáculos	8	1 ▲	9	3 ▲	7	-1 ▼	8	-3 ▼	-	-	10	3 ▲
Actividades culturales	3	0 =	3	0 =	3	0 =	3	0 =	-	-	3	0 =
Actividades deportivas	51	-1 ▼	54	2 ▲	57	4 ▲	54	0 =	-	-	55	0 =

Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

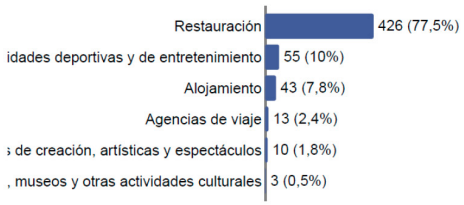
La composición sectorial muestra un claro predominio de la restauración, que concentra el 77,5 % de las empresas del sector turístico, seguida de las actividades deportivas y de entretenimiento (10 %) y el alojamiento (7,8 %). Las agencias de viajes y las actividades culturales o artísticas representan porcentajes marginales (en conjunto, menos del 5 %).

Este perfil refleja la estructura funcional del destino, centrada en la restauración y el ocio como elementos de atracción principal, más que en una planta hotelera de gran dimensión. La presencia limitada de agencias de viajes o de empresas culturales sugiere un potencial de diversificación en segmentos complementarios (turismo experiencial, cultural y de eventos).

Porcentaje de empresas de actividades turísticas sobre el total de empresas



Distribución de empresas de actividades turísticas por CNAEs



Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

Empleo y estructura laboral

En agosto de 2025 se contabilizan 6.523 trabajadores en actividades turísticas, alcanzando el valor más alto de la serie histórica reciente (6.238 en 2024 y 6.032 en 2023).

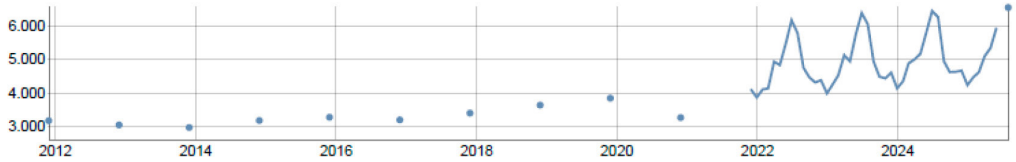
El crecimiento anual es del 4,57 %, lo que consolida una tendencia positiva de generación de empleo vinculada al turismo.

Trabajadores en actividad turística — **6.523 trabajadores**

Periodo: **Agosto 2025**
Fuente: **Tesorería General de la Seguridad Social**

Nombre d'afiliats, per lloc de treball, existents en la Seguretat Social l'últim dia del mes. Per secret estadístic no es proporcionen valors entre 1 i 4. En aquests casos els estimem i és possible que el total i la suma de les parts difereixin.

Evolución de trabajadores de actividades turísticas



Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

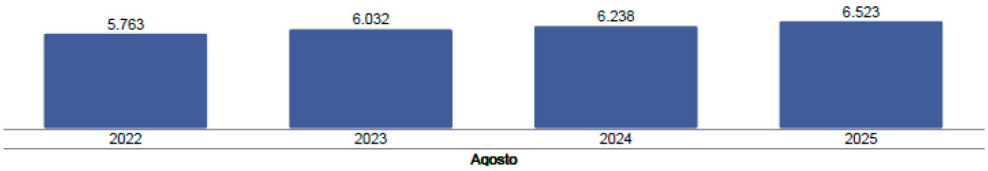
Por ramas de actividad, la restauración concentra el 68 % del empleo total (4.444 trabajadores), seguida del alojamiento (662) y las actividades deportivas y de entretenimiento (620). Los autónomos representan cerca del 14 % del empleo turístico, destacando también la importancia del trabajo asalariado (31,5 %), en línea con la estacionalidad del sector.

La evolución temporal muestra un patrón estacional claro, con picos en los meses estivales y caídas en el primer trimestre del año, aunque la tendencia general es ascendente desde 2021.

Datos de trabajadores de actividades turísticas en los últimos seis meses

	Mar 2025		Abr 2025		May 2025		Jun 2025		Jul 2025		Ago 2025	
	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual
Alojamiento	493	-56 ▼	545	-43 ▼	579	-28 ▼	661	-12 ▼	-	-	693	40 ▲
Restauración	3.427	-254 ▼	3.827	112 ▲	3.981	159 ▲	4.421	137 ▲	-	-	4.923	168 ▲
Agencias de viajes	88	15 ▲	89	9 ▲	88	9 ▲	89	10 ▲	-	-	88	5 ▲
Actividades artísticas y espectáculos	77	1 ▲	78	-1 ▼	73	-8 ▼	91	3 ▲	-	-	113	29 ▲
Actividades culturales	14	1 ▲	14	0 =	15	-1 ▼	16	1 ▲	-	-	18	2 ▲
Actividades deportivas	499	25 ▲	526	20 ▲	584	41 ▲	641	1 ▲	-	-	688	41 ▲

Trabajadores por actividades turísticas en el mismo mes de años anteriores



Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

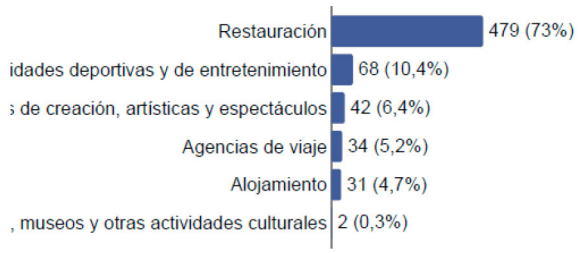
Los datos correspondientes al mes de agosto de 2025 reflejan una estructura laboral del sector turístico en El Puerto de Santa María claramente dominada por la restauración, tanto en el ámbito de los trabajadores asalariados como en el de los autónomos. Este predominio confirma el papel de la hostelería como motor principal de la actividad turística local, sustentando buena parte del empleo directo y del tejido empresarial vinculado al turismo estival.

En el ámbito de los autónomos, el subsector de restauración agrupa aproximadamente tres cuartas partes del total, lo que pone de manifiesto la fuerte dependencia del modelo turístico respecto a la pequeña empresa familiar y al autoempleo. A distancia considerable aparecen las actividades deportivas y de entretenimiento, así como las artísticas y culturales, que aportan dinamismo y diversificación, aunque todavía con un peso reducido. La presencia minoritaria de agencias de viajes y de alojamientos confirma que la estructura empresarial local se apoya más en servicios de consumo inmediato (bares, restaurantes, ocio) que en una oferta de intermediación o alojamiento de gran escala.

Autónomos en actividad turística

	Jul 2025		Ago 2025	
		Diferencia		Diferencia
	Valor	Anual	Valor	Anual
Alojamiento	-	-	31	4 ▲
Restauración	-	-	479	12 ▲
Agencias de viajes	-	-	34	0 =
Actividades artísticas y espectáculos	-	-	42	0 =
Actividades culturales	-	-	2	0 =
Actividades deportivas	-	-	68	-5 ▼

Distribución de autónomos en actividad turística



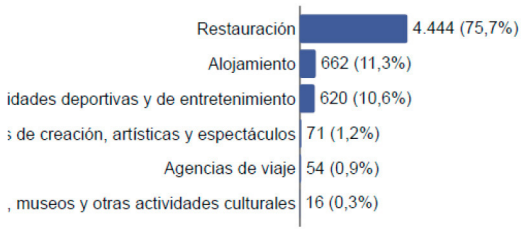
Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

Por su parte, el empleo asalariado reproduce una pauta similar: la restauración concentra más de tres cuartas partes de los trabajadores, seguida del alojamiento y las actividades deportivas y recreativas.

Asalariados en actividad turística

	Jul 2025			Ago 2025		
	Valor	Diferencia Mensual	Anual	Valor	Diferencia Mensual	Anual
Alojamiento	-	-	-	662	-	36
Restauración	-	-	-	4.444	-	156
Agencias de viajes	-	-	-	54	-	5
Actividades artísticas y espectáculos	-	-	-	71	-	29
Actividades culturales	-	-	-	16	-	2
Actividades deportivas	-	-	-	620	-	46

Distribución de asalariados en actividad turística



Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

Este patrón evidencia la preeminencia del turismo de temporada y de servicios de hostelería, con un alto componente de empleos operativos y de corta duración. Los incrementos interanuales observados en todos los subsectores apuntan a una recuperación consolidada tras los años de ralentización pospandemia, aunque el crecimiento sigue sustentado en actividades de carácter intensivo en mano de obra y baja estabilidad contractual.

Contratación

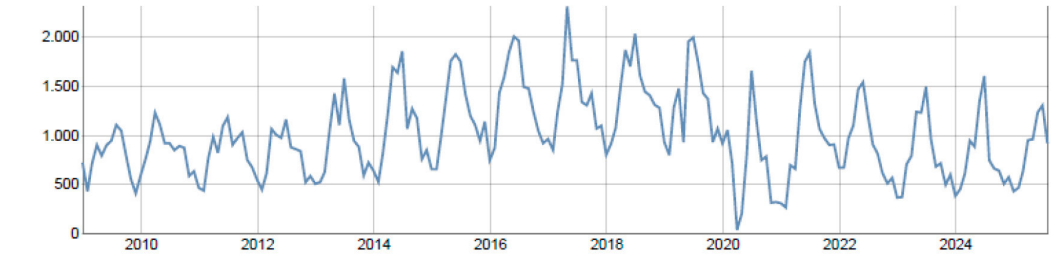
El número de contratos registrados en actividades turísticas asciende a 913 en agosto de 2025, lo que supone un incremento respecto al mismo mes del año anterior (741 en 2024), aunque aún por debajo de los valores pre-COVID (1.321 en 2021) [Turismo El Puerto – Actividad Turística 2025, Contrataciones, pág. 4].

Contratos en actividad turística

913 contratos

Periodo: **Agosto 2025**
Fuente: **Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE)**

Evolución de las contrataciones de actividades turísticas



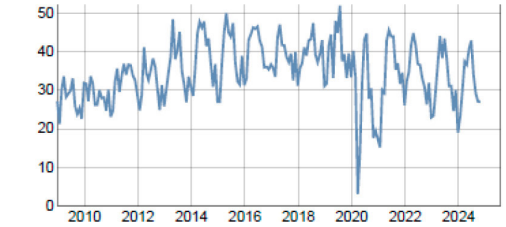
Datos de contrataciones de actividades turísticas en los últimos seis meses

	Mar 2025		Abr 2025		May 2025		Jun 2025		Jul 2025		Ago 2025	
	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual	Valor	Diferencia Anual
Contratos en actividad turística	631	26 ▲	946	6 ▲	955	75 ▲	1.229	-114 ▼	1.299	-300 ▼	913	172 ▲
Alojamiento	61	-17 ▼	62	-34 ▼	118	-48 ▼	126	-35 ▼	114	-29 ▼	62	-8 ▼
Restauración	532	47 ▲	830	37 ▲	728	100 ▲	984	-89 ▼	1.029	-150 ▼	663	83 ▲
Agencias de viaje	1	-1 ▼	0	-7 ▼	1	-1 ▼	1	-1 ▼	1	-4 ▼	15	14 ▲
Artísticas y espectáculos	1	-9 ▼	6	-2 ▼	20	15 ▲	30	12 ▲	47	15 ▲	29	7 ▲
Actividades culturales	1	1 ▲	1	1 ▲	1	1 ▲	0	0 =	1	0 =	0	-7 ▼
Actividades deportivas y de entretenimiento	35	3 ▲	47	11 ▲	87	8 ▲	88	-1 ▼	107	-132 ▼	144	83 ▲

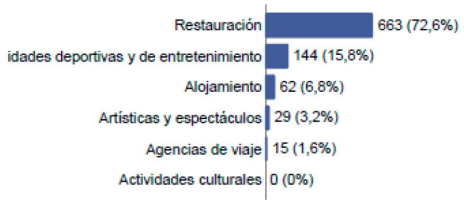
Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

La restauración concentra el 72,6 % de los contratos, seguida de las actividades deportivas y de entretenimiento (15,8 %) y el alojamiento (6,8 %).

Porcentaje de contratos de actividad turística



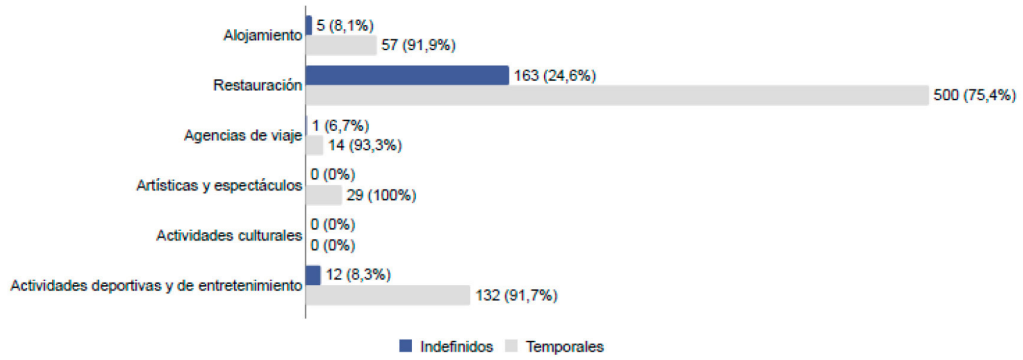
Distribución de contrataciones de actividades turísticas por CNAEs



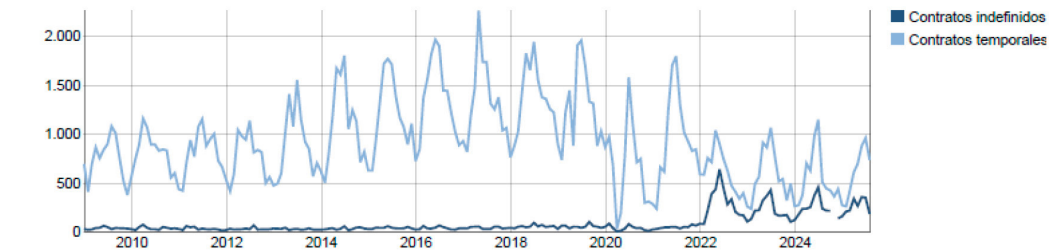
Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

El 94 % de los contratos son temporales, lo que evidencia la alta temporalidad y dependencia estacional de la estructura laboral turística.

Distribución de contrataciones de actividades turísticas por CNAEs y tipo de contrato



Evolución de los contratos de actividad turística por sexo y tipo de contrato



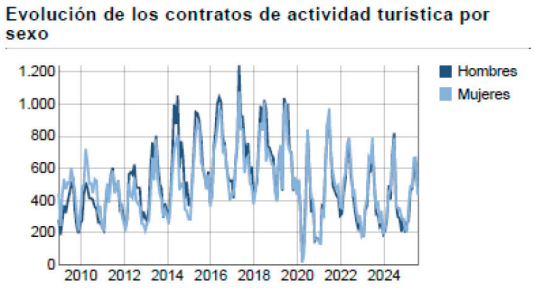
Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

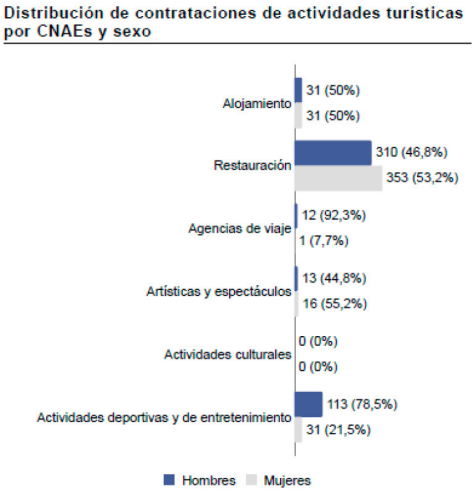
El análisis del perfil de las contrataciones en el sector turístico de El Puerto de Santa María revela una importante presencia femenina, especialmente en el ámbito de la restauración, donde las mujeres representan una ligera mayoría (53,2 % frente a 46,8 % de hombres). Este dato confirma la relevancia del empleo femenino en los servicios vinculados a la atención directa

al público, la hostelería y la restauración, ámbitos que tradicionalmente concentran una parte significativa del trabajo estacional y de carácter temporal.

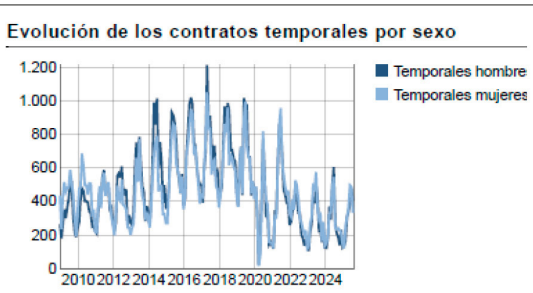
En las actividades de alojamiento, la distribución entre hombres y mujeres resulta más equilibrada, lo que sugiere una mayor diversificación de funciones y perfiles laborales dentro del subsector hotelero, incluyendo puestos administrativos, de recepción o de gestión, junto con los operativos. Esta paridad puede interpretarse como un indicador de cierta profesionalización y estabilidad relativa frente a la fuerte estacionalidad del empleo en restauración.

En conjunto, estos datos apuntan a una estructura laboral turística en la que la participación de la mujer es clave, aunque sigue concentrada en las ocupaciones más ligadas al servicio y con menor estabilidad contractual.







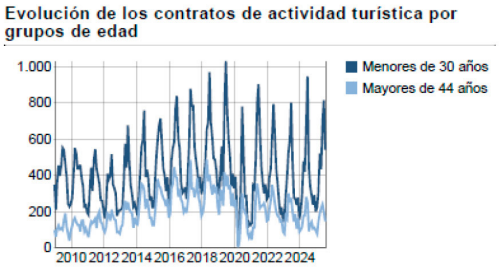


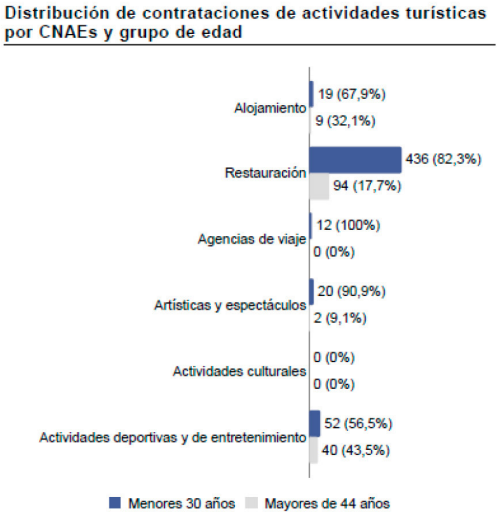
Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

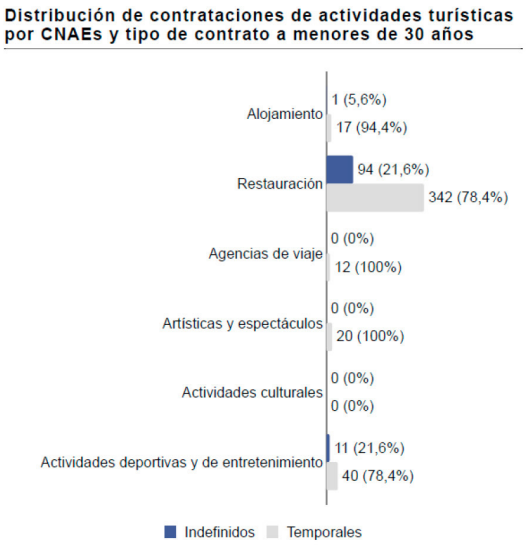
El análisis por grupos de edad muestra que la **mayor parte de las contrataciones en el sector turístico corresponde a menores de 30 años**, lo que refleja con claridad el **carácter juvenil del empleo turístico** en El Puerto de Santa María. Este predominio responde a la naturaleza temporal y estacional de buena parte de los puestos ofertados, especialmente en la restauración y el alojamiento, donde la demanda de personal aumenta en los meses de mayor afluencia turística.

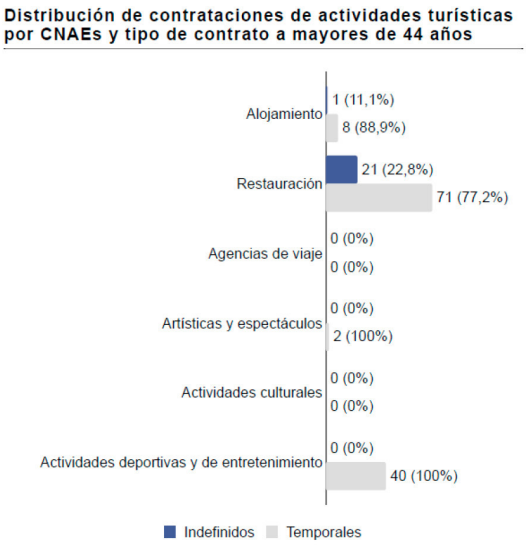
La presencia tan elevada de trabajadores jóvenes evidencia que el turismo actúa como una **puerta de entrada al mercado laboral**, ofreciendo oportunidades de empleo inicial y formación práctica. No obstante, también pone de manifiesto ciertas limitaciones estructurales, como la **alta rotación y la falta de estabilidad laboral**, que dificultan la consolidación de trayectorias profesionales sostenibles dentro del propio sector.

Esta realidad subraya la necesidad de promover **estrategias de diversificación y profesionalización del empleo turístico**, fomentando la formación específica y la creación de puestos menos dependientes de la temporalidad. Impulsar actividades turísticas de mayor valor añadido (como el turismo cultural, deportivo o de eventos) podría contribuir a **retener talento joven cualificado** y a estabilizar el mercado laboral local a lo largo de todo el año.









Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

Población desempleada en el sector

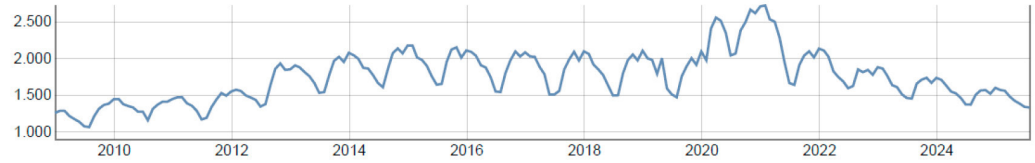
La evolución de la población desempleada en el sector turístico de El Puerto de Santa María muestra una tendencia a la reducción del desempleo, aunque persisten ciertos rasgos estructurales que reflejan la vulnerabilidad del empleo turístico. La disminución de personas inscritas como demandantes de trabajo en las actividades turísticas confirma la reactivación económica y la mejora del mercado laboral local tras los años más difíciles del ciclo reciente.

Población parada **1.325 personas**

Periodo: **Agosto 2025**
Fuente: **Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE)**

Demandantes de empleo registrados en las oficinas del SEPE el último día de cada mes.

Evolución de la población parada de actividades turísticas



Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

Sin embargo, el análisis de la composición de este paro revela que sigue concentrándose en los **subsectores más estacionales**, como la restauración y el alojamiento, donde la finalización de la temporada alta implica un descenso inmediato en la contratación. Además, se observa una mayor incidencia del desempleo entre las **mujeres y los trabajadores de más edad**, colectivos que presentan más dificultades para reincorporarse al mercado laboral turístico fuera de los meses de verano.

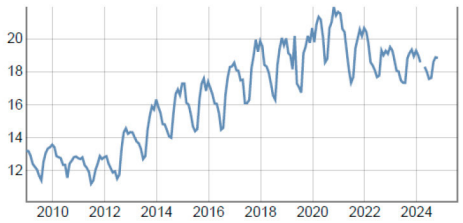
Datos de población parada de actividades turísticas en los últimos seis meses

	Mar 2025		Abr 2025		May 2025		Jun 2025		Jul 2025		Ago 2025	
		Diferencia		Diferencia		Diferencia		Diferencia		Diferencia		Diferencia
	Valor	Anual	Valor	Anual	Valor	Anual	Valor	Anual	Valor	Anual	Valor	Anual
Población parada	1.554	-73 ▼	1.475	-69 ▼	1.418	-100 ▼	1.379	-76 ▼	1.335	-33 ▼	1.325	-40 ▼
Alojamiento	181	-20 ▼	179	1 ▲	170	-7 ▼	156	-3 ▼	155	-1 ▼	158	2 ▲
Restauración	1.193	-49 ▼	1.124	-65 ▼	1.076	-89 ▼	1.057	-54 ▼	1.016	-25 ▼	1.000	-34 ▼
Agencias de viaje	15	1 ▲	13	-1 ▼	14	-1 ▼	13	-1 ▼	13	-1 ▼	11	-4 ▼
Artísticas y espectáculos	27	-1 ▼	28	3 ▲	28	3 ▲	29	-1 ▼	33	2 ▲	35	6 ▲
Actividades culturales	6	0 =	6	1 ▲	6	1 ▲	6	0 =	6	1 ▲	7	2 ▲
Actividades deportivas y de entretenimiento	132	-4 ▼	125	-8 ▼	124	-7 ▼	118	-17 ▼	112	-9 ▼	114	-12 ▼

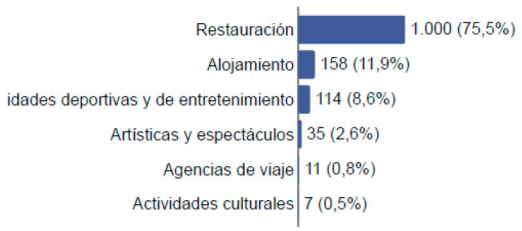
Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

En conjunto, la evolución del paro turístico sugiere un sistema laboral **muy dependiente del calendario estacional y de la demanda estival**, con escasa capacidad de absorción durante el resto del año. Desde la óptica del planeamiento y las políticas de desarrollo local, resulta prioritario reforzar la estabilidad del empleo y diversificar la oferta turística, impulsando actividades complementarias que generen oportunidades laborales más sostenidas y menos sujetas a la temporalidad, contribuyendo así a una estructura socioeconómica más equilibrada y resiliente.

Porcentaje de población parada de actividad turística



Distribución de la población parada de actividades turísticas por CNAEs



Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

Los datos sobre la población parada del sector turístico en El Puerto de Santa María reflejan una **clara desigualdad de género** en la distribución del desempleo. La gran mayoría de las personas paradas procedentes de actividades turísticas son **mujeres**, especialmente en la restauración, donde suponen prácticamente la totalidad del colectivo desempleado. Este patrón confirma la fuerte feminización del empleo en los servicios de hostelería y atención al público, así como la mayor vulnerabilidad de las trabajadoras ante la temporalidad y la finalización de la temporada alta.

El gráfico de evolución temporal muestra que, tras un incremento sostenido del paro turístico en la década pasada, la cifra de desempleo ha ido descendiendo en los últimos años, con una reducción más visible entre los hombres. Sin embargo, las mujeres mantienen un nivel de paro más elevado y estable, lo que evidencia una **persistente brecha de género** en la estabilidad y la continuidad del empleo turístico.

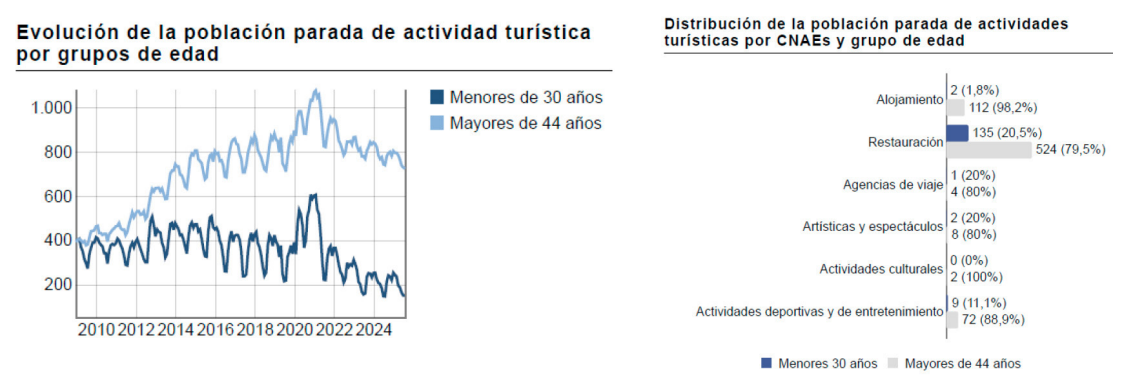
En cuanto a la distribución por ramas de actividad, la **restauración y el alojamiento** concentran la mayor parte del paro, seguidas de las actividades artísticas y culturales. Los hombres tienen una presencia más destacada en los ámbitos deportivos y recreativos, mientras que las mujeres dominan de forma relevante en hostelería y restauración. Esta segmentación laboral refuerza la necesidad de incorporar una **perspectiva de género**, fomentando la diversificación profesional de las mujeres y su acceso a puestos de mayor cualificación y estabilidad dentro del sector turístico.



Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

Los datos sobre la población parada del sector turístico según grupos de edad muestran una mayor incidencia del desempleo entre los mayores de 44 años, que concentran la mayoría de las personas registradas como paradas en 2025. Esta situación refleja una dificultad estructural de reinserción laboral en el sector para los trabajadores de más edad, especialmente en las actividades de restauración, donde se agrupan casi ocho de cada diez desempleados del conjunto del sector.

El gráfico de evolución temporal evidencia cómo, a pesar de la mejora general del empleo turístico en los últimos años, el paro entre los mayores de 44 años desciende con más lentitud que entre los jóvenes. Los menores de 30 años, aunque también afectados por la estacionalidad, suelen integrarse más fácilmente en los ciclos de contratación de temporada, lo que explica su mayor rotación y menor permanencia en el desempleo.



Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

Turismo por procedencia

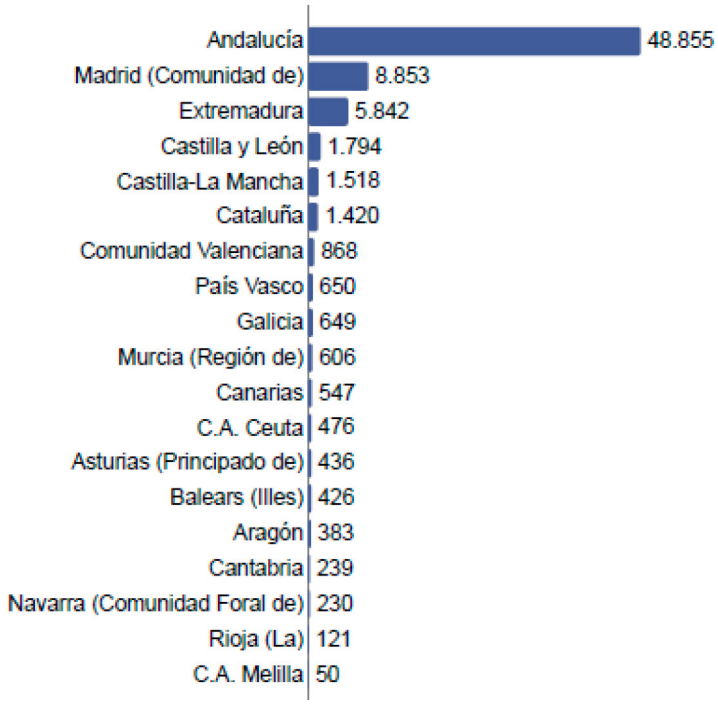
El análisis del turismo por procedencia en El Puerto de Santa María muestra un marcado predominio del **turismo nacional**, que representa la inmensa mayoría de las llegadas en el último año. Los datos mensuales reflejan una fuerte **estacionalidad**, con picos destacados durante los meses de verano (julio y agosto de 2024), cuando se superan los 100.000 visitantes, y una notable reducción en los meses invernales. Esta tendencia evidencia la dependencia del destino respecto a los periodos vacacionales y el atractivo de la ciudad como enclave de veraneo, especialmente entre los turistas residentes en España. A lo largo de 2025 se observa una recuperación progresiva de la afluencia tras los meses de menor demanda, con un repunte significativo en primavera y el inicio del verano.

Entrada de turistas en los últimos 13 meses

	Jun 2024	Jul 2024	Ago 2024	Sep 2024	Oct 2024	Nov 2024	Dic 2024	Ene 2025	Feb 2025	Mar 2025	Abr 2025	May 2025	Jun 2025
Total de turistas	69.004	113.781	109.630	68.985	37.093	31.188	37.532	32.894	27.116	36.292	53.856	52.224	79.419
Turistas residentes en España	63.964	108.179	103.478	63.886	31.936	27.429	34.045	28.831	23.737	31.735	48.838	46.431	73.963
Turistas residentes en el Extranjero	5.040	5.602	6.152	5.099	5.157	3.759	3.487	4.063	3.379	4.557	5.018	5.793	5.456

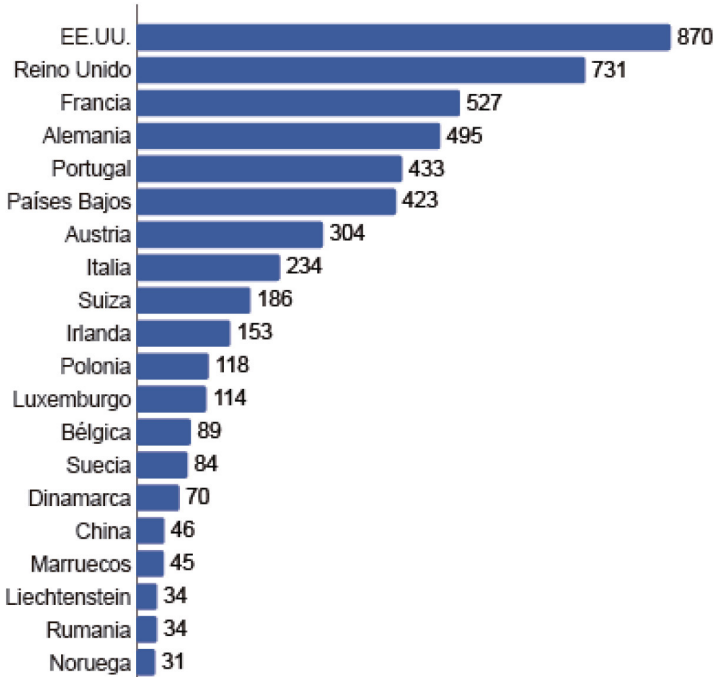
Fuente: Portal de datos estadísticos El Puerto de Santa María

Entre los turistas nacionales, Andalucía constituye con diferencia el principal mercado emisor, lo que confirma el carácter de destino regional de proximidad de El Puerto de Santa María. Le siguen, aunque a mucha distancia, Madrid y Extremadura, cuyas aportaciones resultan relevantes en términos de volumen absoluto, pero muy inferiores a la procedencia andaluza. Otras comunidades, como Castilla y León, Castilla-La Mancha o Cataluña, tienen una presencia más testimonial. Este patrón revela la preferencia por desplazamientos cortos o de media distancia, vinculados al turismo de segunda residencia y al perfil familiar, así como la consolidación de la Bahía de Cádiz como un destino habitual para el turismo interior andaluz.



Turistas por comunidad autónoma de procedencia.
Fuente: Portal de datos estadísticos El Puerto de Santa María

En cuanto al turismo internacional, su peso es mucho menor, pero presenta una diversificación interesante en cuanto a los países de origen. Los datos indican que los principales mercados extranjeros son Estados Unidos, Reino Unido, Francia y Alemania, seguidos de Portugal y los Países Bajos. Se trata de visitantes con un mayor poder adquisitivo medio. La procedencia estadounidense resulta especialmente destacable.



Turistas por país de procedencia.
Fuente: Portal de datos estadísticos El Puerto de Santa MAría

El análisis pone de manifiesto que El Puerto de Santa María mantiene un **perfil turístico predominantemente nacional y estacional**, con escasa diversificación internacional y una clara dependencia del mercado andaluz.

Alojamientos turísticos

La oferta de alojamiento turístico en El Puerto de Santa María presenta una **estructura muy diversificada**, aunque con una clara **predominancia de las viviendas de uso turístico**, que concentran la gran mayoría de las plazas disponibles (65,16%). Este tipo de alojamiento, tanto en su modalidad completa como por habitaciones, representa el grueso del parque turístico local, reflejando la consolidación del modelo de **turismo residencial** característico del litoral gaditano. Su expansión responde al auge de las plataformas digitales y a la creciente demanda de estancias flexibles, especialmente en el segmento vacacional y familiar.

Los **establecimientos hoteleros**, aunque menos numerosos, mantienen un papel relevante como **soporte del turismo tradicional y de calidad**, aportando estabilidad y profesionalización al sector. En este grupo destaca la presencia equilibrada de hoteles de tres y cuatro estrellas, tanto en la ciudad como en la zona de playa, lo que evidencia un tejido hotelero consolidado que contribuye a la desestacionalización parcial del destino. Aun así, la capacidad total de plazas hoteleras resulta modesta (17,99%) frente al conjunto de viviendas turísticas, lo que refleja un desplazamiento progresivo hacia formas de alojamiento más flexibles y menos regladas.

La oferta de establecimientos hoteleros muestra una **estructura diversa**, donde predominan los hoteles de tres y cuatro estrellas, tanto en la ciudad como en la zona de playa, que en conjunto reúnen más de la mitad de las plazas disponibles dentro de esta tipología. Les siguen las pensiones y hostales, que aportan una proporción significativa de alojamiento económico en el ámbito urbano, mientras que los hoteles-apartamento y el albergue completan

la oferta con una función complementaria, orientada a estancias más largas o a segmentos específicos como el turismo juvenil o familiar. La oferta de plazas de máximo nivel (5*) es escasa.

En categorías complementarias, los **apartamentos turísticos y campamentos de turismo** completan la oferta con una participación minoritaria, orientada principalmente al visitante familiar o de larga estancia. Los apartamentos presentan una distribución equilibrada entre ciudad y playa, ofreciendo una opción intermedia entre el alojamiento hotelero y la vivienda turística. Por su parte, el único camping de cuatro estrellas aporta una importante capacidad de plazas, reforzando la **diversidad tipológica y funcional** del alojamiento local.

Apartamento turístico					
Grupo	**Categoría**	**Modalidad**	**Nº Establecimientos**	**Nº Plazas**	**% Plazas**
Conjunto	1 Llave	Ciudad	2	14	0,08%
Conjunto	2 Llaves	Playa	2	107	0,65%
Edificio/Complejo	1 Llave	Ciudad	1	29	0,18%
Edificio/Complejo	2 Llaves	Ciudad	2	74	0,45%
Edificio/Complejo	2 Llaves	Playa	1	46	0,28%
Edificio/Complejo	3 Llaves	Ciudad	1	68	0,41%
Subtotal Apartamento turístico			**9**	**338**	
Campamento de turismo					
Grupo	**Categoría**	**Modalidad**	**Nº Establecimientos**	**Nº Plazas**	**% Plazas**
Camping	4 Estrellas	Playa	1	2.221	13,42%
Subtotal Campamento de turismo			**1**	**2.221**	**13,42%**
Establecimiento Hotelero					
Grupo	**Categoría**	**Modalidad**	**Nº Establecimientos**	**Nº Plazas**	**% Plazas**
Albergue	Única	Rural	1	210	1,27%
Hostal	1 Estrella	Ciudad	2	35	0,21%
Hostal	2 Estrellas	Ciudad	4	131	0,79%
Hotel	1 Estrella	Ciudad	1	49	0,30%
Hotel	2 Estrellas	Ciudad	1	29	0,18%
Hotel	2 Estrellas	Playa	1	30	0,18%
Hotel	3 Estrellas	Ciudad	1	74	0,45%
Hotel	3 Estrellas	Playa	3	325	1,96%
Hotel	4 Estrellas	Ciudad	3	639	3,86%
Hotel	4 Estrellas	Playa	2	835	5,05%
Hotel	5 Estrellas	Ciudad	1	56	0,34%
Hotel-Apartamento	3 Estrellas	Playa	1	60	0,36%
Hotel-Apartamento	4 Estrellas	Ciudad	1	209	1,26%
Hotel-Apartamento	4 Estrellas	Playa	1	150	0,91%
Pensión	Única	Ciudad	8	145	0,88%
Subtotal Establecimiento Hotelero			**31**	**2.977**	**17,99%**
Vivienda de uso turístico					
Grupo	**Categoría**	**Modalidad**	**Nº Establecimientos**	**Nº Plazas**	**% Plazas**
Completa			1.797	10.473	63,30%
Por habitaciones			68	295	1,78%
			3	14	0,08%
Subtotal Vivienda de uso turístico			1.868	10.782	65,16%
Vivienda turística de alojamiento rural					
Grupo	**Categoría**	**Modalidad**	**Nº Establecimientos**	**Nº Plazas**	**% Plazas**
			26	228	1,38%
Subtotal Vivienda turística de alojamiento rural			**26**	**228**	**1,38%**
Totales Generales			**1.935**	**16.546**	**100,00%**

Fuente: Registro Andaluz de Turismo. Noviembre 2025. Elaboración propia

La posición de **El Puerto de Santa María** dentro del sistema turístico de la Bahía de Cádiz se caracteriza por una **capacidad alojativa intermedia-alta**, situándose por encima de Jerez y muy próxima a la de Cádiz capital, aunque lejos todavía de los valores de Chiclana, que concentra la mayor oferta de plazas de toda la comarca. Con un total de algo más de **16.500 plazas**, El Puerto ocupa un lugar relevante dentro del conjunto provincial, tanto por volumen como por diversidad de tipologías, lo que le otorga un papel estratégico como destino mixto, capaz de combinar el turismo vacacional de playa con el urbano, cultural y de ocio náutico.

Capacidad alojativa				
AÑO 2025	**EL PUERTO DE SANTA MARÍA**	**JEREZ**	**CÁDIZ**	**CHICLANA**
Apartamento turístico	338	965	1.639	396
Campamento de turismo	2.221	0	0	740
Establecimiento Hotelero	2.977	3.898	3.919	11.959
Vivienda de uso turístico	10.782	7.495	11.386	14.641
Vivienda turística de alojamiento rural	228	413	0	4.706
TOTAL plazas	**16.546**	**12.771**	**16.944**	**32.442**

Su estructura alojativa destaca por el **predominio de las viviendas de uso turístico**, que representan más de la mitad de su capacidad total y evidencian el fuerte proceso de expansión del turismo residencial en el municipio. Esta modalidad, junto con una oferta hotelera de tamaño medio y la presencia de un importante campamento de turismo, refuerza la versatilidad del destino, adaptado a perfiles familiares y de larga estancia. Frente a Cádiz, donde la oferta se orienta más hacia el turismo urbano y cultural, y a Jerez, donde predomina el visitante de carácter patrimonial y enológico, El Puerto mantiene una posición equilibrada, sustentada en la complementariedad entre **turismo de litoral, ocio, cultura y naturaleza**.

Comparativamente, el municipio no alcanza la concentración hotelera de Chiclana ni la especialización urbana de Cádiz, pero destaca en la **diversidad funcional y territorial de su alojamiento**, distribuido entre casco urbano, entorno costero y áreas naturales. Esta pluralidad permite a El Puerto mantener un modelo turístico más heterogéneo y con capacidad de adaptación, aunque también plantea el reto de mejorar la calidad y la regulación de la vivienda turística para garantizar la sostenibilidad del modelo y la convivencia entre usos turísticos y residenciales. En conjunto, su posición en la Bahía es la de un **destino de gran relevancia provincial**.

Conclusiones

El turismo en El Puerto de Santa María se ha consolidado como uno de los pilares fundamentales de la economía local, impulsado por el atractivo de su litoral, su patrimonio y su oferta cultural y gastronómica. Este desarrollo ha generado un notable dinamismo en el sector servicios y una importante creación de empleo, aunque continúa existiendo una marcada estacionalidad, con gran dependencia del turismo de verano y de las actividades de restauración y ocio.

La estructura empresarial del sector está dominada por pequeñas empresas y autónomos, principalmente en la restauración, lo que refleja un modelo basado en la atención directa y el consumo inmediato. Aunque este tejido empresarial muestra estabilidad y capacidad de crecimiento tras la recuperación pospandemia, su elevada dependencia del turismo estival y su escaso peso en la intermediación o la oferta hotelera de gran formato limitan la diversificación económica. Aun así, el sector continúa siendo un importante motor de empleo y de generación de actividad complementaria.

En términos laborales, el turismo se confirma como uno de los principales generadores de empleo local, con una participación destacada del trabajo femenino y juvenil. La restauración concentra la mayor parte de los puestos, seguida del alojamiento y las actividades deportivas o recreativas. Sin embargo, el empleo turístico se caracteriza por la temporalidad y la corta duración de los contratos, lo que refleja la fragilidad estructural del sector. La incorporación de la mujer y los jóvenes es fundamental, aunque estos colectivos son también los más expuestos a la precariedad y la estacionalidad.

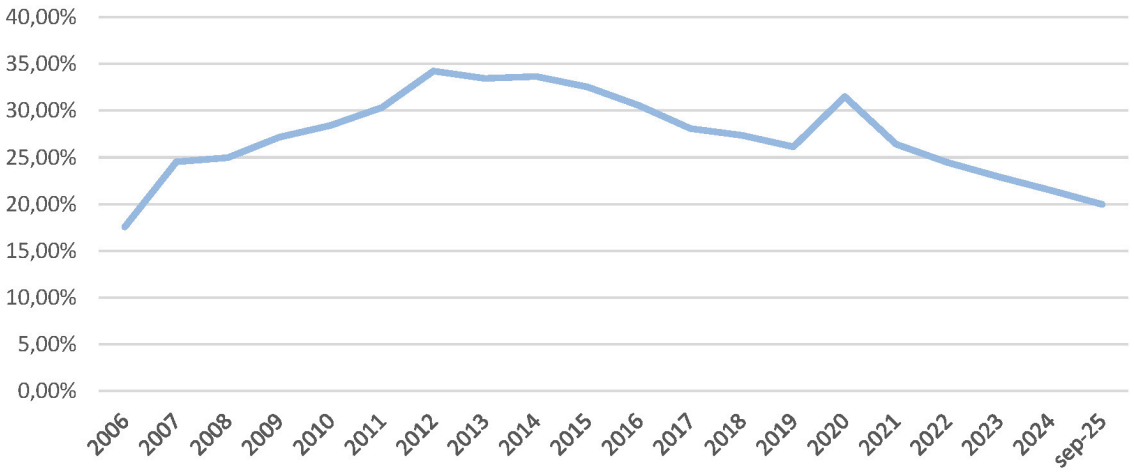
El análisis de los alojamientos turísticos muestra una oferta muy amplia y diversificada, en la que predominan las viviendas de uso turístico, que concentran la mayor parte de las plazas disponibles. Esta modalidad refleja el auge del turismo residencial y la influencia de las plataformas digitales. Junto a ellas, los hoteles de tres y cuatro estrellas mantienen un papel relevante, aportando profesionalización y estabilidad, mientras que los apartamentos turísticos y el camping complementan la oferta con opciones familiares y de larga estancia. Esta diversidad tipológica refuerza el carácter mixto del destino.

Desde el ámbito del Planeamiento de Ordenación Urbanística (POU), el diagnóstico del sector turístico de El Puerto de Santa María pone de manifiesto la necesidad de ordenar y equilibrar el crecimiento de los usos turísticos dentro del tejido urbano y litoral. El Plan debe orientar su intervención hacia la compatibilización de los usos residenciales y turísticos, regulando la implantación de viviendas de uso turístico y evitando su concentración en zonas tensionadas del centro histórico y los barrios costeros. Asimismo, deben implementarse estrategias para reforzar los usos hoteleros reglados y de alojamiento profesionalizado, especialmente en ámbitos urbanos consolidados o áreas de reconversión donde sea posible diversificar la oferta. En paralelo, el planeamiento puede favorecer la rehabilitación del patrimonio edificado con fines turísticos sostenibles, priorizando la calidad arquitectónica y el respeto a la identidad urbana.

El POU también debería incidir en la mejora de las infraestructuras y servicios de apoyo al turismo, promoviendo una movilidad más sostenible entre el litoral y el núcleo urbano, la creación de espacios públicos de calidad y la integración de equipamientos culturales, deportivos y de ocio que contribuyan a la desestacionalización. En este sentido, el planeamiento puede actuar como herramienta para fomentar la sostenibilidad y la eficiencia del modelo turístico, introduciendo criterios de gestión ambiental, ahorro energético y accesibilidad universal en las nuevas actuaciones. De este modo, el POU no solo ordenará el crecimiento físico del turismo, sino que servirá como marco para equilibrar la actividad económica con la preservación del entorno y la calidad de vida urbana, garantizando un modelo territorial coherente y duradero.

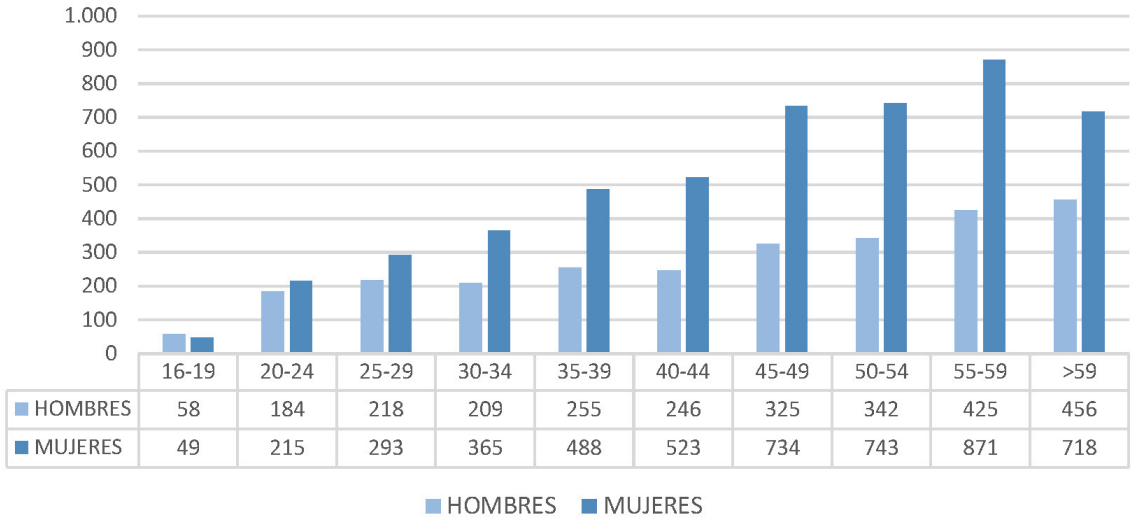
2.3.2. Mercado de trabajo. Ocupación y desempleo

Según los datos publicados por el SEPE (septiembre de 2025), la tasa municipal de desempleo en para el municipio de El Puerto de Santa María, es del 19,99%. La evolución de esta tasa experimenta un importante aumento de 2006 a 2012, donde comienza a descender hasta 2019, experimentando un nuevo ascenso en 2020 debido a la pandemia de COVID 19, para volver a descender. Estos datos reflejan, un considerable descenso en los últimos años, lo que confirma el momento de prosperidad económica que indica el incremento de número de contratos.



Tasa de paro registrado
Fuente: Servicio Público Empleo Estatal SEPE

Analizando la estructura de la demanda de empleo, los datos actualizados a septiembre de 2025, reflejan un mercado laboral caracterizado por una mayor vulnerabilidad del colectivo femenino, que se mantiene en prácticamente todos los tramos de edad, con un total de 4.999 mujeres inscritas (64,78%) frente a 2.718 hombres (35,22%).



	16-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	>59
HOMBRES	58	184	218	209	255	246	325	342	425	456
MUJERES	49	215	293	365	488	523	734	743	871	718

Demandantes de empleo.

DEMANDANTES DE EMPLEO POR SEXO Y EDAD						
Grupos de edad	**HOMBRES**		**MUJERES**		**TOTAL**	
16-19	58	54,21%	49	45,79%	107	1,39%
20-24	184	46,12%	215	53,88%	399	5,17%
25-29	218	42,66%	293	57,34%	511	6,62%
30-34	209	36,41%	365	63,59%	574	7,44%
35-39	255	34,32%	488	65,68%	743	9,63%
40-44	246	31,99%	523	68,01%	769	9,97%
45-49	325	30,69%	734	69,31%	1.059	13,72%
50-54	342	31,52%	743	68,48%	1.085	14,06%
55-59	425	32,79%	871	67,21%	1.296	16,79%
>59	456	38,84%	718	61,16%	1.174	15,21%
TOTAL	**2.718**	**35,22%**	**4.999**	**64,78%**	**7.717**	**100,00%**

Fuente: Servicio Público Empleo Estatal SEPE. Septiembre 2025. Elaboración propia.

La distribución por edades muestra una concentración de la demanda en los grupos intermedios y maduros, especialmente entre los 45 y 59 años, que en conjunto representan cerca del 45% del total de demandantes. Dentro de este rango, la proporción de mujeres supera sistemáticamente el 65%, alcanzando los valores más altos en el tramo de 45 a 49 años (69,31%).

En los grupos más jóvenes (16–24 años), la diferencia entre sexos es menor, observándose una cierta mayor presencia masculina en los primeros tramos (16–19 años), lo que podría vincularse a una incorporación más temprana al mercado laboral o a la búsqueda de primeras experiencias de empleo. Sin embargo, a partir de los 25 años, la proporción de mujeres demandantes crece de forma sostenida, consolidándose como tendencia dominante en la población activa desempleada del municipio.

Los datos también reflejan una acumulación de desempleo en edades avanzadas, donde el grupo mayor de 59 años concentra más de 1.100 personas (15,21%), con un peso notable del colectivo femenino (61,16%). Esta situación pone de manifiesto las dificultades de reinserción laboral en etapas finales de la vida activa, especialmente entre las mujeres.

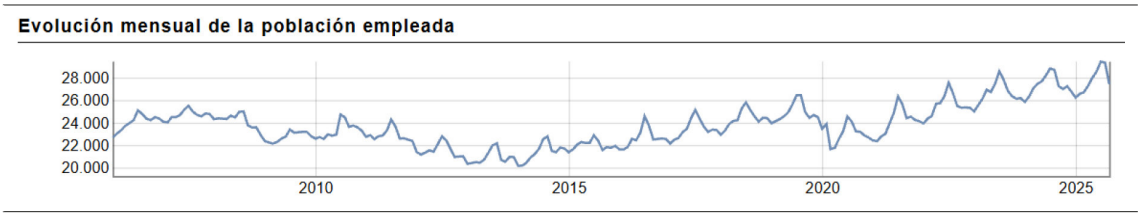
Por sectores vemos que en el sector servicios es donde mayor número de parados existe en el municipio con 5.756 personas, seguidos de personas sin empleo anterior con 1.009 parados, el sector construcción con 538 parados, la industria con 313 y por último la agricultura con 101.

NÚMERO DE DESEMPLEADOS				
SECTORES				
AGRÍCOLA	INDUSTRIAL	CONSTRUCCIÓN	SERVICIOS	SIN EMPLEO ANTERIOR
101	313	538	5.756	1.009

Número de desempleados por sectores.El Puerto de Santa María. Septiembre 2025
Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE) septiembre 2025

El gráfico de evolución mensual de la población empleada en El Puerto de Santa María muestra una tendencia general positiva en el empleo durante el periodo 2008–2025, con oscilaciones marcadas que reflejan tanto los ciclos económicos como la fuerte estacionalidad del mercado laboral local.

Tras un periodo de descenso entre 2009 y 2014, vinculado a los efectos de la crisis económica global, el empleo inicia una recuperación sostenida a partir de 2015, con fluctuaciones que evidencian los picos de contratación propios de la temporada turística. La caída registrada en 2020 coincide con el impacto de la pandemia, que provocó un desplome temporal de la actividad, especialmente en los sectores de servicios y hostelería.

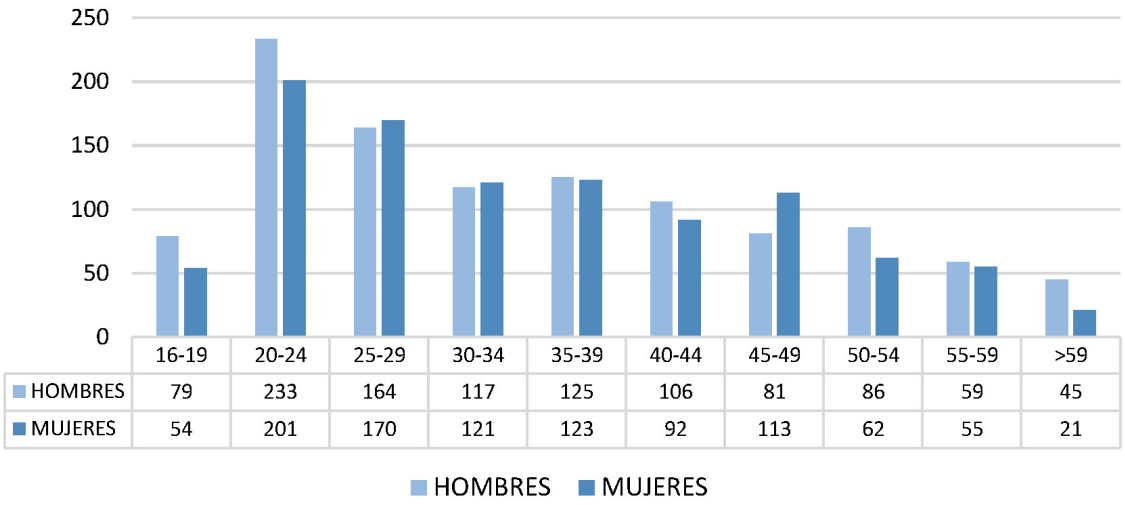


Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

Desde 2021, el gráfico muestra una recuperación progresiva y consolidada, alcanzando en 2025 los valores más altos de toda la serie histórica. Este incremento refleja la reactivación económica y la capacidad del tejido local para generar empleo, impulsada fundamentalmente por el dinamismo del turismo, la restauración y las actividades de servicios.

En términos generales, la evolución confirma un modelo económico fuertemente dependiente del sector terciario, con un empleo sensible a los ciclos estacionales, pero también una clara capacidad de adaptación.

Por otro lado, al efectuar un análisis de las contrataciones, los datos evidencian una distribución equilibrada por sexos, con una ligera mayoría de hombres (51,97%) frente a mujeres (48,03%), sobre un total de 2.107 contratos. Esta diferencia, aunque moderada, contrasta con la notable feminización observada entre los demandantes de empleo, lo que sugiere una menor tasa de inserción laboral femenina en relación con su volumen de demanda.



	16-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	>59
HOMBRES	79	233	164	117	125	106	81	86	59	45
MUJERES	54	201	170	121	123	92	113	62	55	21

Contratos.

CONTRATOS POR SEXO Y EDAD						
Grupos de edad	**HOMBRES**		**MUJERES**		**TOTAL**	
16-19	79	59,40%	54	40,60%	133	6,31%
20-24	233	53,69%	201	46,31%	434	20,60%
25-29	164	49,10%	170	50,90%	334	15,85%
30-34	117	49,16%	121	50,84%	238	11,30%
35-39	125	50,40%	123	49,60%	248	11,77%
40-44	106	53,54%	92	46,46%	198	9,40%
45-49	81	41,75%	113	58,25%	194	9,21%
50-54	86	58,11%	62	41,89%	148	7,02%
55-59	59	51,75%	55	48,25%	114	5,41%
>59	45	68,18%	21	31,82%	66	3,13%
TOTAL	**1.095**	**51,97%**	**1.012**	**48,03%**	**2.107**	**100,00%**

Fuente: Servicio Público Empleo Estatal SEPE. Septiembre 2025. Elaboración propia

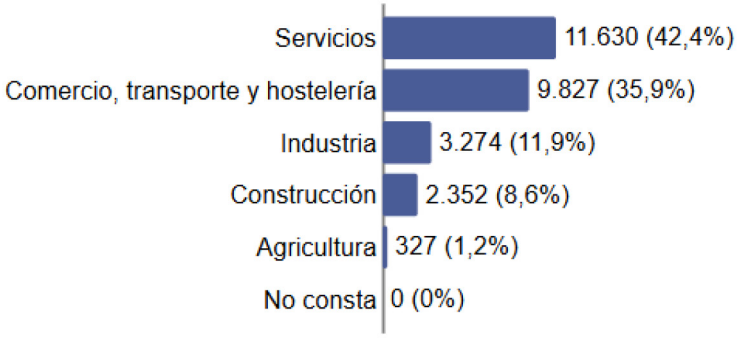
En cuanto a la estructura por edades, se observa que la contratación se concentra en los grupos más jóvenes, destacando los tramos de 20 a 24 años (20,6%) y 25 a 29 años (15,9%), que en conjunto representan más de un tercio del total. Estos datos reflejan un mercado laboral dinámico para la población joven, donde las diferencias entre hombres y mujeres son reducidas y tienden a equilibrarse.

Entre los 30 y 44 años, los contratos se mantienen en cifras moderadas, con proporciones muy similares entre sexos, lo que indica una cierta igualdad de oportunidades en las edades centrales de la vida laboral activa. No obstante, a partir de los 45 años se aprecian variaciones significativas: el tramo de 45 a 49 años muestra una mayor contratación femenina (58,25%), mientras que en los grupos de 50 años en adelante predomina la contratación masculina, alcanzando su máximo en los mayores de 59 años (68,18% hombres). Esta tendencia refleja un progresivo descenso de la contratación femenina en las edades más avanzadas, posiblemente asociado a mayores dificultades de mantenimiento o reinserción en el empleo.

En términos globales, la contratación presenta una estructura joven y equilibrada por sexos, pero con signos de segmentación por edad y género en los tramos superiores, donde los hombres mantienen una presencia más estable y las mujeres ven reducidas sus oportunidades laborales.

El gráfico de **población empleada por sector de actividad** en El Puerto de Santa María refleja una estructura económica claramente terciarizada, donde los servicios y el comercio–hostelería concentran la gran mayoría del empleo local. El sector servicios agrupa el 42,4 % de la población empleada, seguido muy de cerca por el conjunto de comercio, transporte y hostelería, que alcanza el 35,9 %. En conjunto, ambos bloques representan casi ocho de cada diez empleos, lo que confirma la fuerte dependencia del municipio respecto a las actividades de servicios personales, turismo y restauración.

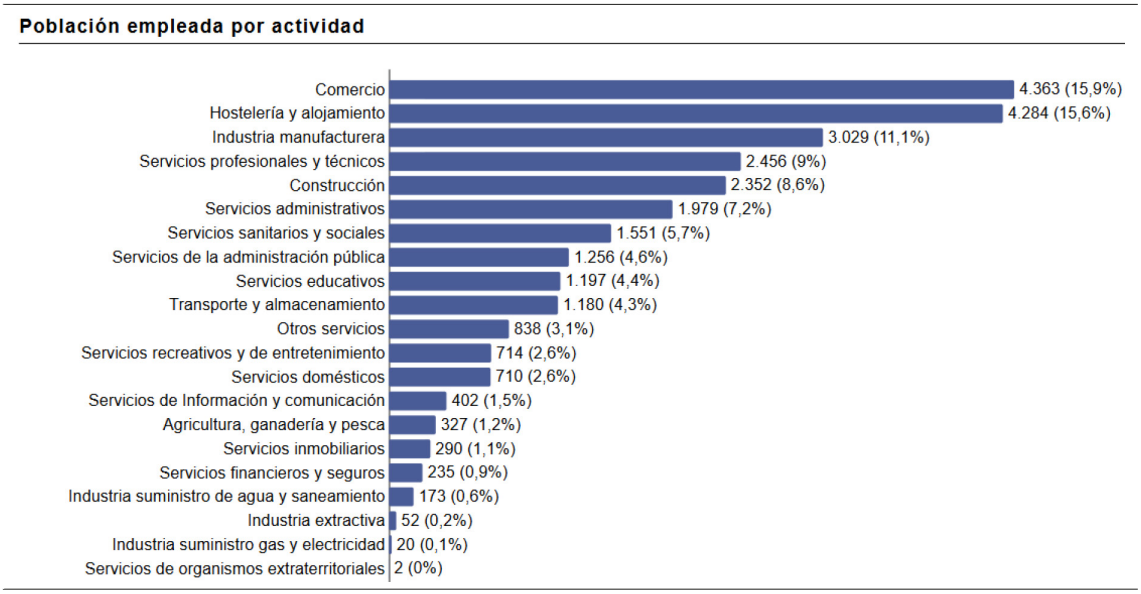
Población empleada por sector de actividad



Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María. Septiembre 2025

Los sectores industriales y de la construcción mantienen un peso más limitado, aunque relevante. La industria supone cerca del 12 % del empleo, reflejando la presencia de pequeñas y medianas empresas vinculadas a la transformación agroalimentaria, la logística y ciertos servicios portuarios o energéticos. La construcción, con un 8,6 %, conserva una función significativa en la economía local, apoyada en la rehabilitación del parque edificado, la obra pública y las actuaciones turísticas o residenciales.

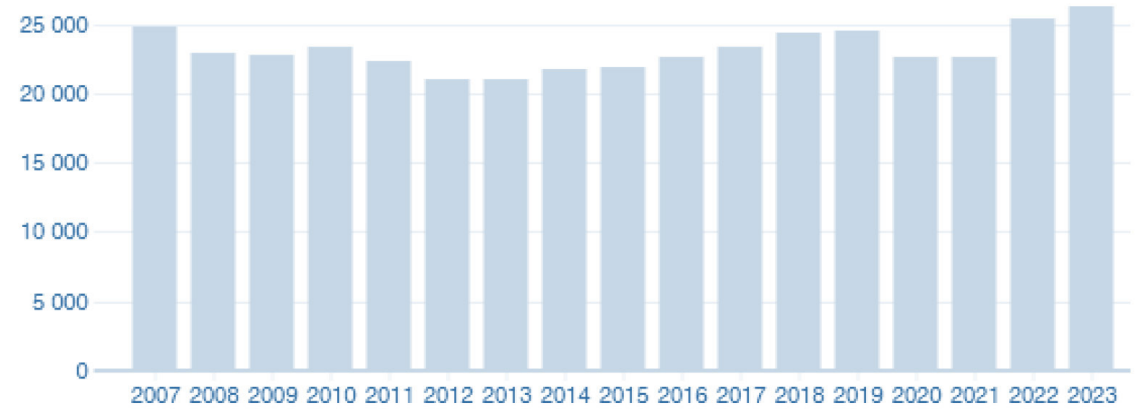
Por último, la agricultura tiene una presencia muy reducida (1,2 %), lo que confirma el carácter esencialmente urbano y de servicios de la economía portuense. No obstante, este sector mantiene un valor simbólico y estratégico, vinculado a la sostenibilidad territorial y al potencial de productos locales y agroecológicos.



Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María. Septiembre 2025

En síntesis, la estructura del empleo evidencia un modelo económico basado en los servicios y el turismo, con una diversificación moderada hacia la industria y la construcción. Desde la perspectiva del planeamiento urbanístico, este perfil plantea la necesidad de favorecer un equilibrio productivo más estable, impulsando actividades complementarias (industriales, tecnológicas, culturales y logísticas) que contribuyan a reducir la estacionalidad y fortalezcan la resiliencia del sistema económico local.

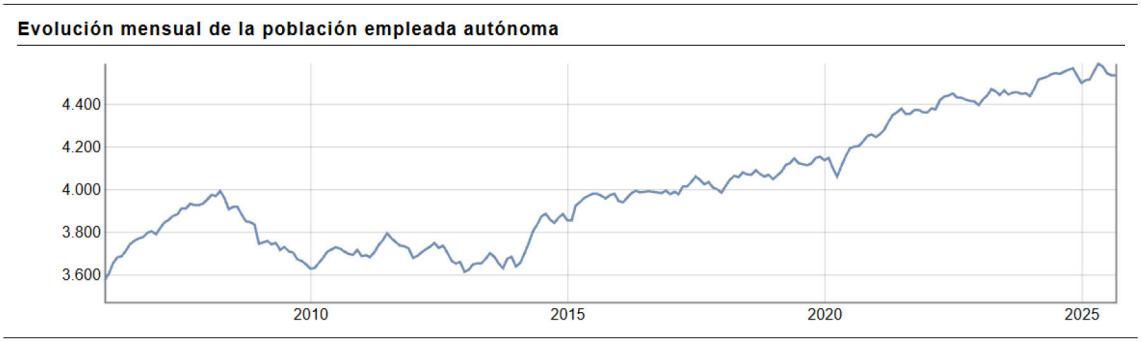
En el siguiente gráfico se representa la evolución del número de trabajadores en el periodo comprendido entre los años 2007- 2023. Se puede observar una evolución relativamente constante, alcanzando el punto más alto en 2023 con 26.184 trabajadores y más bajo en 2013 con 20.932. Estos datos, nos indican que el último año registrado ha sido el mejor de este periodo.



Evolución del número de trabajadores
Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Tesorería General de la Seguridad Social

El gráfico de evolución mensual de la población empleada autónoma muestra una **tendencia general de crecimiento sostenido** desde mediados de la década de 2010 hasta 2025, tras un periodo de cierta inestabilidad en los años anteriores. El número de trabajadores por cuenta propia ha aumentado de manera progresiva, especialmente a partir de 2018, alcanzando en los últimos años los valores más altos de toda la serie. Este comportamiento refleja una **consolidación del autoempleo** como fórmula de inserción laboral y de dinamización económica, vinculada en buena medida a la actividad turística, comercial y de servicios.

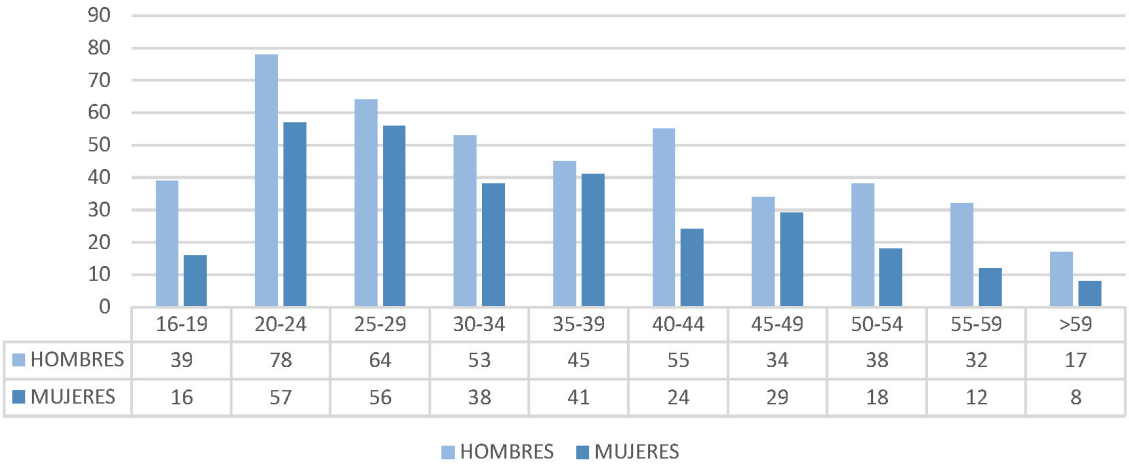
Este incremento sostenido sugiere una **mayor capacidad emprendedora del tejido local**, apoyada en pequeños negocios, hostelería, comercio minorista y actividades profesionales independientes. El repunte posterior a la pandemia también indica una cierta **resiliencia económica y adaptación a nuevos modelos de actividad**, en los que el trabajador autónomo gana protagonismo. No obstante, el predominio de microempresas y la dependencia de sectores estacionales siguen siendo factores de vulnerabilidad.



Fuente: Portal Estadístico de El Puerto de Santa María

Atendiendo a la modalidad de contratación, cabe indicar que hay un predominio claro de la contratación temporal (64,21%) frente a la contratación indefinida (35,79%). El dato evidencia una marcada precariedad en el mercado laboral de El Puerto de Santa Maríaya que esta estructura contractual refleja una cierta inestabilidad en el empleo, posiblemente vinculada a la estacionalidad de sectores predominantes en el municipio, como el turismo, la hostelería y los servicios, que concentran la mayor parte de la actividad económica local.

Los datos de contratación indefinida muestran una predominancia masculina en la estabilidad laboral. Del total de 754 contratos indefinidos, el 60,34% corresponde a hombres (455) y el 39,66% a mujeres (299), lo que supone una brecha de más de veinte puntos porcentuales. Este patrón confirma la persistencia de desigualdades de género en el acceso a empleos estables, en contraste con la elevada presencia femenina entre los demandantes de empleo.



	16-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	>59
HOMBRES	39	78	64	53	45	55	34	38	32	17
MUJERES	16	57	56	38	41	24	29	18	12	8

Contratos indefinidos.

CONTRATOS INDEFINIDOS POR SEXO Y EDAD						
Grupos de edad	**HOMBRES**		**MUJERES**		**TOTAL**	
16-19	39	70,91%	16	29,09%	55	7,29%
20-24	78	57,78%	57	42,22%	135	17,90%
25-29	64	53,33%	56	46,67%	120	15,92%
30-34	53	58,24%	38	41,76%	91	12,07%

CONTRATOS INDEFINIDOS POR SEXO Y EDAD						
Grupos de edad	**HOMBRES**		**MUJERES**		**TOTAL**	
35-39	45	52,33%	41	47,67%	86	11,41%
40-44	55	69,62%	24	30,38%	79	10,48%
45-49	34	53,97%	29	46,03%	63	8,36%
50-54	38	67,86%	18	32,14%	56	7,43%
55-59	32	72,73%	12	27,27%	44	5,84%
>59	17	68,00%	8	32,00%	25	3,32%
TOTAL	**455**	**60,34%**	**299**	**39,66%**	**754**	**100,00%**

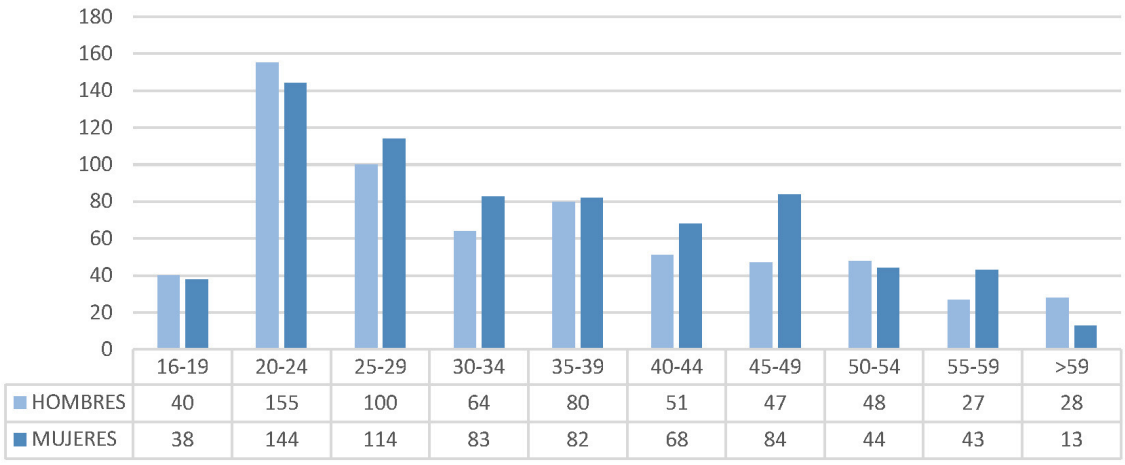
Fuente: Servicio Público Empleo Estatal SEPE. Septiembre 2025. Elaboración propia

Por grupos de edad, la contratación indefinida se concentra en los tramos de entre 20 y 44 años, que reúnen aproximadamente el 60% del total. En este rango, la distribución por sexos muestra cierta proximidad, con porcentajes masculinos que oscilan entre el 52% y el 58%, reflejando un grado relativo de equilibrio en las edades centrales de la vida laboral. Sin embargo, a partir de los 45 años se incrementa notablemente la diferencia entre hombres y mujeres, alcanzando valores superiores al 67% de empleo indefinido masculino en los grupos de 50–54 años y 55–59 años.

El comportamiento por edades revela que la estabilidad laboral femenina se reduce progresivamente con la edad, mientras que en el caso de los hombres se mantiene más sostenida. Este patrón puede vincularse a trayectorias laborales más discontinuas en las mujeres, derivadas de factores como la temporalidad, la parcialidad o la conciliación familiar, lo que limita su acceso a contratos de mayor estabilidad.

En los tramos más jóvenes (16–24 años), aunque la contratación indefinida es limitada, también se observa una mayor proporción de hombres (superior al 57%), lo que sugiere que las oportunidades iniciales de empleo estable continúan siendo más accesibles para ellos.

El análisis de la contratación temporal, sin embargo, revela una ligera mayoría de mujeres, que representan el 52,70% del total de contratos temporales (713 mujeres) frente al 47,30% de hombres (640), sobre un total de 1.353 contratos. Este dato contrasta con la predominancia masculina en los contratos indefinidos, evidenciando que la temporalidad laboral afecta de forma más acusada al colectivo femenino, lo que refuerza las desigualdades estructurales del mercado de trabajo local.



Contratos temporales

CONTRATOS TEMPORALES POR SEXO Y EDAD						
Grupos de edad	**HOMBRES**		**MUJERES**		**TOTAL**	
16-19	40	51,28%	38	48,72%	78	5,76%
20-24	155	51,84%	144	48,16%	299	22,10%
25-29	100	46,73%	114	53,27%	214	15,82%
30-34	64	43,54%	83	56,46%	147	10,86%
35-39	80	49,38%	82	50,62%	162	11,97%
40-44	51	42,86%	68	57,14%	119	8,80%
45-49	47	35,88%	84	64,12%	131	9,68%
50-54	48	52,17%	44	47,83%	92	6,80%
55-59	27	38,57%	43	61,43%	70	5,17%
>59	28	68,29%	13	31,71%	41	3,03%
TOTAL	**640**	**47,30%**	**713**	**52,70%**	**1.353**	**100,00%**

Fuente: Servicio Público Empleo Estatal SEPE. Septiembre 2025. Elaboración propia

Por grupos de edad, la mayor concentración de contratos temporales se registra en los tramos jóvenes (16 a 34 años), que reúnen más del 50% del total. En este segmento, las diferencias por sexo son reducidas, aunque las mujeres superan ligeramente a los hombres en los grupos de 25–29 años (53,27%) y 30–34 años (56,46%), lo que refleja una incorporación femenina significativa pero en condiciones de menor estabilidad.

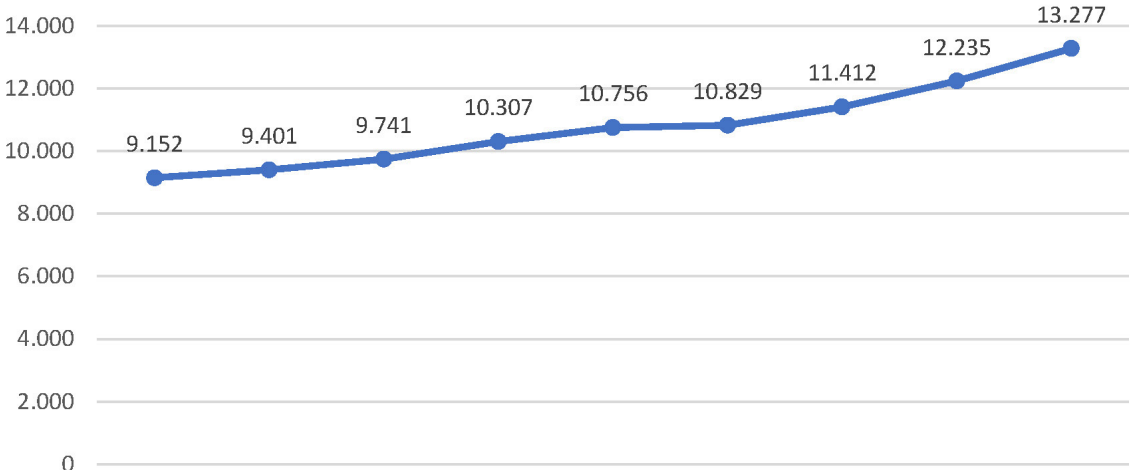
A partir de los 35 años, la tendencia se mantiene con una ligera superioridad femenina, especialmente marcada en los tramos 40–44 años (57,14%), 45–49 años (64,12%) y 55–59 años (61,43%), lo que confirma que la temporalidad afecta con mayor intensidad a las mujeres en edades intermedias y maduras. Solo en los grupos extremos (menores de 20 años y mayores de 59) los hombres presentan una participación superior, aunque con menor peso relativo sobre el total de contratos.

Estos datos apuntan a una estructura del empleo temporal marcada por la feminización y la precariedad en las edades centrales, donde las mujeres asumen mayor presencia en puestos inestables y de corta duración. Este fenómeno puede vincularse a sectores con alta rotación o estacionalidad, característicos del tejido económico local (servicios, comercio, hostelería o cuidados).

El perfil predominante del contrato temporal en El Puerto de Santa María, por tanto, corresponde a una mujer joven o de edad media, lo que evidencia la persistencia de una brecha de género en la calidad del empleo. Mientras los hombres concentran una mayor proporción de contratos indefinidos y en edades avanzadas, las mujeres presentan mayor peso en la contratación temporal, especialmente entre los 25 y 49 años.

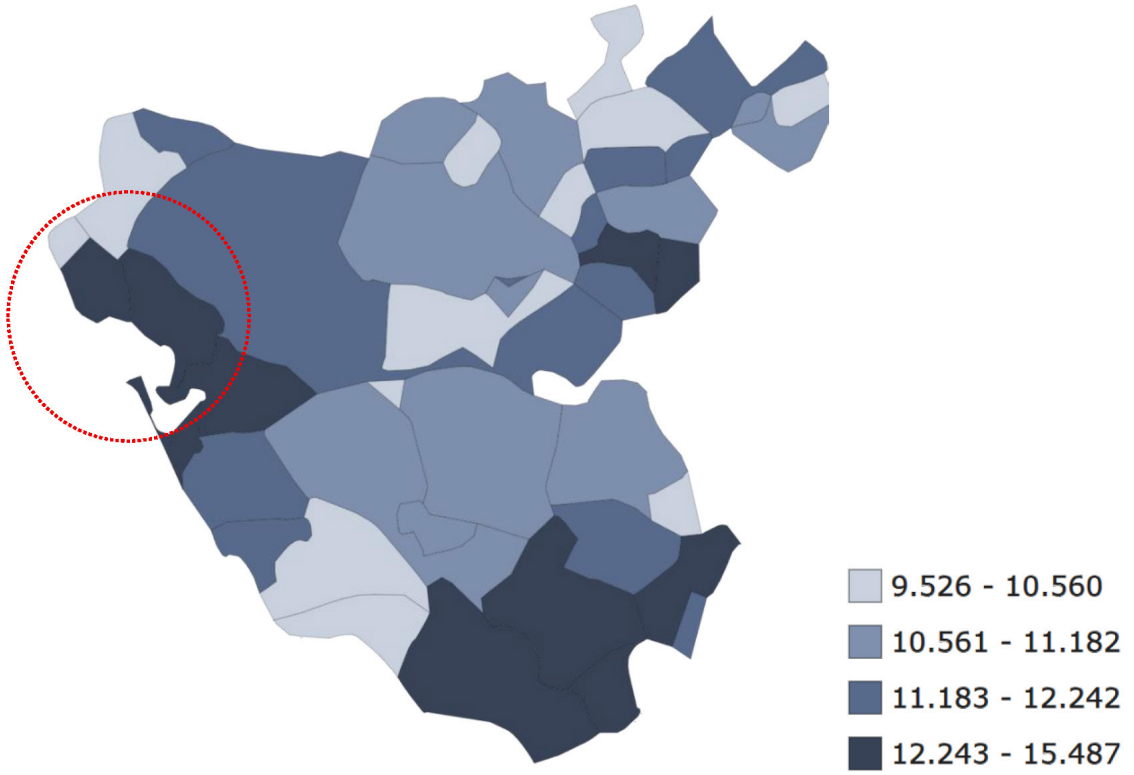
2.3.3. Nivel de renta de la población.

La renta anual neta media por persona se obtiene, para cada hogar, dividiendo los ingresos totales del hogar entre el número de miembros de dicho hogar. Los ingresos del hogar se componen de los ingresos del trabajo por cuenta ajena, beneficios/pérdidas del trabajo por cuenta propia, prestaciones sociales, rentas procedentes de esquemas privados de pensiones no relacionados con el trabajo, rentas del capital y de la propiedad, transferencias entre hogares, ingresos percibidos por menores y el resultado de la declaración por el IRPF. Los últimos datos publicados (año 2023), en El Puerto de Santa María, fue de 13.277 €. En el siguiente gráfico se indica la evolución ascendente del nivel de renta en los últimos años:



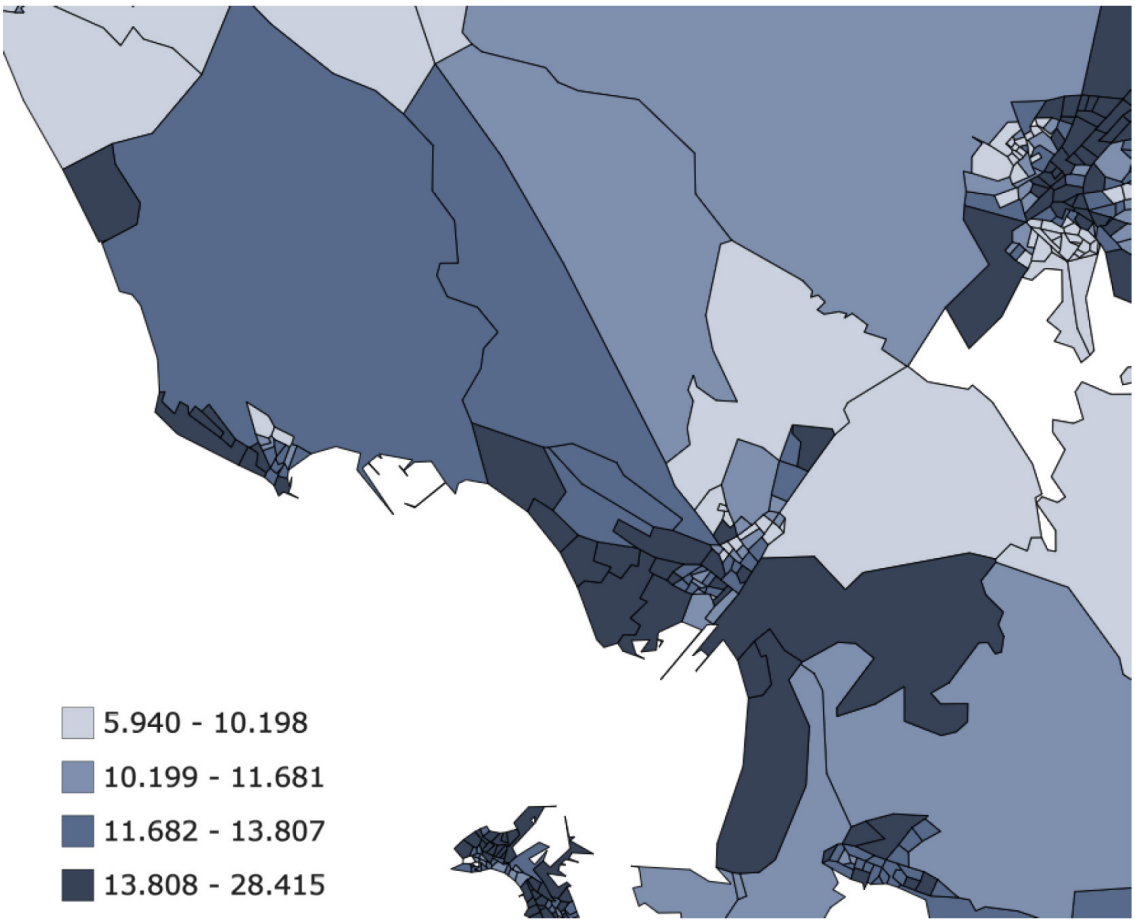
Renta neta media por persona.
Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares. Serie 2015-2023. INE

Atendiendo al entorno de El Puerto de Santa María, hay que señalar que coincide con el mismo tramo de valor que el expresado para Cádiz, Rota y Puerto Real; por encima de Jerez y de Sanlúcar de Barrameda, que es el municipio cercano que presenta el peor valor de renta neta media por persona.



Renta neta media 2023. Unidades territoriales. Nivel municipal
Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares. Serie 2015-2023. INE

Poniendo el foco en una escala más detallada del área urbana (secciones censales), se detecta que las de mayor renta coinciden con la costa oeste (Vistahermosa, Las Redes, El Manantial, Fuenterrabía..) y la zona al este de la desembocadura del Guadalete (Valdelagrana); siendo las de menor renta las ubicadas al norte del casco.



Renta neta media 2023. Unidades territoriales. Secciones censales
Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares. Serie 2015-2023. INE

Estos datos reflejan la fortaleza económica de El Puerto de Santa María dentro del conjunto gaditano y andaluz, donde se mantiene entre los municipios con mayor capacidad de renta disponible. La evolución de la renta en los últimos ejercicios permite constatar una tendencia de crecimiento en el municipio que lo consolida como uno de los motores económicos de la Bahía de Cádiz.

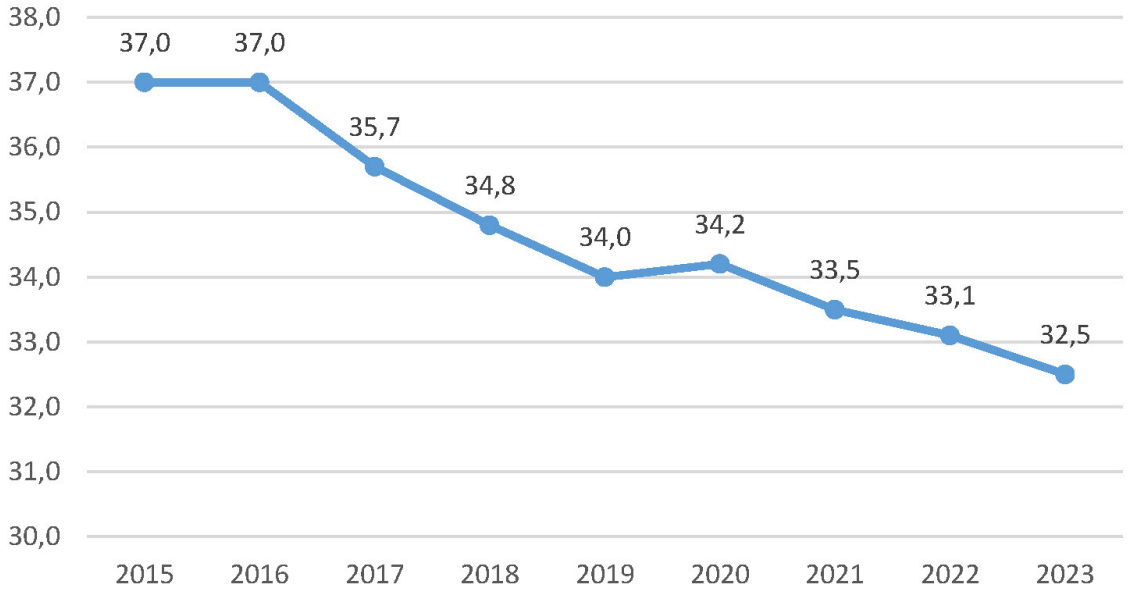
2.3.4. Indicadores de desigualdad. Zonas especialmente vulnerables.

Íntimamente ligado a la pobreza se halla el concepto de desigualdad. Para entender mejor cómo afecta a la distribución de la renta en El Puerto de Santa María, se muestran los valores de los indicadores habituales encargados de reflejarla.

A. Índice de Gini

El Índice de Gini es el método más utilizado para medir la desigualdad salarial. Es una herramienta analítica que suele emplearse para medir la concentración de ingresos entre los habitantes de una región, en un periodo de tiempo determinado. El índice de Gini, es utilizado para analizar el grado de inequidad en la distribución respecto a los ingresos. Este indicador toma valores entre 0 y 100 si se da en porcentaje; 0 cuando todas las personas tengan los mismos ingresos (perfecta igualdad), y 100 si todo el ingreso está en manos de una única persona (perfecta desigualdad).

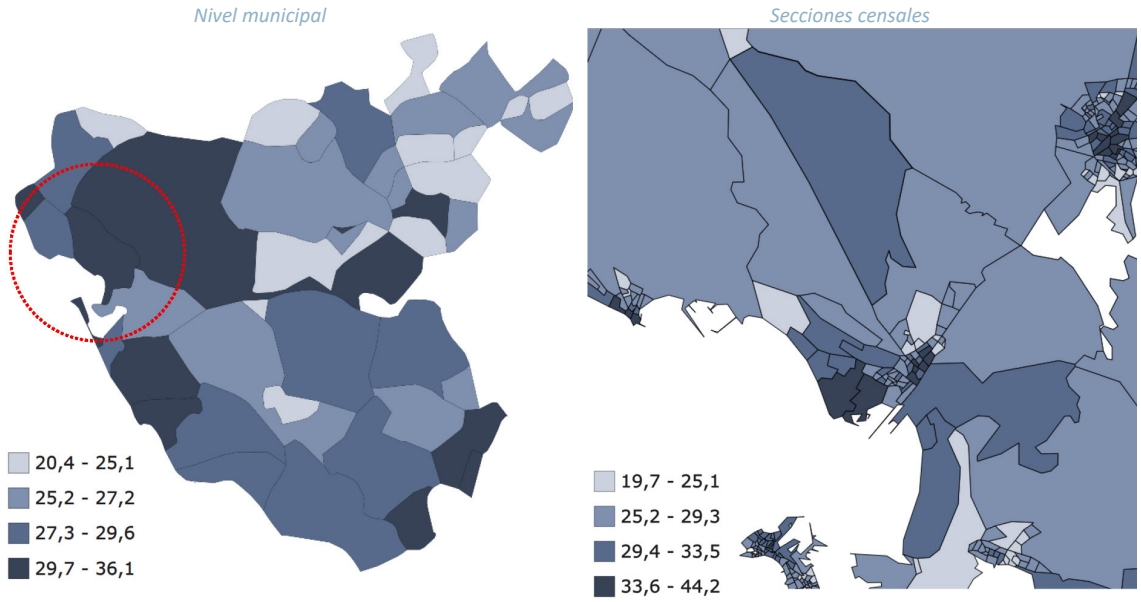
En el año 2023 el Índice de Gini para El Puerto de Santa María era de 32,5. La evolución de este índice en los últimos años se refleja en el siguiente gráfico en el que puede observarse que ha sido positiva, tendiendo a una reducción de la desigualdad salarial:



Índice de Gini
Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares. Serie 2015-2023. INE

En relación a la contextualización de este valor en el entorno de El Puerto de Santa María, hay que señalar que presenta valores peores en términos de igualdad salarial a los de los municipios colindantes. Se aproxima al valor del coeficiente en Cádiz (30,2) y Jerez(30,5); pero a mayor distancia de municipios con cifras mejores como Sanlúcar de Barrameda (29,6) y Rota (29,3), siendo Puerto Real el municipio cercano que presenta el mejor índice (27,2).

Atendiendo a una escala más detallada del área urbana (secciones censales), se detecta que las de mayor desigualdad son Vistahermosa y Pago Alhaja, siendo las que presentan un valor más equilibrado las correspondientes al suroeste del casco urbano y noreste y noroeste del término municipal.

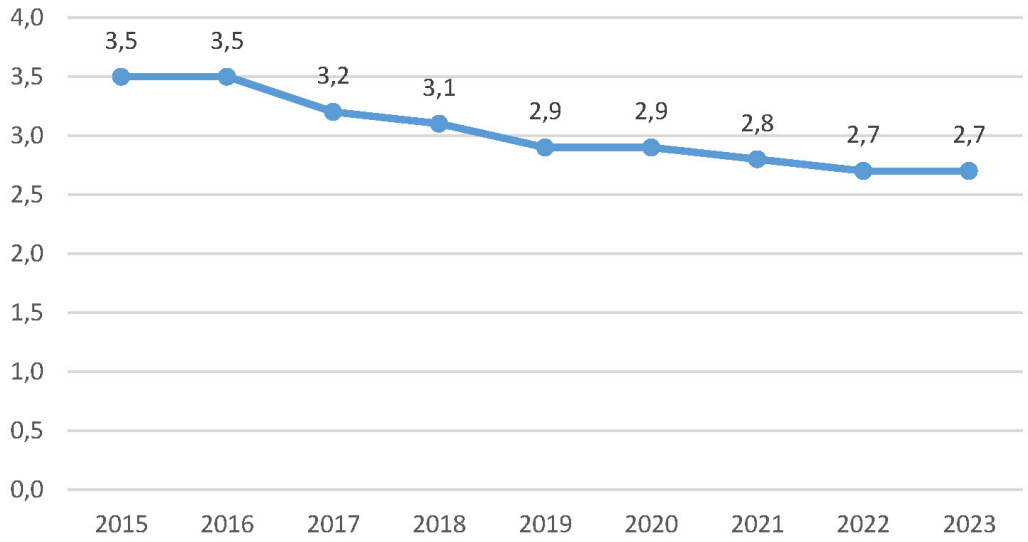


Índice de Gini 2023· Unidades territoriales
Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares. Serie 2015-2023. INE

B. Ratio P80/P20

La Ratio P80/P20 es un indicador para medir la desigualdad de la distribución de la renta personal o familiar. Indica el porcentaje de la renta del 20% de la población de las familias con menor renta, representa sobre la del 20% de la población de las familias con mayor renta. Esta ratio oscila entre 0% (desigualdad máxima) y 100% (máxima igualdad). Los valores más bajos indican mayor desigualdad; los valores más altos indican mayor igualdad.

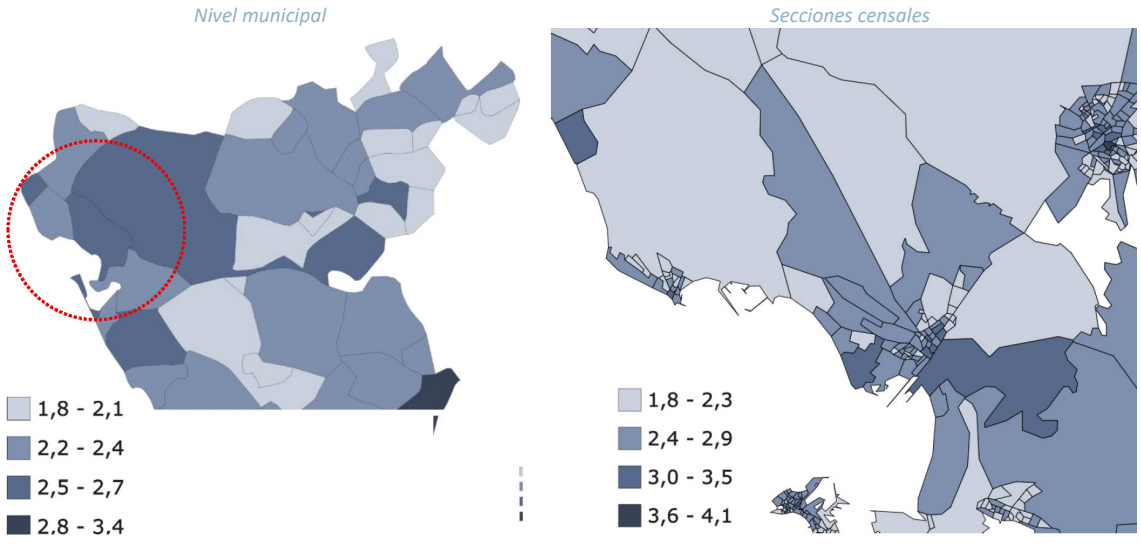
En el año 2023 (último dato publicado) la Ratio P80/P20 era de 2,7. La evolución de este índice en los últimos años se refleja en el siguiente gráfico, en el que se aprecie que ha sido ligeramente descendente, ampliando la desigualdad de la distribución de la renta personal desde 2016:



Distribución de la renta P80/P20 (2023). *Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares. Serie 2015-2023. INE*

Atendiendo al entorno de El Puerto de Santa María, hay que señalar que coincide con el valor expresado para Cádiz (2,7); ambos en mejor situación en términos de distribución de la renta a los municipios colindantes: Jerez (2,6), Sanlúcar de Barrameda (2,4) y Rota (2,4); siendo Puerto Real el municipio cercano que presenta el peor índice (2,2).

A escala más detallada del área urbana, se detecta que las de mayor desigualdad son las ubicadas al norte del casco urbano, siendo las que presentan un valor más equilibrado las situadas al este y oeste de la desembocadura del Guadalete.



Distribución de la renta P80/P20 (2023). Unidades territoriales.
Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares. Serie 2015-2023. INE

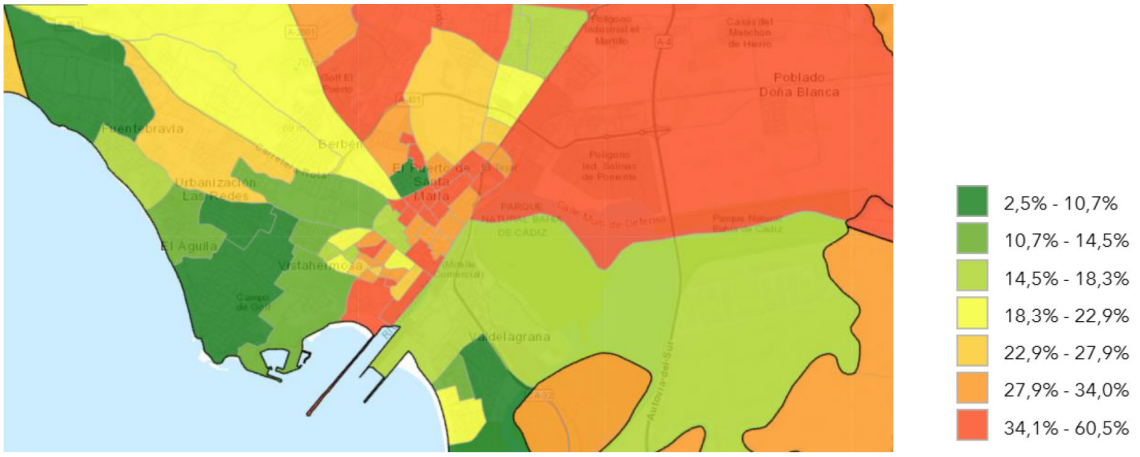
C. Renta mediana por unidad de consumo

El indicador de renta mediana constituye una referencia fundamental para analizar la distribución de la renta y el nivel de bienestar económico de la población en un territorio determinado.

Renta mediana es el valor que, ordenando a todos los individuos de menor a mayor ingreso, deja una mitad de los mismos por debajo de dicho valor y a la otra mitad por encima. El valor de la renta mediana es una medida relativa y su valor depende del nivel de renta y de cómo se distribuya la renta entre la población en un año determinado.

Al situarse en el punto medio de la distribución, este indicador permite identificar la posición relativa de la mayoría de los hogares sin que los valores extremos (muy altos o muy bajos) distorsionen el resultado, como ocurre con la media aritmética.

El porcentaje de población con ingresos por unidad de consumo inferiores al 60% de la renta mediana se utiliza como umbral de riesgo de pobreza relativa, de acuerdo con los estándares de la Unión Europea (EU-SILC). Este indicador permite determinar el grado de desigualdad y vulnerabilidad económica dentro de un municipio o comarca.



Porcentaje de población con ingresos por unidad consumo menor al 60% de la mediana (2023)
Atlas de Distribución de Renta de los Hogares 2023

En el caso de El Puerto de Santa María, los datos del Atlas de Distribución de Renta de los Hogares 2023 muestran que un porcentaje significativo de la población se sitúa por debajo de ese umbral, lo que refleja, por un lado, desigualdad en la distribución de la renta, con una parte de la población en situación de vulnerabilidad económica, posiblemente vinculada a empleos temporales, estacionales o de baja cualificación, y , por otro lado, dependencia de sectores económicos de baja estabilidad laboral, como la hostelería, el turismo o ciertos servicios, que condicionan los ingresos familiares y la capacidad de ahorro.

Además, el impacto territorial es desigual, con zonas de renta media-alta concentradas en áreas residenciales consolidadas y otras con menores niveles de renta, asociadas a mayor densidad, envejecimiento o escasez de oportunidades laborales.

Las zonas norte y noreste, como Doña Blanca, el Polígono Industrial y el Barrio Alto, concentran los mayores porcentajes de población con ingresos inferiores al 60 % de la mediana, reflejando una situación de vulnerabilidad económica y riesgo de exclusión social, asociada a empleos temporales y sectores de baja remuneración.

En contraste, las áreas del suroeste y oeste del municipio, como Vistahermosa, Las Redes o la Costa Oeste, presentan los niveles de renta más elevados, con una población de mayor estabilidad económica y un tejido residencial consolidado. Estas zonas destacan por su baja densidad y el predominio de viviendas unifamiliares.

El centro urbano y el entorno del Guadalete muestran una situación intermedia, con una gran heterogeneidad interna: conviven sectores con dinamismo comercial con otros que mantienen rentas bajas y cierto deterioro urbano. Finalmente, las zonas sur y este, como Valdelagrana o La Florida, presentan niveles medios de renta, donde la actividad turística y estacional influye en la estabilidad económica de los hogares.

En conjunto, El Puerto de Santa María presenta una **estructura socioeconómica polarizada**, con contrastes entre áreas de alta y baja renta. Las consecuencias urbanas y sociales de esta estructura socioeconómica se traducen en diferentes capacidades de acceso a la vivienda, consumo, educación o servicios urbanos, generando contrastes que deben ser tenidos en cuenta en el planeamiento.

D. Barrios vulnerables y zonas desfavorecidas

En el *Catálogo de Barrios Vulnerables (2011)* del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se identifican cinco barrios vulnerables en El Puerto de Santa María, ubicados al norte de la desembocadura del Guadalete, que acogen a una población de 41.315 personas: La Victoria, Conjunto Histórico (Norte), Conjunto Histórico (Sur), Los Toreros y Crevillet.



PLANO DE ÁREAS ESTADÍSTICAS VULNERABLES 2011

11027	Puerto de Santa María, El

Población total del municipio	89.012
Población vulnerable (AEV)	41.315

Áreas Estadísticas Vulnerables

11027001	La Victoria
11027002	Conjunto Histórico norte
11027003	Conjunto Histórico sur
11027004	Los Toreros
11027005	Crevillet

Fuente: Catálogo de Barrios Vulnerables (2011) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

En este Catálogo se clasifican los barrios según el nivel de vulnerabilidad (crítica, severa, media y leve), atendiendo a los siguientes indicadores:

- IEST: Indicador de Estudios. Porcentaje de población analfabeta o sin estudios respecto a la población mayor de 16 años.

- IPAR: Indicador de Paro. Porcentaje de población (16 años o más) en situación de paro respecto a la población activa (16 años o más).

- IVIV: Indicador de Vivienda. Porcentaje de viviendas familiares situadas en edificios cuyo estado de conservación es malo, ruinoso o deficiente.

	Tipo de vulnerabilidad. Dimensiones de vulnerabilidad detectadas	Nivel de vulnerabilidad
La Victoria	Barrio vulnerable por indicador de estudios, paro y vivienda.	Media
Conjunto Histórico (Norte)	Barrio vulnerable por indicador de paro y vivienda.	Severa
Conjunto Histórico (Sur)	Barrio vulnerable por indicador de vivienda.	Leve
Los Toreros	Barrio vulnerable por indicador de paro.	Media
Crevillet	Barrio vulnerable por indicador de paro y vivienda.	Media

Asímismo, la Junta de Andalucía ha elaborado la ***Estrategia Regional Andaluza para la Cohesión e Inclusión Social. Intervención en Zonas Desfavorecidas (****ERACIS+)*. Tiene como **misión** contribuir a la mejora la calidad de vida de las personas que viven en zonas desfavorecidas, promoviendo la participación activa de la ciudadanía, de las diferentes administraciones, de las entidades públicas y privadas implicadas en el desarrollo de la zona. Está financiada por la Unión Europea, a través del Programa Operativo de Fondo Social Europeo+ (FSE+) 2021-2027 y la Consejería de Inclusión Social, Familias e Igualdad de la Junta de Andalucía, con aportación del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

La Estrategia tiene como instrumento el ***Plan Local de Intervención en Zonas Desfavorecidas (PLIZD)***. Es una programación que se realiza teniendo en cuenta las características de la localidad, sus necesidades, recoge las zonas de intervención, los objetivos generales y específicos y las actuaciones que se llevarán a cabo para conseguirlos. En El Puerto de Santa María se centra en la zona de **Barrio Alto-Sudamérica-Los Milagros**.

El ámbito territorial seleccionado ha sido el de la zona de Barrio Alto-Sudamérica, incluyendo el núcleo de Los Milagros y La Inmaculada, ya que constituye un área completamente desfavorecida y a su vez unificada, y que se encuentra delimitada por las siguientes calles: Avenida de Fuenterrabía, de Sanlúcar de Barrameda y Ronda del Ferrocarril por el Norte; Santa Lucía, Doctor Muñoz Seca y Cielo al Sur; Nuestra Sra. Del Rosario y Espíritu Santo al Este y Federico Rubio, al Oeste.

Las características principales de esta zona vienen definidas por un núcleo donde abundan las viviendas antiguas, cuyo estado de conservación es muy deficiente, con pésimas condiciones de habitabilidad, donde aún existen pisos sin electricidad y sin agua corriente.

Asimismo, existen factores muy relacionados, como son: bajos niveles de estudios, elevada tasa de paro, escasa actividad económica, alto grado de población mayor así como la ausencia de zonas de ocio y centros culturales públicos, lo que provocan la percepción de una zona de alta degradación social.

La aparición de delincuencia y la existencia de puntos de venta y consumo de drogas en sitios concretos del área seleccionada, así como la vigilancia continua por parte de las fuerzas de seguridad, contribuyen a resaltar aún más la diferencia entre esta zona y el resto de la ciudad.

La población del Barrio Alto destaca comparativamente con el resto de la ciudad por:

- alto índice de desempleo de larga duración
- bajo nivel de actividad económica
- alto nivel de pobreza y exclusión
- bajo nivel educativo, importante déficit de cualificaciones y elevado índice de abandono escolar
- nivel elevado de criminalidad y delincuencia
- tendencias demográficas precarias
- entorno particularmente degradado.

Los 4 ejes en los que se estructuran los objetivos y medidas del PLIZD son los siguientes:

- Desarrollo Económico y Comunitario Sostenible.
- Políticas Pública para el Bienestar y Cohesión Social.
- Mejora del Hábitat y la Convivencia.
- Trabajo en Red e Innovación en la Intervención Social Comunitaria.

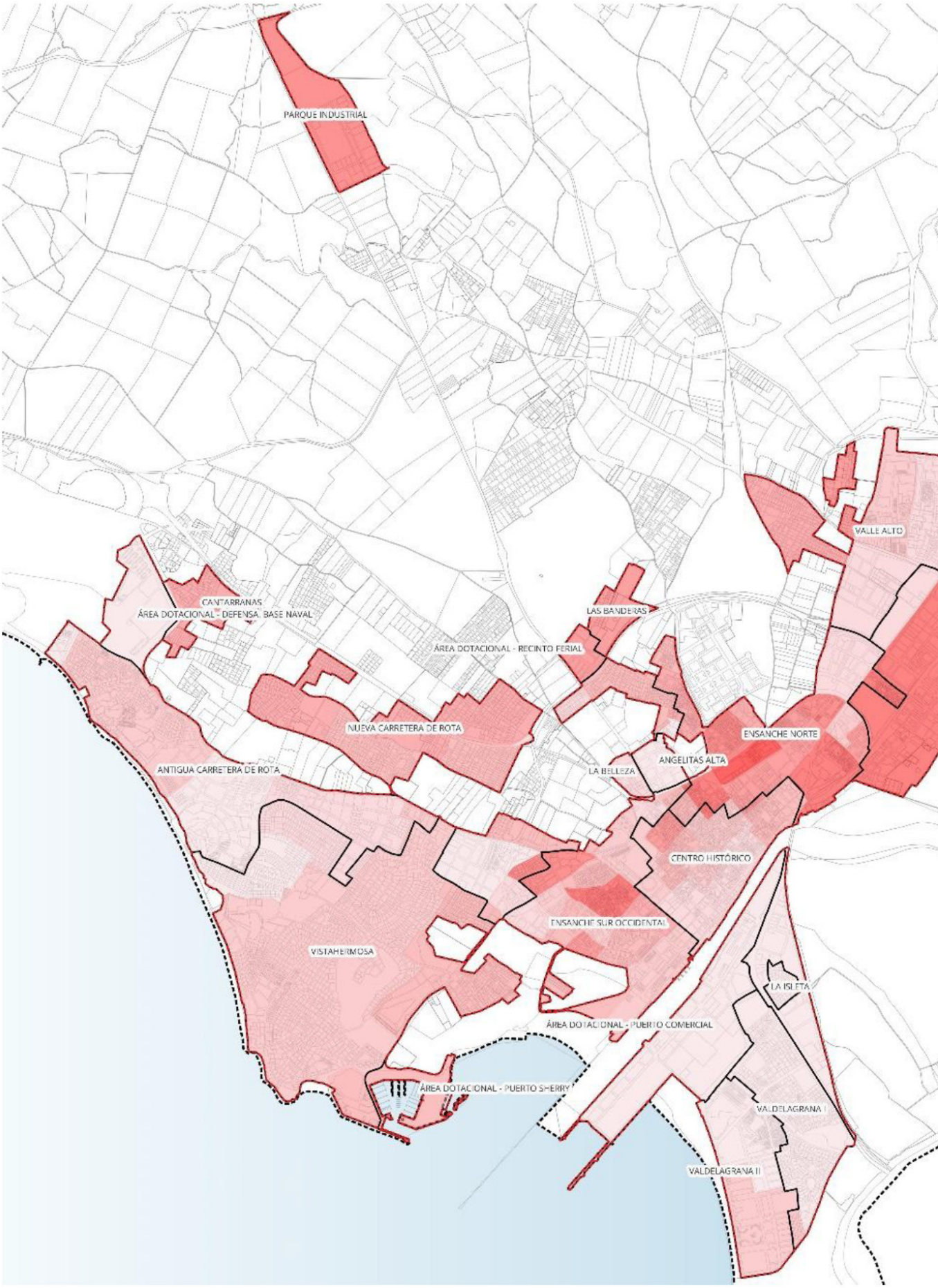
El **objetivo general de la Estrategia** es mejorar la inserción de las personas en situación o riesgo de exclusión social a través de la activación de **itinerarios integrados y personalizados de inserción**, con un enfoque integral y comunitario que facilite a las personas residentes en zonas desfavorecidas el acceso a los sistemas de protección social. Estos itinerarios se abordarán por equipos profesionales de diferentes disciplinas, Trabajo Social, Psicología y Educación Social, y van a intervenir con las personas y sus familias de forma personalizada. Se llevan a cabo desde el liderazgo de los Servicios Sociales Comunitarios apoyados por entidades del Tercer Sector.

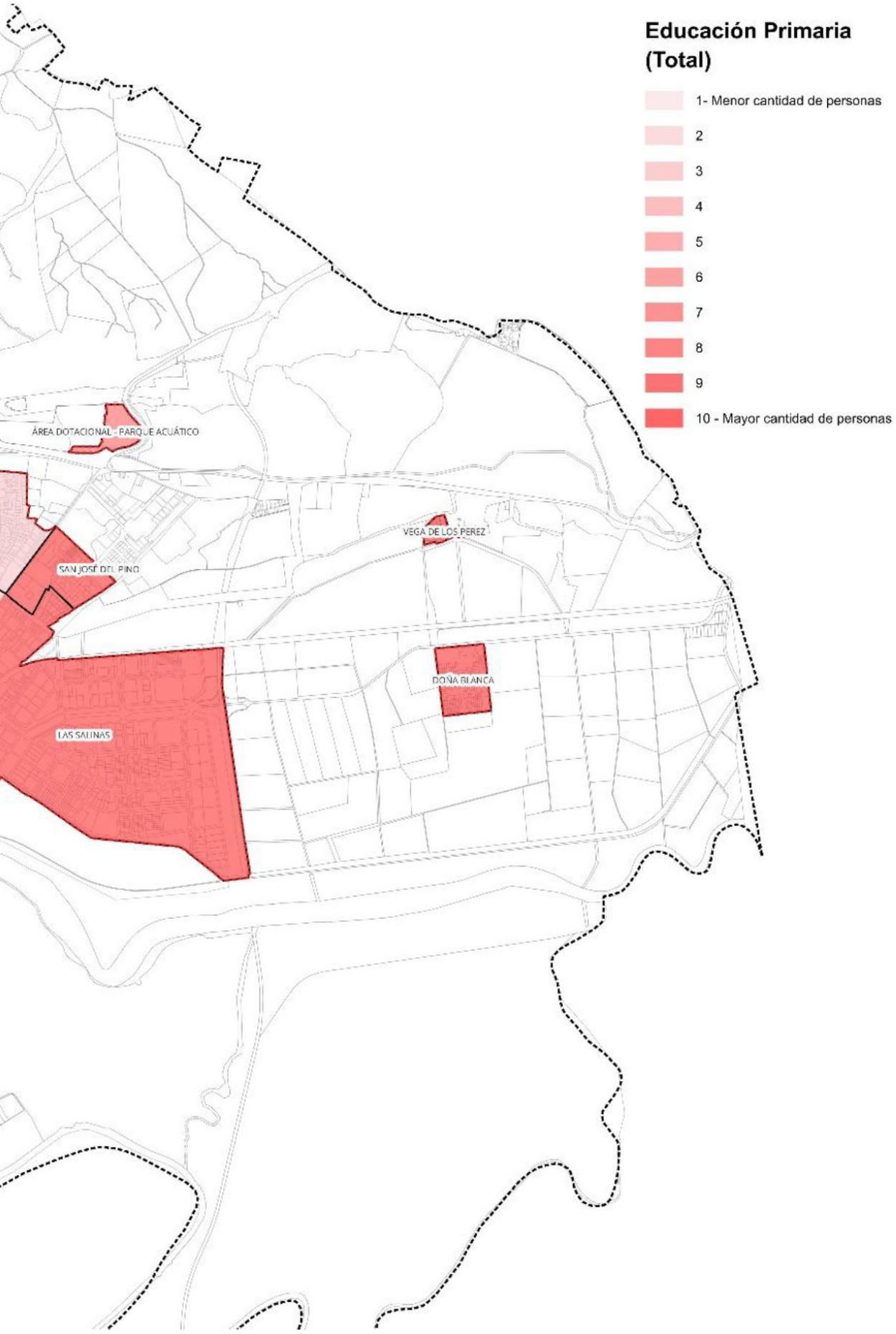
E. Nivel educativo de la población

El nivel educativo de la población constituye un indicador decisivo para comprender las desigualdades socioespaciales y la vulnerabilidad urbana, al incidir de forma directa en la empleabilidad, los ingresos, la salud, el acceso a la vivienda y la participación social. Su análisis permite identificar brechas formativas entre barrios y zonas del término municipal, así como localizar ámbitos donde se concentran menores niveles de cualificación y mayores tasas de abandono escolar o de baja capacitación profesional. Estas disparidades se traducen en diferencias en las trayectorias laborales y en la capacidad de los hogares para afrontar situaciones de riesgo, reforzando dinámicas de segregación residencial y menor acceso a oportunidades.

En el marco del presente POU, la lectura territorial del nivel educativo integrada con otros indicadores (paro, renta, condición de la vivienda, densidad, acceso a equipamientos y movilidad) puede orientar la priorización de intervenciones: refuerzo de dotaciones educativas y de formación para el empleo y criterios de mezcla de usos que favorezcan la inclusión. Este enfoque facilita articular medidas urbanísticas que, sin exceder el alcance del planeamiento, reduzcan las desigualdades mediante la localización estratégica de equipamientos y la coordinación con políticas educativas, sociales y de empleo.

Recabados y analizados los datos del Censo anual de población (Educación y Relación con la actividad) 2021-2023, del Instituto Nacional de Estadística, el plano de distribución de la población mayor de quince años con nivel educativo de enseñanza primaria refleja una concentración desigual en el territorio urbano de El Puerto de Santa María. Las zonas con mayor proporción de población con estudios básicos se sitúan principalmente en el Ensanche Norte, Las Salinas, Doña Blanca y el entorno de Valle Alto, áreas que históricamente han acogido núcleos de población trabajadora vinculados a la industria, los servicios y la construcción. Estas zonas presentan una estructura socioeconómica más vulnerable y menores niveles de cualificación,


PARQUE INDUSTRIAL
VALLE ALTO
CANTARRANAS
ÁREA DOTACIONAL - DEFENSA. BASE NAVAL
LAS BANDERAS
ÁREA DOTACIONAL - RECINTO FERIAL
NUEVA CARRETERA DE ROTA
ENSANCHE NORTE
ANGELITAS ALTA
ANTIGUA CARRETERA DE ROTA
LA BELLEZA
CENTRO HISTÓRICO
ENSANCHE SUR OCCIDENTAL
VISTAHERMOSA
LA ISLETA
ÁREA DOTACIONAL - PUERTO COMERCIAL
ÁREA DOTACIONAL - PUERTO SHERRY
VALDELAGRANA I
VALDELAGRANA II


Educación Primaria
(Total)
1- Menor cantidad de personas
2
3
4
5
6
7
8
9
10 - Mayor cantidad de personas
ÁREA DOTACIONAL - PARQUE ACUÁTICO
SAN JOSÉ DEL PINO
VEGA DE LOS PEREZ
DOÑA BLANCA
LAS SALINAS

lo que se traduce en un mayor peso de personas con educación primaria como máximo nivel alcanzado.

En contraste, los sectores costeros y residenciales, como Vistahermosa, Valdelagrana y Costa Oeste, muestran una intensidad mucho menor en esta categoría, lo que denota la presencia de población con niveles educativos más altos y, en muchos casos, con mayores recursos económicos. Este contraste espacial evidencia una brecha educativa y social entre las zonas consolidadas de clase media-alta del litoral y las áreas interiores de carácter más popular y densidad media o alta. El centro histórico y los ensanches muestran una situación intermedia, con una mezcla de perfiles educativos que refleja tanto procesos de envejecimiento poblacional como de renovación parcial de residentes.

El patrón espacial de distribución apunta a una clara correlación entre nivel educativo y estructura socioeconómica. Las áreas periféricas de crecimiento residencial de los años setenta y ochenta, junto con algunos barrios de promoción pública, concentran las mayores proporciones de población con bajo nivel educativo, lo que sugiere una herencia estructural vinculada al desarrollo urbano y a la composición laboral del municipio durante la expansión industrial y turística. Esta realidad tiene implicaciones directas en el acceso al empleo, la renta disponible y la vulnerabilidad social, factores que deben ser considerados en la identificación de Zonas Especialmente Vulnerables dentro del POU.

Desde la perspectiva del planeamiento urbano, el mapa evidencia la necesidad de integrar políticas de reequilibrio territorial que incluyan medidas de mejora educativa, formación profesional y regeneración urbana en los barrios con mayores déficits formativos. La concentración de población con bajo nivel educativo en áreas concretas puede reforzar dinámicas de segregación y desigualdad si no se acompaña de intervenciones coordinadas en materia de equipamientos, accesibilidad, vivienda y empleo.

El análisis comparado de la distribución de la población con nivel educativo de enseñanza primaria por sexos muestra una estructura territorial muy similar, aunque con matices que reflejan diferencias sociolaborales y generacionales. En términos generales, tanto en hombres como en mujeres, las mayores concentraciones de población con estudios básicos se localizan en Las Salinas, Ensanche Norte, Doña Blanca, Valle Alto y San José del Pino, zonas caracterizadas por una composición socioeconómica media-baja y una presencia significativa de población adulta y envejecida. Estos barrios coinciden con ámbitos de vivienda protegida o de desarrollo obrero del último tercio del siglo XX, donde la población alcanzó, en su mayoría, niveles de instrucción vinculados a la formación básica obligatoria.

Entre los hombres, la distribución de niveles educativos bajos es algo más acusada en los barrios del Ensanche Norte, Las Salinas y el entorno industrial del noreste del municipio, lo que puede asociarse a la estructura laboral tradicionalmente vinculada a sectores productivos como la construcción, la industria o los servicios logísticos, que históricamente demandaban menor cualificación formal. En estas zonas, la concentración masculina con educación primaria coincide con un perfil socioeconómico de trabajadores de edad media o avanzada y una menor presencia de población joven con estudios medios o superiores.

En el caso de las mujeres, aunque la distribución espacial general coincide en las zonas antes citadas, se aprecia una mayor homogeneidad territorial y una menor intensidad en algunos sectores industriales y periféricos. La concentración femenina con estudios básicos se mantiene elevada en Las Salinas y Doña Blanca, pero también se extiende hacia áreas más centrales como el Ensanche Sur Occidental y parte del Centro Histórico, donde la presencia de población mayor y de hogares unipersonales explica la persistencia de este perfil educativo. Esto sugiere que, en

los grupos femeninos de más edad, las oportunidades educativas fueron más limitadas, mientras que en generaciones más jóvenes la brecha se ha reducido.

En conjunto, el patrón territorial revela una coincidencia estructural entre ambos sexos en los ámbitos de mayor vulnerabilidad educativa, pero con una ligera mayor concentración de hombres en áreas de tradición laboral industrial y de mujeres en barrios residenciales consolidados con población envejecida.

El plano de distribución de la población mayor de quince años con **nivel de estudios superiores** revela un patrón territorial muy definido, en el que las áreas con mayor concentración de población titulada se sitúan principalmente en los sectores litorales y residenciales de alta calidad ambiental, como Vistahermosa, Valdelagrana y la zona de la Carretera de Rota. Estas zonas coinciden con los barrios de renta más alta y con predominio de viviendas unifamiliares, lo que evidencia una estrecha correlación entre nivel educativo y nivel socioeconómico. La presencia de población con estudios universitarios o de grado superior se asocia aquí a perfiles profesionales vinculados al sector servicios, a actividades cualificadas y al empleo público, configurando un tejido residencial de clase media-alta con baja vulnerabilidad social.

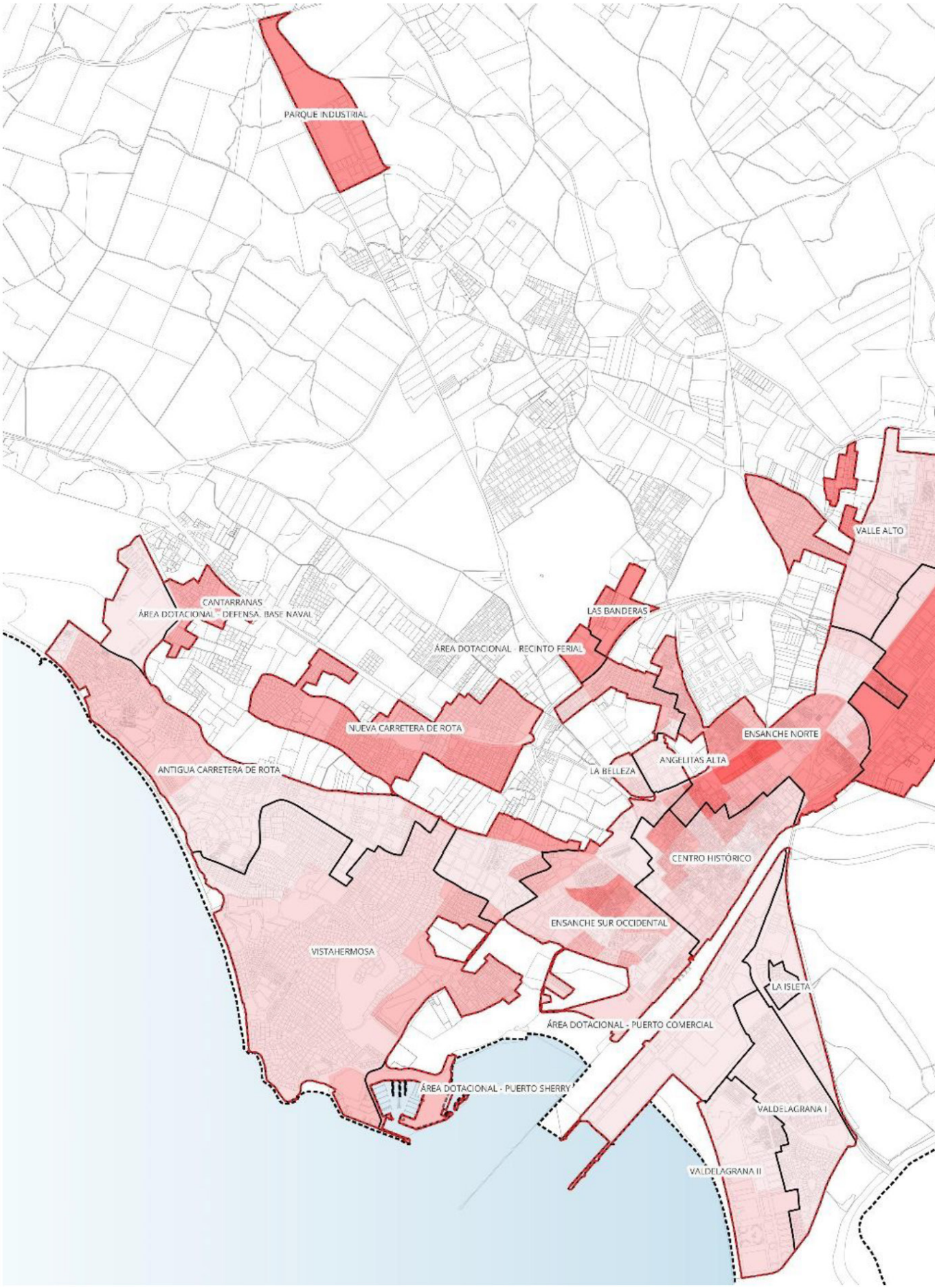
En contraste, las zonas del interior y noreste del municipio, como Las Salinas, Doña Blanca, San José del Pino o Valle Alto, muestran una presencia mucho más reducida de población con educación superior. Estos ámbitos, caracterizados por una estructura social más envejecida y una menor diversificación laboral, concentran los valores más bajos en este indicador. La falta de formación avanzada en estos barrios está relacionada con trayectorias laborales centradas en sectores de menor cualificación, como la construcción o la industria, y con la persistencia de desigualdades educativas intergeneracionales.

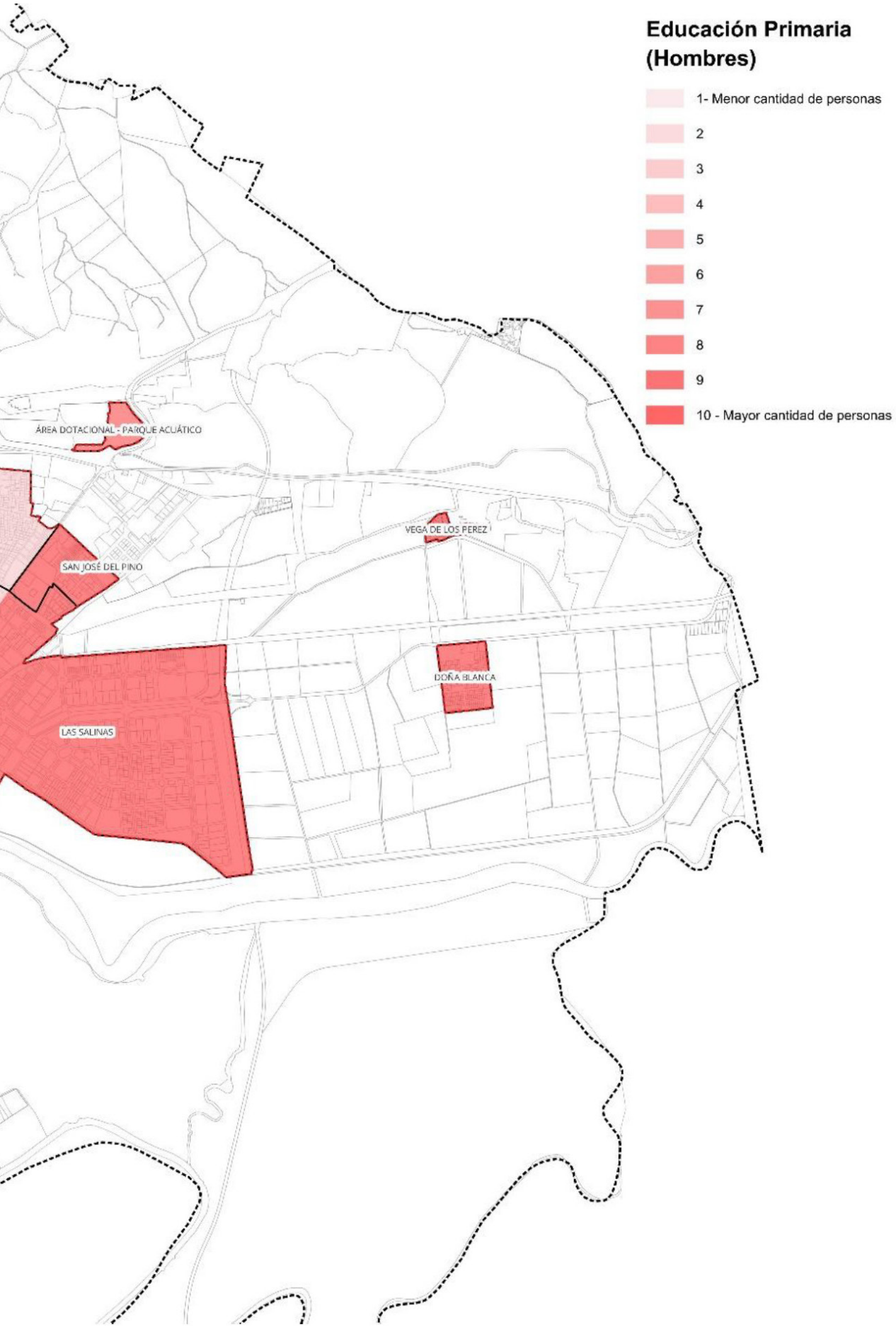
Las áreas intermedias del municipio (Centro Histórico, Ensanche Norte y Ensanche Sur Occidental) presentan un perfil mixto, con una proporción media de población con estudios superiores. En el centro urbano, esta proporción se ve influida por la coexistencia de población envejecida con bajos niveles educativos y nuevos residentes jóvenes con mayor cualificación. En los ensanches, los niveles de estudios reflejan una estructura demográfica más equilibrada, donde se combina una población trabajadora consolidada con familias jóvenes de formación media-alta. Estas zonas funcionan como áreas de transición entre los extremos socioeducativos del litoral y la periferia.

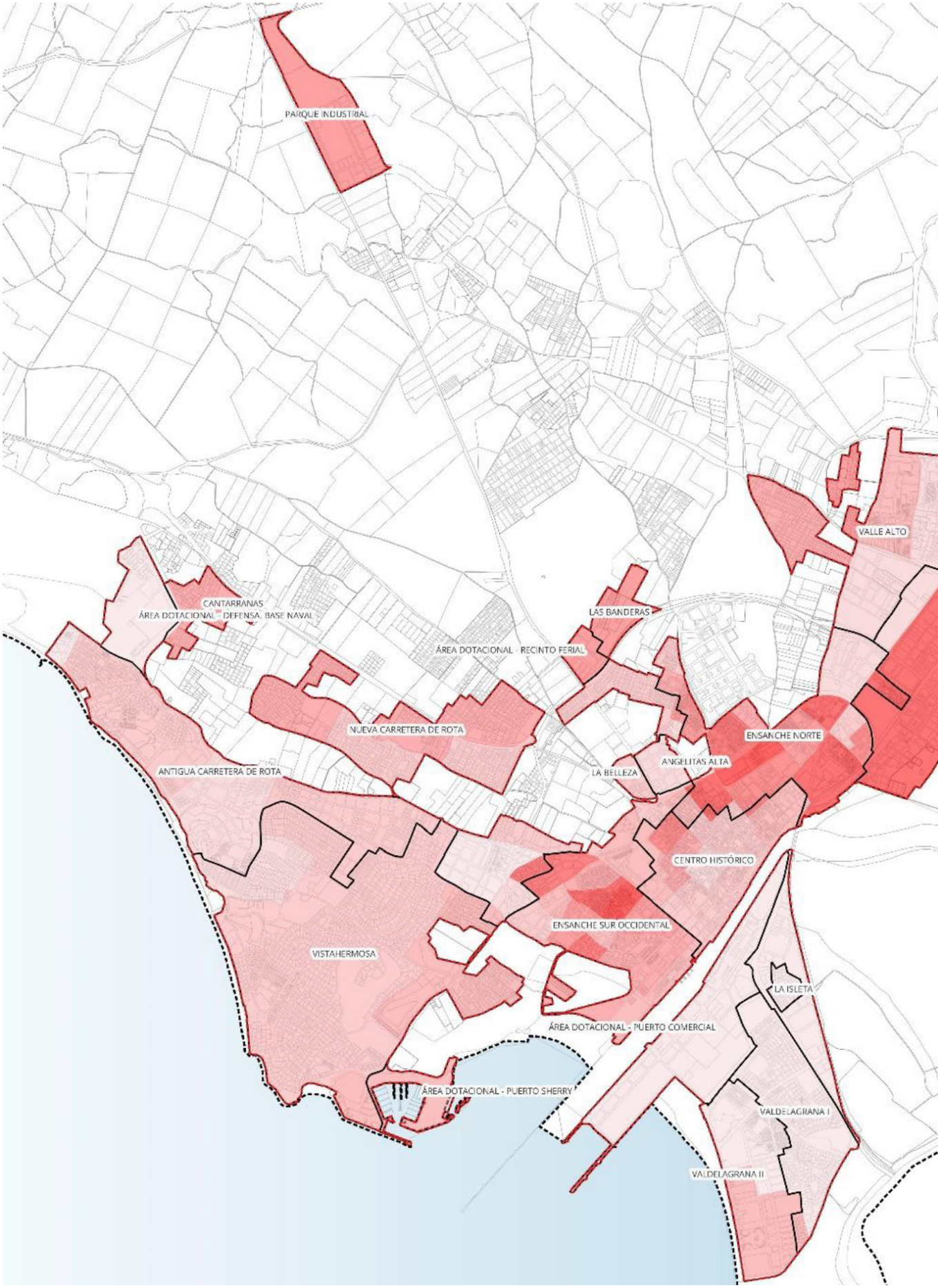
El patrón global evidencia una distribución polarizada del capital educativo: alta concentración en los sectores costeros y baja en los periféricos del norte y este. Esta desigualdad espacial del nivel formativo tiene implicaciones urbanas y sociales significativas, ya que condiciona el acceso a empleo cualificado, los niveles de renta y la demanda de servicios. Desde el punto de vista del planeamiento urbano, el POU debería considerar este indicador para orientar las políticas de cohesión territorial y reducción de la desigualdad.

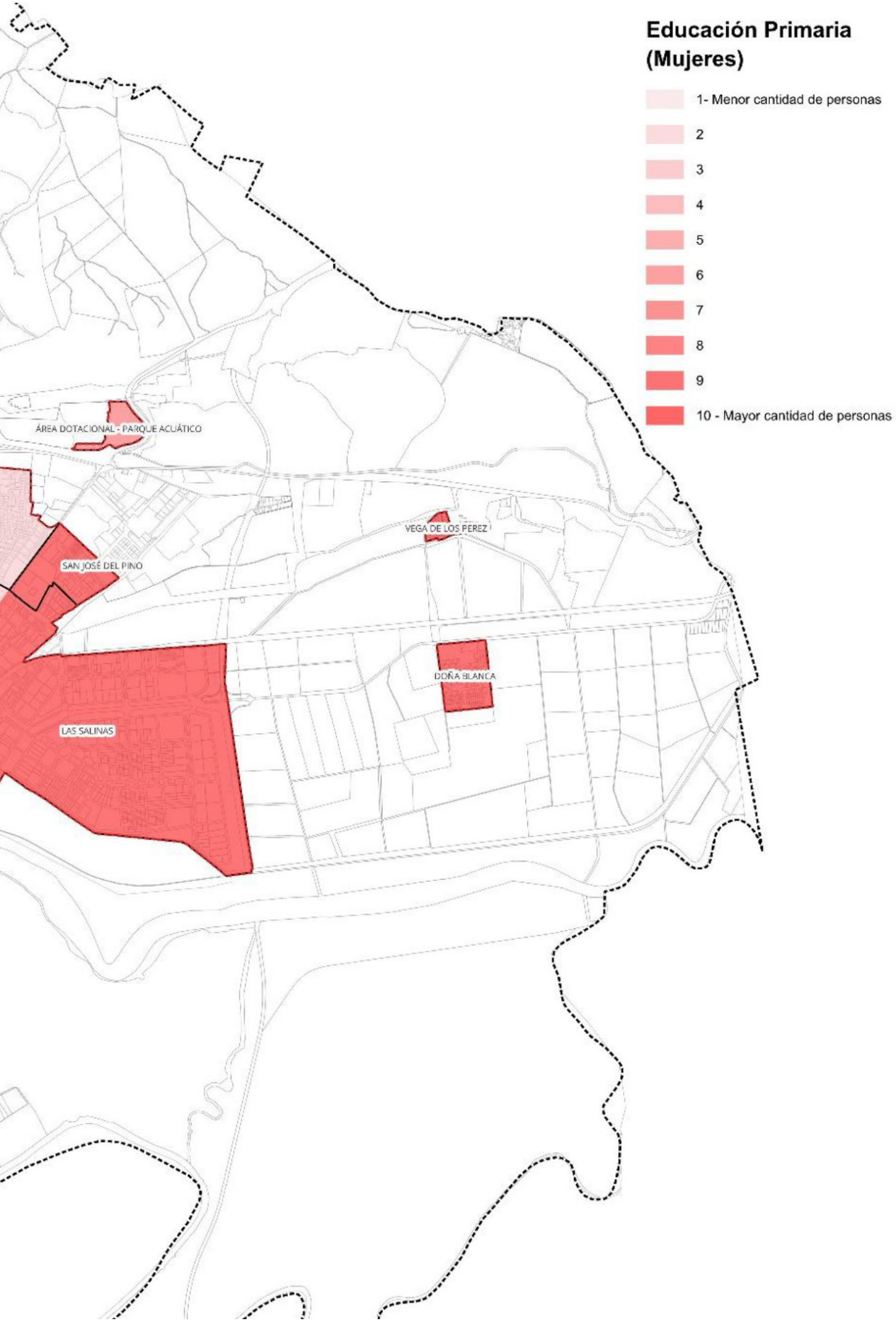
El análisis de la distribución de la población con estudios superiores por sexos muestra un patrón territorial similar al observado en el conjunto de la población con este nivel educativo, aunque con ligeras diferencias entre hombres y mujeres. En ambos casos, la mayor concentración de titulados superiores se localiza en los barrios residenciales de la franja litoral (Vistahermosa, Valdelagrana y la zona de la Carretera de Rota), así como en determinadas áreas del Ensanche Sur Occidental y parte del Centro Histórico. Estas zonas coinciden con los sectores de renta más alta y con predominio de tipologías residenciales unifamiliares, lo que evidencia la estrecha relación entre nivel educativo, nivel socioeconómico y localización urbana.

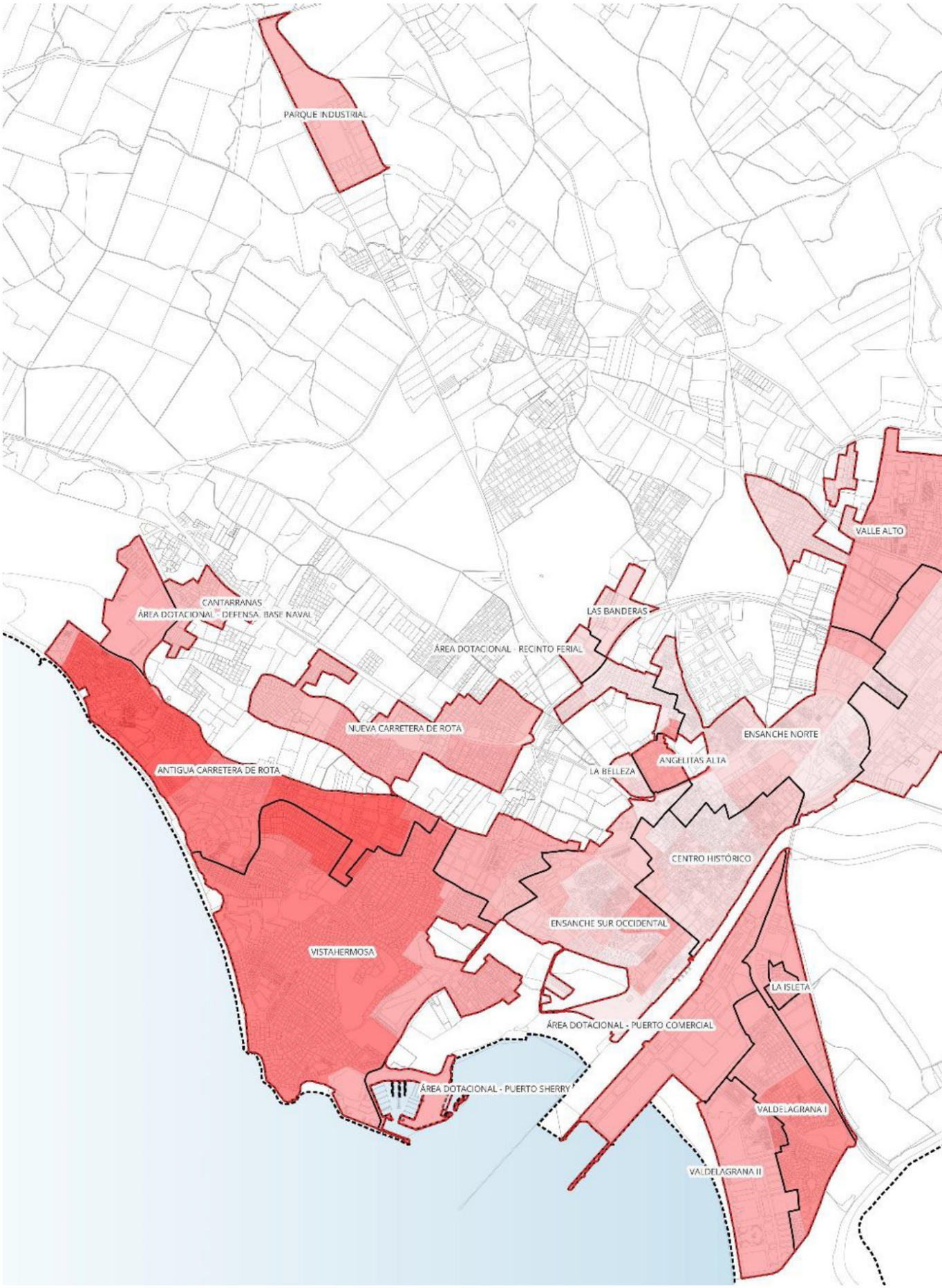
En cuanto a la distribución por sexos, se observa una presencia algo más equilibrada entre hombres y mujeres en los ámbitos de mayor concentración de titulados, si bien en los

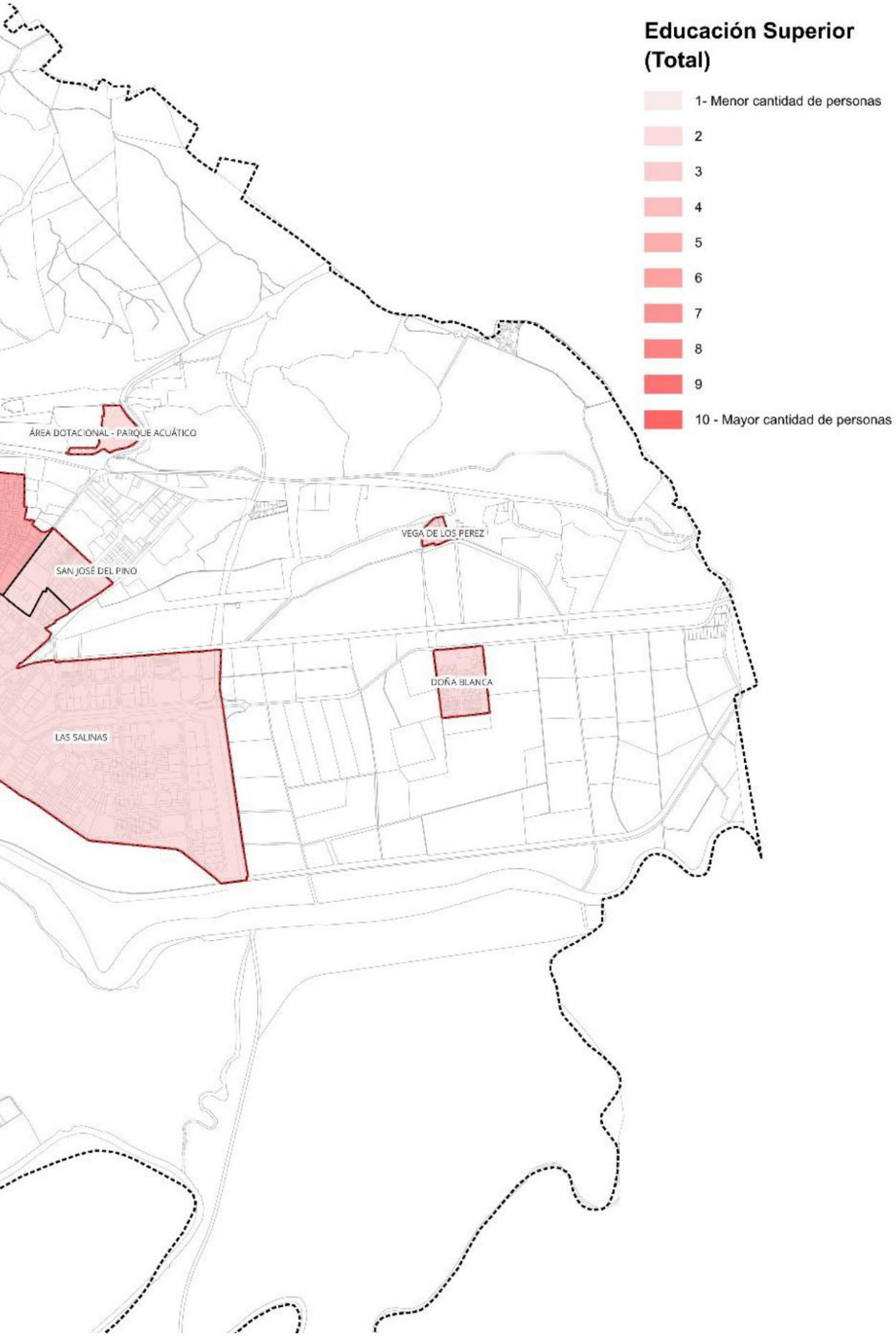

PARQUE INDUSTRIAL
VALLE ALTO
CANTARRANAS
ÁREA DOTACIONAL - DEFENSA. BASE NAVAL
LAS BANDERAS
ÁREA DOTACIONAL - RECINTO FERIAL
NUEVA CARRETERA DE ROTA
ENSANCHE NORTE
ANGELITAS ALTA
ANTIGUA CARRETERA DE ROTA
LA BELLEZA
CENTRO HISTÓRICO
ENSANCHE SUR OCCIDENTAL
VISTAHERMOSA
LA ISLETA
ÁREA DOTACIONAL - PUERTO COMERCIAL
ÁREA DOTACIONAL - PUERTO SHERRY
VALDELAGRANA I
VALDELAGRANA II


Educación Primaria
(Hombres)
1- Menor cantidad de personas
2
3
4
5
6
7
8
9
10 - Mayor cantidad de personas
ÁREA DOTACIONAL - PARQUE ACUÁTICO
SAN JOSÉ DEL PINO
VEGA DE LOS PEREZ
DOÑA BLANCA
LAS SALINAS


PARQUE INDUSTRIAL
VALLE ALTO
CANTARRANAS
ÁREA DOTACIONAL - DEFENSA. BASE NAVAL
LAS BANDERAS
ÁREA DOTACIONAL - RECINTO FERIAL
NUEVA CARRETERA DE ROTA
ENSANCHE NORTE
ANGELITAS ALTA
ANTIGUA CARRETERA DE ROTA
LA BELLEZA
CENTRO HISTÓRICO
ENSANCHE SUR OCCIDENTAL
VISTAHERMOSA
LA ISLETA
ÁREA DOTACIONAL - PUERTO COMERCIAL
ÁREA DOTACIONAL - PUERTO SHERRY
VALDELAGRANA I
VALDELAGRANA II


Educación Primaria
(Mujeres)
1- Menor cantidad de personas
2
3
4
5
6
7
8
9
10 - Mayor cantidad de personas
ÁREA DOTACIONAL - PARQUE ACUÁTICO
SAN JOSÉ DEL PINO
VEGA DE LOS PEREZ
DOÑA BLANCA
LAS SALINAS


PARQUE INDUSTRIAL
VALLE ALTO
CANTARRANAS
ÁREA DOTACIONAL - DEFENSA. BASE NAVAL
LAS BANDERAS
ÁREA DOTACIONAL - RECINTO FERIAL
NUEVA CARRETERA DE ROTA
ENSANCHE NORTE
ANGELITAS ALTA
ANTIGUA CARRETERA DE ROTA
LA BELLEZA
CENTRO HISTÓRICO
ENSANCHE SUR OCCIDENTAL
VISTAHERMOSA
LA ISLETA
ÁREA DOTACIONAL - PUERTO COMERCIAL
ÁREA DOTACIONAL - PUERTO SHERRY
VALDELAGRANA I
VALDELAGRANA II


Educación Superior (Total)
1- Menor cantidad de personas
2
3
4
5
6
7
8
9
10 - Mayor cantidad de personas
ÁREA DOTACIONAL - PARQUE ACUÁTICO
SAN JOSÉ DEL PINO
VEGA DE LOS PEREZ
DOÑA BLANCA
LAS SALINAS

sectores de Vistahermosa y Valdelagrana el número de mujeres con estudios superiores parece ligeramente superior al de hombres.

Por el contrario, en los sectores interiores y periféricos del municipio (como Las Salinas, Doña Blanca, Valle Alto o San José del Pino) la proporción de población con estudios superiores, tanto masculina como femenina, es sensiblemente inferior. Sin embargo, los mapas indican que en algunas de estas zonas el peso relativo de los hombres con estudios universitarios es algo mayor que el de las mujeres, lo que podría reflejar diferencias generacionales vinculadas al acceso histórico desigual a la educación superior o a la estructura laboral local, más orientada hacia sectores tradicionalmente masculinizados.

En conjunto, el patrón espacial de la educación superior por sexos refuerza la idea de una distribución socioeducativa desigual dentro del municipio, donde las zonas de mayor nivel formativo coinciden con los espacios de mayor calidad urbana y ambiental. No obstante, la progresiva incorporación femenina a la educación superior se refleja en una presencia equilibrada o incluso predominante en algunos ámbitos consolidados.

2.3.5. Otros datos socioeconómicos de interés.

Entre otros indicadores económicos o actividades empresariales se encuentran:

Otros indicadores económicos (2024)	Número
Oficinas de entidades de crédito:	20
Consumo de energía eléctrica (MWh) (Endesa - 2024):	291.138
Consumo de energía eléctrica residencial (MWh) (Endesa - 2024):	131.720

Transportes	Número
Vehículos turismos (2023):	44.025
Autorizaciones de transporte, taxis (2017):	72
Autorizaciones de transporte, mercancías (2017):	397
Autorizaciones de transporte, viajeros (2017):	97
Vehículos matriculados (2023):	2.259
Vehículos turismos matriculados (2023):	1.495

Turismo (2023)	Número
Hoteles:	14
Hostales y pensiones:	10
Plazas en hoteles:	1.988
Plazas en hostales y pensiones:	271

Educación y cultura

- Hay 42 centros de Educación Infantil y 25 centros de Educación Primaria (C.E.I.P. educación infantil y primaria).
- Hay 19 centros de Enseñanza Secundaria Obligatoria (ESO), 10 centros de bachillerato, 7 Centros de Formación de Grado Medio y 9 Centros de Formación de Grado Superior. Hay 9 Centros de Formación para adultos.
- Tiene 2 bibliotecas públicas.
- Hay 5 Centros de Salud y 2 Consultorios médicos.

2.3.6. Conclusiones

La actividad económica de El Puerto de Santa María ha experimentado una profunda transformación, pasando de una base pesquera e industrial tradicional a un modelo centrado en el sector servicios, con el turismo como eje vertebrador. Esta especialización ha impulsado el desarrollo del comercio, la hostelería y los servicios profesionales, configurando una economía dinámica pero dependiente de la estacionalidad y del consumo turístico. El modelo actual, aunque generador de empleo y riqueza, se muestra vulnerable ante fluctuaciones económicas y requiere políticas urbanas que promuevan la diversificación y la innovación como estrategias de estabilidad a largo plazo.

El tejido empresarial del municipio se compone principalmente de pequeñas empresas y autónomos, lo que aporta flexibilidad y proximidad, pero también limita la capacidad de inversión y adaptación tecnológica. Los principales focos de actividad económica se concentran en el núcleo urbano y en los polígonos de El Palmar y Salinas de Levante, donde se hace necesario modernizar infraestructuras, mejorar la accesibilidad y reforzar la relación funcional con las áreas residenciales. La planificación urbana debe facilitar la coexistencia equilibrada entre los usos productivos y el entorno urbano consolidado, favoreciendo una red económica más integrada y sostenible.

El mercado laboral refleja una recuperación gradual tras la crisis económica y la pandemia, aunque sigue condicionado por la temporalidad, la estacionalidad y las desigualdades de género. La mayor parte del empleo se concentra en el sector servicios, lo que genera oportunidades, pero también precariedad y rotación. El desequilibrio entre hombres y mujeres en el acceso a empleos estables, especialmente en edades intermedias y avanzadas, subraya la necesidad de políticas urbanas que apoyen la conciliación, la formación y la generación de empleo vinculado a sectores emergentes con mayor valor añadido.

La distribución de la renta en el municipio evidencia un marcado contraste territorial, con áreas de alta capacidad económica en el suroeste y oeste (como Vistahermosa y Costa Oeste) y zonas vulnerables en el norte y noreste (Barrio Alto, Sudamérica y Doña Blanca), donde se concentran la pobreza y la desigualdad. Esta polarización social tiene un reflejo directo en la estructura urbana, generando diferencias en el acceso a la vivienda, a los servicios y a las oportunidades de empleo. La estacionalidad del turismo y la precariedad laboral agravan estas disparidades, por lo que la planificación debe incluir medidas específicas de regeneración y cohesión social.

En este sentido, las intervenciones recogidas en el marco de la Estrategia ERACIS+ y del Plan Local de Intervención en Zonas Desfavorecidas representan una oportunidad para avanzar hacia una ciudad más inclusiva y equilibrada.

El futuro desarrollo debe priorizar la modernización del tejido productivo, la rehabilitación de los barrios vulnerables y la creación de espacios de actividad económica integrados en la trama urbana, garantizando así una economía más estable, equitativa y adaptada a los desafíos contemporáneos.

Diagnóstico

El análisis económico del suelo urbano de El Puerto de Santa María evidencia un municipio con una estructura productiva fuertemente terciarizada, donde el turismo, el comercio y la hostelería concentran la mayor parte de la actividad y el empleo. Este modelo, aunque dinamizador, genera una dependencia estacional y una marcada vulnerabilidad ante coyunturas económicas adversas. En este contexto, el POU debe promover una estrategia urbana que

refuerce la resiliencia del sistema económico local, apostando por la diversificación de usos en el tejido urbano, el impulso de actividades innovadoras y la mejora de los espacios de apoyo a los servicios avanzados.

La concentración de la actividad en el norte del casco urbano y en los polígonos de El Palmar y Salinas de Levante plantea la necesidad de una intervención dirigida a su modernización y a su integración funcional con el resto del suelo urbano. El POU debe prever actuaciones de renovación y reordenación en estas áreas, mejorando su accesibilidad, la calidad de las infraestructuras y su conexión con el sistema viario principal, así como potenciar la compatibilidad de usos productivos con servicios logísticos, tecnológicos y formativos. El objetivo es fomentar una economía urbana más equilibrada, competitiva y sostenible, reduciendo la dependencia del turismo estacional.

El mercado laboral local, dominado por el empleo de baja estabilidad y con una marcada brecha de género, requiere una respuesta urbanística que apoye la creación de entornos mixtos, próximos y accesibles, donde el comercio de proximidad, la economía social y los servicios de apoyo a la conciliación (escuelas, equipamientos de cuidados, formación) contribuyan a mejorar la empleabilidad y la estabilidad laboral. El planeamiento debe facilitar la implantación de actividades compatibles en planta baja, equipamientos de barrio y espacios de emprendimiento local, promoviendo un tejido urbano diverso que integre la dimensión social en la estrategia económica.

Las desigualdades territoriales detectadas en el suelo urbano (con áreas de alta renta y otras de vulnerabilidad económica y social) exigen una planificación orientada a la cohesión y la equidad. El POU deberá priorizar la rehabilitación integral de los barrios vulnerables, especialmente en el norte y noreste del casco urbano (Barrio Alto, Sudamérica, Los Milagros y La Victoria), mediante programas de regeneración urbana que combinen la mejora del hábitat, el refuerzo de los equipamientos públicos y el estímulo de la actividad económica local. Estas intervenciones deben coordinarse con las políticas de vivienda y empleo municipal.

Las propuestas deberán consolidar un modelo de ciudad sostenible, competitivo y socialmente inclusivo, basado en la rehabilitación del tejido existente, la diversificación funcional y la reducción de desigualdades territoriales. Solo a través de una planificación económica integrada en la estructura urbana podrá El Puerto de Santa María fortalecer su papel como centro de servicios y actividad económica en la Bahía de Cádiz, garantizando al mismo tiempo la cohesión social y la resiliencia ante los cambios económicos futuros.

2.4. PARQUE DE VIVIENDA Y DEMANDA RESIDENCIAL

2.4.1. Introducción

A. Objetivo y alcance

El análisis del parque de vivienda y de la demanda residencial constituye un elemento esencial del diagnóstico socioeconómico y territorial del Avance del Plan de Ordenación Urbanística (POU) de El Puerto de Santa María. La finalidad es cuantificar la necesidad de vivienda derivada exclusivamente de la dinámica poblacional y fijar los parámetros básicos que permitan traducir dicha dinámica en un volumen de demanda residencial de referencia para el Avance del POU de El Puerto de Santa María.

A efectos de delimitación metodológica, aquí no se aborda el análisis cualitativo del parque de vivienda (estado de conservación, tipologías, tamaño de las viviendas, régimen de protección, peso del alquiler turístico o vacancia), ni el inventario y evaluación de viviendas irregulares y su papel en el abastecimiento o desabastecimiento de la demanda, ni la cuantificación específica de

la población asociada a la Base Naval de Rota u otros estudios sectoriales; todos esos contenidos se desarrollan en el apartado específico del parque edificatorio de la presente memoria.

En consecuencia, este apartado tiene por objeto proporcionar un número de demanda de vivienda y sus magnitudes de referencia (ratios de habitantes por vivienda y horizontes temporales) que, combinados con el análisis del parque existente del apartado correspondiente, sustentarán y justificarán la ordenación residencial propuesta en el presente POU.

B. Marco de referencia del PGOM y la LISTA: planificación bajo incertidumbre

De acuerdo con el enfoque del PGOM en tramitación, la planificación urbanística actual opera en un contexto de incertidumbre estructural, conforme al principio orientador de la LISTA. Ello implica abandonar predicciones deterministas que han mostrado límites incluso con técnicas heurísticas o estocásticas, y poner el acento en las condiciones para el desarrollo: delimitar dónde no puede producirse (por valores ambientales, naturales, patrimoniales, paisajísticos o sectoriales) y cómo debe implantarse allí donde sea oportuno, priorizando el interés general.

Este cambio de paradigma responde a la constatación de que las previsiones poblacionales y de asentamiento del POTA, del Plan de 1992 y del Plan anulado de 2012 no se materializaron durante sus periodos de vigencia. La Alternativa 3 del PGOM asume esta incertidumbre y descarta la contabilidad poblacional rígida (Norma 45.4.a del POTA, derogada por la LISTA), orientándose a crear condiciones habilitantes para la habitabilidad y la provisión de servicios.

Bajo este marco, el PGOM fija dos referencias operativas:

- Capacidad de acogida superior a 100.000 habitantes, como umbral estratégico de ciudad.
- Ratio objetivo de 1,82 habitantes por vivienda (frente a 1,62 del Plan de 1992), como parámetro de diseño y seguimiento.

C. Metodología aplicada en este estudio

Aun reconociendo la incertidumbre señalada por el PGOM, este documento debe proveer una cuantificación concreta y verificable de la necesidad de vivienda con base en los datos más recientes disponibles. Para ello se adopta un enfoque estadístico-descriptivo que:

- Utiliza series oficiales del INE (censos y padrones) para población, hogares y vivienda, lo que permite derivar ratios habitantes/vivienda, estructuras de hogares y distribución entre viviendas principales, secundarias y vacías, con homogeneidad temporal y territorial (a nivel municipal y, cuando proceda, en escala microterritorial de secciones censales o ámbitos urbanos homogéneos).
- Evita modelos hipotéticos y no incorpora en esta fase proyecciones procedentes de instrumentos territoriales (POTA, POT Bahía de Cádiz), circunscribiéndose a tendencias observadas y parámetros empíricos reproducibles.

En este contexto, se analiza con especial profundidad la ratio de habitantes por vivienda, por considerarse un indicador clave y estructural para comprender la relación entre población y parque residencial. Este parámetro sintetiza tanto las características demográficas (tamaño medio de hogar, envejecimiento, emancipación juvenil) como las condiciones del mercado de vivienda (oferta real de vivienda principal, presencia de vacantes y de segunda residencia). Su análisis detallado permite traducir de manera directa la evolución poblacional en demanda efectiva

de vivienda, garantizando la coherencia del diagnóstico con los principios de sostenibilidad, compacidad y aprovechamiento del parque existente establecidos por la LISTA.

Como base de datos del presente análisis se emplean los del INE y no los del Catastro, ya que el INE proporciona información estadísticamente coherente y demográficamente estructurada (población residente, hogares por tamaño, condición de principalidad de la vivienda, viviendas vacías o secundarias), permitiendo estimar demanda real de primera residencia. El Catastro, en cambio, cuantifica bienes inmuebles con fines fiscales y registrales, incluyendo segundas residencias, viviendas no ocupadas y usos distintos al residencial, sin desagregación por hogares ni actualización sincronizada con los censos.

Por ello, el INE es la fuente adecuada para definir la demanda derivada de la población, mientras que el Catastro será utilizado en el apartado de análisis del parque edificatorio para verificar la existencia física de las viviendas, su localización y la capacidad de absorción del parque construido frente a la demanda estimada.

2.4.2. Evolución del parque de vivienda

La tabla que siguiente recoge los datos de partida empleados para el análisis del parque de vivienda del municipio de El Puerto de Santa María, con el objetivo de determinar la evolución del número total de viviendas y comprender su caracterización funcional a lo largo del tiempo.

Los datos proceden de la serie "*Viviendas por tipo y década*" publicada por el Instituto Nacional de Estadística (INE), en la que se distinguen las siguientes categorías:

- Viviendas principales: las destinadas a residencia habitual de una o varias personas.
- Viviendas secundarias: utilizadas de forma temporal o estacional, generalmente por motivos vacacionales, laborales o de descanso.
- Viviendas vacías: desocupadas en el momento del censo, sin uso habitual ni temporal.

En algunos años censales el INE incorpora una cuarta categoría denominada "Otros tipos de vivienda", que incluye viviendas colectivas o de uso especial (residencias, conventos, cuarteles, hospitales, internados, etc.). Dado que su peso relativo es muy reducido y que no responde al concepto de vivienda familiar habitual, se ha optado por excluir dicha categoría con el fin de no desvirtuar la interpretación de los datos ni alterar los porcentajes relativos de las tres tipologías principales.

A partir de estos datos se han realizado los cálculos necesarios para estimar la evolución temporal del número total de viviendas y la distribución porcentual por tipo de uso.

AÑO	VIVIENDA							
	Principales		Secundarias		Vacías		Total	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
1970	8.972	86	760	7	671	6	10.403	100
1981	13.753	65	4.412	21	3.025	14	21.190	100
1991	16.926	60	8.850	31	2.422	9	28.198	100
2001	23.101	59	11.542	29	4.633	12	39.276	100
2011	31.409	66	11.700	25	4.409	9	47.518	100
2021	32.489	60	16.588	30	5.400	10	54.477	100
xx	*Datos extraídos del Instituto Nacional de Estadística (INE)*							
xx	*Datos calculados mediante fórmula directa*							

Como conclusión general de los datos expuesto en la tabla, se deduce que la evolución del parque de viviendas de El Puerto de Santa María **entre 1970 y 2021 muestra un crecimiento sostenido y de gran magnitud, caracterizado por una progresiva diversificación funcional y por la consolidación del municipio como núcleo residencial y turístico de primer orden en el litoral gaditano.** En este período, el número total de viviendas pasa de 10.403 a 54.477, lo que supone un incremento acumulado superior al 420 %. Este crecimiento responde tanto a la expansión urbana y al desarrollo turístico-residencial de las últimas décadas como a las transformaciones demográficas, sociales y económicas que han configurado la estructura residencial actual.

Durante los primeros decenios analizados, especialmente **entre 1970 y 1991**, el parque de viviendas experimenta un fuerte impulso asociado a la consolidación de nuevas áreas urbanas, al auge del turismo de segunda residencia y al desarrollo de infraestructuras que facilitan la comunicación con el área metropolitana de la Bahía de Cádiz. En este periodo, **el peso relativo de las viviendas principales desciende paulatinamente, mientras que aumenta de forma significativa el de las viviendas secundarias, en paralelo a la expansión del uso vacacional y estacional del litoral.** Este proceso se intensifica especialmente entre 1910 y 1981, cuando la proporción de viviendas secundarias pasa del 7 % al 21 %, reflejando la transformación de amplias zonas del municipio en espacios de residencia temporal o recreativa, vinculados a la demanda turística y a la adquisición de segundas viviendas por parte de población de otras provincias andaluzas y del resto del país.

Sin embargo, el comportamiento del parque residencial **entre 2001 y 2011** refleja un **cambio profundo en la dinámica del mercado inmobiliario y en la estructura de los usos residenciales**. Durante la primera mitad de esta década, España y Andalucía vivieron una **etapa de intensa expansión del mercado de la vivienda**, impulsada por la facilidad de acceso al crédito, el crecimiento económico y la elevada demanda de vivienda tanto principal como secundaria. En El Puerto de Santa María, este contexto se tradujo en una fuerte actividad constructora y en un incremento notable de las promociones destinadas a residencia habitual, muchas de ellas en nuevas áreas urbanizadas o en procesos de consolidación de suelo urbano. Sin embargo, **a partir de 2008, la crisis económica y financiera marcó un punto de inflexión: se paralizó la promoción de nuevas viviendas, se redujo la inversión en segunda residencia y parte del parque construido quedó sin ocupar o cambió su uso funcional**.

Como resultado, en 2011 se observa un incremento significativo del porcentaje de viviendas principales, que alcanza el 66 % del total, frente al 59 % registrado en 2001. Este aumento se explica, en parte, **por la transformación de numerosas viviendas secundarias en residencias permanentes y por la incorporación de parte del parque vacante al uso habitual, motivada por procesos de consolidación residencial y por la búsqueda de residencia principal en municipios costeros por parte de familias locales y de población procedente de otros municipios metropolitanos.** A la vez, el porcentaje de viviendas secundarias desciende del 29 % al 25 %, y el de viviendas vacías se reduce del 12 % al 9 %, reflejando un proceso de reajuste del mercado y de absorción de la oferta existente.

Entre 2011 y 2021, se aprecia un nuevo cambio de tendencia. En esta década, el porcentaje de viviendas principales desciende hasta el 60 %, mientras que las secundarias recuperan peso y alcanzan el 30 %. Este comportamiento responde a varios factores: por un lado, a la reactivación parcial del mercado turístico-residencial tras la crisis; y, por otro, al auge del alquiler temporal y turístico, que ha contribuido a reconvertir parte del parque destinado a residencia habitual hacia usos de corta o media estancia. De este modo, se mantiene una **estructura dual del parque de vivienda, donde conviven una base sólida de vivienda principal y un volumen muy relevante de vivienda secundaria y vacante, característica de los municipios con fuerte componente turístico y litoral.**

Desde el punto de vista demográfico y social, el crecimiento del parque residencial se acompaña de un incremento notable del número de hogares y de una reducción del tamaño medio familiar, fenómeno común en la mayor parte de Andalucía. La expansión del empleo en el sector servicios, la inmigración interna y extranjera y el proceso de emancipación de jóvenes contribuyeron, especialmente en el periodo 2001–2007, a elevar la demanda de vivienda principal. Paralelamente, la consolidación del turismo residencial y el incremento del poder adquisitivo de determinados segmentos de población propiciaron la expansión de la vivienda secundaria, particularmente en áreas costeras bien dotadas y accesibles.

También debe tenerse en cuenta que parte de las variaciones detectadas entre los censos de 2001 y 2011 derivan de **mejoras metodológicas introducidas por el Instituto Nacional de Estadística (INE)**. En el Censo de Viviendas de 2011 se aplicaron procedimientos de depuración y cruce de información con registros administrativos (como el Catastro o los padrones municipales), lo que permitió una clasificación más precisa del uso efectivo de las viviendas. Esta revisión metodológica redujo los errores de estimación que existían en 2001 y favoreció una identificación más ajustada de las viviendas realmente ocupadas, contribuyendo a aumentar el porcentaje de viviendas principales y a ajustar el volumen de secundarias y vacías.

En el ámbito territorial y urbanístico, la evolución del parque de vivienda en El Puerto de Santa María se explica también por la transformación progresiva del modelo urbano. **Durante las décadas de 1980 y 1991, la aprobación de nuevos instrumentos de planeamiento general permitió la expansión del suelo urbano y la consolidación de urbanizaciones residenciales en zonas periféricas y de litoral,** configurando una estructura urbana policéntrica con un alto componente turístico. A partir de los años 2000, y especialmente tras la crisis de 2008, se produce un proceso de consolidación de los suelos urbanizados, con tendencia a la ocupación permanente de viviendas antes estacionales y a la regularización de parte del parque residencial preexistente. En los últimos años, la expansión del alquiler turístico y la presión del mercado inmobiliario sobre la vivienda habitual han generado nuevos retos para la gestión urbanística, especialmente en lo relativo a la disponibilidad de vivienda asequible y a la necesidad de políticas de rehabilitación y movilización del parque vacante.

En conjunto, la evolución del parque de vivienda de El Puerto de Santa María refleja un proceso de crecimiento sostenido y diversificación funcional, característico de los municipios costeros andaluces con elevada atracción turística. El municipio ha pasado de un modelo dominado por la residencia habitual a un sistema mixto, donde la vivienda secundaria y vacante adquieren una importancia creciente. Este patrón tiene implicaciones directas sobre la planificación urbanística y las políticas de vivienda, ya que condiciona el dimensionamiento del suelo residencial, la dotación de servicios e infraestructuras, y las estrategias orientadas a la rehabilitación del parque existente. Asimismo, la coexistencia de usos residenciales permanentes y estacionales requiere una gestión equilibrada que permita mantener la vitalidad urbana durante todo el año, promover la ocupación efectiva de las viviendas y favorecer la sostenibilidad del modelo urbano.

2.4.3. Datos para el cálculo

A. Ratio de habitantes por vivienda principal

El RGLISTA, en su Disposición Adicional Primera, establece un coeficiente de referencia de 2,4 habitantes por vivienda para el cálculo de la población derivada de las viviendas previstas en los instrumentos de ordenación urbanística. Este valor tiene un carácter genérico y normativo, útil como parámetro estándar en la estimación de poblaciones teóricas, pero sin atender a las particularidades demográficas y residenciales de cada municipio.

En el caso de El Puerto de Santa María, se considera más riguroso aplicar un cálculo empírico de las ratios de habitantes por vivienda principal y por vivienda total, elaborado a partir de los datos reales del Instituto Nacional de Estadística (INE). Esta metodología refleja con precisión la evolución histórica y la tendencia local del tamaño medio de los hogares, evitando desviaciones derivadas de la aplicación de valores uniformes a toda Andalucía.

Así, los valores utilizados en este estudio no reproducen el coeficiente reglamentario de 2,4 hab/viv, sino que se derivan directamente de la serie censal del INE, lo que permite ajustar el análisis a la realidad sociodemográfica de El Puerto y afinar la estimación de demanda residencial para que la planificación del POU se base en una proyección verosímil y contextualizada.

La ratio de habitantes por vivienda se obtiene a partir de la relación entre la población residente y el número de viviendas principales y totales en cada censo disponible (1970–2021). Este indicador permite analizar simultáneamente la intensidad de ocupación residencial y la proporción de viviendas no principales, aspectos ambos determinantes para la correcta estimación de las necesidades de vivienda futura.

AÑO	VIVIENDA		POBLACIÓN hab	RATIO hab/viv principales	RATIO hab/viv totales
	Principales	Total			
	nº	nº			
1970	8.972	10.403	42.111	4,69	4,05
1981	13.753	21.190	55.748	4,05	2,63
1991	16.926	28.198	65.517	3,87	2,32
2001	23.101	39.276	76.236	3,30	1,94
2011	31.409	47.518	89.012	2,83	1,87
2021	32.489	54.477	89.062	2,74	1,63

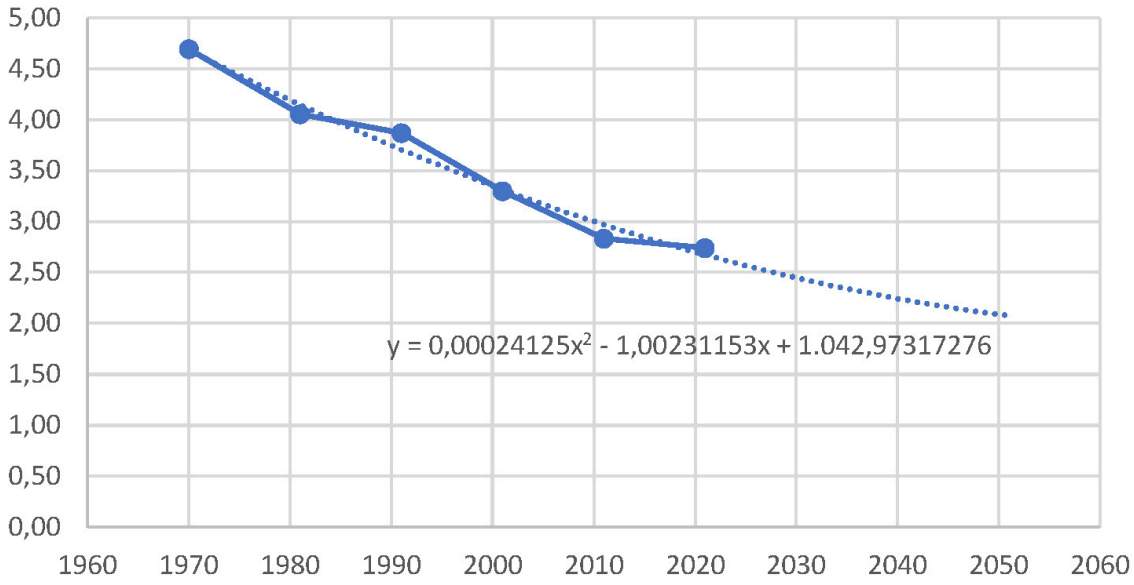
xx	*Datos extraídos del Instituto Nacional de Estadística (INE)*
xx	*Datos calculados mediante fórmula directa*

El análisis de la serie histórica muestra una tendencia descendente clara y sostenida, que refleja la reducción progresiva del tamaño medio de los hogares en el municipio. Este descenso es coherente con el proceso general observado en Andalucía y España, asociado al envejecimiento poblacional, la reducción de la natalidad, la diversificación de los modelos familiares y el aumento de los hogares unipersonales.

Para estimar los valores futuros, se aplica una línea de tendencia polinómica que permite proyectar la evolución del indicador en los horizontes temporales del POU:

Año	habs / viviendas principales	habs / viviendas totales
1970	4,69	4,05
1981	4,05	2,63
1991	3,87	2,32
2001	3,30	1,94
2011	2,83	1,87
2021	2,74	1,63
2024	2,59	1,58
2031	2,42	1,55
2045	2,16	1,50

xx	*Dato calculado a partir del número de viviendas y población del INE*
xx	*Datos calculados por aproximación a la serie estadística secuencial del INE*



Línea de tendencia polinómica

El PGOM actualmente en tramitación adoptó una ratio objetiva de 1,82 habitantes por vivienda total, basada en los datos catastrales y censales de 2022. Este valor ya representaba un esfuerzo por adaptar la normativa genérica (2,4 hab/viv) a la realidad local, reflejando una ocupación media intermedia entre la observada y la prevista para horizontes futuros.

Sin embargo, el análisis actualizado a partir del INE 2021–2022, y extendido hasta el horizonte de 2045, muestra una ratio algo inferior (1,63 hab/viv total actual y tendencia a 1,50 en 2045). Este descenso evidencia que la cifra adoptada por el PGOM, aunque razonable en su momento, puede sobreestimar ligeramente la ocupación real, lo que se traduce en una demanda de vivienda algo menor que la proyectada inicialmente si se mantiene constante la población.

En consecuencia, este estudio ajusta la estimación del indicador para acercarse al comportamiento real del municipio, ofreciendo una base más precisa para la cuantificación de la demanda de vivienda derivada de la población y para el dimensionamiento del suelo residencial. Este ajuste metodológico es especialmente relevante en un contexto de incertidumbre, como el definido por la LISTA y asumido por el PGOM, en el que no se busca tanto predecir el futuro como dotar al planeamiento de condiciones adaptativas realistas y contrastadas.

El análisis confirma, tal y como se puede ver en la gráfica anterior, una reducción sostenida del tamaño medio de los hogares en El Puerto de Santa María, desde 4,69 hab/viv principal en 1970 hasta una proyección de 2,16 en 2045, lo que supone una disminución del 54 %. La ratio actual de 1,63 hab/viv total, inferior a la adoptada por el PGOM (1,82), refleja un proceso de consolidación del parque residencial con mayor proporción de viviendas no principales y hogares más pequeños.

Ajustar este parámetro, como se hace en el presente documento, resulta clave para acercar la planificación a la realidad local. Permite dimensionar con mayor precisión la demanda de vivienda y suelo, evitando sobredimensionamientos y garantizando que el POU responda a las necesidades reales de los habitantes de El Puerto de Santa María, dentro de un modelo urbano sostenible, compacto y adaptado a su contexto demográfico y social.

B. Porcentajes de distribución por tipo de vivienda

Partiendo de los datos de distribución por tipo de vivienda analizados de los datos de vivienda del INE, se establecen las siguientes situaciones de partida:

B.1. Porcentaje de vivienda vacía:

El estudio de los censos de vivienda del INE evidencia la existencia de un volumen significativo de **viviendas vacías o desocupadas** en determinados periodos, estrechamente vinculado a los **ciclos económicos e inmobiliarios**, la **variación de la demanda residencial** y los procesos de **obsolescencia y desajuste funcional del parque edificado**.

No obstante, las **tendencias recientes** y las **políticas públicas en curso** orientadas a la **eficiencia, rehabilitación y ocupación del suelo urbano consolidado** permiten anticipar una **reducción progresiva del parque de viviendas vacantes** a medio y largo plazo.

Esta previsión se sustenta en un conjunto de políticas y estrategias que convergen en la consolidación de un modelo urbano más eficiente y sostenible. En primer lugar, se apoya en las políticas de eficiencia energética, rehabilitación y regeneración urbana promovidas por las distintas administraciones competentes, orientadas a fomentar la reutilización del parque residencial existente y a mejorar las condiciones de habitabilidad y sostenibilidad del mismo. Asimismo, incorpora las estrategias de ocupación efectiva del parque edificado impulsadas por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), que establece como principio esencial la priorización del uso del suelo urbano consolidado y la rehabilitación de las edificaciones existentes, frente a la expansión indiscriminada del tejido urbano.

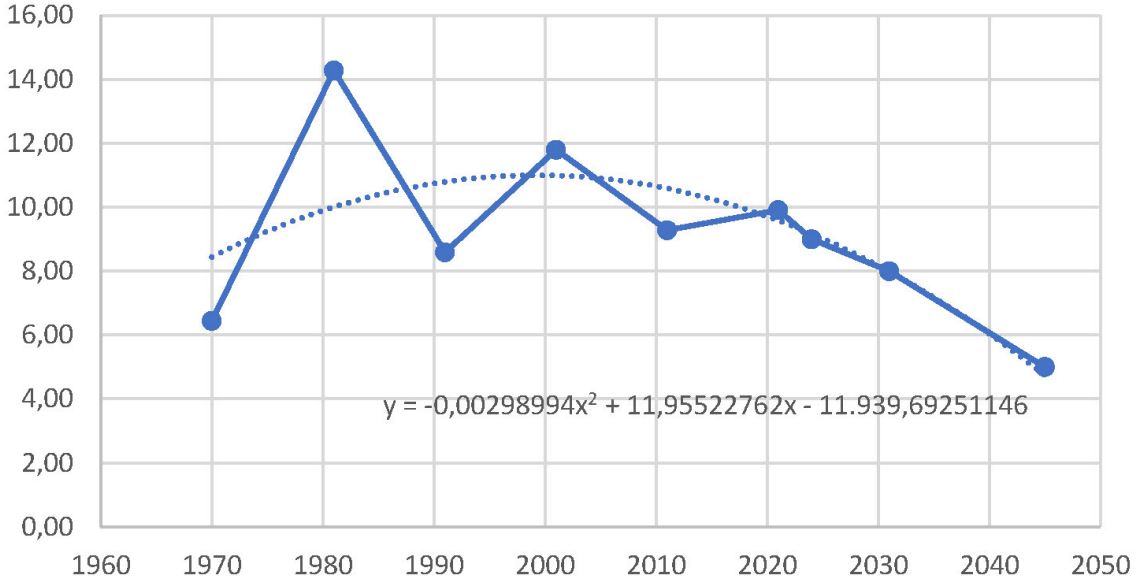
Del mismo modo, la hipótesis planteada se fundamenta en la coherencia con los instrumentos de planificación supramunicipal y estratégica, entre los que destacan la Agenda Urbana de Andalucía 2030, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) y el Plan de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía, todos ellos alineados con los objetivos de compacidad, eficiencia y sostenibilidad urbana. En este mismo sentido, el Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) de El Puerto de Santa María, actualmente en tramitación, adopta los criterios y principios establecidos por la LISTA, integrando medidas específicas para la revitalización del suelo urbano consolidado, la gestión eficiente del parque edificado y la promoción de un crecimiento equilibrado y responsable, lo que refuerza la validez y realismo de la proyección considerada en este documento.

Así pues, con base en los datos censales del INE (1970–2021) y las proyecciones vinculadas a estos factores, se ha elaborado una **línea de tendencia polinómica descendente** que representa la reducción estimada del porcentaje de viviendas vacías en el horizonte del POU, ajustada a los valores más recientes y a las previsiones razonables del contexto local ya mencionadas.

habs / viviendas vacías	
1970	6,45
1981	14,28
1991	8,59
2001	11,80
2011	9,28
2021	9,91
2024	9,00
2031	8,00
2045	5,00

xx	*Dato calculado a partir del número de viviendas y población del INE*

xx *Datos estimados por previsión de reducción progresiva de viviendas vacías*



Línea de tendencia polinómica

La evolución representada en la gráfica muestra una **fase de oscilación entre 1970 y 2021**, reflejo de los distintos ciclos económicos y de las crisis inmobiliarias, seguida de una **tendencia de reducción sostenida** del porcentaje de viviendas vacías a partir de 2024.

La proyección hacia una reducción del porcentaje de vivienda vacía del **9,9 % en 2021 al 5 % en 2045** constituye un **escenario realista y técnicamente fundamentado**, ya que:

- Se apoya en **tendencias históricas verificables** en la serie censal del INE y en municipios comparables del entorno metropolitano gaditano.
- Refleja un ritmo de descenso coherente con las **capacidades locales de rehabilitación y gestión del parque existente**, sin presuponer transformaciones abruptas.
- Integra las **políticas actuales de sostenibilidad, regeneración urbana y eficiencia energética**, así como la orientación normativa de la **Ley 7/2021 (LISTA)**, que impulsa la ocupación prioritaria del suelo urbano consolidado y el uso racional de los recursos.

En consecuencia, se considera que el escenario planteado **describe adecuadamente la evolución esperada del parque de viviendas vacías en El Puerto de Santa María**, no sólo es coherente con la realidad actual del municipio, sino que **refuerza el modelo urbano sostenible, compacto y equilibrado** hacia el que orienta la legislación autonómica vigente y el PGOM en tramitación.

B.2. Porcentaje de vivienda principal:

El análisis de la serie histórica de distribución de viviendas por tipo (principal, secundaria y vacía) elaborada a partir de los datos del **Instituto Nacional de Estadística (INE)** para el periodo **1970–2021**, no muestra una tendencia lineal estable en el porcentaje de viviendas principales. Esta irregularidad se debe a los **cambios estructurales del mercado inmobiliario**, las **fluctuaciones económicas**, los **ciclos de expansión y crisis del sector**, así como a las **transformaciones demográficas y sociales** que han modificado el uso funcional del parque residencial.

Ante la ausencia de una tendencia uniforme, se han planteado **tres escenarios de evolución alternativos**, construidos mediante distintos **modelos de ajuste estadístico** (exponencial, senoidal y polinómico), con el objetivo de identificar cuál representa de manera más realista y coherente la evolución futura del parque de vivienda principal en el municipio.

La comparación entre estos escenarios permite determinar el más verosímil y adecuado como base para la proyección del horizonte del POU.

Escenario 1: Tendencia exponencial

En este primer escenario se aplica un ajuste **exponencial decreciente** a la serie histórica del porcentaje de viviendas principales.

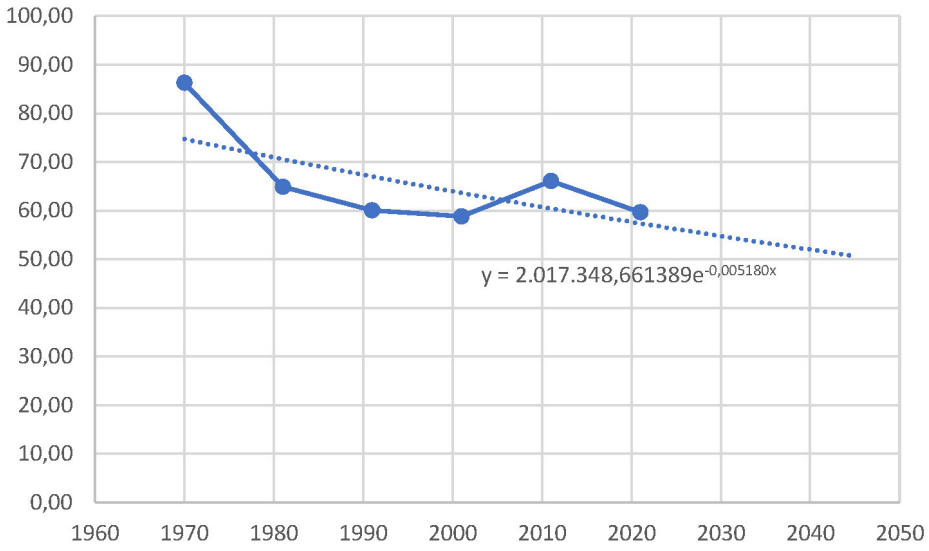
Este modelo refleja un comportamiento de **reducción continua** del peso de la vivienda habitual frente a la secundaria, bajo el supuesto de que la influencia de los usos turísticos, estacionales o de inversión seguirá aumentando de forma progresiva en las próximas décadas.

Los resultados muestran una tendencia de pérdida sostenida del uso residencial permanente, pasando del 59,6 % en 2021 al 50,6 % en 2045.

Este escenario supondría la consolidación de un modelo urbano más orientado al uso turístico o temporal, con efectos directos sobre la estabilidad demográfica y la sostenibilidad social del municipio.

Año	% viviendas principales
1970	86,24
1981	64,90
1991	60,03
2001	58,82
2011	66,10
2021	59,64
2024	56,43
2031	54,42
2045	50,61

xx	*Dato calculado a partir del número de viviendas y población del INE*
xx	*Datos calculados por aproximación a la serie estadística secuencial del INE-exponencial*



Línea de tendencia exponencial

Escenario 2: Tendencia senoidal

Este escenario asume un **comportamiento cíclico del mercado residencial**, aplicando una **función senoidal** que reproduce las oscilaciones históricas del porcentaje de vivienda principal.

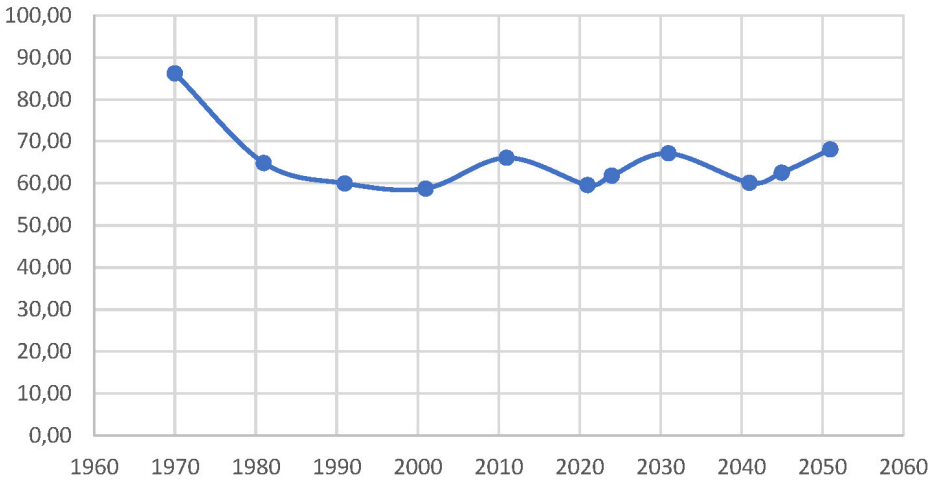
El modelo parte del supuesto de que los **booms inmobiliarios y las crisis del sector** se repiten de forma periódica, afectando alternativamente a la proporción de vivienda habitual y a la secundaria.

La tendencia resultante muestra fluctuaciones moderadas, con una estabilidad media en torno al 63 %–65 % de viviendas principales en el largo plazo.

Este comportamiento sugiere un equilibrio dinámico entre los usos residenciales permanentes y estacionales, propio de municipios con fuerte componente turístico, como es el caso de El Puerto de Santa María.

Año	% viviendas principales
1970	86,24
1981	64,90
1991	60,03
2001	58,82
2011	66,10
2021	59,64
2024	61,89
2031	67,15
2041	60,20
2045	62,57
2051	68,10

xx	*Dato calculado a partir del número de viviendas y población del INE*
xx	*Datos calculados por aproximación a la serie estadística secuencial del INE-senoidal*



Línea de tendencia senoidal

Escenario 3: Tendencia polinómica ponderada

El tercer escenario se construye a partir de una **tendencia polinómica ponderada**, que permite reflejar con mayor precisión la evolución estructural y funcional del parque de viviendas del municipio.

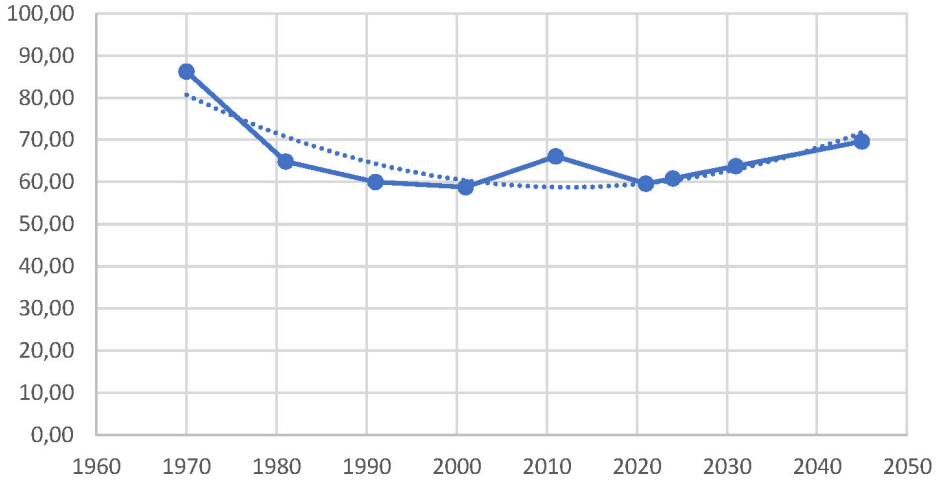
Este modelo integra los cambios históricos observados en la serie estadística del **Instituto Nacional de Estadística (INE)**, pero otorga **mayor peso a los censos más recientes (2011 y 2021)**, por considerarse los **más representativos y fiables** debido a su **metodología de recogida de datos más depurada**, su **proximidad temporal** y su **mejor ajuste a la realidad residencial contemporánea**.

El valor correspondiente al año **2031** se obtiene mediante **media ponderada**, aplicando una mayor influencia de los citados censos de 2011 y 2021. Por su parte, los valores estimados para los años **2024 y 2045** se calculan mediante **prorrateo**, tomando como referencia la tendencia resultante de dicha media ponderada y ajustándola de forma coherente con las **políticas de rehabilitación, sostenibilidad y ocupación efectiva del parque existente**.

Esta metodología es plenamente coherente con los **principios de la LISTA** y con los **criterios establecidos en el Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) de El Puerto de Santa María**, actualmente en tramitación, que priorizan la **ocupación del suelo urbano consolidado**, la **reutilización del parque edificado existente** y la **optimización del suelo y los recursos urbanos** frente a la expansión residencial indiscriminada.

Año	% viviendas principales	% de ponderación
1970	86,24	5%
1981	64,90	5%
1991	60,03	5%
2001	58,82	5%
2011	66,10	40%
2021	59,64	40%
2024	60,88	
2031	63,79	
2045	69,61	

xx	Dato calculado a partir del número de viviendas y población del INE
xx	Dato calculado por media ponderada a la serie estadística secuencial del INE
xx	Datos calculados mediante prorrateo



Línea de tendencia polinómica

Conclusión

La comparación de los tres escenarios indica que la **tendencia polinómica ponderada** constituye el **escenario más realista y técnicamente coherente** con la evolución reciente del parque residencial de El Puerto de Santa María.

A diferencia del modelo exponencial, que sobrerrepresenta la pérdida de vivienda habitual, y del modelo senoidal, que introduce oscilaciones excesivas sin base empírica contrastada, la tendencia polinómica ponderada reproduce fielmente la estabilización y ligera recuperación de la vivienda principal observada en la última década.

Este escenario resulta además **consistente con las políticas territoriales y urbanísticas vigentes**, orientadas hacia la **rehabilitación, la regeneración urbana y la sostenibilidad del modelo residencial**, tal como establecen la **LISTA**, la **Agenda Urbana de Andalucía 2030** y el **PGOM en tramitación**. Por tanto, se adopta como **base de referencia** para las proyecciones del parque de vivienda principal y secundaria actualmente y en el horizonte 2045, al representar un escenario **verosímil, equilibrado y alineado con las estrategias de planificación municipal y autonómica**.

B.3. Porcentaje de vivienda secundaria:

El **porcentaje de vivienda secundaria** se determina de manera indirecta a partir de los porcentajes previamente calculados de **vivienda principal** y **vivienda vacía**, obteniéndose por diferencia hasta completar el **100 % del parque total de viviendas**.

2.4.4. Estimación del número de viviendas actuales y demanda de vivienda.

El cálculo del número actual de viviendas en el municipio de **El Puerto de Santa María** se realiza a partir del **último dato oficial de población publicado por el Instituto Nacional de Estadística (INE)**, correspondiente al año **2024**, con un total de **90.423 habitantes**.

A este valor poblacional se le aplican los **parámetros y ratios de cálculo** definidos en los apartados anteriores, fundamentalmente la **ratio de habitantes por vivienda principal** y los **porcentajes medios de distribución por tipo de vivienda (principal, secundaria y vacía)**, obteniéndose así una estimación actualizada del **parque residencial existente**.

Para el horizonte temporal del **año 2045**, correspondiente al final del periodo de vigencia previsto del **Plan de Ordenación Urbanística (POU)**, la estimación del número total de viviendas se basa en la **proyección demográfica** elaborada en el apartado correspondiente de esta memoria, aplicando igualmente los **mismos parámetros metodológicos de cálculo** y las **tendencias derivadas de la evolución histórica** del parque de viviendas.

En consecuencia, se incluye a continuación la **tabla empleada para el cálculo de la población actual (2024)**, **ampliada con la estimación correspondiente al año 2045**, que constituye el **horizonte de planificación** del POU y sirve de referencia para la **determinación de la demanda futura de vivienda y la previsión de necesidades residenciales**.

AÑO	VIVIENDA								POBLACIÓN hab	RATIO hab/viv principales	RATIO hab/viv totales
	Principales		Secundarias		Vacías		Total				
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	% Total			
1970	8.972	86,24	760	7,31	671	6,45	10.403	100	42.111	4,69	4,05
1981	13.753	64,90	4.412	20,82	3.025	14,28	21.190	100	55.748	4,05	2,63
1991	16.926	60,03	8.850	31,39	2.422	8,59	28.198	100	65.517	3,87	2,32
2001	23.101	58,82	11.542	29,39	4.633	11,80	39.276	100	76.236	3,30	1,94
2011	31.409	66,10	11.700	24,62	4.409	9,28	47.518	100	89.012	2,83	1,87
2021	32.489	59,64	16.588	30,45	5.400	9,91	54.477	100	89.062	2,74	1,63
2024	34.907	60,88	17.266	30,12	5.160	9,00	57.332	100	90.423	2,59	1,58
2031	39.330	63,79	17.389	28,21	4.932	8,00	61.651	100	95.262	2,42	1,55
2045	47.303	69,61	17.251	25,39	3.398	5,00	67.952	100	102.008	2,16	1,50

xx	*Datos extraídos del Instituto Nacional de Estadística (INE)*
xx	*Datos calculados por media ponderada a la serie estadística secuencial del INE*
xx	*Datos estimados por previsión de reducción progresiva de viviendas vacías*
xx	*Datos calculados mediante prorrateo*
xx	*Datos calculados por aproximación a la serie estadística secuencial del INE-polinómica*
xx	*Datos calculados en la proyección de población (ver apartado correspondiente)*
xx	*Datos calculados mediante fórmula directa*

2.4.5. Conclusiones sobre el parque de vivienda y el número de viviendas nuevas a prever.

A. Evolución general del parque de vivienda

El estudio conjunto de los datos de vivienda y población del municipio de El Puerto de Santa María, comprendidos entre los años 1970 y 2045, permite observar con claridad la evolución del parque residencial, su estructura funcional y su relación directa con las dinámicas demográficas, sociales y territoriales. Los resultados muestran un crecimiento sostenido del número total de viviendas, una transformación paulatina en la distribución de los usos residenciales y una disminución constante de la ratio de habitantes por vivienda principal, lo que refleja la adaptación progresiva del modelo urbano a nuevas realidades sociales y económicas, y un avance hacia un uso más racional y equilibrado del parque construido.

Entre 1970 y 2021, el parque de viviendas de El Puerto de Santa María se multiplica por más de cinco, pasando de 10.403 a 54.477 unidades, lo que representa un incremento del 423 % en cinco décadas. Este crecimiento obedece a un conjunto de factores complementarios: el aumento demográfico sostenido, la expansión urbana y turística del municipio, la mejora de las infraestructuras de comunicación y accesibilidad y la consolidación de la Bahía de Cádiz como área metropolitana de influencia.

Durante las primeras décadas analizadas (1970–1991), este crecimiento se asocia fundamentalmente al auge de la segunda residencia y a la aparición de nuevas urbanizaciones costeras y periurbanas orientadas al ocio y al turismo. En cambio, a partir de 2001, se produce una tendencia a la consolidación del parque residencial principal, favorecida por la transformación de viviendas estacionales en habituales y por el estancamiento de la promoción inmobiliaria tras la crisis de 2008.

En la etapa más reciente, el parque total se estabiliza, y el crecimiento se modera en términos relativos, concentrándose en la rehabilitación, la densificación de zonas urbanas y la revalorización del suelo consolidado.

B. Estructura funcional del parque residencial

La evolución del reparto funcional entre los distintos tipos de vivienda muestra un proceso de diversificación y posterior reequilibrio.

En 1970, la vivienda principal representaba el 86 % del total, mientras que la secundaria suponía el 7 % y la vacía el 6 %. A partir de los años ochenta y noventa, el peso de la vivienda secundaria aumenta de forma notable, alcanzando el 31 % en 1991, en paralelo con la expansión del turismo de segunda residencia y el incremento de la capacidad adquisitiva de la población.

Este proceso se modera en el siglo XXI. En 2011, el porcentaje de viviendas principales asciende al 66 %, mientras que las secundarias descienden al 25 % y las vacías al 9 %, señalando una clara recuperación del uso habitual como principal destino residencial.

En 2021, los porcentajes se estabilizan (60 % principales, 30 % secundarias y 10 % vacías), reflejando la dualidad residencial y turística característica del municipio: un núcleo urbano consolidado y habitado de forma permanente, coexistiendo con amplias zonas de uso estacional en áreas de litoral o periurbanas.

Las proyecciones para 2031 anticipan un parque compuesto por 65 % de viviendas principales, 27 % secundarias y 8 % vacías, evidenciando una recuperación progresiva del uso principal y una reducción gradual de la vivienda vacante.

En el horizonte 2045, esta tendencia se consolida, alcanzando aproximadamente un 70 % de viviendas principales, 25 % de secundarias y 5 % de vacías, lo que denota una clara reorientación hacia un modelo de ocupación más estable, permanente y eficiente.

La reducción de la vivienda vacía se asocia a las políticas de rehabilitación y regeneración urbana, a la puesta en valor del parque existente y a la incorporación de vivienda desocupada al mercado del alquiler o de primera residencia, procesos todos ellos alineados con las estrategias municipales y autonómicas de revitalización urbana.

C. Dinámica demográfica y ratio de habitantes por vivienda

La evolución demográfica del municipio, en paralelo a la del parque residencial, confirma un patrón de crecimiento sostenido con reducción del tamaño medio de los hogares. La ratio de habitantes por vivienda principal desciende de 4,69 en 1970 a 2,74 en 2021, y las proyecciones realizadas mediante línea de tendencia polinómica indican valores de 2,59 en 2024, 2,42 en 2031 y 2,16 en 2045.

Este comportamiento refleja un proceso generalizado en el conjunto de Andalucía: la transición hacia hogares más reducidos, vinculada al envejecimiento de la población, la reducción de la natalidad, la emancipación más temprana y el aumento de hogares unipersonales o de pareja sin hijos.

La consecuencia directa de esta tendencia es que, incluso en escenarios de crecimiento poblacional moderado, aumenta la demanda potencial de viviendas principales, ya que se requieren más unidades habitacionales para albergar el mismo volumen de población.

Este fenómeno obliga a ajustar la planificación urbanística y las políticas de suelo, considerando la necesidad de ampliar o diversificar la oferta de vivienda, especialmente en el segmento de vivienda asequible y en modalidades adaptadas a las nuevas estructuras familiares.

D. Perspectiva futura: consolidación y sostenibilidad

Las estimaciones para los años 2031 y 2045 permiten anticipar un modelo residencial más equilibrado y sostenible, caracterizado por un mayor peso de la vivienda principal, una reducción significativa del parque vacante y una moderación del crecimiento de la segunda residencia.

Este escenario apunta hacia un uso más eficiente del suelo urbano y del parque edificado existente, en coherencia con los principios de sostenibilidad territorial y desarrollo urbano compacto recogidos en la Ley 7/2021, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.

El municipio tenderá, por tanto, a reforzar su condición de ciudad habitada de manera estable, manteniendo la actividad turística como componente económico complementario, pero sin que este uso condicione la estructura global del parque residencial.

La reducción prevista de la vivienda vacía (del 10 % en 2021 al 5 % en 2045) refleja el impacto esperado de las políticas de rehabilitación, regeneración y reocupación del parque existente, objetivos que el POU deberá integrar en su estrategia de gestión del suelo y en la planificación de programas de vivienda pública y social.

E. Conclusión global del modelo urbano-residencial

El conjunto de los datos y proyecciones analizados evidencia que El Puerto de Santa María evoluciona hacia un modelo urbano-residencial más estable, consolidado y sostenible, en el que la vivienda principal se reafirma como uso predominante y la vivienda vacía se reduce significativamente.

La tendencia demográfica a la reducción del tamaño medio de los hogares genera una nueva demanda cuantitativa y cualitativa de vivienda, que requerirá un enfoque planificador centrado en la rehabilitación, la diversificación tipológica, la asequibilidad y la ocupación eficiente del parque existente.

De este modo, la ciudad avanza hacia una estructura residencial más equilibrada entre usos permanentes y estacionales, con menor presión de vacancia, mejor aprovechamiento del parque consolidado y mayor coherencia con los objetivos de sostenibilidad y cohesión social establecidos en el marco estratégico del POU y de la Agenda Urbana de Andalucía 2030.

F. Número de viviendas nuevas a prever

A partir de los resultados obtenidos en los cálculos demográficos y residenciales, se determina el número de viviendas nuevas necesarias en el horizonte temporal del año 2045, correspondiente a la finalización prevista de la vigencia del Plan de Ordenación Urbanística (POU). La estimación parte del número de viviendas totales para 2045, calculado en 67.952 unidades, y del número de viviendas existentes en 2024, estimado en 57.332 unidades.

La diferencia entre ambos valores (67.952 – 57.332 = **10.620 viviendas**) representa el déficit neto de viviendas que sería necesario cubrir para atender el crecimiento poblacional y las necesidades residenciales previstas en el horizonte del plan.

Este número de necesidades de10.620 de nueva viviendas se ha obtenido teniendo presente la proyección de los cálculos demográficos (fundados en la extrapolación de la evolución de la población en los últimos 25 años para proyectar esa evolución en los próximos 20 años con horizonte de 2045) y residenciales, en los que prevé una progresiva disminución de la vivienda

vacía (quedando en el horizonte de 2045 en el 5%) y de la secundaria (alcanzando un valor del 25%) y un aumento de la vivienda principal (alcanzado el valor del 70%)

No obstante, es **oportuno realizar un contraste de este resultado de necesidades de viviendas con otra metodología complementaria más específica que tenga presente la tasa de emancipación y la incidencia de la inmigración.**

A estos efectos, se adopta una proyección de población a 20 años si bien tomando como referencia exclusivamente los datos de evolución los últimos 20 años lo que arroja una proyección de población a 2045 algo menor que si se utiliza la referencia de los últimos 25 años.

En concreto, da como resultado una población en 2045 de 100.884 habitantes (crecimiento del 11,53 %) frente al resultado de 102.008 habitantes si se utiliza la extrapolación de la evolución desde el año 2000.

Así, los datos base de Proyección Demográfica son:

- Tasa de crecimiento alta (2004 – 2014): 0,95 %
- Tasa de crecimiento medio (2004 – 2024): 0,54 %
- Tasa de crecimiento bajo (2014 – 2024): 0,14 %

Crecimiento entre 2004 y 2024: **9.302** (11,53 %)

Población de El Puerto de Santa María en 2024: **89.960**

- Proyección demográfica a **16 años** (2025 – 2041) utilizando la tasa media: **98.705** (crecimiento del 9,12 %)

- Proyección demográfica a **20 años** (2025 – 2045) utilizando la tasa media: **100.884** (crecimiento del 11,53 %)

Es necesario analizar detalladamente esta proyección a fin de conocer que porcentaje será resultado de movimientos migratorios y cuál es el resultado del crecimiento vegetativo, ya que esto tendrá incidencias diferenciadas en la necesidad de vivienda. Para esto se han estimado las Tasas Medias de Crecimiento Anual de cada variable.

Tasa crecimiento medio= (Crecimeinto V total)/(T*Población Media Periodo) ×1.000

En esta fórmula:

Crecimiento V Total = suma total del resultado del crecimiento migratorio o el vegetativo durante el periodo analizado.

T = Años del periodo analizado. En este caso 20

Una vez calculadas ambas tasas se realiza una ponderación para conocer el peso que tendrá que cada una en la proyección de crecimiento estimada. Para esto se aplica la siguiente fórmula.

Proyección Crecimiento Vegetativo= TCMCV/(TCMCV+TCMSM)

En la que:

TCMCV = Tasa de Crecimiento Medio Vegetativo
TCMSM = Tasa de Crecimiento Medio Saldo Migratorio

A partir de esta operación se obtiene que el crecimiento vegetativo supondrá el 45,99 % y el crecimiento migratorio el 54,01 %.

Proyección a 16 años:

Crecimiento total	Crecimiento vegetativo	Crecimiento migratorio
8.253	3.796	4.457

Proyección a 20 años:

Crecimiento total	Crecimiento vegetativo	Crecimiento migratorio
10.432	4.798	5.634

CÁLCULO DE NECESIDADES DE VIVIENDA EN LOS PRÓXIMOS 20 AÑOS SEGÚN EVOLUCIÓN POBLACIÓN, TENIENDO PRESENTE LA TASA DE EMANCIPACIÓN Y LA INCIDENCIA DE LA INMIGRACIÓN

Utilizando los porcentajes de la tasa de emancipación media española (15,2 % población entre 16 y 29 años. Datos 2º semestre 2024)

- 16 a 24 años: 3,9 %
- 24 a 29 años: 35,4 %
- 30 a 34 años: 69,4 %

Teniendo en cuenta un coeficiente de 2,4 personas por vivienda (Disposición Adicional Primera RGLISTA).

Proyección a 20 años

- Emancipación actual no satisfecha:

Cohortes de edad	Población total	Tasa emancipación	Porcentaje a emancipar (hasta 95%)	Población no emancipada	Viviendas necesarias (2,4)
20 a 24 años	5.249	3,9	91,1	4.782	1.992
25 a 29 años	4.479	35,4	59,6	2.669	1.112
30 a 34 años	4.887	69,4	25,6	1.251	521
TOTAL	14.615			8.702	3.626

- Emancipación futura:

Cohortes de edad	Población total	Tasa emancipación	Población emancipada	Viviendas necesarias (2,4)
0 a 4 años (20 a 24)	3.390	3,9	132	55
5 a 9 años (25 a 29)	4.401	35,4	1.558	649
10 a 14 años (30 a 34)	5.012	69,4	3.478	1.449
14 a 19 años (30 a 35)	6.905	95	6.560	2.733
TOTAL	16.318		11.596	4.887

- Necesidad por inmigración:

Crecimiento proyectado	Crecimiento migratorio	Viviendas necesarias (2,4)
10.432	5.634	2.347

- Total

NECESIDAD TOTAL VIVIENDA	
Emancipación actual no satisfecha menor 35 años	3.626
Emancipación futura	4.887
Inmigración	2.347
TOTAL	10.860

Como puede comprobarse el dato resultante de necesidades de nueva viviendas (10.860) es similar al resultante de la metodología anterior (10.620).

No obstante, se considera más preciso el resultado derivado del análisis de la proyección de emancipación y de inmigración.

De otra parte, se debe tener presente cuáles son los datos actualizados de Demandantes de Vivienda Protegida.

Los datos de agosto de 2025: un total de **3.158 inscripciones.**

- Régimen de alquiler: **1.515**
- Régimen de alquiler con opción a compra: **1.044**
- Régimen de compra: **1.408**

Los datos utilizados son del Registro Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida (https://www.juntadeandalucia.es/organismos/fomentoarticulaciondelterritorioyvivienda/areas/vivienda-rehabilitacion/vivienda-protegida/paginas/rmdv-estadistica-mensual.html

Sin duda una buena parte de los inscritos como demandantes son personas menores de 35 años que aún no se han emancipado y que se corresponde con la demanda considerada en el cálculo expresado en el cuadro anterior.

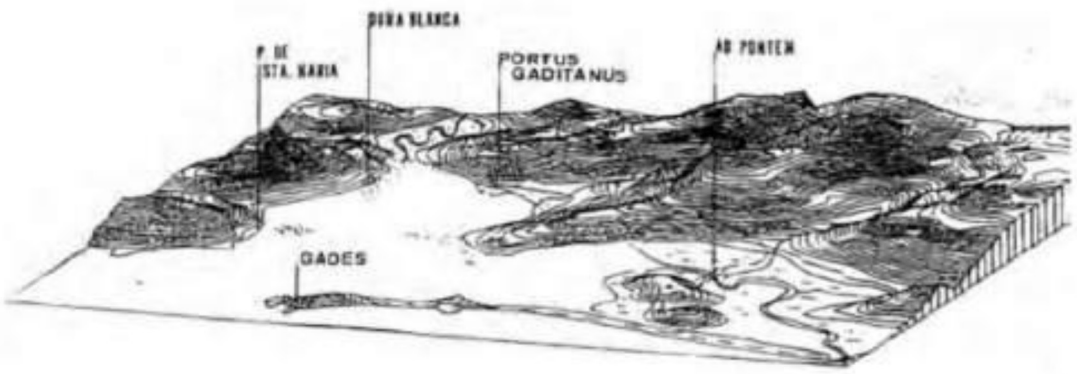
Sin embargo, a falta de un estudio pormenorizado de los datos del Registro Municipal (y que se solicitará al departamento municipal que tiene encomendado este Registro) puede deducirse, que, una parte de los inscritos como demandantes de vivienda protegida en la actualidad pese a contar con más de 34 años aún no se han emancipado. Lo que supone un déficit histórico que habrá que cuantificar con precisión cuando se dispongan de los datos. Y que podría aumentar la necesidad de vivienda en un porcentaje que, en principio, no se estima relevante.

IA.3/

EL PROCESO HISTÓRICO DE FORMACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANO.

3.1. EL ORIGEN.

El antecedente más lejano del emplazamiento del actual Conjunto Histórico de El Puerto de Santa María, se remonta al siglo II antes de Cristo, cuando se produce el abandono de Doña Blanca y traslado de sus pobladores a otras zonas, entre las que se encontraría Portus Gaditanus, que debió ocupar un área dentro de los límites de la muralla del siglo XIII próxima al Castillo de San Marcos. El periodo romano se extiende desde el siglo III a.C. hasta el S. V o VI d.C.



Perspectiva de la bahía de Cádiz antes del relleno del estuario del Guadalete y Marismas. RAMBAUD, F.,(1996): «Portus Gaditanus. Hipótesis de un nuevo emplazamiento» Revista de Arqueología187 pp. 24- 35

3.2. LA CIUDAD MEDIEVAL: OCUPACION MUSULMANA Y CRISTIANA

En el periodo musulmán, desde el S VIII.d.C. hasta el S.XIII d.C., el término de El Puerto de Santa María estaba ocupado por varios núcleos de población dispersos por el territorio. Eran varias las Alqaryas diseminadas por la campiña que llegaron a poseer fortificaciones y mezquitas. En las cercanías de la ribera del Guadalete se desarrolló Alcanatif, población cuya dedicación fue la de proteger la desembocadura del río, y la salida de los productos de la campiña al tiempo que entrada de mercancías, además de jugar un papel importante la explotación salinera. En definitiva, seguían manteniéndose las condiciones geoestratégicas del pasado, que quedarían perpetuadas en el futuro. Alcanatif debió de ser una aldea no muy grande y cuyo desarrollo urbano no tuvo que estar lejos del entorno del Castillo de San Marcos. La comarca pasó a manos de la corona castellana en 1264 por cesión del Alguacil de Jerez a Alfonso X.

Tras no pocas revueltas musulmanas en la zona durante las décadas de los años 60 y 70 del siglo XIII, las aldeas y sus tierras fueron repartidas por el rey castellano entre nuevos pobladores. A la nueva población se le otorgó la Carta Puebla el 16 de Diciembre de 1281, con la finalidad de favorecer la rápida repoblación de una zona de vital interés para el avituallamiento de futuras expediciones al norte de África (expedición a Salé en 1260), como para proteger la comarca de futuras incursiones musulmanas.

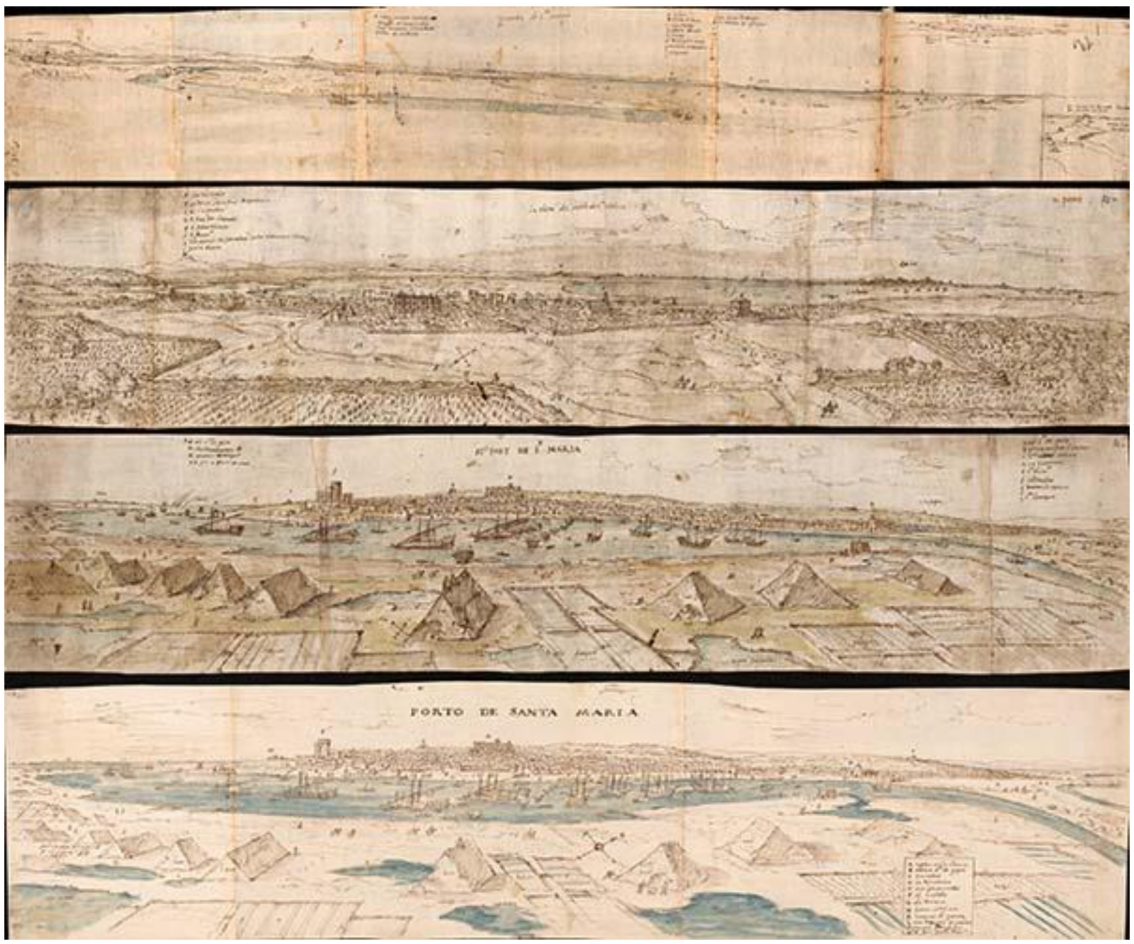
El Puerto de Santa María, nombre dado por las huestes castellanas a Alcanatif, tomó su configuración urbana a raíz de la ocupación castellana, según algunos historiadores, manteniéndose en los límites de la aldea musulmana y dentro de lo establecido por la cerca que rodeaba a la ciudad, destruida en 1277.

3.3. LA CIUDAD BAJO EL INFLUJO DEL DESCUBRIMIENTO DE AMERICA.

Durante los siglos XVI al XVII, El Puerto conocería un crecimiento social muy rápido que implicaría el consiguiente crecimiento urbanístico, hasta casi hacer coincidir sus límites con el actual Conjunto Histórico.

SIGLO XVI.

La ciudad en su conjunto está fielmente reflejada en el dibujo de Antón Van der Wyngaerde (1567). En él se observa una ciudad volcada al río y al mar, donde destacan los edificios religiosos, de forma especial la Iglesia Mayor, y como obra civil el Castillo de San Marcos, dos piezas arquitectónicas de gran envergadura que se alzan por encima de la mayor parte del caserío. En general las edificaciones son de poca altura, con escasos y pequeños vanos en fachada, y cubiertas a una o dos vertientes. Además, parecen observarse soportales o portales en algunas de las edificaciones en la ribera, que con el paso del tiempo se constituyeron en piezas configuradoras de la imagen urbana ribereña.



Dibujos realizados de El Puerto de Santa María. Antón Van der Wyngaerde (1567). Fuente: Asociación de Defensa del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María

SIGLO XVII.

El S. XVII, podríamos decir, que es el siglo de oro en cuanto a lo que desarrollo general de El Puerto de Santa María se refiere.

De este periodo merece destacarse, la casa del cargador a Indias, que se constituirá con el paso del tiempo en una de las tipologías edificatorias que mejor definen a la ciudad en su conjunto. En la época que nos ocupa, se encuentran diseminadas en la ciudad.

De ellas, se conserva un conjunto significativo, entre los que cabe destacar:

- Vizarrón: conocida por Casa de las Cadenas, en la Plaza del Polvorista
- Valdivieso: actual sede del Área de Urbanismo en la calle Sol.
- Aranibar: actual Juzgado en la Plaza de Alfonso X el Sabio.
- O'Neale: en la calle Santo Domingo, nº 3.
- Villette: en calle San Sebastián nº 5

La arquitectura religiosa en este periodo se vio incrementada con el levantamiento del Convento de San Antonio de los Descalzos (1641) en la calle Larga (espacio que ocupa actualmente la plaza de Isaac Peral).

Asimismo, se construyó el Convento de Santo Domingo en la calle de su mismo nombre, hoy día destinado a Instituto. Se remodeló la Iglesia de la Misericordia, se reconstruyó la Iglesia Mayor Prioral y se amplió el Convento de la Victoria, trabajos estos últimos ejecutados por el Maestro Mayor Francisco de Guindos. En cuanto a las edificaciones públicas, resalta la construcción a finales de siglo, del Matadero Municipal, obra asimismo de Francisco de Guindos, en las inmediaciones de la Estación de RENFE, y actual sede el Instituto Municipal para la Conservación de la Naturaleza.

Se originaron y extendieron calles, constituyéndose lo que actualmente conocemos como Barrio Alto. Es decir, calles como Cruces, Santa Fe, Zarza, etc. Se consolidó el crecimiento en el sitio de Guía, y se construyó rebasando los límites el Convento del Espíritu Santo a finales del siglo XVII.

SIGLO XVIII.

El comienzo del S. XVIII se caracterizó por el despoblamiento generalizado de la ciudad, motivado en parte por el abandono de El Puerto como fondeadero de las Galeras Reales. Un hecho de gran trascendencia fue el traslado en 1717 de la Casa de Contratación a Cádiz.

El Puerto de Santa María, durante el S. XVIII mantuvo la tendencia de crecimiento de épocas anteriores, hacia la Ermita de Guía y Monasterio de la Victoria, al tiempo que se consolidaban los extremos de las calles recogidas en la anterior centuria. Hasta comienzos del S. XIX se sitúan los límites en la calle San Francisco y su continuación hacia el Guadalete, esta última como final de la calle de la Aurora. La ciudad creció hacia el Monasterio de la Victoria integrándose en ella aquellas zonas que se habían considerado en despoblado.

Los cambios producidos en el centro de la ciudad fueron importantes y numerosos, sustituyéndose algunos edificios que modificaron la imagen urbana.



Vista de la ciudad del Puerto de Santa María» (1795). Fuente: Asociación de Defensa del Patrimonio Histórico de El Puerto de Santa María

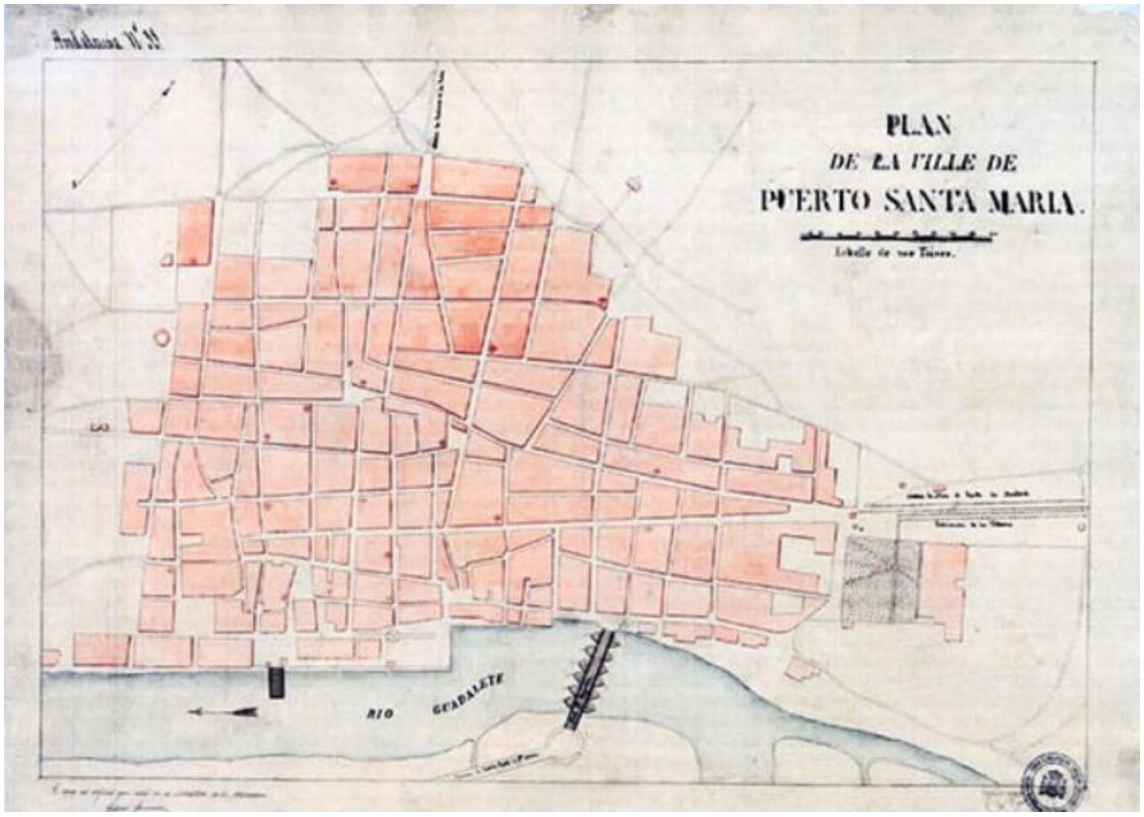
Se erigieron o mejoraron las defensas costeras: el Castillo de Santa Catalina, próxima al actual puerto deportivo Puerto Sherry; el Castillo de la Pólvora, en la playa de La Puntilla; o Fuerte de la Arenilla, en la playa de Santa Catalina, entre otras; edificios para alojar tropas como el cuartel del Polvorista para Caballería e Infantería (1763); edificios religiosos como el Colegio-iglesia de los Jesuitas en la calle Luna (1732), el Convento de las Capuchinas en la calle Larga (1733), Hospital-iglesia de la Divina Providencia en la calle Ganado-Zarza (1750) y Ermita-Capilla de Jesús los Milagros (1720) en la calle Luna, actualmente desaparecida. En obras civiles destacó la construcción de una nueva cárcel pública (1786) en la calle Curva, hoy desaparecida y cuyo solar ha sido ocupado por un hotel; fuentes públicas como la de la Plaza de las Galeras y Puentes de barcas para cruzar los ríos Guadalete y San Pedro. Además, se mantiene la construcción de casas de cargadores a Indias o comerciantes sin más; la casa de Tomás O'ryan en la c/ Larga nº 92 y El palacio del Marqués de Purullena en la calle de las Cruces nº 92, así como otros edificios destinados a viviendas de alquiler o para alguna actividad fabril como la casa-fábrica del Conde de Guevara entre las calles Larga, Chanca y Diego Niño; o La Real Fábrica de Aguardientes y Licores, edificio conocido popularmente como la Aduana.

Especial relevancia adquieren la construcción de torres miradores y soportales, elementos configuradores y potenciadores de la imagen urbana histórica de El Puerto.

3.4. LA CIUDAD CONTEMPORANEA: LAS AMPLIACIONES Y TRANSFORMACIONES DEL CASCO URBANO.

SIGLO XIX.

El siglo XIX periodo considerado como especialmente inestable por causas externas e internas de España, también tuvo su reflejo en El Puerto de Santa María donde los acontecimientos provocaron cambios significativos en la evolución social: La Guerra de la Independencia y consecuentemente la ocupación de la ciudad entre 1810-1812, los momentos revolucionarios del sexenio y su reflejo social, así como las consecuencias de la Independencia de las colonias americanas.

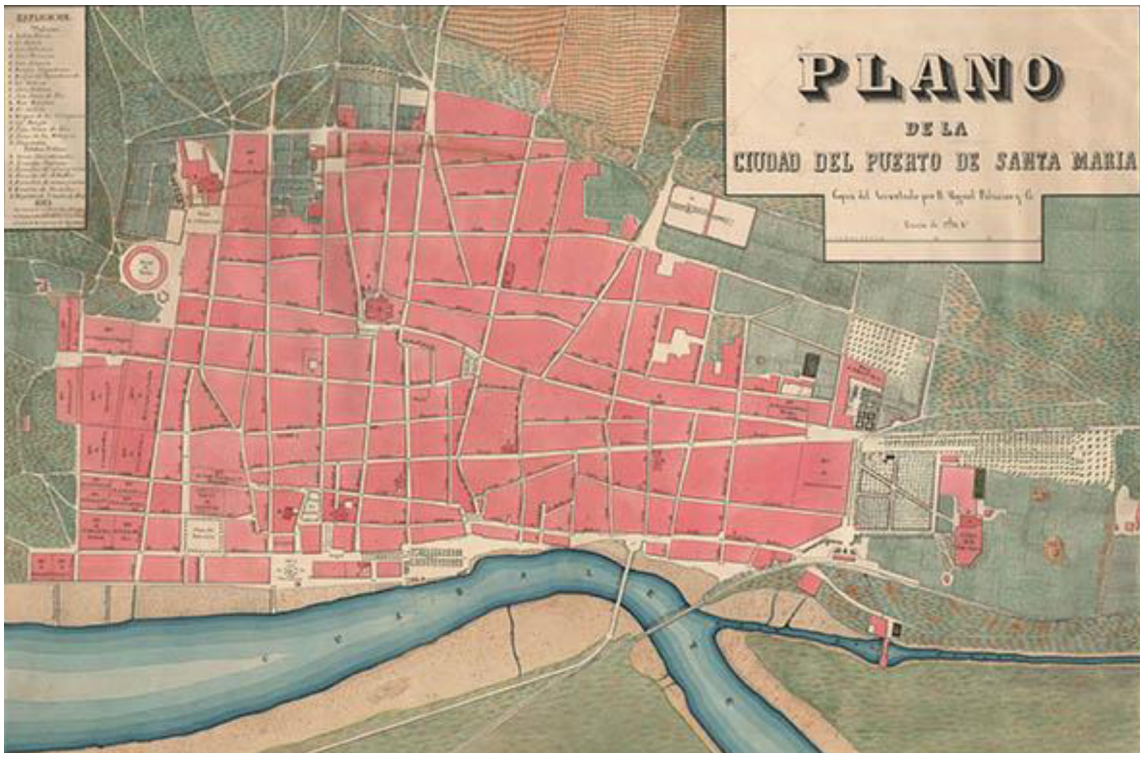


Plano de 1812

A estos hechos se les unen las especiales circunstancias económicas de El Puerto en el periodo decimonónico, en el que la sociedad portuense vio como los sectores económicos tradicionales (salinas pesca y crianza de vinos) tenían un peso específico distinto en la economía local en distintos momentos de la centuria.

Así, poco después de la finalización de la Guerra de la Independencia la actividad bodeguera jerezana comenzó a recuperarse en la segunda década del siglo XIX y tuvo un gran impulso hasta la década de los 60 del siglo XIX.

En concreto, n la segunda década del siglo XIX, parte de la burguesía mercantil gaditana e indiana que se había decidido a invertir en el negocio vinatero (en Jerez y otras localidades) se interesó en el Campo de Guía de El Puerto de Santa María como lugar idóneo para la construcción de sus bodegas de almacenado y exportación de los vinos generosos de la comarca.



El Plano Geométrico de El Puerto de Miguel Palacios (1865). El primer plano urbano levantado a instancias municipales

Todos los condicionantes expuestos incidieron de una forma u otra en la ciudad de El Puerto de Santa María, variando la función de algunos edificios o transformando de forma puntual la trama urbana de la ciudad, con modificaciones y ampliaciones en su trazado.

Los acontecimientos militares, revolucionarios y las medidas desamortizadoras, puestas en marcha en distintos momentos del periodo en cuestión, provocaron el cambio de función de edificios religiosos, en su mayoría, como son los casos de los Conventos de San Agustín y Santo Domingo, entre otros, que utilizados como hospitales durante la Guerra de la Independencia pasaron a ser más tarde centro de enseñanza el primero y Ayuntamiento el segundo.

Más traumática fue la desaparición del Convento de San Antonio de los Descalzos a raíz de los acontecimientos revolucionarios de 1868, del cual quedo un inmenso solar en el que se levantó, en su fondo, un edificio destinado a Palacio de Justicia y que más tarde se convertiría en sede de la Corporación Municipal. El resto del solar se convirtió en una plaza pública, a la cual se le dio el nombre de Isaac Peral.



Vista de El Puerto de Santa María 1870

Las grandes transformaciones urbanísticas del siglo XIX fueron propiciadas por el desarrollo económico de la industria vinatera, que conllevaron al ensanche de la ciudad hacia el Campo de Guía y el de Santa Clara. Estos nuevos ensanches urbanísticos fueron ocupados mayoritariamente por edificios bodegueros. Por lo tanto, podemos decir que con el avance de la centuria, y aprovechando los momentos álgidos de la industria vinatera, hicieron de la arquitectura bodeguera, con el paso de los años, un claro referente del paisaje urbanístico de El Puerto que ayuda a identificar y comprender toda una época.

El auge económico habido en el XIX se dejó sentir en el resto de la ciudad: se remodeló gran parte de su caserío elevando fachadas, cambiando cubiertas de planos inclinados por horizontales, añadiendo a las fachadas elementos decorativos de la época y se popularizó el uso del cierro de madera o metálico entre otros detalles; además se empedraron calles, se acometieron reformas en la red de saneamientos y mejoras constantes en el alumbrado público; así como se construyeron a lo largo de la centuria varios puentes para atravesar los ríos Guadalete y San Pedro y se produjo la llegada del ferrocarril a nuestra ciudad en 1854, lo que supuso la ampliación de las posibilidades comunicativas de la zona.

SIGLO XX.

La entrada en el siglo XX se hace arrastrando un periodo económicamente depresivo como lo fueron los últimos años de la anterior centuria, esquilmación de las viñas por el ataque de la filoxera y perdidas de las últimas colonias americanas y del Océano Pacifico.

El nuevo siglo se afrontó intentando remontar la situación crítica del sector vinatero, se replantaron viñas con nuevas vides, se potenció la producción de bebidas alcohólicas obtenidas mediante la destilación: coñacs, anises y aguardientes principalmente, así como una reorientación de la actividad económica hacia el sector turístico. Además, jugaron un papel especial las producciones hortícolas y su exportación y la creciente actividad del subsector pesquero y salinero.



El Puerto de Sta. María visto por el fotógrafo suizo Walter Mittelholzer. 1928.

La ciudad en su conjunto se mantiene en los límites alcanzados en el siglo XIX hasta la década de los 50 del presente siglo. Crece primero ocupando espacios libres de su entorno y algunos considerados como públicos. Se comienza con la construcción de las llamadas "barriadas" muy alejadas del centro -Crevillet y Las Nieves y de difícil comunicación con el casco urbano de la ciudad. El casco histórico sufre la masificación de algunos de sus edificios y el deterioro y derribo de otros, considerados emblemáticos para El Puerto, de forma imparable hasta épocas muy recientes.

Podríamos enumerar; las casas solariegas derribadas en la plaza de El Polvorista, entre ellas las que sirviera de sede para la Capitanía General del Mar Océano actualmente BBVA, el derribo de la casa-palacio de los Rivas en la Ribera del Río, actualmente una famosa marisquería local, La capilla de Jesús de los Milagros en la calle Luna entre otras muchas actuaciones.

Ya en el último tercio del S. XX se produce la declaración como B.I.C. del Conjunto Histórico de la ciudad.

Nada mejor para describir la tendencia de esta época que la propia exposición de motivos contenida en el Real Decreto 3038/1980 de 4 de Diciembre, por el que se declara Conjunto Histórico-Artístico la ciudad de El Puerto de Santa María. Dice así:

Pocas ciudades andaluzas merecen la declaración monumental con mejor derecho que El Puerto de Santa María (Cádiz).

En todos los capítulos de su historia se persona con singularidad propia, destacando por su nobleza urbanística que lleva el sello común de lo señorial, lo marinero y lo mercantil.

Son notables sus vestigios prehistóricos romanos y paleocristianos; En la época musulmana fue bastión de la bahía gaditana; Alfonso X, consciente de su importancia geográfica y estratégica por El Puerto es patente como lo acreditan sus cántigas de contenido portuense y la fundación de la iglesia colegial bajo la advocación de Nuestra Señora de los Milagros.

En el Renacimiento y Barroco el esplendor de la ciudad fue en auge acreditándolo así su urbanismo actual y la monumentalidad de sus palacios, casas, templos y edificios asistenciales.

La paulatina pero constante desaparición de valiosos ejemplares de su arquitectura, en nombre de una mal entendida modernización hace urgente la declaración monumental.

IA. 4 /

SITUACIÓN URBANÍSTICA DEL MUNCIPIO DESDE EL PLAN GENERAL DE 1992 HASTA LA ACTUALIDAD.

4.1. EL PLAN GENERAL DE 1992.

El Plan General Municipal de Ordenación (PGMO) fue aprobado definitivamente por Resolución del Consejero de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía el 18 de diciembre de 1991 (Boja núm.114 de 31/12/91), que entró en vigor el 27 de marzo de 1992 (BOP núm. 38 de 15/02/92 y BOP núm. 55 de 07/03/92). Este PGMO de 1992 de El Puerto de Santa María representó un hito en la planificación urbanística de la ciudad, marcando una nueva etapa en la gestión del crecimiento urbano y la ordenación del territorio, al menos hasta la aprobación de las dos revisiones del Programa de Actuación de este.

El Programa de Actuación del PGMO se revisó dos veces:

1ª Revisión del Programa de Actuación: acuerdo plenario del Ayuntamiento de 28-05-99
2ª Revisión del Programa de Actuación: acuerdo plenario del Ayuntamiento de 07-05-04

4.1.1. Contexto y necesidad del Plan General.

A finales de los años 80 y principios de los 90, El Puerto de Santa María enfrentaba una serie de desafíos derivados de su crecimiento demográfico, la expansión de su tejido urbano, y las transformaciones económicas que afectaban a la región de la Bahía de Cádiz. La ciudad, tradicionalmente conocida por su puerto y actividades relacionadas con la pesca, el comercio y la industria vitivinícola, empezaba a diversificar su economía, atrayendo nuevas actividades comerciales y turísticas.

En este contexto, el PGMO de 1992 surgió como una respuesta a la necesidad de encauzar el desarrollo urbano de manera que se garantizara un crecimiento ordenado, sostenible y coherente con las necesidades del municipio. El plan tenía como propósito evitar los errores del pasado, como la expansión descontrolada y la falta de infraestructuras adecuadas, y establecer una visión a largo plazo para el desarrollo de la ciudad.

4.1.2. Objetivos principales del PGMO de 1992.

El PGMO de 1992 se articuló en torno a varios objetivos fundamentales que pretendían guiar el desarrollo de El Puerto de Santa María en las siguientes décadas:

1. Favorecer la centralidad del Conjunto Histórico, con la recuperación del río como elemento conformador de la ciudad, o la recuperación de edificios o espacios históricos como catalizadores de esa centralidad, así como su recuperación en base a su protección.

La revitalización del Conjunto Histórico se enfrentaba a desafíos significativos debido a la competencia con nuevos desarrollos en las periferias, que están mejor dotados, son más soleados y tienen mejores conexiones. Esta competencia dificultaba la atracción de inversión y residentes hacia el casco histórico. La constante amenaza de pérdida de edificios de interés histórico, debido a su progresiva ruina, era un problema persistente que requiere atención urgente.

El PGMO pretendía revitalizar el Conjunto Histórico de El Puerto de Santa María, utilizando la recuperación del río Guadalete como un elemento clave para reforzar la centralidad urbana. Se planteó la recuperación de edificios y espacios históricos como catalizadores de esta centralidad, con un enfoque en su protección y reutilización.

2. Solucionar los problemas de la red viaria, tanto los de la red principal, minimizando sus impactos sobre la ciudad y el territorio, como de la red básica, dando soluciones de conectividad entre zonas y encomendando a estos ejes viarios con alto poder estructurante, la conformación y estructuración de las distintas partes de la ciudad.

   El PGMO tenía como objetivo resolver los problemas de la red viaria, tanto en la red principal como en la red básica, minimizando los impactos sobre la ciudad y el territorio, con apuestas como la Variante de la N-IV y la Variante de Rota, lo que mejoraría considerablemente la conectividad y ha descongestionado el tráfico en el centro urbano. Se proponía también el nuevo acceso al Puerto Comercial y la duplicado la carretera de Rota en el tramo entre el Oasis y Vistahermosa, y la Ronda del Ferrocarril. Estos proyectos se consideraban esenciales para completar la estructura viaria y para mejorar la integración y movilidad en el municipio.

3. Minimizar los impactos que ciertas infraestructuras causan o puedan causar a la ciudad; ferrocarril, travesías, puerto, etc.

   El PGMO buscaba minimizar los impactos negativos que ciertas infraestructuras, como el ferrocarril, las travesías y el puerto, podrían causar a la ciudad. La reforma de la travesía de la N-IV a la altura del Parque de la Victoria se consideraba como una intervención de singular importancia, ya que podría mejorar significativamente la calidad urbana y la integración del tráfico en esta área clave

4. Apoyo a sectores económicos tradicionales en la ciudad como el pesquero y bodeguero, favoreciendo el desarrollo portuario, pero compatibilizándolo con las propuestas urbanas, buscando soluciones a los conflictos permanentes entre puerto y ciudad.

   Esta apuesta contrastaba con el declive de la industria bodeguera, que conllevaba la sustitución de antiguas instalaciones, generando dificultades para el mantenimiento de edificios catalogados. Por otra parte, la compatibilidad entre el desarrollo portuario y urbano seguía siendo un desafío, con conflictos permanentes entre las necesidades del puerto y las demandas de la ciudad.

5. Favorecer un desarrollo integrado, controlando la forma y dimensión de los crecimientos y programando su implantación en el territorio. intentando evitar desarrollos excluidos que conduzcan a situaciones de monocultivo.

   El PGMO intentó promover un desarrollo urbano integrado, controlando la forma y dimensión de los crecimientos y evitando situaciones de monocultivo económico. Se incentivaban implantaciones industriales, como en los polígonos Salinas de San José, del IFA y mejoras en el Polígono Guadalete, así como desarrollos terciarios en zonas como

La Isleta y El Paseo, con el objetivo de diversificar la economía y evitar una dependencia excesiva del sector turístico.

6. Dotar de soluciones posibles a las administraciones implicadas para poder aplicar coherentemente, tanto espacial como temporalmente una política de suelo y vivienda. encuadrar dentro de esta política global la relativa a la rehabilitación con especial incidencia en el casco histórico.

   El PGMO pretendía coordinar una política coherente de suelo y vivienda, facilitando la participación de diversas administraciones en proyectos como la dotación de suelo y vivienda en La Florida (EPSA) y la participación del IFA en el Parque Industrial. También era clave en la ejecución de redes viarias por parte del Estado y la Junta de Andalucía.

7. Recuperar para usos públicos grandes espacios significativos para la ciudad, o emblemáticos en el territorio.

   El PGMO incluía entre sus objetivos la recuperación de grandes espacios públicos significativos para la ciudad, como la margen derecha del Guadalete, el Convento de la Victoria y el Parque del Vino Fino.

8. Dotar a la ciudad tanto a nivel local como general de áreas libres y equipamientos capaces de satisfacer las distintas demandas de la sociedad.

9. Establecer un orden de la edificación, alineado con el carácter y ubicación de las distintas partes de la ciudad.

10. Controlar y proteger de desarrollos urbanos el suelo clasificado como no urbanizable, atendiendo, no obstante, a las diversas situaciones actualmente existentes dentro de esta clase de suelo.

    El PGMO buscaba controlar y proteger el suelo no urbanizable para evitar su desarrollo urbano descontrolado, que estaba siendo afectado por parcelaciones ilegales, afectando negativamente al entorno natural y desvertebrando el territorio.

11. Salvaguardar los espacios naturales y elementos situados en el suelo no urbanizable con valores elevados.

    El PGMO también pretendía salvaguardar los espacios naturales y elementos con valores elevados, situados en suelo no urbanizable, como la recuperación y puesta en valor de áreas como Los Toruños, el Coto de la Isleta y las Dunas de San Antón, procurando garantizar su protección a largo plazo, y evitar la presión urbanística sobre ellos

4.1.3. El modelo territorial del Plan.

El Plan General de Ordenación Municipal (PGMO) de 1992 para El Puerto de Santa María fue diseñado con la intención de integrar la ciudad en el contexto más amplio de la Bahía de Cádiz, dándole un papel significativo dentro de esta aglomeración urbana. Durante su redacción, existía una baja concertación metropolitana, apoyada únicamente en las “Bases para la Coordinación del Planeamiento Urbanístico de la Bahía de Cádiz” de 1982.

El PGMO tenía como uno de sus principales objetivos evitar la excesiva especialización funcional del municipio dentro de la Bahía, para prevenir que la ciudad se convirtiera en un monocultivo económico. Se priorizaban actividades relacionadas con el desarrollo endógeno,

buscando un equilibrio funcional entre diferentes sectores. Mientras que otras ciudades de la Bahía como Cádiz, San Fernando, Puerto Real y Chiclana se especializaban en industrias específicas o servicios, El Puerto de Santa María ya mostraba un equilibrio entre industria, pesca, viticultura, turismo y residencias.

El PGMO incentivaba este equilibrio mediante un intento de fortalecimiento de los sectores pesquero y vitivinícola, la incorporación de alta tecnología, la potenciación del almacenaje y distribución, y la consolidación del sector turístico. Además, se planteaba una descentralización de funciones administrativas, culturales y educativas dentro de la Bahía, evitando conflictos competitivos con otras ciudades.

El PGMO también identificaba problemas de desestructuración urbana y territorial, especialmente agravados por el crecimiento descontrolado de parcelaciones urbanísticas en áreas rurales. Para abordar estos problemas, se tomó la decisión de limitar el crecimiento urbano a áreas específicas, preservando el Parque Natural al norte y este, y las Dunas de San Antón al sur.

Se priorizó la ordenación de espacios vacíos dentro del tejido urbano existente, estructurándolos mediante una red viaria principal y básica, y sistemas de espacios libres. Esto configuró al PGMO como una especie de Plan de Reforma Interior, centrado en la racionalización de los recursos y la reestructuración interna.

En la zona Norte, el PGMO previó la finalización de las urbanizaciones en Urbaluz y Vallealto, dotándolas de una estructura interna de la que carecían. creando dotaciones importantes y estableciendo una continuidad viaria.

En cuanto a la Costa Oeste, el PGMO establecía como límite de expansión la antigua Carretera de Rota, aunque permitía reconsiderar las zonas aledañas mediante Planes Especiales que, en su mayoría, no llegaron a materializarse. El desarrollo en esta área, basado en la reestructuración del Camino del Águila, avanzó junto con el desarrollo de cada sector planificado. Además, se confiaba en un sistema de áreas libres para estructurar la Costa Oeste, creando una red de espacios desde Vistahermosa hasta la Inmaculada, que no llegó a concretarse.

En la zona Noroeste, pretendía la ejecución de la Variante de Rota y la prolongación de la calle Cisne para la mejora del acceso a la Costa Oeste, y, sobre todo, la Ronda del Ferrocarril, concebida para unir la ciudad consolidada con áreas inconexas.

4.1.4. Las principales propuestas del PGMO.

Red viaria.

Las propuestas del Plan, tras haber evaluado exhaustivamente todos los modos de transporte y sus potencialidades, se centraban en el sistema viario, considerando que este era clave para organizar y desarrollar el territorio. Este sistema debía dotar a la región de una estructura adecuada para su desarrollo, no como un factor aislado, sino como una directriz que promoviera un crecimiento más homogéneo e integrador que el experimentado hasta ese momento.

El enfoque del sistema viario no se limitaba únicamente a su función estructural o a su capacidad de mejorar la funcionalidad de las vías de comunicación. En su lugar, se abordaba desde una perspectiva más amplia y global, considerando la forma general del territorio. Esta visión permitía una interpretación más clara y diferenciada del área urbana, extendiendo el

concepto de casco urbano a toda la ciudad, aunque se distinguieran claramente las diversas tramas urbanas y se respetaran las particularidades de cada sector.

En conjunto, estas propuestas del Plan General buscaban no solo mejorar la infraestructura viaria existente, sino también anticipar y guiar el crecimiento y desarrollo de El Puerto de Santa María de una manera más eficiente, sostenible e integrada. El objetivo era crear una red viaria que no solo resolviera los problemas actuales de movilidad, sino que también promoviera un desarrollo urbano más equilibrado y coherente en todo el territorio.

Uno de los principales desafíos que identificaba el Plan General era la necesidad de resolver la situación de la N-IV y la CA-603, que se consideraban barreras que dificultaban tanto la articulación interna del municipio como la conectividad con otros municipios de la Bahía de Cádiz. Resolver este problema era una prioridad, y por ello, el Plan se centraba en estas vías como elementos clave para la reconfiguración del territorio.

Las variantes propuestas de la N-IV y la CA-603 resultaban cruciales tanto por su capacidad para reestructurar el territorio como por el alivio que se preveía que ofrecerían a la red viaria de El Puerto de Santa María en el futuro. Sin embargo, el PGOM cuestionaba las propuestas que en ese momento habían presentado tanto el Ministerio como la Junta de Andalucía, considerándolas soluciones parciales y descoordinadas frente a los problemas de transporte dentro del municipio y en la Bahía en general. El Plan pretendía encontrar soluciones que no solo integraran las propuestas sectoriales de ambas administraciones, sino que también se alinearan con el modelo de crecimiento y desarrollo urbano propuesto.

Variante de la N-IV

La nueva variante de la N-IV, según el proyecto del Ministerio, discurría en dirección Norte-Sur, aproximadamente a 3 kilómetros al este del área urbana de El Puerto de Santa María. Conectaba con la N-IV existente al norte, en el cerro de San Cristóbal, y al sur, fuera del término municipal, con la variante de Puerto Real. El Plan proponía reducir los accesos inicialmente planteados por el Ministerio a uno solo, con el objetivo de conectar la variante directamente con la zona portuaria. Este acceso tendría un recorrido que incluía varias estructuras para cruzar el ferrocarril Madrid-Cádiz, el río Guadalete, y la N-IV actual, enlazando finalmente con la zona portuaria y el acceso sur sobre la N-IV.

Una vez construida la variante y ejecutado el acceso norte a la zona portuaria, la N-IV actual adoptaría una nueva funcionalidad, dividiéndose en tres tramos claramente diferenciados:

1. Tramo Cerro-Cruce FFCC a Sanlúcar: Este tramo se consideraba suficiente para canalizar el tráfico previsto. Aun así, el Ministerio planteaba un desdoblamiento de la vía, incluyendo glorietas partidas en las intersecciones con las vías transversales.

2. Tramo Cruce FFCC a Sanlúcar-Nuevo acceso Norte a la zona portuaria: Situado en el centro urbano, este tramo se transformaría en una avenida urbana de dos carriles por sentido. Su función principal sería soportar el tráfico urbano de corto recorrido y facilitar el acceso a las estaciones de tren y autobuses, en lugar de canalizar tráfico de acceso exterior.

3. Tramo Nuevo acceso Norte a la zona portuaria-Cruce Sur a Valdelagrana: Este tramo mantendría un carril por sentido, con una vía paralela que actuaría como vial de servicio. Dada la presencia de la vía férrea y las construcciones a lo largo del tramo, se descartaba la creación de una nueva variante. En su lugar, se optaba por diseñar este tramo como una vía urbana con tres carriles por sentido, mediana central y aceras, capaz de canalizar tanto el tráfico de acceso sur al núcleo como el tráfico intersectorial urbano.

Variante de la CA-603 El Puerto de Santa María-Rota.

La variante de la CA-603 se diseñaba con el objetivo de minimizar los impactos sobre el territorio, evitando que el incremento en la accesibilidad y conectividad resultara en una sobrecarga no controlada por el Plan General. Esta variante se dividía en dos tramos diferenciados:

1. El tramo oriental, que discurría desde el nuevo acceso norte a la zona portuaria, conectando con una glorieta al oeste del antiguo Oasis. En este tramo, la vía se conectaba con la variante de la N-IV y cruzaba la carretera N-IV mediante una estructura.

2. El segundo tramo, que continuaba paralelo al ferrocarril hacia el oeste, utilizaba un camino público existente hasta entroncar con la carretera actual en La Mata. En este tramo, se preveía un segundo acceso a la costa oeste, diseñado para distribuir el tráfico y evitar la sobrecarga de la carretera de Rota. Este segundo tramo tendría un carril por sentido, mientras que el primero contaría con dos carriles por sentido debido a su mayor carga de tráfico.

Otras propuestas.

Además de las variantes, el Plan General incluía nuevas infraestructuras como un acceso a Puerto Sherry y Crevillet, y una Ronda Urbana Norte sobre la antigua plataforma del ferrocarril. Estas intervenciones tenían el propósito de liberar la carretera de Rota para funciones más urbanas, mejorar la conectividad y reconfigurar áreas urbanas desconectadas.

El nuevo acceso a Puerto Sherry se diseñaba como una avenida-paseo con dos carriles por sentido, aparcamiento en cordón y aceras. Esta infraestructura buscaba no solo mejorar el acceso a esta zona deportiva, sino también actuar como distribuidor del tráfico hacia la costa oeste, complementando la actual carretera de Rota, que se desdoblaría y se transformaría en una vía urbana con aceras, arbolado e iluminación.

Otra vía propuesta de gran importancia era la Ronda Urbana Norte, diseñada sobre la plataforma del antiguo ferrocarril El Puerto-Sanlúcar de Barrameda. Esta ronda no solo serviría para canalizar el tráfico urbano, sino que también desempeñaría un papel estructurante al conectar áreas urbanas desconectadas y servir como enlace entre el suelo urbano existente y el nuevo suelo urbanizable propuesto al norte de la ciudad. La ronda seguía en gran parte la traza del antiguo ferrocarril, manteniendo dos carriles por sentido y, donde la sección lo permitía, un bulevar central de 10 metros para albergar una futura vía férrea. A lo largo de su recorrido, se preveían varias intersecciones tipo glorieta que conectarían con los principales accesos radiales al casco urbano y con la variante de la CA-603.

Aparcamientos.

El PGMO propuso una política de construcción de aparcamientos públicos de gran capacidad en el exterior del casco antiguo y de menor capacidad en el interior, destinados a residentes. Esta estrategia se complementaba con la promoción del transporte público para reducir la necesidad de aparcamientos.

Sistema Ferroviario.

El Plan considera el ferrocarril como medio de transporte básico para las relaciones tanto en el ámbito de la Bahía como en el resto de los municipios. Es por ello por lo que su propuesta va encaminada hacia un doble objetivo: su consolidación como el modo más adecuado de transporte

y su inserción plena en la trama urbana para conseguir a la vez aumentar su funcionalidad y reducir el impacto urbanístico negativo.

La propuesta del Plan tiene una doble vertiente: En primer lugar, la potenciación de la vía Sevilla-Cádiz, asumiendo la necesidad de su desdoblamiento a corto o medio plazo, así como la adecuación de las instalaciones existentes; y en segundo lugar la conveniencia de la reapertura de la línea de Sanlúcar de Barrameda, a largo plazo y como elemento fundamental para dotar de servicio a los municipios del segundo arco de la Bahía: Rota, Chipiona y Sanlúcar de Barrameda.

Línea Sevilla-Cádiz.

La propuesta del Plan respecto a esta línea se concreta en proponer la reserva de suelo necesaria para el desdoblamiento en la margen izquierda de su actual trazado.

Esta vía supone la comunicación ferroviaria más importante de la ciudad y de la Bahía con el resto de los municipios. Sobre ella se plantean exclusivamente los pasos elevados o subterráneos imprescindibles para el buen funcionamiento de los suelos colindantes, de carácter industrial, y las actuaciones viarias de carácter estructurante planteadas, que son la variante de la CN-IV y la variante industrial.

Esto pasos, a los que ya se ha hecho referencia en el apartado anterior, referente a la red viaria son: dos pasos elevados de la variante industrial, el primero en el comienzo de su trazado paralelo a la N-IV, y el segundo en el cruce de acceso a la zona portuaria; un paso elevado de la variante de la N-IV inmediatamente después del nudo de salida de la variante industrial; dos pasos elevados en el polígono El Palmar, y un paso subterráneo coincidente con el paso a nivel del Coto de la Isleta.

Todo ello se realizaba manteniendo inalterable el trazado de la actual vía Sevilla-Cádiz, así como el resto de las instalaciones de RENFE ligadas a dicho trazado.

Línea El Puerto de Santa María- Sanlúcar de Barrameda.

El Plan plantea la compatibilización de la reapertura de la vía con la estructura urbana definida, mediante la integración del trazado ferroviario y la red viaria. (Se plantea como actuación fundamental la depresión de la traza del ferrocarril a su paso por la ciudad).

Esta línea marcaba el límite Norte y Noroeste del casco urbano residencial y a partir de ella y hasta la variante de la carretera Rota-Sanlúcar se realizaba el crecimiento más importante de suelo de primera residencia propuesto por el Plan.

La conexión de este nuevo desarrollo con la ciudad era imprescindible para el objetivo planteado y para la envergadura de las actuaciones propuestas (Feria, nuevo estadio de fútbol, polideportivo, estación de bomberos). Por ello era fundamental la depresión de la traza del ferrocarril en unos seis metros respecto al estado de la rasante a su paso por esta parte de la ciudad. La propuesta suponía la depresión de la vía a lo largo de 2,2 kilómetros de su recorrido, y comenzaría al salir de la estación de ferrocarril.

Esta vía quedaba integrada en la ronda urbana con tipología de bulevar cuyo trazado discurría por terrenos contiguos a la actual plataforma del ferrocarril como se expone en el apartado anterior sobre la red viaria. Su justificación se encuentra no solo en el objetivo de minimizar su impacto a lo largo de un recorrido por zonas urbanas sino también por el estado de la estructura de la vía, que llevaba entonces unos 5 años cerrada.

La propuesta del Plan se concretaba, por tanto, en:

- Un primer tramo, donde el bulevar coincide con el actual trazado de la vía, en el que ésta se situaba sensiblemente sobre la traza existente, modificándose ligeramente para hacer compatibles ambas vías; la del ferrocarril se plantea en trinchera. Sobre este primer tramo se planteaban un total de seis cruces a nivel de rasante (el ferrocarril discurría deprimido), constituyendo estos cruces los ejes estructurantes y de conexión de los nuevos suelos programados.

- En el segundo tramo, el trazado viario se separaba del ferrocarril, discurriendo paralelo a él para evitar crear una doble barrera urbanística.

La Estación.

Entonces se encontraba inmersa dentro de una operación general de dignificación de la entrada de la ciudad desde Cádiz, mediante la ordenación del gran espacio público al que también pertenecían una prevista estación de autobuses y la actuación del Convento de la Victoria y el antiguo penal.

El Plan determina la creación de un importante espacio libre y de intercomunicación que integra la estación de RENFE, de autobuses interurbanos junto con autobuses urbanos, taxis y un gran aparcamiento, apoyándose en su inmejorable situación respecto al casco, potenciando su carácter urbano y el nivel de integración en la ciudad con el tratamiento dado, al eliminar, gracias a la variante, el paso de la carretera de carácter nacional.

Esto supondría una mejora sustancial para toda la red ferroviaria y en su consideración como medio fundamental de comunicación de la Bahía de Cádiz.

Puerto Comercial y la relación Ciudad-Puerto.

El Puerto Comercial se pretende limitar a los terrenos de uso portuario comprendidos en la margen izquierda del río Guadalete.

El Plan plantea favorecer su desarrollo mediante la posibilidad de mejora y modernización de las instalaciones, y el fomento en lo posible de actividades ligadas a la transformación de la producción pesquera (conservas, mariscos, …). Dichas industrias, junto con cualesquiera otras relacionadas con la actividad portuaria por su necesidad de recibir o expedir sus productos por vía marítima, establecidas en régimen de concesión administrativa, se ubicarán en zonas especialmente reservadas.

También debe procurarse un lugar para aquellas actividades de equipamiento o zonas libres cuyo fin prioritario sea proporcionar un servicio básico a la población en base al incremento de la permeabilidad puerto-ciudad. En este sentido se sitúan grandes zonas verdes que separan y protegen Valdelagrana del Puerto Comercial.

Especial incidencia en la actividad ciudadana tienen los accesos a este Puerto. En concreto se prevé un acceso principal desde la variante del N-IV, otro frente al polígono industrial Guadalete y otro junto al actual estadio.

El acceso desde la N-IV toma un protagonismo principal, al asumir parte de las funciones de una verdadera Ronda Industrial, pues sirve de delimitación de gran parte de estos suelos y de salida natural propia de los mismo hacia la variante. Se considera la salida más indicada para el tráfico pesado.

El acceso frente al polígono industrial Guadalete, se plantea como un nudo importante a nivel con la N-IV, de interés para la entrada y salida habitual de los trabajadores del puerto, y algún camión ocasional. Es, por tanto, indicada para un tráfico ligero.

Finalmente, el acceso próximo al actual estadio es indicado para el aparcamiento de camiones por contar con posibilidades de ubicación de un aparcamiento.

Para no colapsar el tráfico del eje Camino del Águila-Valdelagrana, sobre el nuevo puente sobre el Guadalete, se propone que las actividades de tráfico de mercancías, ligadas a embarcaciones de mayor calado que exigirían continuas aperturas del tramo levadizo, se sitúen aguas abajo del mismo.

Espacios libres y equipamientos públicos.

El Plan General propuso la calificación de los principales pinares públicos del municipio como sistemas generales, incluyendo las Dunas de San Antón, el Coto de la Isleta y el Pinar de Coig, con la previsión de ampliar algunos de estos espacios.

La consideración de estos espacios como sistemas generales fue especialmente relevante para la estructura general que el Plan planteaba:

- Las Dunas de San Antón, ampliadas con los pinares situados en la margen derecha de la Avenida de la Libertad, se consideraron como un elemento clave para la ordenación de los espacios entre la ciudad central y los desarrollos urbanos de la costa Oeste. Además, estas dunas complementaban una zona de ocio al unirse con la playa de la Puntilla, asegurando la existencia de una importante área de espacio libre entre ambas zonas.

- El pinar del Coto de la Isleta se propuso como un lugar de ocio y de transición entre las zonas urbanas y las marismas del Guadalete. Su calificación como sistema general de espacios libres tenía como objetivo preservar este importante espacio natural, garantizando y potenciando su uso.

- El Pinar de Coig fue también considerado como sistema general para asegurar su conservación y uso. Se propuso, además, la ampliación del espacio público hasta abarcar la totalidad del pinar.

Con estas medidas, se aseguraba la existencia de tres grandes masas arboladas con el propósito ya mencionado, ubicadas una en el centro de las zonas urbanas y las otras dos en la periferia, protegiéndolas también por su valor forestal.

El Plan también propuso la creación de un gran parque en la zona Norte, ubicado entre el trazado del ferrocarril de Sanlúcar y la nueva variante de las carreteras CA-602 y CA-603. Este parque tenía la intención de proporcionar una importante superficie de espacio libre a las zonas más marginales de la ciudad, sirviendo además como base para una nueva estructura urbana. En este parque se incluía una nueva zona deportiva recreativa de ámbito municipal, que albergaría el nuevo estadio de fútbol.

La Sierra de San Cristóbal fue igualmente considerada como sistema general de espacios libres, con el objetivo de fomentar su uso como lugar de esparcimiento y evitar su degradación.

La propuesta del Plan en cuanto al sistema general de equipamientos públicos se complementaba con el Convento de la Victoria, donde se pretendía instalar un equipamiento

cultural de ámbito municipal, capaz de dinamizar no solo la zona norte de la ciudad, sino también a toda la urbe.

En total, se propuso una nueva superficie destinada al sistema general de espacios libres de 1.324.900 m², a los que se sumaban los 31.500 m² del nuevo estadio de fútbol y la superficie del Convento de la Victoria. Esto resultaba en un total aproximado de 1.500.000 m² destinados a espacios libres y equipamientos públicos, lo que representaba un aumento considerable de la superficie existente en ese momento.

Operaciones Estructurales.

El Plan General proponía una serie de operaciones orientadas a organizar grandes áreas de suelo que, debido a su falta de definición, requerían intervenciones estratégicas para estructurar y cohesionar amplias zonas de la ciudad. Estas acciones estaban diseñadas para servir como soporte a diversos fragmentos urbanos que necesitaban ser integrados de manera coherente mediante propuestas cuya operatividad fuera incuestionable. Los procesos que se buscaba inducir a partir de estas operaciones estaban alineados con los objetivos globales del Plan, que motivaban y justificaban dichas intervenciones. Estas operaciones no solo integraban múltiples acciones de diversa índole, sino que además constituían el hilo conductor de toda la estrategia de desarrollo urbano.

En resumen, el Plan General proponía un conjunto de operaciones estructurales con el objetivo de mejorar la organización, cohesión y funcionalidad del desarrollo urbano en El Puerto de Santa María. Estas operaciones, cuidadosamente diseñadas y estratégicamente implementadas, buscaban potenciar la conectividad, revitalizar áreas clave y crear un entorno urbano más dinámico, eficiente e integrado, asegurando un crecimiento sostenible y armonioso para la ciudad.

Se contemplaba dos tipos principales de operaciones:

1. Operaciones estructurales en la ciudad histórica: Este grupo incluía intervenciones destinadas a revitalizar y recuperar el tejido histórico de la ciudad, con el objetivo de reintegrarlo en la vida urbana y crear las condiciones necesarias para un uso más dinámico y diversificado. Debido a la sensibilidad del área, estas operaciones requerían una gran cautela en su definición y ejecución. Las propuestas asumían la trama histórica existente y buscaban fortalecerla mediante dos operaciones estratégicas clave:

    - Río Guadalete:

      El río Guadalete, reconocido como el eje estructurante más poderoso de El Puerto de Santa María, había perdido su protagonismo histórico debido a diversos factores. Sin embargo, el Plan proponía su renovación y revalorización como un gran espacio público, con zonas libres y equipamientos que reactivaran su función estructural en la ciudad. Las intervenciones propuestas incluían la ordenación de la entrada a la ciudad en torno a la Iglesia del Espíritu Santo, la creación de un polo de actividad lúdico-comercial cerca del puente de San Alejandro, la construcción de un puente peatonal sobre el río, la reorganización del Parque Calderón en su contacto con el Guadalete, la recuperación de suelos en la margen derecha a partir de la Plaza de las Galeras, la creación de aparcamientos semienterrados, la dotación de edificios para equipamientos, el traslado del Club Náutico a la proximidad de la Playa de la Puntilla, y la construcción de un centro deportivo náutico. Estas intervenciones pretendían restituir al río su importancia estructural, convirtiéndolo en un eje dinamizador de la actividad urbana.

- Zona del Monasterio de la Victoria:

  Esta zona, que constituía una rótula urbana fundamental pero infrautilizada, era clave para la articulación de diversas áreas urbanas discontinuas. El Plan propuso su recuperación y revalorización como una gran zona verde urbana, eliminando la servidumbre del trazado de la N-IV que atravesaba la zona y reubicando el tráfico en nuevas vías alternativas propuestas en el Plan. Las intervenciones planificadas incluían la recuperación del Paseo y Parque de la Victoria, la rehabilitación del antiguo penal y de la Iglesia y Claustro de la Victoria para su uso como equipamiento cultural, la creación de una estación de autobuses, la remodelación del acceso a la estación de Renfe, y la supresión y traslado del Instituto de Bachillerato Pedro Muñoz Seca. Esta operación buscaba transformar la zona en una pieza clave para la ordenación urbana, facilitando la transición entre la ciudad histórica y los nuevos desarrollos, además de mejorar la conectividad y el acceso desde Jerez.

2. Operaciones estructurales en suelos periféricos: Estas operaciones se centraban en la organización y estructuración de los suelos periféricos de la ciudad, con el objetivo de mejorar su integración en el tejido urbano y potenciar su desarrollo. Las dos intervenciones principales en este ámbito fueron:

   - Camino del Águila:

     El Plan proponía la creación de un eje viario que conectara Fuentebravía con Valdelagrana y la N-IV, utilizando parte del trazado del actual Camino del Águila. Este eje, concebido como un complemento transversal al gran eje fluvial del río Guadalete, tenía la intención de coser todos los suelos urbanizables turísticos de la costa Oeste y Valdelagrana, mejorando la conectividad entre los sectores costeros. Además, la construcción de un nuevo puente levadizo sobre el Guadalete proporcionaría un enlace alternativo al congestionado puente existente, facilitando el flujo de tráfico y evitando la degradación de la costa. El eje viario se diseñaba cuidadosamente, integrando cesiones de equipamiento y espacios libres a lo largo de su recorrido, y aprovechando elementos naturales como una duna importante para enriquecer el entorno. Al llegar a Valdelagrana, el eje adoptaba una sección tipo bulevar de gran amplitud, reforzando su función como arteria principal.

   - Ronda del Ferrocarril:

     La Ronda del Ferrocarril, concebida como una gran vía paralela al ferrocarril de Sanlúcar, se diseñaba para abrazar y delimitar la ciudad central en su zona noroeste, conectando la N-IV con la carretera de Sanlúcar. Esta ronda tenía la misión de transformar la barrera impuesta por el ferrocarril en una vía urbana funcional, aprovechando la depresión de la vía férrea para integrar mejor las áreas circundantes. La Ronda del Ferrocarril no solo conectaba longitudinalmente importantes equipamientos y zonas, como el nuevo campo de fútbol, el recinto ferial y un gran polideportivo junto a la N-IV, sino que también establecía conexiones transversales con diversas áreas urbanas, como el Casino, la Caridad, las Nieves, los Frailes, el Palomar, Ciudad Ducal y la antigua Feria. Estas conexiones ayudaban a acercar estas zonas al casco urbano, facilitando su integración y desarrollo.

Ámbitos de ordenación y ejecución en suelo urbano del PGMO 1992

actuación urbanística	clasificación PGMO vigente	ámbito	superf. m2	uso global	aprov. total	nº máx viv.	nº viv libre	nº viv vpo	m2 t	edif.	densidad viv/ha	espacios libres	dotacional
1.-Pago Alhaja (2)	Suelo Urbano	PERI-CC-1	183.000	resid.	66.578ua	175	175	-	59.800	0.326	9.56	3.000	800
2.- Complejo Asistencial San Antón	Suelo Urbano	ED-CC-2	11.750	dotacional	3.936ua	-	-	-	7.872	0.67	-	-	700
4.-Los Navazos (2)	Suelo Urbano	S-CC-4	15.600	resid.	5.670ua	31	31	-	5.400	0.34	19.87	-	-
5.-Pinar Hondo	Suelo Urbano	ED-CC-5	31.800	resid.	37.140ua	296	296	-	33.390	1.05	93	1.900	2.000
7.-Las Palmas	Suelo Urbano	ED-CC-7	19.600	resid.	5.880ua	46	46	-	5.880	0.3	23.5	9.720	-
8.-Gaonera	Suelo Urbano	ED-CC-8	2.100	resid.	2.772ua	15	15	-	2.520	1.2	72	180	-
9.-Avenida del Ejército	Suelo Urbano	S-CC-9	12.000	resid.	16.800ua	180	180	-	18.000	1.5	150	-	4.000
10.-Puerto Escondido	Suelo Urbano	ED-CC-10	1.574	resid.	1.511ua	25	25	-	2.518	1.6	152	-	-
11.-Puente San Alejandro	Suelo Urbano	PERI-CC-11	12.600	terciario	11.466ua	-	-	-	8.820	0.7	-	8.500	-
12.-Jardín de Cano (3) Jardín de Cano I	Suelo Urbano	S-CC-12 a	27.553	resid.	41.131ua	384	384	-	39.206	1.423	139	9.400	-
12.-Jardín de Cano (3) Jardín de Cano II	Suelo Urbano	S-CC-12 b	12.149	resid.	13.948ua	129	129	-	13.080	1.077	106	2.400	4.300
13.-Plaza de los Jazmines (4)	Suelo Urbano	ED-CC-13	10.123	resid.	18.114ua	46	46	-	5.061,5	0.5	45	-	-
15.-Granja San Javier(5)(6)	Suelo Urbano	PERI-CC-15	17.400	resid.	20.280ua	174	-	-	19.226	1.10	100	1.850	6.900
14.- Parque de la Victoria(1)	Suelo Urbano	PERI-CC-14	52.000	-		70	70	-	10.800				
16.- Convento de la Victoria(1)	Suelo Urbano	ED-CC-19	24.000	-		87	87	-	8.700				
17.-Caja de Aguas(6)	Suelo Urbano	PERI-CC-17	30.000	resid.	34.700ua	240	140	100 (41.6%)	30.000	1	80	4.500	5.000
18.-El tejar	Suelo Urbano	ED-CC-18	40.000	resid.	45.960ua	340	180	160 (47.1%)	46.800	1.17	85	1.000	11.500
Bodegas Gómez	Suelo Urbano	PERI-CC	24.647	resid.	37.810 ua	330	330	-	37.300	1.51	113.8	5.920	-
El Molino	Suelo Urbano	PERI-CC	33.500	resid.		335	335	-	36.162	1.08	100	17.030	-

actuación urbanistica	clasificación PGMO vigente	ámbito	superf. m2	uso global	aprov. urbanistico	nº máx viv.	nº viv libre	nº viv vpo	m2 t	edif.	densidad viv/ha	espacios libres	dotacional
Santa Clara	Suelo Urbano	PERI-CC	11.111	resid.	22.164 ua	190	190	-	24.548	2.2	172	-	-
Bodegas Galarza y S.F.	Suelo Urbano	PERI-CC	11.522	resid.	8.521 ua	175	175	-	15.852	1.37	151.8	-	-
19.-El Palmar	Suelo Urbano con planeamiento diferido	PERI-CN-1	364.000	industrial	191.178ua	-	-	-	180.837	0.495	-	36.877	14.560
20-El Chinarral(1)	Suelo Urbano	S-CN-2	48.500	resid.	17.500ua	65	65	-	17.500	0.36	13.4	-	-
21.-La Valenciana (1)	Suelo Urbano	S-CN-3	169.600	resid.	60.120ua	100	100	-	50.100	0.29	5.89	2.200	1.100
22.-La Cañada (1)	Suelo Urbano	S-CN-4	16.000	resid.	5.800ua	24	24	-	5.800	0.36	15	800	-
23.-San Cristobal	Suelo Urbano	PERI-CN-5	105.000	resid.	34.500ua	262	262	-	36.750	0.35	25	12.000	12.600
24.-La Sierra(2)	Suelo Urbano con planeamiento diferido	ED-CN-6	40.297	terciario	18.323ua	6	6	-	30.223	0.75	1.5	-	-
25.-Vallealto	Suelo Urbano	ED-CN-7	8.600	resid.	2.860ua	10	10	-	2.600	0.3	11.5	-	1.900
26.-San Ignacio	Suelo Urbano	ED-CN-8	30.000	resid.	9.607ua	66	66	-	8.250	0.275	22	1.600	-
27.-Vega de los Perez (1)	Suelo Urbano	S-CN-9	39.400	resid.	14.300ua	60	60	-	13.000	0.32	15.22	-	-
28.-Las Arenas(2)	Suelo Urbano	S-CO-1	46.500	resid.	35.746ua	315	315	-	28.830	0.62	68	4.725	-
29.-El Cañaveral	Suelo Urbano	ED-CO-2	7.400	resid.	3.840ua	36	36	-	4.600	0.62	48	-	-
30.-Misericordia (2)	Suelo Urbano con planeamiento diferido	ED-CO-3	28.880	terciario	8.871ua	5	5	-	11.424	0.4	2	-	-
31.-Suerte Real	Suelo Urbano	ED-CO-4	4.680	resid.	1.369ua	7	7	-	1.778	0.38	15	-	-
32.-Pinar Alto	Suelo Urbano	ED-CO-5	25.000	resid.	9.050 ua	65	65	-	8.250	0.33	26	1.200	3.600
33.-El Camaleón(1)	Suelo Urbano	S-CO-6	93.800	resid.	33.120ua	103	103	-	27.600	0.29	10.98	3.500	-
34.-Santa Catalina	Suelo Urbano	PERI-CO-7	73.000	terciario	24.304ua	2	2	-	730	0.01	0.3	-	-
35.-Fuerte Ciudad	Suelo Urbano	PERI-CO-8	76.200	resid.	13.716ua	152	152	-	13.716	0.18	20	27.600	4.000
36-Ceballos	Suelo Urbano	PERI-CO-9	41.250	resid.	7.425ua	74	74	-	7.425	0.18	18	8.250	-
37.-La China(2)	Suelo Urbano	S-CO-10	145.000	resid.	111.348ua	910	910	-	109.825	0.75	63	7.410	9.283

actuación urbanística	clasificación PGMO vigente	ámbito	superf. m2	uso global	aprov. urbanistico	nº máx viv.	nº viv libre	nº viv vpo	m2 t	edif.	densidad viv/ha	espacios libres	dotacional
Las Redes Playa(5)	Suelo Urbano	PERI-CO	12.587	resid.		88	88	-	8.811	0.7	69.9	1.586	-
38.-Serones (1)	Suelo Urbano	S-NO-1	26.800	resid.	10.221ua	54	54	-	12.200	0.45	20.15	-	-
39.-Rompeserones (1)	Suelo Urbano	S-NO-2	65.800	resid.	24.000 ua	72	72	-	20.000	0.3	10.94	-	-
40.-La Caridad (1)	Suelo Urbano	S-NO-3	297.000	resid.	102.570ua	266	266	-	78.900	0.265	8.95	4.000	900
41.-Ronda de Valencia	Suelo Urbano	PERI-NO-4	47.000	resid.	40.890ua	235	235	-	40.890	0.87	50	7.320	1.600
42.-Los Romanos	Suelo Urbano	PERI-NO-5	41.000	resid.	37.095ua	230	230	-	36.336	0.89	56	1.320	-
43.-El Palomar (1)	Suelo Urbano	S-NO-6	35.100	resid.	12.600ua	38	38	-	10.500	0.3	10.82	-	-
44.-Ciudad Ducal (1) (2)	Suelo Urbano	S-NO-7	40.200	resid.	14.910ua	41	41	-	14.200	0.35	10.20	300	400
45.-Arenas Cárdenas(1)(3)	Suelo Urbano	S-NO-8	94.200	resid.	34.970ua	90	90	-	26.900	0.28	9.55	2.200	800
46.-Molino Platero(1)	Suelo Urbano	S-NO-9	95.000	resid.	32.780ua	87	87	-	29.800	0.31	9.15	800	200
47.-Perpetuo Socorro(1)	Suelo Urbano	S-NO-10	29.800	resid.	10.625ua	26	26	-	8.500	0.28	8.72	-	-
48.-La Andreita(1)	Suelo Urbano	S-NO-11	75.700	resid.	27.370ua	74	74	-	23.800	0.31	9.77	-	1.000
49.-El Carmen(1)	Suelo Urbano	S-NO-12	160.700	resid.	56.625ua	123	123	-	45.300	0.28	7.65	3.000	300
50.-Cantarranas(1)	Suelo Urbano	S-NO-13	164.700	resid.	60.710ua	152	152	-	46.700	0.28	9.22	3.500	1.000
51.-Guadalete (4)	Suelo Urbano	S-VA-1	40.000	terciario	28.400ua	-	-	-	28.000	0.7	-	4.000	-
52.-La Salinera	Suelo Urbano con planeamiento diferido	S-VA-2	68.918	resid.	46.690ua	500	500	-	50.000	0.725	72.5	-	-
53.-San Pedro	Suelo Urbano con planeamiento diferido	S-VA-3	17.421	resid.	6.532ua	54	54	-	6.532	0.375	31	-	5.003

(1) Éstas uds. de ejecución están incluidas dentro la Mod. Puntual del PGMO denominada "Propuesta de Modificación Puntual del PGMO de El Puerto de Santa María 2ª en el ámbito del Área de Reparto SU-21 Actuaciones Sin Planeamiento" Aprobado Definitivamente el 3 de diciembre 2002 por el Pleno del Ayuntamiento, donde se establece que "El nº máx. de viviendas total y densidad previstos tendrá carácter meramente indicativo no siendo por tanto vinculante."
(2) La ud. de Ejecución "Ciudad Ducal" está afectada por la Mod. Puntual denominada "Modificación Puntual del P.G.M.O en el ámbito de la Ud. de Ejecución S-NO-7 "Ciudad Ducal" Aprob. Def. por el Pleno del Ayuntamiento el 24/4/02.
(3) La ud. de Ejecución Arenas Cárdenas está afectada por la Mod. Puntual del PGMO denominada "Modificación Puntual al Plan General de Ordenación Urbanística de El Puerto de Santa María, Arenas Cárdenas" Aprob. Def. el 2/12/05 por el Pleno del Ayuntamiento.
(4) La ud. de Ejecución Guadalete, está afectada por la Mod. Puntual del PGMO denominada "Modificación Puntual de Elementos del PGMO en el Ámbito del PERI VA-1 Guadalete" Aprob. Definitivamente el 16/11/04 por la COPT.

El PGMO de El Puerto de Santa María estableció en el año 1992 cómo crecimiento total de viviendas en suelo urbano 6.460 viviendas

Parámetros de los Sectores del suelo urbanizable programado al inicio de la formulación de la Adaptación parcial del PGMO 1992 a LOUA.

actuación urbanística		clasificación PGMO vigente	ámbito	superf. m2	uso global	aprov. urbanistico	nº máx viv.	nº viv. libre	nº viv vpo	m2 t	edif.	densidad viv/ha	espacios libres	dotacional
1.-El Pinar		Suelo Urbanizable Programado	PP-CC-1	88.700	resid.	35.713ua	577	347	230 (39.8%)	66.525	0.75	65	13.965	19.230
2.-Salinas de San José Bajo(1)	Salinas de San José Bajo A	Suelo Urbanizable Programado	PP-CN-1A	262.658	industrial	85.214ua	-	-	-	126.076	0.48	-	26.266	10.506
	Salinas de San José Bajo B	Suelo Urbanizable Programado	PP-CN-1B	182.379	industrial	59.169ua	-	-	-	87.542	0.48	-	18.238	7.296
3.-Cañada del Verdugo		Suelo Urbanizable Programado	PP-CN-2	85.400	industrial	32.858ua	-	-	-	38.430	0.45	-	13.000	3.416
4.-Caño del Molino(1)	Caño del Molino A	Suelo Urbanizable Programado	PP-CN-3A	92.844	industrial	36.057ua	-	-	-	49.461,8	0.45	-	14.471	4.620
	Caño del Molino B	Suelo Urbanizable Programado	PP-CN-3B	27.447	industrial	7.540ua	-	-	-	10.343,2	0.45	-	3.845	-
5.-Rancho Linares		Suelo Urbanizable Programado	PP-CN-4	197.600	industrial	71.803ua	-	-	-	88.920	0.45	-	21.400	7.904
6.-Carretera de El Portal		Suelo Urbanizable Programado	PP-CN-5	271.000	industrial	93.429ua	-	-	-	122.130	0.45	-	27.200	10.856
7.-El Tomillar		Suelo Urbanizable Programado	PP-CN-6	98.000	resid.	32.004ua	296	216	80 (27%)	34.300	0.35	30	9.800	8.552
8.-Bahía Blanca(2)		Suelo Urbanizable Programado	PP-CO-1	68.600	resid.	25.931ua	96	96	-	20.580	0.3	14	14.022	5.247
9.-Molino de Viento		Suelo Urbanizable Programado	PP-CO-2	29.300	resid.	10.608ua	62	62	-	8.800	0.3	21	2.930	1.175
10.-La Inmaculada (3)	La Inmaculada A	Suelo Urbanizable Programado	PP-CO-3A	211.930,3	resid.	83.533ua	567	567	-	74.175,6	0.35	25	34.316	23.510
	La Inmaculada B	Suelo Urbanizable Programado	PP-CO-3B	31.069,7	resid.	13.668ua	78	78	-	10.874,4	0.35	25	-	-
11.-El Naranjal		Suelo Urbanizable Programado	PP-CO-4	105.300	resid.	38.400ua	263	263	-	31.500	0.3	25	10.530	8.780
12.-Las Redes		Suelo Urbanizable Programado	PP-CO-5	108.000	resid.	43.800ua	378	378	-	43.200	0.4	35	14.000	12.000
13.-La Oropéndola		Suelo Urbanizable Programado	PP-CO-6	92.250	resid.	33.238ua	230	230	-	27.500	0.3	25	9.225	7.750
14.-Duna de El Águila		Suelo Urbanizable Programado	PP-CO-7	102.700	resid.	37.300ua	257	257	-	31.000	0.3	25	10.270	8.720
15.-Las Arenillas(3)		Suelo Urbanizable Programado	PP-CO-8	111.100	resid.	41.400ua	222	222	-	33.000	0.3	20	14.000	8.960

(1)Los Sectores de Planeamiento "Salinas de San José" y "Caño del Molino" fueron ajustados por la Modificación Puntual de El PGMO denominada "Modificación Puntual de El PGMO para Ampliación del Suelo Industrial Salinas de San José " Aprobado Definitivamente por la COPT el 28 de Abril de 1.999. Así mismo dicha Modificación Puntual establece las condiciones de desarrollo del suelo clasificado como urbanizable no sectorizado por tal Modificación Puntual y denominado cómo PAU-CN-3 "Salinas de Levante".
(2) La Ud. De Ejecución Bahía Blanca está afectada por la Mod. Puntual denominada "Modificación Puntual del Plan General Municipal de EL Puerto de Santa María en el ámbito del sector de suelo urbanizable programado CO-1 Bahía Blanca" Aprob. Def. el 4/7/03 por el Pleno del Ayuntamiento.
(3) Éstas uds. de ejecución están afectadas por la Mod. Puntual del PGMOdenominado "Modificación Puntual del Plan General Municipal de Ordenación en el ámbito de las subzonas terciaria-hotelera" Aprob. Def. por la COPT el 7/11/97. Las Uds. afectadas por ésta modificación serían: Suelo Urbanizable No Programado (No Sectorizado): Golf Las Beatillas, Golf Vistahermosa 2, José del Cuvillo, Suelo Urbanizable Programado (Sectorizado): La Inmaculada, Las Arenillas, La Isleta, y en Suelo Urbano No Consolidado: Las Redes, Edificio en estructura Puerto Sherry y Edificio Cayoe Valdelaarana.

Resumen Sectores del suelo urbanizable programado (al momento de iniciarse la Adaptación Parcial a la LOUA)

Suelo Urbanizable	Superficie	Uso global	Nº máximo viviendas	Viviendas libres	VPO (%)	Edificabilidad (m2t)
SUP	2.335.770	Resid.	8.583	6.141	1.953 (22,74%)	980.343
SUP	1.437.653	Industrial	-	-	-	621.088
SUP	120.500	Terciario	-	-	-	45.790
Total	3.899.503		8.583	1.953	1.953	1.647.221

Ámbitos del suelo urbanizable no programado (al momento de iniciarse la Adaptación Parcial a la LOUA)

actuación urbanística	clasificación PGMO vigente	ámbito	superf. m2	uso global	nº máx viv.	nº viv. libre	% vpo	m2 t
1.-Golf Las Beatillas (5)	Urbanizable No Programado	PAU-CN-1	2.106.000	Terciario	320	320	-	85.000
2.-Canteras Sierra de San Cristobal	Urbanizable No Programado	PAU-CN-2	430.000	Terciario	-	-	-	50.000
3.-Golf Vistahermosa 2(5)	Urbanizable No Programado	PAU-CO-1	230.000	Terciario	230	230	-	41.400
4.-La Florida 1 (1)	Urbanizable No Programado	PAU-NO-1	170.000	resid.	463	185	278 (60%)	51.000
5.-La Florida 2 (1)	Urbanizable No Programado	PAU-NO-2	655.000	resid.	3.360	1.344	2.016 (60%)	361.500
6.- Las Marias	Urbanizable No Programado	PAU-NO-3	145.000	resid.	725	362	50% (363)	87.000
7.-El Palomar	Urbanizable No Programado	PAU-NO-4	76.000	industrial	-	-	-	76.000
8.-Parque Industrial	Urbanizable No Programado	PAU-NO-5	290.000	industrial	-	-	-	92.000
9.-José del Cuvillo (5)	Urbanizable No Programado	PAU-VA-1	47.000	terciario	-	-	-	30.000
10.-Salinas de Levante (2)	Urbanizable No Programado	PAU-CN-3	631.029	Industrial terciario	-	-	-	277.653
11.-Salinas de Poniente(3)	Urbanizable No Programado	PS-ZERPLA-1/CN-4	1.608.362	industrial	-	-	-	723.763
12.-Golf Cerro de las Cabezas (4)	Urbanizable No Programado	PAU-CC-VR	1.546.522	Terciario	700	700	-	107.500

(1) Los sectores La Florida 1 y La Florida 2 incrementaron su superficie a través de Mod. Puntual denominada"Modificación del Plan General de Ordenación de El Puerto de Santa María en el Sector de la Florida" Aprob. Definitivamente por la COPT el 25/7/00, y aumentaron proporcionalmente el nº max. de viv. y dens/ha. al suelo ampliado.

(2) Los suelos urbanizables no programados denominados "Salinas de Levante" PAU-CN-3 derivan de la Modificación Puntual de El PGMO denominada "Modificación Puntual de El PGMO para Ampliación del Suelo Industrial Salinas de San José " Aprobado Definitivamente por la COPT el 28 de Abril de 1.999.

(3) Los suelos urbanizables no programados denominados "Salinas de Poniente" derivan de la 2ª Revisión del Programa de Actuación de El PGMO aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento el 7 de Mayo de 2004.

(4) Los suelos urbanizables no programados denominados "Golf Cerro de las Cabezas" derivan de la Modificación Puntual de El PGMO denominada "Modificación Puntual del P.G.M.O de El Puerto de Santa María, ámbitos de las fincas: Cerro de las Cabezas y Viña Rango" Aprobado Definitivamente por la COPT el 1 de agosto de 2.001.

(5) Éstas uds. de ejecución están afectadas por la Mod. Puntual del PGMO denominado "Modificación Puntual del Plan General Municipal de Ordenación en el ámbito de las subzonas terciaria-hotelera" Aprob. Def. por la COPT el 7/11/97. Las Uds. afectadas por ésta modificación serían: Suelo Urbanizable No Programado (No Sectorizado): Golf Las Beatillas, Golf Vistahermosa 2, José del Cuvillo, Suelo Urbanizable Programado (Sectorizado): La Inmaculada, Las Arenillas, La Isleta, y en Suelo Urbano No Consolidado: Las Redes, Edificio en estructura Puerto Sherry y Edificio Caype Valdelagrana.

El suelo no urbanizable.

El PGMO clasificó el suelo no urbanizable en doce categorías, con diferentes niveles de protección y objetivos específicos. Estas categorías incluían desde suelos comunes hasta áreas con especial protección forestal, agrícola, o arqueológica. Además, se planificó la redacción de varios Planes Especiales para áreas específicas con el objetivo de proteger y regenerar zonas de alto valor natural o cultural. Sin embargo, la mayoría de estos planes no se han redactado ni implementado, lo que ha llevado a la continuación de parcelaciones y edificaciones ilegales en muchas de estas áreas. Esto ha afectado negativamente a la conservación de los valores naturales y culturales que se pretendía proteger.

Entre los planes no realizados, destacan el Parque Arqueológico del Castillo de Doña Blanca y Los Toruños, que pretendían proteger y valorizar importantes yacimientos arqueológicos y ecosistemas naturales. Otras áreas, como el Pinar del Conde y Los Arenales, han sufrido un proceso de degradación debido a la falta de control sobre las parcelaciones y edificaciones ilegales, a pesar de las intenciones de protección establecidas en el PGMO.

4.2. LA ADAPTACIÓN PARCIAL DE 2009 A LA LOUA DEL PLAN GENERAL DE 1992

La Adaptación Parcial a la LOUA del Plan General de 1992 de El Puerto de Santa María se inscribió en el marco de las previsiones de la disposición transitoria segunda de la LOUA, y en la regulación específica, que para las adaptaciones parciales efectuaba en sus artículos 1 a 6 el Decreto 11/2008, de 22 de enero, por el que se desarrollan procedimientos dirigidos a poner suelo urbanizado en el mercado con destino preferente a la construcción de viviendas protegidas**. Se aprueba definitivamente por acuerdo plenario de 8 de marzo de 2009 (publicado El 17-09-2009).**

En ese momento el instrumento de planeamiento general vigente en el municipio estaba constituido por el Plan General Municipal de Ordenación (PGMOU), aprobado definitivamente por orden del Consejero de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía con fecha de 18 de diciembre de 1991 cuya publicación se efectuó en el BOP de Cádiz número 38 con fecha 15 de febrero de 1992.

Configuraban igualmente el planeamiento general vigente el conjunto de modificaciones aprobadas por los distintos órganos urbanísticos en el periodo de vigencia del PGMOU, así como las 2 revisiones del programa de actuación del citado Planeamiento.

Además, formaba parte de este el planeamiento de desarrollo aprobado definitivamente, y, en consecuencia, definidor de la ordenación detallada de áreas o sectores.

La Adaptación Parcial se realiza sobre este conjunto de instrumentos.

4.2.1. Contenido y alcance de la adaptación parcial.

La adaptación parcial establece como contenido sustantivo las siguientes determinaciones

a. La clasificación de la totalidad del suelo del municipio

b. Disposiciones que garanticen el suelo suficiente para cubrir las necesidades de vivienda protegida

c. Los sistemas generales constituidos por la red básica de terrenos, reservas de terrenos y construcciones de destino dotacional público

d. Usos, densidades y edificabilidades globales de las distintas zonas de suelo urbano, sectores ya delimitados en suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable ordenado y sectorizado, de acuerdo con las determinaciones que sobre estos parámetros se establezca en el planeamiento vigente.

e. Se mantienen las áreas de reparto.

f. Señalamiento de los espacios, ámbitos o elementos que hubieran sido objeto de especial protección, por su singular valor arquitectónico, histórico o cultural.

g. Previsiones generales de programación y gestión de los elementos o determinaciones de la ordenación estructural cuando el planeamiento vigente no contemplase dichas previsiones o estas hubiesen quedado desfasadas.

4.2.2. Descripción y justificación de los criterios de la adaptacion parcial.

A. La propuesta estructurante.

La adaptación parcial identifica como ordenación estructural, aquellos sistemas constituidos por la red básica de terrenos, reservas de terrenos y construcciones de destino dotacional público que por su función y destino especifico, por sus dimensiones o por su posición estratégica integren o deban integrar, según el planeamiento vigente, la estructura actual o de desarrollo urbanístico del término municipal en su conjunto o en cualquiera de sus partes, entendiendo con ello que, independientemente del uso educativo, deportivo, sanitario u otros, por la población a la que sirven o por el área de influencia a la que afectan, superan el ámbito de una población local.

LISTADO SISTEMAS GENERALES

Tipo	Zona	Numero	Nombre	Suelo Total	Suelo Obtenido	Suelo A Obtener	Estado	Programación	Gestión Suelo	Adscritos al sup1	Adscritos al sup2
CO		1	Estación de Autobuses	5.100,00	5.100,00	0,00	Paralizado	Programar			
EL		1	Dunas de San Antón	114.520,00	67.000,00	47.520,00	Paralizado	Programar	Adscritos al SUP	47.520	
EL		2	Dunas de San Antón. a	603.000,00	0	98.400,00	Paralizado	Programar	Adscritos al SU		
EL		2	Dunas de San Antón. b	603.000,00	603.000,00	0,00	Ejecutada	----------			
EL		3	Dunas de San Antón	221.540,00	221.540,00	0,00	Paralizado	Programar			
EL		4	Pinaleta de Valdelagrana	26.700,00	26.700,00	0,00	Paralizado	No Programar			
EL		5	Pinaleta del Pilar. b	37.820,00	37.820,00	0,00	Ejecutada	----------			
EL		5	Pinaleta del Pilar. a	4.500,00	0,00	4.500,00	Paralizado	No Programar		4.500	
EL		6	Huertas Avda.Sanlucar y Cementerio	31.000,00	20.200,00	10.800,00	Paralizado	Programar	Adscritos al SU		
EL		7	Paseo de la Victoria	21.000,00	21.000,00	0,00	Paralizado	Programar			
EL		8	Recinto Ferial	107.500,00	0,00	107.500,00	Paralizado	Programar	Con cargo a presupuestos (SUP)	107.500	
EL		9	Pinaleta Rancho Linares	64.720,00	0,00	64.720,00	Paralizado	No Programar			64.720
EL		10	Ctra. del Portal	70.400,00	0,00	70.400,00	Paralizado	No Programar			70.400
EL		11	Eucaliptal Sierra de San Cristobal	95.000,00	28.000,00	67.000,00	Paralizado	No Programar			
EL		12	Sierra de San Cristóbal	506.000,00	0,00	506.000,00	Paralizado	No Programar			
EL		13	Pinar de Coig	350.000,00	204.000,00	146.000,00	Paralizado	Programar	Adscritos al SNU		
EL		14	Sierra de San Cristóbal	400.000,00	0,00	400.000,00	Paralizado	No Programar			
EL		15	Coto de la Isleta. b	755.700,00	690.000,00	65.700,00	Ejecutada	----------			
EL		15	Coto de la Isleta. a	40.300,00	0,00	40.300,00	Paralizado	Programar	Adscritos al SNU		
EL		16	Las Salinas	30.470,00	0,00	30.470,00	Ejecutada	----------			
EQ		1	Estadio deportivo	50.560,00	25.560,00	25.000,00	Paralizado	Programar	Adscritos al SUP		
EQ		2	Convento de la Victoria - b	18.500,00	18.500,00	0,00	Ejecutada	----------			
EQ		2	Convento de la Victoria - a	18.500,00	18.500,00	0,00	En Trámite	Programar			
EQ		3	Parque contra Incendios	8.000,00	0,00	8.000,00	Ejecutada	----------			
IU			Saneamiento EMAS	0,00	0,00	0,00	Ejecutada	----------			
IU			Depósitos de Agua/Abastecimiento a	33.750,00	33.750,00	0,00	En Trámite	Programar			
IU		2	Depósitos de Agua/Abastecimiento - b	6.500,00	0,00	6.500,00	Ejecutada	----------			
IU	CC		Saneamiento Ciudad Central - a	0,00	0,00	0,00	En Trámite	Programar			
IU	CC		Saneamiento Ciudad Central - b	0,00	0,00	0,00	Ejecutada	----------			
IU	CN		Saneamiento Carretera Nacional - a	0,00	0,00	0,00	En Trámite	Programar			
IU	CN		Saneamiento Carretera Nacional - b	0,00	0,00	0,00	Ejecutada	----------			
IU	CO		Saneamiento Costa Oeste - b	0,00	0,00	0,00	Ejecutada	----------			
IU	CO		Saneamiento Costa Oeste - a	0,00	0,00	0,00	En Trámite	Programar			
IU	CO	1	Depuradora - b	49.000,00	49.000,00	0,00	Ejecutada	----------			
IU	CO	1	Depuradora - a	49.000,00	49.000,00	0,00	En Trámite	Programar			
IU	NO		Saneamiento Zona Norte - a	0,00	0,00	0,00	En Trámite	Programar			
IU	NO		Saneamiento Zona Norte - b	0,00	0,00	0,00	Ejecutada	----------			
IU	VA		Saneamiento Valdelagana - b	0,00	0,00	0,00	Ejecutada	----------			
IU	VA		Saneamiento Valdelagana - a	0,00	0,00	0,00	En Trámite	Programar			
RF		1	Desdoblamiento vía Jerez Cádiz	19.000,00	0,00	19.000,00	En Trámite	Programar	Mº Fomento		
RF		2	Reapertura Vía El Puerto-Rota	0,00	0,00	0,00	Paralizado	No Programar			
RV			3/2-SNUP Acceso al Puerto b) Obtención suelo.	19.895,00	15.395,00	4.500,00	Ejecutada	----------			
RV			3/2-SNUP Acceso al Puerto a) Ejecución	19.895,00	19.895,00	0,00	Ejecutada	----------			
RV		1	Variante CN-IV	278.292,00	208.719,00	69.573,00	Ejecutada	----------			
RV		2	2/1 - Variante de Rota: Acceso Puerto Com.-CN-IV	12.800,00	5.880,00	6.920,00	Ejecutada	----------			
RV		2	2/3 Variante de Rota: Conexión Inmaculada -a	19.200,00	0,00	19.200,00	Paralizado	Programar	COPT		

RV		2	2/3 - V. de Rota: M.Platero-C.Rota-conexión - b	56.480,00	0,00	56.480,00	Ejecutada	----------			
RV		2	2/2 - Variante de Rota: CN-IV - M.Platero-Conexión	96.945,00	0,00	96.945,00	Ejecutada	----------			
RV		3	3/2 - Acceso Puerto Com: Nudo C.Verdugo-Rotonda	0,00	0,00	0,00	Paralizado	Programar			
RV		3	3/1 - Acceso al Puerto Com:Variante-Cañada Verdugo	25.000,00	25.000,00	0,00	Ejecutada	----------			
RV		3	3/2 - Acceso Puerto Com: Cañada-Salinas de S.José	44.460,00	0,00	44.460,00	Paralizado	Programar	COPT		
RV		3	3/3 - Acceso puerto Com: Salinas - Puerto Com.	30.750,00	25.000,00	5.750,00	En Trámite	Programar	Mº Fomento		
RV		4	Ronda del Ferrocarril	54.240,00	12.305,00	41.935,00	Paralizado	Programar	Adscritos al SUP		
RV		5	5/3: CN-IV Acond. FFCC Sanlucar-P. S.Alejandro-b	5.700,00	5.700,00	0,00	Ejecutada	----------			
RV		5	5/3: CN-IV Acond. FFCC Sanlucar-P. S.Alejandro-a	30.000,00	30.000,00	0,00	Paralizado	Programar			
RV		5	5/4 CN-IV Acond. Puente S.Alejandro-Nudo Valdelag.	67.100,00	38.430,00	28.670,00	Ejecutada	----------			
RV		5	5/2 - CN-IV Acond. Ctra.portal - FFCC Sanlucar	57.000,00	44.000,00	13.000,00	Ejecutada	----------			
RV		5	5/5 - CN-IV Acond. Valdelagrana-Pto.Real	8.125,00	4.063,00	4.062,00	Ejecutada	----------			
RV		6	6/2 - Desdmto. Ctra.Rota. Vistahermosa-Ancla - a	28.451,00	8.190,00	20.261,00	Paralizado	No Programar			
RV		6	6/2 - Desdmto. Ctra.Rota. Vistahermosa-Ancla - b	17.869,00	15.000,00	2.869,00	Ejecutada	----------			
RV		6	6/1 - Desdoblamiento Ctra.Rota: Oasis-Vistahermosa	27.360,00	0,00	27.360,00	Ejecutada	----------			
RV		7	Ronda de las Dunas	15.800,00	15.800,00	0,00	Paralizado	Programar			
RV		8	Puente sobre el Guadalete	0,00	0,00	0,00	Paralizado	No Programar			
RV		9	9/2: Avda. de Cádiz: A.Catalina S.G.-CN-IV	75.000,00	75.000,00	0,00	Paralizado	No Programar			
RV		9	9/1 - Avda. de Cádiz. Puente-Catalina S.G.	21.600,00	21.600,00	0,00	Paralizado	No Programar			
RV		10	10/2: Desdobl.Ctra.Sanlucar: V.Rota-C.Jerez-Rota	135.000,00	73.500,00	61.500,00	Paralizado	No Programar			
RV		10	10/1: Desdoblam Ctra.Sanlucar:Av.Sanl-Var.Rota-b	5.638,00	5.638,00	0,00	Ejecutada	----------			
RV		10	10/1: Desdoblam Ctra.Sanlucar:Av.Sanl-Var.Rota-a	22.550,00	16.912,00	5.638,00	Paralizado	Programar	Adscritos al SUP		
RV		11	11/2: Avda.Libertad: Av.Descubrim.-P.Sherry	40.000,00	9.600,00	30.400,00	Paralizado	Programar	Adscritos al SU		
RV		11	11/1: Avda.Libertad: Oasis Avda.Descubrim-b	15.300,00	15.300,00	0,00	Ejecutada	----------			
RV		11	11/1: Avda.Libertad: Oasis Avda.Descubrim-a	15.300,00	15.300,00	0,00	Ejecutada	----------			
RV		12	12/1 - Acond.Ctra.Juncal:Ronda FFCC-V.Rota-b	10.800,00	10.800,00	0,00	Ejecutada	----------			
RV		12	12/2 - Acond.Ctra.Juncal. V.Rota - Casino	28.800,00	28.800,00	0,00	Paralizado	No Programar			
RV		12	12/1 - Acond.Ctra.Juncal:Ronda FFCC-V.Rota-a	10.800,00	4.800,00	6.000,00	Paralizado	Programar	Adscritos al SUP		
RV		13	Acondic.Cañada del Verdugo - b	8.100,00	8.100,00	0,00	Ejecutada	----------			
RV		13	Acondic.Cañada del Verdugo - a	8.100,00	8.100,00	0,00	Paralizado	No Programar			
RV		14	Avda.del Mar	24.675,00	24.675,00	0,00	Paralizado	No Programar			
SP		1	Cementerio Jardín	353.620,00	271.120,00	82.500,00	Paralizado	No Programar			
ZP		1	Paseo Fluvial ED-CC-6	0,00	0,00	0,00	Ejecutada	----------			
ZP		1	Paseo Fluvial ED-CC-3 - a	0,00	0,00	0,00	Paralizado	No Programar			
ZP		1	Paseo Fluvial ED-CC-3 - b	0,00	0,00	0,00	Ejecutada	----------			
ZP		2	Club Naútico	0,00	0,00	0,00	Paralizado	No Programar			
ZP		3	Embarcadero Lineas Marítimas	0,00	0,00	0,00	Paralizado	No Programar			
ZV		5	5/1 - CN-IV- Acond. Jerz-Ctra.Portal	7.500,00	0,00	7.500,00	Ejecutada	----------			

- EL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES:

  Este conjunto de espacios libres se desglosa en Sistemas Generales de Espacios Libres Municipales y Sistemas Generales de Espacios Libres Territoriales o Parques Periurbanos, es decir, con una influencia y uso territorial y categorizados de esa manera en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz y en el propio PGMO vigente del municipio en los planos de calificación, usos y sistemas, alineaciones y rasantes.

  Los Sistemas Generales de Espacios Libres Municipales de la Adaptación tienen una superficie total de 489.110 m2 y comportan **un estándar de 5,75 m2 suelo/habitante** (habitantes empadronados 2008=85.000 habitantes + 13.840,8 que sería el incremento de población que equivaldría a la totalidad de viviendas estimadas en los suelos urbanos no consolidados y urbanizables.), quedando dentro de los umbrales legales mínimos de la LOUA entre 5 a 10 m2 por habitante, establecido en el artículo 10.1.A.c.c.1.

  Los 489.110 m2 de SGEL municipales están compuestos por:

  - SGEL4: Pinaleta de Valdelagrana: 26.700 m2
  - SGEL5b: Pinaleta del Pinar b: 37.820 m2
  - SGEL5a: Pinaleta del Pinar a: 4.500 m2
  - SGEL6: Huertas Avda. Sanlúcar y Cementerio: 31.000 m2
  - SGEL7: Paseo de la Victoria: 21.000 m2
  - SGEL8: Recinto Ferial: 107.500 m2
  - SGEL9: Pinaleta Rancho Linares: 64.720 m2
  - SGEL10: Ctra. Del Portal: 70.400 m2
  - SGEL11: Eucaliptal Sierra de San Cristóbal: 95.000 m2
  - SGEL16: Las Salinas: 30.470 m2

  Los Sistemas Generales de Espacios Libres Municipales más los Sistemas Generales de Espacios Libres de carácter territorial o Parques Periurbanos sumarían un total de 489.110 m2 + 2.991.060 m2 = 3.480.170 m2 y definirían un estándar de 40,9 m2 suelo/habitante.

Cabe destacar la lógica de considerar estos últimos Sistemas Generales de espacios libres con carácter territorial como Parques Periurbanos, al tener una posición alejada del núcleo urbano tanto en el Sistema General situado junto a la Unidad de Ejecución la Isleta como a los situados en la Sierra de San Cristóbal.

Solo queda en una posición más cercana al núcleo urbano el Sistema General de Espacios Libres de las Dunas de San Antón, pero que constituye un parque periurbano. Este parque periurbano se entiende con un carácter supramunicipal tanto por su categorización dentro del Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz como parque periurbano, como por su inclusión dentro del catálogo de Montes de Utilidad Pública de la provincia de Cádiz, como por su categorización en el plano de calificación usos y sistemas, alineaciones y rasantes del PGMO de 1976. Así mismo las Dunas de San Antón o Pinar de las Dunas de San Antón pertenece a la Junta de Andalucía.

- INFRAESTRUCTURAS, SERVICIOS, DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS,

En dicho sistema se identifica, por su función o destino específico, por sus dimensiones o por su posición estratégica como perteneciente a la ordenación estructural, las siguientes dotaciones públicas.

A estos efectos se encontraba aprobado definitivamente El Plan Especial del Centro Penitenciario Puerto III en El Puerto de Santa María (Cádiz), en SNU, constituyendo el único equipamiento con carácter supramunicipal, cuyo efecto ha sobrevenido al planeamiento vigente.

B. Propuestas de clasificación y ordenación del suelo:

La clasificación de la totalidad del suelo del municipio, delimitando las superficies adscritas a cada clase y categorías de suelo, teniendo en cuenta la clasificación urbanística establecida por el Plan General de 1992 de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo I del Título II de la LOUA, y según los criterios recogidos en el artículo 4 del Decreto 11/2008, de 22 de enero.

A los efectos previstos en el artículo 3.2.a de Decreto 11/2008, los criterios de clasificación eran los siguientes:

1. Suelo urbano:

a. Para la Adaptación Parcial a la LOUA tenía la consideración de suelo urbano consolidado el que estaba clasificado como urbano por el Plan General de 1992 y cumpliera las condiciones previstas en el artículo 45.2 A) de LOUA, así como el que estando clasificado de suelo urbanizable se encontrase ya transformado y urbanizado legalmente a fecha de aprobación de la Adaptación Parcial. En este sentido el suelo urbano consolidado del municipio según la Adaptación Parcial estaba constituido por:

- Los terrenos incluidos en la delimitación del suelo urbano no incluidos en unidades de ejecución Presentando a su vez, ordenación detallada directa desde el Plan General, contando con calificación de zona de ordenanza y establecimiento de alineaciones y rasantes.

- Los terrenos incluidos en unidades de ejecución o en sectores delimitados en las fichas de planeamiento y sus innovaciones del PGMO 1992 que hubieran cumplido todos sus deberes conforme a la legislación urbanística.
- Los terrenos incluidos como sistemas generales que hayan sido obtenidos y urbanizados conforme a las previsiones del planeamiento.

b. Según la Adaptación Parcial el resto del suelo clasificado como urbano por el Plan General de 1992 tenía la consideración de suelo urbano no consolidado (SUNC). Se categoriza como SUNC los ámbitos de las unidades de ejecución no desarrolladas delimitadas en suelo urbano que debían respetar las características y requisitos que se establecían en la LOUA en relación con el artículo 10.1.A.b, según el uso global en el que se encuadre y ajustándose a los parámetros establecidos para esos usos en el art.17. Según el artículo 3.2.b del Decreto 11/2008 la reserva de vivienda protegida no sería exigible a los sectores que cuenten con ordenación pormenorizada aprobada inicialmente con anterioridad al 20 de enero de 2007 (disposición transitoria única de la Ley 13/2005, de 11 de septiembre), ni en aquellas áreas que contaran con ordenación pormenorizada, aprobada inicialmente, con anterioridad al inicio del trámite de aprobación del documento de Adaptación Parcial.

2. **Suelo urbanizable**:

a. Se consideraba suelo urbanizable ordenado el que estando clasificado como urbanizable por el PGMO 1992 y contara con la ordenación detallada, esto es, se hubiera redactado y aprobado definitivamente el Plan Parcial correspondiente.

b. Tenía la consideración de suelo urbanizable sectorizado aquel suelo urbanizable el que estuviera comprendido en un sector por el PGMO 1992, sin planeamiento de desarrollo aprobado.

3. **Suelo no urbanizable**:

El suelo clasificado como no urbanizable del PGMO 1992, conforme al artículo 46.2 de la LOUA, se adscribía por la Adaptación Parcial a las siguientes categorías:

a. Categoría de Especial Protección por Legislación Específica al concurrir en ellos las características descritas en el artículo 46.1.2.a, en relación con los artículos 46.1.a y b, ambos de la LOAU. Esta categoría de suelo incluye las determinaciones del Plan General de 1992 del suelo no urbanizable de especial protección forestal, especial protección zonas húmedas (Cuenca Endorreica, Marismas Rio S. Pedro y Guadalete, los Toruños y Zonas Húmedas de la Campiña), especial protección del D.P.M.T, protección de yacimientos arqueológicos, las figuras de protección conformadoras de la Red Natura 2000 que se localizan dentro del término (Lugares de Interés Comunitario: Complejo Endorreico de El Puerto de Santa María, Cuevas de la Mujer y las Colmenas, Bahía de Cádiz y Zona de especial protección para las Aves: Dunas de San Antón), una zona de Hábitat de Interés Comunitario en el entorno de la Sierra de San Cristóbal denominada hábitat “Fruticedas, retamares y matorrales mediterráneos termófilos: retamares y matorrales de genisteas”, Humedal “Salina de Santa María” que se encuentra recogido en el Inventario de Humedales de Andalucía y el Monte Público “Dunas del Puerto de Santa María.

b. Categoría de Especial Protección por Planificación Territorial o Urbanística, al concurrir en ellos las características descritas en el artículo 46.2.b, en relación con el artículo 46.1.c ambos de la LOUA. Esta categoría de suelo incluye las determinaciones del Plan General de 1992 del suelo no urbanizable de regadíos (Costa Noroeste, Margen derecha del rio Guadalete, el Torno), Regeneración Agrícola y Regeneración Paisajística.

c. Categoría de carácter natural o rural, al concurrir en ellos las características descritas en el artículo 46.2.c con el artículo 46.1.f de la LOUA. Esta categoría de suelo incluye las determinaciones del Plan General 1992 del suelo no urbanizable común, Huertas, Parcelaciones no agrarias (Tipo A, B y C, salvo que esté en suelo no urbanizable por legislación específica), Arenales y Pinar del Conde.

En el documento de Adaptación se reflejan como suelo no urbanizable de especial protección, en la categoría correspondiente, otros terrenos que hayan sido objeto de deslinde o de delimitación en proyectos o instrumentos de planificación sectorial, cuyos efectos hayan sobrevenido al planeamiento vigente y que resulten de directa aplicación conforme a la legislación sectorial.

En cuanto a las parcelaciones urbanísticas existentes en el municipio conservan la clasificación establecida en el PGMO 1992.

C. Disposiciones para garantizar el suelo suficiente para cubrir las necesidades de vivienda protegida.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 3.2 del Decreto 11/2008, de 22 de enero, la Adaptación Parcial incorporó disposiciones para garantizar suelo con destino a cubrir las necesidades de vivienda protegida (artículo 10.1.A) b) de la LOUA y la disposición transitoria única de la Ley 13/2005, de 11 de noviembre, de Medidas para la Vivienda Protegida y el suelo).

La citada reserva de vivienda protegida no era exigible a los sectores que contasen con ordenación pormenorizada aprobada inicialmente con anterioridad al 20-01-2007 (conforme a la disposición transitoria única de la Ley 13/2005, de 11 de septiembre), ni en aquellas áreas que con ordenación pormenorizada, aprobada inicialmente, con anterioridad al inicio del trámite de aprobación del documento de adaptación parcial.

En este sentido hay que indicar que en el suelo urbano del PGMO solo en dos unidades se prevén reserva de vivienda protegida: Las unidades de Puerto Escondido y Los Romanos. Para los suelos urbanizables no existe ningún sector en los que se incluyera nueva reserva de edificabilidad para vivienda protegida por parte de la Adaptación Parcial, ya que esta reserva ya estaba establecida por el propio Plan General 1992, y al ser esta reserva superior a la exigida por el art. 10.1.A.b no se propusieron nuevas condiciones de desarrollo.

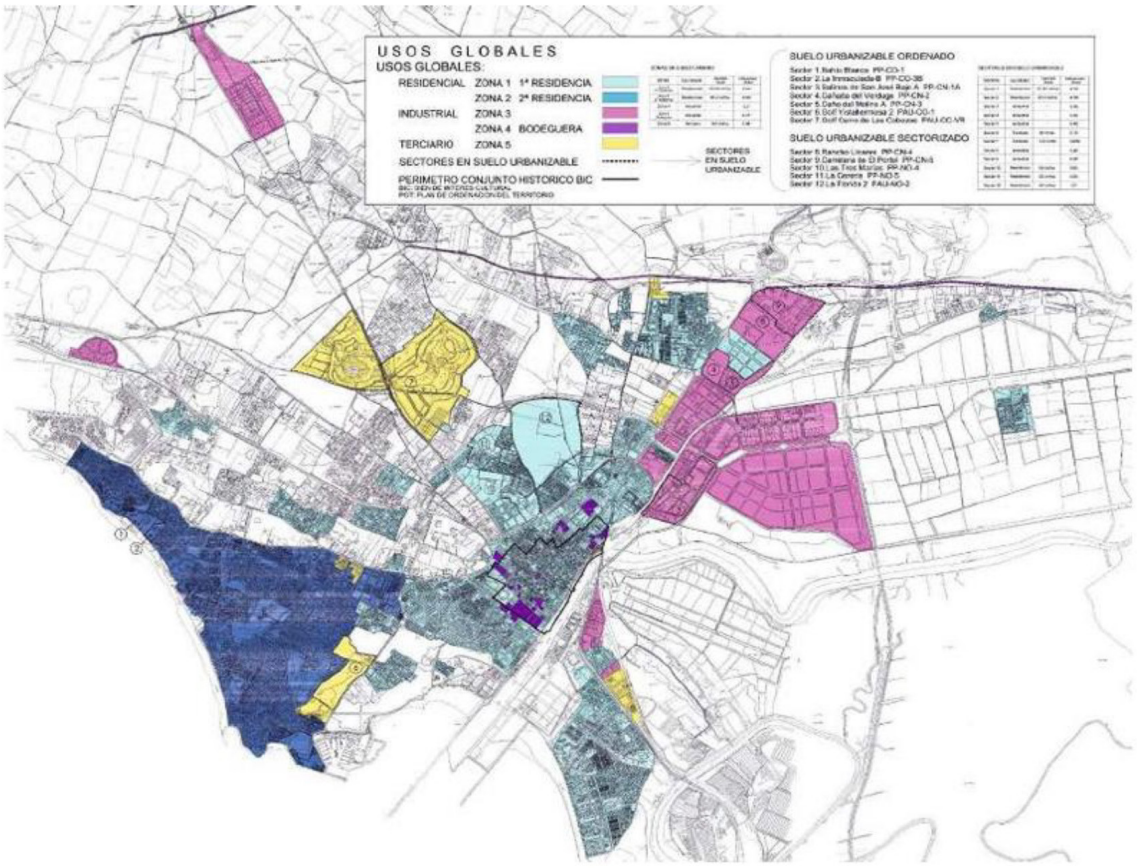
D. Usos globales. Densidades y edificabilidades

La Adaptación Parcial estableció la asignación de usos pormenorizados, que se engloban en usos globales por zonas, considerando estos usos globales, como los usos característicos a una zona, que es susceptible de ser desarrollado en usos pormenorizados, conforme a la regulación contenida en el Plan general 1992 y sus ordenanzas.

Para el suelo urbano consolidado, suelo urbano no consolidado y los sectores del suelo urbanizable la asignación de edificabilidades y densidades globales.

ZONAS EN SUELO URBANO			
Zonas	**Uso Global**	**Densidad Global**	**Edificabilidad Global**
Zona 1 1ª residencia	Residencial	46.86 viv/ ha	0,64
Zona 2 2ª residencia	Residencial	46.2 viv/ ha	0,56
Zona 3	Industrial	-	0,7
Zona 4 Bodeguero	Industrial	-	0,47
Zona 5	Terciario	0.6 viv/ ha	0,46

ZONAS EN SUELO URBANIZABLE			
Sectores	**Uso Global**	**Densidad Global**	**Edificabilidad Global**
Sector 1 Bahía Blanca PP-CO-1	Residencial	15 viv/ ha	0,18
Sector 2 La Inmaculada-B PP-CO-3B	Residencial	25 viv/ ha	0,35
Sector 3 Salinas de San José Bajo A PP-CN-1A	Industrial	-	0,45
Sector 4 Cañada del Verdugo PP-CN-2	Industrial	-	0,45
Sector 5 Caño del Molino A PP-CN-3	Industrial	-	0,45
Sector 6 Golf Vistahermosa 2 PAU-CO-1	Terciario	10 viv/ ha	0,18
Sector 7 Golf Cerro de las Cabezas PAU-CC-VR	Terciario	4.5 viv/ ha	0,069
Sector 8 Rancho Linares PP-CN-4	Industrial	-	0,45
Sector 9 Carretera de El Portal PP-CN-5	Industrial	-	0,45
Sector 10 Las Tres Marías PP-NO-4	Residencial	55 viv/ ha	0,65
Sector 11 La Cerería PP-NO-5	Residencial	25 viv/ ha	0,35
Sector 12 La Florida 2 PAU-2	Residencial	45 viv/ ha	0,5



Usos Globales del planeamiento vigente (según Adaptación Parcial de 2009 del PGMO 1992)

E. Incidencias sobrevenidas sobre el Plan previo a la adaptación

En la Adaptación a la LOUA se debió tener en cuenta como incidencias sobrevenidas algunos temas, fundamentalmente los siguientes:

- Una serie de proyectos de deslindes de vías pecuarias que tuvieron lugar:
  - Deslinde parcial V.P. nº20 "Colada del Cementerio. Tramo: Desde pisos del Grupo San Isidro hasta su final.
  - Deslinde Total V.P. nº 6 "Vereda de la Ermita de San Cristóbal"
  - Deslinde de vía pecuaria "Cañada del Hato de la Carne a Jerez"
  - Deslinde vía pecuaria nº 7 "Cañada de Villarana"
  - Deslinde de vía pecuaria "Cañada del Hato de la Carne a la Sierra de San Cristóbal"

- La carretera Variante de Rota

- Protecciones sobre espacios o especies concretas como es el caso de las zonas húmedas que por su elevado valor ecológico, son de gran interés para los anfibios y reptiles acuáticos, y están consideradas de interés herpetológico (Laguna del Gallo (Interés Alto) y Cantarranas del Puerto (Interés Medio-Alto), así como la existencia de zonas de especial importancia para el camaleón (Chamaeleo Chamaéleon), especie catalogada como de "Interés especial" en el catálogo Nacional de Especies Amenazadas así como por el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas.

- Modificaciones en el deslinde de costas y además en la adaptación LOUA se adaptan los Sistemas Generales Portuarios a los definidos en el Plan Especial del Puerto de El Puerto de Santa María.

F. Propuesta de gestión.

La Adaptación contiene las previsiones de programación y gestión de los elementos o determinaciones de la ordenación estructural, que no presentan alteraciones significativas con ya previstas en el Plan General de 1992.

4.3. EL PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR DEL CONJUNTO HISTÓRICO.

El Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico y Entorno de El Puerto de Santa María fue aprobado definitivamente el 28/04/2021 por el Pleno municipal.

Las propuestas de este Plan Especial se fundamentaron en un objetivo central, basado en describir y hacer viable, con equidad, el marco urbano y urbanístico idóneo para dar cabida a la población residente y a su actividad cívica, social y económica. Y hacerlo, construyendo desde la ciudad existente y su entorno natural; para poder conseguir con todo ello una ciudad más prospera, ordenada y hermosa, que contribuya al bienestar de sus ciudadanos.

La finalidad del Plan Especial aprobado es la protección y revitalización del Conjunto Histórico y entorno de El Puerto de Santa María.

Los objetivos y propuestas concretas de intervención del Plan Especial del Conjunto Histórico y Entorno de El Puerto de Santa María se sintetizan en los siguientes temas claves:

- Salvaguardia del patrimonio y calidad urbana
- Vivienda y dotaciones públicas
- Accesibilidad y movilidad sostenible
- Mejora de los servicios urbanos básicos.
- Gestión eficaz

4.3.1. Salvaguardia del patrimonio y calidad urbana

El Plan Especial consideraba que el patrimonio urbano y arquitectónico del Conjunto Histórico y Entorno sólo está parcialmente incorporado en la calidad urbana tal como ésta es percibida por la población. Una parte importante de este patrimonio no está social y económicamente valorado. Por ello, un desafío del Plan Especial era hacer coincidir la valoración progresiva del patrimonio con el aumento de la calidad urbana del área, acorde con las nuevas exigencias de la sociedad y la economía. En relación con este objetivo las propuestas del Plan Especial fueron:

A. Confección del Catálogo de bienes protegidos con el grado de rigor adecuado.

El Plan Especial, determina en su documentación, el nivel de protección para cada inmueble catalogado. Son un total de 638 edificios.

Los niveles de protección establecidos son:

- Nivel Monumental (N1), que comprende los edificios de singular relevancia local, autonómica y/o nacional declarados o incoados Bienes de Interés Cultural. Se trata de un total de 4 inmuebles.

- Nivel Integral (N2), que se corresponde con aquellos inmuebles, de diferentes tipologías, de un singular y elevado interés arquitectónico, merecedores de protección integral por albergar relevantes valores de carácter histórico, de representación de un periodo, por su escasez y rareza en la actualidad, o por sus valores constructivos y volumétricos, etnológicos, ambientales y estéticos. Son un total de 34 inmuebles

- Nivel Estructural (N3), que es el asignado a aquellos edificios o elementos con valor arquitectónico, que sin alcanzar el grado monumental o artístico singular de los anteriormente calificados con los niveles (1) y (2) de protección, sin embargo, por sus características arquitectónicas, formales o su significación en la evolución histórica del Puerto de Santa María deben ser objeto de una protección global. Se incluyen en este nivel un total de 206 inmuebles.

- Nivel Ambiental (N4) que comprende aquellos inmuebles, en su mayoría viviendas, que, a pesar de no contar con los especiales valores arquitectónicos, monumentales o artísticos, poseen elementos de interés relacionados con la tipología, composición, sistema constructivo u ornamental significativos de los inmuebles tradicionales del municipio, al tiempo que articulan la trama urbana, y contribuyen a la configuración del paisaje urbano y ambiental en la ciudad histórica. Son un total de 390 inmuebles.

- Nivel Singular (N5). Comprende aquellos elementos singulares de diversa naturaleza, normalmente incorporados al espacio público, que resultan de interés para el mantenimiento de la peculiar imagen del Conjunto Histórico y Entorno. Son 4 elementos.

El alcance de la protección y los elementos que deben protegerse en cada inmueble se especifica en las fichas de catalogación de cada edificio.

Igualmente se incluyen en el Catálogo aquellos espacios públicos que por sus valores patrimoniales se consideran susceptibles de protección especial dentro del ámbito del PEPRICHyE. Son 4 ámbitos espaciales:

- Espacios públicos entorno a la Ribera del Río
- Espacios públicos entorno a la Iglesia Prioral.
- Espacios libres públicos entorno Palacio de Villareal y Purullena.
- Paseo de la Victoria.

B. Informe de evaluación de edificios catalogados.

El PEPRICHE propone que el Ayuntamiento elabore una ordenanza que regule el procedimiento para requerir a las edificaciones existentes contar con el Informe de Evaluación de Edificios.

C. Protección Arqueológica.

A los efectos del Plan Especial, el Patrimonio Arqueológico queda integrado por:

- Patrimonio Arqueológico Subyacente: constituido por los depósitos arqueológicos, los bienes muebles en ellos contenidos, y las estructuras constructivas o de otro carácter asociadas a aquéllos bajo cota de superficie para el que se establecen tres categorías de protección.

- Patrimonio Arqueológico Emergente: formado por aquellos bienes inmuebles situados sobre cota de superficie, susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica para el que se establecen tres clases de protección.

D. El Paisaje Urbano, un derecho colectivo.

El paisaje urbano es uno de los elementos del medio ambiente urbano que en un Conjunto Histórico de las características de El Puerto de Santa María requiere ser protegido para poder garantizar a todos los habitantes de la ciudad una adecuada calidad de vida.

E. Fomento a la intervención urbana voluntaria.

Se pretende que el Ayuntamiento fomente la rehabilitación de los inmuebles incluidos dentro de su ámbito de aplicación, mediante el otorgamiento de ayudas y la prestación de la asistencia técnica y jurídica necesaria. Dichas ayudas se remiten en el Plan Especial a una ordenanza municipal específica, que debe articularse con las que puedan obtenerse en cada momento con la aplicación de la legislación estatal y autonómica vigente en la materia.

El Plan Especial también fomenta la rehabilitación de los inmuebles residenciales otorgando una densidad mayor a la rehabilitación que a la nueva planta.

F. Disposiciones ante el abandono de las responsabilidades de los propietarios.

El único mecanismo histórico existente para obligar a la intervención en fincas urbanas ha sido el Registro Municipal de Solares; sin embargo, en la actualidad, se disponen de nuevos mecanismos, como, por ejemplo, la venta forzosa por incumplimiento de los deberes urbanísticos, quedando establecida la necesidad de conservación en buen estado de las fincas como un deber urbanístico y su incumplimiento puede dar lugar a la aplicación de la venta forzosa o expropiación.

4.3.2. Viviendas y dotaciones públicas.

El uso habitacional es predominante en el tejido urbano de Conjunto Histórico y Entorno. Para la promoción del hábitat en el Conjunto Histórico se vuelve indispensable pensar en un nuevo ciclo de políticas coordinadas entre el gobierno municipal, el gobierno autonómico y los actores económicos y sociales. En este marco se vuelve imprescindible una inteligente gestión de suelo por parte del Ayuntamiento, para poder controlar el proceso de creación de plusvalía, captando parte de la valorización para volcarla en nuevas operaciones a medida que avanza la regeneración urbana.

Para este objetivo las propuestas del Plan Especial son:

A. La apuesta por la Vivienda protegida.

En la mayoría de las Actuaciones Específicas de Revitalización (AER) que propone el Plan Especial, donde el uso es residencial, se establece un determinado porcentaje para vivienda protegida, lo que implica una capacidad aproximada de 301 viviendas sometidas a algún régimen de protección pública en el ámbito del Plan Especial.

B. La potencialidad de la complejidad y diversidad urbana.

Se propone desde el Plan Especial la consolidación de aquellas actividades desempeñadas por la ciudad histórica, que garanticen la preservación de sus funciones centrales en aquellos ámbitos de la actividad urbana para los cuales las características físicas constituyen un marco idóneo y, al mismo tiempo, resultan compatibles con su sustancia residencial.

Las actividades comerciales minoristas y de servicios en el menudo y rico tejido constituido por los locales pequeños y medio de plantas bajas, y la oferta singular del Mercado Municipal son actividades que se preservan y potencian. Para ello, se permite la agregación funcional de la edificación de las parcelas colindantes, siempre que la edificación de cada una conserve acceso peatonal independiente y las características exteriores propias de la parcela original.

El uso principal propuesto por el Plan Especial para el Conjunto Histórico y Entorno es el residencial, con predominio el uso pormenorizado de viviendas, sea unifamiliar o plurifamiliar.

De acuerdo con la voluntad de recuperar las funciones dinamizadoras del Conjunto Histórico, en relación con la rehabilitación y conservación del patrimonio protegido, se admite que los edificios considerados con los niveles “2” “3” y “4” del Catálogo de Bienes Protegidos que se destinen a uso hotelero o a cualquiera de las clases consideradas como equipamiento en el Plan Especial, puedan incrementar, como máximo, su edificabilidad en un 15%, siempre que no se perjudique su valor de protección patrimonial, su relación con la calle o contribuya a una mejora de su adaptación paisajística con el entorno.

C. Aprovechar las condiciones y oportunidades internas y de borde del tejido urbano actual para corregir o compensar carencias dotacionales.

Así, el grueso de las intervenciones previstas por el Plan Especial aprobado persigue incrementar de forma notable, dentro de lo posible, las dotaciones públicas de equipamientos y espacios libres, incrementándose los espacios libres públicos en casi 2,90 hectáreas y los equipamientos en más de 1,5 hectáreas de suelo.

D. Apoyo a la estrategia de mejora de la integración del Barrio Alto en el Municipio.

Este apoyo se concentra especialmente en determinados objetivos de los Ejes 2 y 3 de la Estrategia Regional Andaluza para la Cohesión e Inclusión Social. En concreto:

- Para el Eje 2. Políticas públicas para el bienestar y la cohesión social.
- Para el Eje 3. Mejora del hábitat y la convivencia.

4.3.3. Accesibilidad y movilidad sostenible.

La reforma del sistema de accesibilidad y movilidad interna en el área, ligado a cuestión de la movilidad peatonal, se plantea como una clave estratégica primordial para el éxito del Plan Especial. En este aspecto, la suerte del Conjunto Histórico está, en parte, asociada a una reforma radical del sistema de aparcamientos, de forma que se puedan crear las condiciones más favorables para redefinir la accesibilidad al Conjunto Histórico y Entorno.

Los frutos de la puesta en marcha de este modelo de movilidad permite el aumento de la calidad de vida en el Conjunto Histórico, la mejora de la seguridad peatonal, reducción de la contaminación atmosférica, visual y acústica, y el ahorro de la factura energética de la ciudad, entre otros. Este objetivo se concreta en las siguientes propuestas:

A. Organización del viario.

La clasificación tipológica de las vías del Conjunto Histórico y Entorno propuestas por el Plan Especial responde a cuatro tipos de calles en función del tratamiento físico y normativo de las mismas. Estas son las siguientes:

- Vías exclusivamente peatonales, en las que queda prohibido el tránsito y estacionamiento de vehículos.

- Vías preferentemente peatonales, en las que el peatón tendrá siempre la prioridad y la circulación de vehículos podrá restringirse a determinadas horas o días.

- Vías con tolerancia de vehículos, que serán de uso habitual compartido por peatonales y vehículos, sin perjuicio de la prioridad de aquellos.

- Vías con separación de peatones y vehículos, que deberán circular por las aceras y la calzada, respectivamente.

B. Peatonalización y estacionamiento de vehículos.

El Plan estableció como uno de sus objetivos fundamentales la peatonalización de determinadas vías identificadas como fundamentales para dotar al ámbito del Conjunto Histórico de espacios públicos de relación y estancia que palien, con eficacia, la escasez de otros espacios libres.

El Plan Especial pretende convertir el conjunto histórico en un área fácilmente accesible, gracias al nuevo sistema de aparcamiento, y con los que quedan conectados todos los viales principales (aproximadamente 2.400 plazas).

4.3.4. Servicios urbanos básicos.

El objetivo fundamental del Plan Especial en materia de infraestructuras urbanas básicas es garantizar que éstas tengan una adecuada calidad de servicios y capacidad suficiente para atender las necesidades de los usuarios en, al menos, condiciones de igualdad con el resto de los ámbitos de la ciudad, pero con especial respeto al rico patrimonio del ámbito. Para conseguir este objetivo se plantean por el PEPRICHyE las siguientes PROPUESTAS sobre redes infraestructurales:

A. Ciclo del agua.

La propuesta para mejorar la calidad del abastecimiento de agua consiste en sustituir las conducciones en mal estado o con secciones escasas, así como, completar las ausencias de redes que se detectan en algunas zonas.

También se proponen nuevos tramos de colectores en las calles afectadas por nuevas actuaciones urbanísticas, en donde no existía red o ésta no cubre los frentes de parcelas. Así mismo, se proponen nuevos tanques de tormentas.

B. La red eléctrica y de gas natural

Se propone la construcción de nuevos centros de transformación en cada una de las actuaciones específicas de revitalización propuestas. Y la red de gas natural **c**omo medida para contribuir a reducir los efectos del cambio climático.

C. Alumbrado público.

Se pretende la renovación de instalaciones antiguas, de escaso rendimiento luminotécnico o eficiencia energética o insuficientemente seguras.

D. La redes de telecomunicaciones y las antenas de telecomunicación para telefonía móvil.

La implantación de las nuevas antenas ubicadas en el ámbito del Plan Especial se adoptarán aquellas soluciones técnicas razonables que disminuyan el impacto visual que generen, sirviendo como criterios las recomendaciones derivadas del Código de Buenas Prácticas para la instalación de infraestructuras de telefonía móvil de la Federación de Municipios y Provincias. El alcance de esta exigencia no afectará a las antenas de reducidas dimensiones para dar servicio a picoceldas de telefonía móvil.

E. Y la recogida de residuos sólidos urbanos y el reciclaje.

El Puerto de Santa María gestiona de forma integral la recogida, clasificación y tratamiento de los residuos sólidos urbanos, en base a su Ordenanza Municipal. La recogida se realiza mediante contenedores en la vía pública, incluyendo algunos soterrados en zonas céntricas. Se está renovando el parque de contenedores para mejorar su capacidad y adaptación al entorno. Los residuos orgánicos se trasladan al Centro de Tratamiento Integral de Las Calandrias, en Jerez de la Frontera, donde se realiza su tratamiento y clasificación. La recogida selectiva —papel, vidrio, envases y aceites— se lleva a cabo en colaboración con la Mancomunidad Bahía de Cádiz, y los residuos se tratan en el Centro de Recepción de Envases del Polígono Las Salinas, gestionado por Cespa-Conten S.A. Además, existe un sistema de Punto Limpio fijo y móvil gestionado por el CEMULIMP, donde se recogen residuos especiales como ropa usada, pilas, aparatos eléctricos o medicamentos. Los residuos de construcción y demolición deben ser tratados por operadores autorizados, inscritos en el Registro Municipal, y también son gestionados en Las Calandrias. La ciudad, integrada en la Red RECSA, apuesta por la sostenibilidad, si bien persisten retos como mejorar la recogida en el centro histórico y ampliar la cobertura de servicios de reciclaje.

4.3.5. Gestión eficaz.

La experiencia es elocuente respecto a la necesidad de innovación institucional para caminar hacia un enfoque de la gestión que relacione de forma más directa la promoción económica, el desarrollo social y la ordenación física. Una búsqueda de mejores articulaciones entre el accionar de los distintos niveles de la administración: local, autonómica y estatal. La creciente importancia de la asociación público-privada para las operaciones de calificación o para determinados proyectos urbanos; y la incorporación de nuevos mecanismos para la financiación de las operaciones urbanas.

En definitiva, para una mejor gestión del Conjunto Histórico será necesario procurar una cultura administrativa más coordinada e integrada. Las propuestas que realiza el Plan Especial en este sentido son:

A. Claridad del Sistema Normativo.

La línea instrumental que el Plan Especial asume para la configuración de su sistema normativo con los que quiere configurar un marco normativo claro y conciso, se basa en los siguientes criterios:

- Precisión en la definición de conceptos.
- Distinción en el rango de sus determinaciones, austeridad en la articulación de sus parámetros, estándares, etc...
- Compatibilidad con el resto de los sistemas normativos y reglamentos.

B. Precisar y concretar los deberes y derechos de los propietarios del suelo.

El Plan Especial establece que todas las parcelas del ámbito del Conjunto Histórico y Entorno, incluso las incluidas en Actuaciones Específicas de Revitalización (AER), tenían la clasificación de suelo urbano (en situación básica de urbanizado)

Las actuaciones de trasformación urbanísticas, propuestas en el Plan Especial responden a siguiente caracterización:

- Las AER, de renovación urbana, en las que además de incrementarse el aprovechamiento existente requieren obras de reforma de la urbanización (superiores a las simples y ordinarias de conexión a los servicios urbanos existentes) tienen naturaleza de actuaciones de renovación urbana (conforme al artículo 7.1.a.2 del TRLSRU 2015 y el artículo 45.2.B.b de la de la Ley 7/2012, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía, LOUA) que se delimitan como unidades de ejecución.

- Las AER en las que se vinculan las intervenciones de incremento dotacional a los mayores aprovechamientos que se reconocen en determinados ámbitos (AIA), de conformidad con el artículo 7.1.b) del TRLSRU 2015 y el artículo 45.2.B,c) de la LOUA. La vinculación entre las actuaciones de adquisición de suelo dotacionales (AA) a los ámbitos de incremento de aprovechamiento (AIA) se realiza mediante la inclusión en la misma en ámbitos de transferencia de aprovechamientos.
- Las AER con destino a los usos públicos que suponen intervenciones aisladas (AA) y que se encuentran excluidas de ámbitos de distribución o de transferencias de aprovechamientos. Y son las siguientes: AER-01, AER -02, AER -03, AER -04, AER -05, AER -06, AER -07, AER -08, AER -09, AER -10, AER -11, AER-12, AER-13, AER -14, AER-15, AER -16, AER -17, AER -18, AER-19, AER -20, AER-21, AER -22, AER -23, AER -24, AER -25.

El Aprovechamiento Subjetivo de los propietarios del suelo urbano de las actuaciones de transformación, es del noventa por ciento (90%) del Aprovechamiento Medio del ámbito de gestión a la que se adscriban, aplicado a la superficie de la parcela de la que es titular; correspondiendo el diez por ciento (10%) del mismo a la Administración Urbanística Actuante, En actuaciones de AIA vinculadas a las de obtención de dotaciones del artículo 45.2.B.c de la LOUA este porcentaje se aplicará sobre la diferencia de incremento de aprovechamiento atribuido por este Plan Especial en relación con el preexistente, conforme al artículo 55.3.b) de la Ley 7/2012, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía y el 18.2.a del Real decreto Legislativo 7/2015(TRLSRU 2015).

También es necesario destacar que el Plan Especial establece que el aprovechamiento del subsuelo y su régimen de uso quedará condicionado al respeto íntegro de las normas de protección arqueológica

C. Obtención de terrenos para usos públicos de acuerdo con la legislación urbanística vigente.

La obtención de los terrenos con destino a usos públicos que constituyen Actuaciones Aisladas se realizará mediante alguno de los siguientes procedimientos legales:

- Mediante Transferencias de Aprovechamiento Urbanístico en el caso de su inclusión en áreas con esta misma denominación (ATA). En este caso, tienen la naturaleza de actuaciones de dotación vinculadas a los mayores aprovechamientos (AIA), de conformidad con el artículo 7.1.b) del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

- Mediante acuerdo de cesión voluntaria o, en su caso, por Ocupación Directa, con adscripción a las Unidades de Ejecución.

- Mediante Expropiación Forzosa, sin perjuicio de la subrogación del Ayuntamiento en el derecho a la compensación en los ámbitos excedentarios.

D. Seguimiento y evaluación permanente del Plan Especial.

El sistema de seguimiento permite la verificación progresiva de la realización física y financiera de las intervenciones. Requiere, por tanto, la obtención y sistematización de toda aquella información necesaria para la evaluación del Plan, y, por consiguiente, para la constatación del grado en que las medidas adoptadas alcanzan los objetivos establecidos en el mismo.

Respecto a los indicadores de seguimiento que se proponen, éstos son de dos tipos:

- Indicadores de realización, que miden la ejecución física y financiera de cada una de las actuaciones incluidas en el Plan.

- Indicadores de resultados, que miden los efectos directos o inmediatos de las actuaciones y que también podrán ser de naturaleza física y financiera.

Adscrita al Ayuntamiento se propone constituir una Comisión de Seguimiento y Evaluación del Plan Especial (CONSEPE) con un amplio margen de competencias.

IA. 5 /

EL INTENTO DE PLAN GENERAL DE 2012 POSTERIORMENTE ANULADO.

El denominado “PGOU 2012” para El Puerto de Santa María fue un ambicioso proyecto de ordenación urbanística diseñado para establecer un marco urbano equitativo y sostenible, que acogiera tanto a la población residente como a los visitantes.

Este Plan General fue aprobado definitivamente por Orden de 21-02-2012 de la Junta de Andalucía y se presumió válido y eficaz hasta la declaración firme de su nulidad por motivos formales (principalmente por ausencia de evaluación ambiental estratégica y alteraciones sustantivas en la resolución de aprobación definitiva). En concreto, este Plan se presumió válido y vigente hasta la publicación el 11-08-2021 en el BOJA de la Resolución de 05-08-2021 de la D.G. de Ordenación del Territorio y Urbanismo por la que se dispone el cumplimiento de la STSJA de 28-10-2019 (firme por STS núm. 749/2021, de 27-05-2021).

Este plan, que se planteaba como una revisión profunda del Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU), tenía como objetivo no solo ordenar el territorio y la estructura urbana, sino también impulsar el desarrollo económico, social y cívico del municipio. En definitiva, un proyecto integral que combinaba la necesidad de crecimiento urbano con la imperiosa necesidad de preservar el medio ambiente y el patrimonio cultural, promoviendo un desarrollo sostenible y equilibrado que beneficiara a todos los habitantes de El Puerto de Santa María.

5.1. OBJETIVO DEL PLAN Y MODELO URBANO-TERRITORIAL ADOPTADO.

El principal objetivo del Plan aprobado por la Orden de 21-02-2012 era definir un modelo de ciudad que promoviera un entorno más cohesionado, funcional y estéticamente agradable, aprovechando la ciudad existente y su entorno natural para crear una urbe próspera y ordenada. Este enfoque se basaba en la conservación y cualificación de la estructura urbana existente, protegiendo el centro histórico y fomentando la cohesión urbana mediante la integración de nuevos desarrollos con la ciudad consolidada, evitando la dispersión innecesaria.

Entre los principios fundamentales del modelo urbano-territorial adoptado, destacan:

1. **Integración Territorial:** Aseguraba la coherencia del PGOU con planes de ordenación territorial de mayor escala: POTA y el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz-Jerez.

2. **Valoración de la ciudad existente:** Se priorizaba la conservación, mejora y, cuando fuera necesario, la remodelación de la estructura urbana existente, asegurando su funcionalidad y relevancia.

3. **Protección del Centro Histórico:** Se proponía una adecuada conservación y mejora del centro histórico, garantizando su integración en la estructura urbana general.

4. **Cohesión urbana:** Se promovía la integración de nuevos desarrollos con la ciudad existente, mejorando la estructura urbana para evitar la dispersión y fomentar la cohesión.

5. **Gestión de suelos productivos:** Se establecía una política clara para la localización y gestión de suelos productivos, con un enfoque estratégico que evitara depender exclusivamente del mercado.

6. **Eficiencia en infraestructuras:** Se subrayaba la funcionalidad, economía y eficacia de las infraestructuras urbanas, abarcando vialidad, transporte, suministro de agua y energía, alumbrado, y comunicaciones.

7. **Preservación del entorno natural:** Se protegía y regulaba el proceso de urbanización en áreas cercanas a dominios públicos naturales, asegurando la integridad del entorno natural y evitando desarrollos en zonas de riesgo o con valores culturales y paisajísticos significativos.

8. **Revalorización del espacio rural:** Se promovía la regeneración y protección del espacio rural, mejorando su accesibilidad y protegiendo áreas ecológicamente frágiles.

9. **Mantenimiento de tipologías edificatorias:** Se procuraba mantener las tipologías edificatorias, edificabilidades y densidades existentes, salvo en áreas que hayan sufrido desarrollos inadecuados.

10. **Vivienda asequible:** Se atendían las necesidades de vivienda asequible y otros usos de interés público, ajustando la planificación urbanística a las necesidades de la población.

11. **Equilibrio entre usos y servicios:** Se garantizaba la proporcionalidad entre los usos lucrativos y las dotaciones y servicios públicos, mejorando la proporción de espacios libres y equipamientos en la ciudad.

12. **Accesibilidad y distribución equitativa:** Se promovía la coherencia y accesibilidad de dotaciones y equipamientos, asegurando su distribución equitativa y fomentando la cohesión social.

13. **Mejora del sistema de transporte:** Se favorecía la mejora de la red de tráfico y transporte, priorizando medios de transporte públicos o colectivos y reduciendo la dependencia del transporte privado.

14. **Diversidad de usos:** Se evitaba la especialización innecesaria de usos en nuevos desarrollos, promoviendo la diversidad funcional en la ciudad.

15. **Ordenación de áreas diseminadas:** Se establecían condiciones para la ordenación de áreas diseminadas sin planeamiento previo, mejorando su estructura urbana y resolviendo deficiencias infraestructurales.

5.2. SISTEMAS, REDES Y ESTRATEGIAS QUE ARTICULAN Y COHESIONAN EL TERRITORIO.

El PGOU aprobado por la Orden de 21-02-2012 estructuraba y cohesionaba el territorio urbano mediante un conjunto de sistemas, redes y estrategias integradas, organizadas en cinco grandes categorías:

Sistema de Comunicaciones y Transportes:

Este sistema era fundamental para garantizar la conectividad interna y externa de la ciudad. Estaba compuesto por la red viaria, el sistema ferroviario y el sistema portuario.

- **Sistema Viario:** Se diseñó para resolver los problemas de movilidad urbana, mejorando la accesibilidad del municipio y optimizando la movilidad interna. Se propusieron nuevas arterias y accesos, como un nuevo acceso a la Costa Noroeste del Litoral de Cádiz y un nuevo acceso Norte a la Bahía de Cádiz. Se planeó la jerarquización del tráfico y la mejora de la conectividad urbana mediante ejes radiales que penetran en la ciudad.

- **Sistema Ferroviario:** El ferrocarril se veía como un medio clave para la movilidad metropolitana. Se planeó la consolidación del sistema y la reducción de su impacto negativo en la trama urbana, con la transformación de la Estación Central en un intercambiador multimodal.

- **Sistema Portuario:** El sistema portuario se integraba mejor con la ciudad, resolviendo conflictos históricos y promoviendo el uso público de áreas portuarias. Se propusieron mejoras en la margen derecha del Río Guadalete, la zona de La Puntilla, y la Playa de Valdelagrana, entre otras áreas.

Sistema de Espacios Libres de Uso Público:

Este sistema abarcaba los terrenos destinados al esparcimiento y bienestar de la población. El PGOU 2012 promovía la creación de parques, plazas y paseos que no solo mejoraban la calidad de vida, sino que también actuaban como espacios de cohesión social. Los espacios se organizaban en varios niveles:

- **Parques Metropolitanos:** Espacios versátiles para actividades recreativas y de ocio, combinando la conservación de características naturales con actividades lúdicas.

- **Parque Periurbano y Parque Rural:** Áreas que conectaban la ciudad con su entorno natural, como el Parque Periurbano de las Dunas de San Antón y el Parque Rural del Guadalete.

- **Parques Urbanos:** Multifuncionales y polivalentes, diseñados para ser centros de atracción para actividades diversas, fomentando un uso constante.

- **Espacios Libres de Carácter Local:** Espacios de menor escala pero cruciales para la articulación y permeabilidad del tejido urbano.

Estos espacios contribuían a una red de más de 7 millones de m² de parques y áreas verdes, con un estándar de 22,74 m² por habitante.

Sistema de Equipamientos:

Este sistema abarcaba los suelos, construcciones e instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales, como educación, cultura, sanidad y deporte. El PGOU proponía una distribución equitativa de estos servicios, asegurando el acceso a servicios de calidad en toda la ciudad. La estrategia se basaba en:

- **Distribución equitativa:** Garantizar una distribución equilibrada de equipamientos en toda la ciudad, especialmente en las nuevas áreas de centralidad.
- **Diversificación de la oferta:** Promover actividades lúdico-comerciales para potenciar el turismo y crear nuevas centralidades.
- **Integración con espacios públicos:** Vincular los equipamientos con redes viarias y espacios libres para asegurar su visibilidad y accesibilidad.
- **Carácter multiescalar:** Combinación de grandes equipamientos de rango ciudad con equipamientos de proximidad.

El intento de PGOU 2012 preveía un aumento significativo en la oferta de equipamientos, duplicando prácticamente la oferta existente, **con un estándar de 4,0 m² por habitante.**

Redes de Infraestructuras y Servicios Básicos:

Estas redes incluían servicios esenciales como el suministro de agua, electricidad y comunicaciones. El plan buscaba mejorar la eficiencia y sostenibilidad de estas infraestructuras, con propuestas como:

- **Abastecimiento de agua:** Construcción de un nuevo depósito en Las Cabezas y ampliación de la red de distribución.
- **Saneamiento y depuración:** Construcción de una nueva estación depuradora de aguas residuales (EDAR) y reutilización de agua depurada para riego.
- **Infraestructura eléctrica:** Creación de nuevas subestaciones eléctricas y soterramiento de líneas aéreas para mejorar la capacidad y fiabilidad del sistema eléctrico.

Estas mejoras aseguraban un suministro de servicios básicos adaptado a las necesidades futuras y resiliente ante desafíos como el cambio climático.

Estrategias de Accesibilidad y Movilidad Sostenible:

El PGOU anulado implementaba estrategias para mejorar la accesibilidad urbana y fomentar una movilidad sostenible, con énfasis en:

- **Fomento del Transporte Público:** Creación de carriles exclusivos y mejoras en la infraestructura para autobuses y trenes.
- **Movilidad no motorizada:** Promoción del uso de bicicletas y desplazamiento peatonal mediante carriles bici y zonas peatonales.

- **Reducción del uso del automóvil:** Medidas para controlar el uso del automóvil privado, mejorando el transporte público y creando infraestructuras que desincentiven su uso excesivo.

Estas estrategias buscaban no solo mejorar la movilidad actual, sino también preparar a la ciudad para un futuro más sostenible.

5.3. LA ORDENACIÓN DEL SUELO.

El proyecto de PGOU de 2012 anulado clasificaba y ordenaba el suelo del municipio en varias categorías, asegurando un crecimiento ordenado y coherente con la ciudad existente y las políticas territoriales regionales.

Suelo Urbano

El suelo urbano abarcaba 2.300,35 hectáreas, con estrategias específicas para su ordenación:

- **Suelo Urbano Consolidado:** Áreas completamente desarrolladas y urbanizadas, donde se proponían actuaciones puntuales para mejorar la calidad urbana.

- **Suelo Urbano No Consolidado:** Áreas que, aunque urbanas, no estaban completamente desarrolladas. Se delimitaban 12 sectores para regularización y mejora, con un enfoque en la creación de viviendas protegidas.

Se priorizaba la integración de nuevas áreas en el tejido urbano, la mejora de infraestructuras y la diversificación de usos para promover un desarrollo urbano equilibrado y sostenible.

Suelo Urbanizable

El suelo urbanizable se organizaba para fomentar un crecimiento ordenado y sostenible:

- **Suelo Urbanizable con Delimitación de Sectores:** 30 sectores organizados en diferentes categorías según su uso (residencial, mixto, industrial, etc.).

- **Suelo Urbanizable Ordenado Transitorio:** Sectores en proceso de urbanización bajo ordenación previa.

- **Suelo Urbanizable No Sectorizado:** Reserva para el desarrollo futuro, con áreas específicas destinadas a reforzar actividades económicas o expandir la vivienda residencial.

Suelo No Urbanizable

El suelo no urbanizable en el proyecto de PGOU de 2012 anulado se clasificaba en función de su valor ambiental, histórico y territorial:

- **Protección Ambiental y Cultural:** Áreas protegidas por su valor natural, cultural o paisajístico, como el Parque Natural Bahía de Cádiz y varios yacimientos arqueológicos.

- **Preservación del Carácter Natural o Rural:** Áreas dedicadas principalmente a actividades agropecuarias, esenciales para mantener el equilibrio territorial.

El plan garantizaba la preservación de estos suelos, protegiéndolos de la urbanización descontrolada y asegurando su uso sostenible.

5.4. EL PLAN, LA VIVIENDA PROTEGIDA Y LA POTENCIACIÓN DE LOS PATRIMONIOS PÚBLICOS DE SUELO

El documento del PGOU 2012 proponía destinar 6.937 viviendas a algún régimen de protección pública. Se preveía que el 44,09% de las nuevas viviendas fueran protegidas.

5.5. UNA MIRADA MÁS DETENIDA A LAS PROPUESTAS SOBRE EL SUELO URBANO EN EL DOCUMENTO DEL PGOU 2012 ANULADO

5.5.1. Criterios de clasificación

El PGOU de 2012 anulado clasificaba el suelo urbano de acuerdo con la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA).

El PGOU 2012 proponía reconocer como suelo urbano tanto los terrenos clasificados en el plan de 1992 como aquellos que, aunque inicialmente no urbanizables, hubieran alcanzado un alto grado de consolidación y mostraban signos de irreversibilidad en su desarrollo urbano. En total, el suelo urbano de El Puerto de Santa María abarcaba 2.300 hectáreas, divididas entre suelo urbano consolidado y no consolidado.

5.5.2. Suelo urbano consolidado por la urbanización

La propuesta del proyecto de PGOU 2012 de **suelo urbano consolidado por la urbanización** se referían a aquellos terrenos que ya están urbanizados o tenían la condición de solares.

Aunque se mantenían en gran medida la situación establecida por el PGOU de 1992, el Plan de 2012 (que fue anulado) proponía introducir ajustes en la edificabilidad, especialmente en áreas destinadas a actividades económicas para revitalizar zonas como el Polígono de las Salinas. Además, se fomentaba una mayor diversidad de usos para combatir el monofuncionalismo en áreas periféricas. También se planteaban mejoras en la configuración de espacios públicos, como en la Barriada de El Tejar.

El suelo urbano consolidado no estaba sujeto a las regulaciones de Aprovechamiento Medio.

El documento del PGOU de 2012 establecía el suelo urbano consolidado de ordenación directa dividido en distintas Zonas y Subzonas de Ordenanza, cada una con características específicas en cuanto a uso, tipología edificatoria y ubicación dentro del municipio. Las principales zonas y subzonas son:

- ZO-MC: Edificación Plurifamiliar en Manzana. Subzonas: ZO-MC-1 (Manzana Compacta) y ZO-MC-2 (Manzana Cerrada). Son suelos residenciales, con edificaciones alineadas a la vialidad, formando la imagen urbana.

- ZO-A: Edificación Plurifamiliar en Ordenación Abierta. Subzonas: ZO-A1 a ZO-A4. Se reconocía en Polígonos residenciales con edificaciones aisladas rodeadas de espacios libres, típicos de la segunda mitad del siglo XX.

- ZO-OM: Ordenanza de Mantenimiento. Se asignaba a Áreas con edificaciones existentes, especialmente en zonas colindantes con el centro histórico y la costa, donde se permiten renovaciones puntuales pero se mantiene la configuración actual.

- ZO-CJ: Ciudad Jardín; Subzonas: ZO-CJ-1 a ZO-CJ-6. Se asignaba a Conjuntos residenciales de baja o media densidad con espacios ajardinados, ubicados principalmente en la Costa Oeste y Valdelagrana.

- ZO-UAD: Vivienda Unifamiliar Adosada; Subzonas: ZO-UAD-1 a ZO-UAD-3. Se correspondía con viviendas unifamiliares entre medianeras, con desarrollos recientes que tienden a manzanas con bloques horizontales.

- ZO-UAS: Vivienda Unifamiliar Aislada; Subzonas: ZO-UAS-1 a ZO-UAS-3. Se asignaba en áreas con viviendas unifamiliares aisladas o pareadas, con espacios ajardinados característicos.

- ZO-VTP: Vivienda Tradicional Popular; Subzonas: ZO-VTP-1 (y variante ZO-VTP.1a) y ZO-VTP-2. Características: Viviendas unifamiliares con tipologías tradicionales, con un alto porcentaje de ocupación de parcela y patios traseros.

- ZO-ST: Servicios Terciarios; Subzonas: ZO-ST-H (Hoteles), ZO-ST-AT (Apartamentos Turísticos), ZO-ST-CO (Comercial y Oficinas). Características: Áreas destinadas a usos terciarios como comercio, oficinas, hospedaje, y entretenimiento.

- ZO-GSC: Grandes Superficies Comerciales, Se asignaba en Áreas con grandes centros comerciales existentes, sin permitir nuevas implantaciones salvo excepciones en Polígono de Las Salinas.

- ZO-ES: Estaciones de Servicios

- ZO-CG: Campo de Golf

- ZO-IN: Edificación Industrial; Subzonas: ZO-IN-0 (Industria Nido) a ZO-IN-SA (Industria-Servicios Avanzados).Características: Áreas industriales dedicadas a actividades productivas, incluidas bodegas y servicios avanzados, con variaciones en el tamaño de las parcelas y usos específicos.

Finalmente, se incluían áreas provenientes de desarrollos anteriores que habían completado la urbanización, con dos subzonas diferenciadas. Este enfoque aseguraba que cada zona urbana consolidada mantenga su identidad y funcionalidad, permitiendo al mismo tiempo ajustes necesarios para la renovación y mejora urbana.

El PGOU 2012 (posteriormente anulado) asumió los aspectos fundamentales de la ordenación espacial de áreas previamente urbanizadas, tal como lo establecen los instrumentos de planeamiento de desarrollo (Planes Parciales o Planes Especiales de Reforma Interior). Esto incluía la morfología del sistema de espacios edificables, las tipologías edificatorias previstas y la disposición de reservas dotacionales, como espacios libres y equipamientos.

Sin embargo, con el objetivo de simplificar y actualizar la documentación del PGOU 1992, SE propuso en el documento del PGOU 2012 integrar todos los suelos lucrativos de estas áreas en la nueva regulación de zonas de ordenanza del suelo urbano, asignando a cada parcela o manzana la ordenanza particular que mejor se ajuste a sus características tipológicas.

Regulación transitoria del Conjunto Histórico

Para el Conjunto Histórico declarado Bien de Interés Cultural (BIC) y sus áreas de entorno, se establecía una regulación transitoria hasta la aprobación definitiva del **Plan Especial de Protección y Reforma Interior**. Las disposiciones transitorias buscaban asegurar la protección adecuada de este ámbito, permitiendo únicamente intervenciones de conservación y rehabilitación en los edificios incluidos en el Precatálogo.

Urbanización Vista Hermosa

En el ámbito de la Urbanización Vista Hermosa, la propuesta del documento del PGOU 2012 (posteriormente anulado) era mantener la clasificación de suelo urbano consolidado, similar a lo dispuesto en el PGOU de 1992, pero con una simplificación de las subzonas de viviendas unifamiliares aisladas, reduciéndolas a tres tipos básicos. Además, se establecía un régimen transitorio que permitía, durante dos años, la adopción de condiciones de segregación admitidas por el PGOU de 1992 para las parcelas no edificadas.

Un tema clave en esta área era la titularidad de los viales y zonas verdes, que, aunque registralmente son de titularidad privada, tienen un uso público generalizado. La propuesta del documento PGOU 2012 era reconocer esta realidad y su vocación de dominio público, aunque históricamente no se hayan incorporado formalmente al dominio municipal. Dicho documento de 2012 no proponía alterar ese estatus, manteniendo el sistema de funcionamiento histórico de conservación y gestión, y clarificaba su posición al respecto en las Normas del Plan.

LAS ACTUACIONES PUNTUALES EN EL SUELO URBANO CONSOLIDADO.

El documento del PGOU 2012 establecía una serie de **Actuaciones Puntuales en el suelo urbano consolidado** con el objetivo de mejorar la calidad urbana, la conectividad y la dotación de equipamientos en diversas áreas del municipio. Estas actuaciones se dividían en varias tipologías según su propósito principal:

1. **Mejora de la urbanización y dotación.** Estas actuaciones buscan mejorar las condiciones de urbanización, incrementar las zonas verdes, y mejorar la dotación de equipamientos en áreas específicas.

2. **Transformación de ámbitos urbanos singulares.** Estas intervenciones se centran en áreas urbanas con un valor simbólico o estratégico, como la reconfiguración del entorno del Monasterio de la Victoria y la Reurbanización de la Ronda del Ferrocarril.

3. **Mejora de arterias urbanas y conectividad**:

    - Incluyen la ampliación de carreteras y la construcción de nuevas rotondas para mejorar la conectividad de la ciudad con áreas adyacentes.

    - Reconfiguración del tramo inicial de la Travesía de la N-IV para mejorar su diseño y aumentar su capacidad ambiental.

4. **Intervenciones en el entorno fluvial y costero.** Enfocadas en mejorar la accesibilidad y la conectividad a lo largo del río Guadalete y la costa, estas actuaciones incluían:

    - Construcción de un nuevo puente y pasarelas peatonales sobre el río Guadalete.

- Calificación de espacios libres en la Avenida de Cádiz para paliar la desconexión entre Valdelagrana y el Puerto Comercial.

5. **Mejoras en la infraestructura de acceso.** Estas intervenciones buscaban asegurar la conexión adecuada entre la A-4 y el Puerto Comercial, facilitando la movilidad y el flujo de tráfico: incluyen la remodelación de espacios y la construcción de enlaces viarios para mejorar el acceso al Puerto Comercial desde la A-4.

6. **Actuaciones Específicas para Áreas Residenciales**

- Acondicionamiento de viarios en la zona de Las Marías.

- Nuevos enlaces en la Avenida Valdelagrana para integrar mejor el antiguo trazado de la N-IV y mejorar las conexiones entre áreas residenciales y comerciales.

ÁREAS DE MEJORA URBANA.

Las **Áreas de Mejora Urbana** en Suelo Urbano Consolidado se refieren a intervenciones en áreas homogéneas de la ciudad que necesitan reurbanización y recualificación de espacios públicos. El objetivo era mejorar la calidad de urbanización y resolver deficiencias en infraestructuras y servicios básicos. Entre otras se previó la reurbanización de la Barriada de El Tejar y en otros barrios y zonas urbanas.

5.5.3. Suelo Urbano No Consolidado.

Se categorizaba como **Suelo Urbano No Consolidado** por el PGOU 2012 anulado aquellos terrenos que, aunque estaban clasificados como urbanos, no habían alcanzado el nivel necesario de urbanización, ya sea porque carecían de servicios, infraestructuras y dotaciones adecuados, o porque necesitaban una renovación o mejora significativa.

1. **Sectores de Suelo Urbano No Consolidado (S-SUNC):**

Estos sectores incluyen terrenos que, a pesar de estar clasificados como suelo urbano, no cuentan con un desarrollo urbanístico completo. El objetivo de intervención en estos sectores era consolidar la urbanización a través de acciones sistemáticas que completen o mejoren los servicios e infraestructuras existentes.

Caracterización general:

- **Áreas con urbanización incompleta**: Los sectores de suelo urbano no consolidado se encontraban en situaciones donde la urbanización es parcial o insuficiente. Estos sectores pueden estar en áreas urbanas con vacíos significativos que necesitan ser llenados con nuevas edificaciones y servicios.

- **Objetivos de regularización**: En algunos casos, estos sectores buscaban regularizar construcciones existentes que se desarrollaron sin cumplir con todos los requisitos urbanísticos. Este proceso de regularización implicaba ajustar las edificaciones a la normativa vigente y dotar a la zona de los servicios necesarios.

Sectores destacados:

a) **Sectores Residenciales**:

- **Cantarranas 1, 2 y 3**: Estos sectores están parcialmente consolidados, con edificaciones existentes, pero sin alcanzar el nivel de desarrollo requerido para considerarse completamente consolidados. El objetivo era completar la urbanización y regularizar las construcciones.

- **Ensanche Noroccidental 1 y 2**: Ubicados en la parte norte de la ciudad, integrados en áreas urbanas donde predominan desarrollos de regularización. El documento del plan de 2012 buscaba mejorar las infraestructuras viarias y dotacionales en estas zonas.

b) **Sectores de Actividades Económicas**:

- **Pryca Oeste y Pryca Norte**: Estos sectores estaban diseñados para expandir la oferta de servicios terciarios en áreas comerciales ya establecidas, fortaleciendo la competitividad económica de la ciudad.

- **Ford**: Este sector busca mejorar y ampliar las instalaciones industriales existentes en el Polígono Tecnológico de la Carretera de Sanlúcar, consolidando su papel como un centro de actividad económica avanzada.

Datos claves:

- **Superficie total de Suelo Urbano No Consolidado**: 868.987 m².

- **Número máximo de viviendas propuestas**: 1.071 nuevas construcciones.

- **Viviendas protegidas**: 41% del total de nuevas viviendas propuestas.

- **Distribución de la edificabilidad**: El 60,09% de la edificabilidad total se destina a uso residencial y el 39,91% se asigna a usos no residenciales.

2. Áreas de Reforma Interior (ARI):

Las **Áreas de Reforma Interior** (ARI) eran zonas urbanas que requerían una intervención significativa para renovarse y adaptarse a las necesidades actuales.

Las ARI buscaban transformar áreas obsoletas en espacios urbanos modernos y funcionales, capaces de satisfacer las necesidades actuales y futuras de la población.

Algunas ARI estaban diseñadas para convertirse en nuevos centros de actividad en la ciudad, promoviendo la diversidad de usos y mejorando la oferta de equipamientos y espacios públicos.

Áreas de intervención significativas planteadas en el proyecto de Plan General 2012 que aún son zonas urbanas que mantienen necesidades de renovación:

- **ARI Monasterio de la Victoria**: La intervención incluía la revitalización del entorno del Monasterio, transformándolo en un gran equipamiento cultural, mejorando la conectividad y redefiniendo el uso del espacio público circundante.

- **ARI La Puntilla**: Ubicada en terrenos que pertenecían a la Autoridad Portuaria, esta área está destinada a convertirse en una zona de servicios terciarios con un enfoque en usos hoteleros. La desafectación de estos terrenos del ámbito portuario permitirá su integración en la trama urbana.

- **ARI El Cuvillo**: Se proponía una renovación completa de esta área para convertirla en un espacio urbano emblemático de funciones mixtas (actividades comerciales y hoteleras).

Datos claves:

- **Superficie Total de ARI**: 571.491 m².

- **Número máximo de viviendas**: 668 nuevas construcciones.

- **Viviendas protegidas**: 39,67% de las nuevas viviendas propuestas.

- **Distribución de la Edificabilidad**: El 69,01% de la edificabilidad en estas áreas se destina a usos no residenciales.

3. Áreas de Regularización (ARG):

Las **Áreas de Regularización** eran zonas que el documento del PGOU 2012 identificaba como suelo urbano de conformidad con la regulación de la LOUA, porque aunque inicialmente provenían de situación rural, debido a su ocupación irregular presentaban en aquel momento un alto grado de consolidación edificatoria (2/3) y se encontraban localizadas en ámbitos con capacidad de integración en la malla urbana (ya en la existente o en la que se generaba con las nuevas propuestas en suelos urbanizables colindantes).

Metodología de Intervención:

- **Planes Especiales**: En áreas con suficiente suelo vacante, la ordenación pormenorizada se difiere a la formulación de Planes Especiales para optimizar la distribución de dotaciones y servicios.

- **Ordenación detallada**: En áreas altamente consolidadas, se permite la consolidación residencial del suelo vacante y se planifica la obtención de dotaciones exteriores que compensen la falta de espacio para servicios en el interior de estas áreas.

Datos claves:

- **Superficie total de ARG**: 436,9 hectáreas.

- **Número máximo de viviendas**: 4.440, de las cuales 3.591 eran existen.

4. Ámbitos de Incremento de Aprovechamiento (AIA):

Los **Ámbitos de Incremento de Aprovechamiento** son áreas urbanas que, bajo el PGOU de 1992, tenían usos específicos que ahora pueden ser reconsiderados para incrementar su edificabilidad o cambiar su uso, generando así un mayor aprovechamiento urbanístico. Este reconocimiento permite actualizar y mejorar las condiciones urbanísticas de estas parcelas. En estas áreas se permitían por el documento del PGOU 2012 un aumento en la edificabilidad o un cambio de uso que genera plusvalías urbanísticas.

5. Actuaciones Aisladas (AA):

Las **Actuaciones Aisladas** son intervenciones específicas en suelos urbanos no consolidados que requieren acciones concretas para mejorar la infraestructura o los espacios públicos. Estas actuaciones son esenciales para completar la estructura urbana y mejorar la calidad de vida en áreas clave de la ciudad. Entre otras se preveían en el documento del PGOU 2012 el AA-01 Espacio Libre C/ La Mora y la AA-05 Ampliación Parque del Cementerio (incluía la creación de un aparcamiento subterráneo).

6. Suelo Urbano No Consolidado de Carácter Transitorio:

El documento del PGOU 2012 identificaba áreas donde las obras de urbanización ya habían comenzado en aquella fecha, pero no se habían completado.

5.6. LA GESTIÓN EN EL SUELO URBANO NO CONSOLIDADO.

La gestión del suelo urbano no consolidado se organiza a través de un sistema detallado de delimitación de Áreas de Reparto y la asignación de aprovechamientos urbanísticos, con el fin de gestionar el desarrollo urbano de manera equitativa y eficiente, de acuerdo con los principios establecidos por la LOUA. A continuación, se presenta una descripción detallada de los aspectos clave en este proceso.

La delimitación de las Áreas de Reparto por el documento del PGOU 2012 no se realizaba de manera arbitraria, sino que se basa en los siguientes criterios:

- **Tipología de Intervención**: Diferenciación de las áreas según el tipo de intervención urbanística (sectores de suelo urbano no consolidado - SUNC, áreas de reforma interior - ARI, áreas de regularización - ARG). Cada una de estas tipologías responde a un tipo de intervención específico, como la renovación urbana, la urbanización de nuevas áreas, o la regularización de áreas consolidadas.

- **Uso Global Atribuido**: Las áreas de reparto se diferenciaban también en función del uso global atribuido (residencial, actividades económicas, etc.).

- **Ubicación Territorial**: Dentro de una misma tipología y uso global, se integraban por el documento del PGOU 2012 en la misma área de reparto las actuaciones que se encontraban en la misma zona territorial, siempre que compartieran finalidades y características similares.

IA. 6

SITUACIÓN JURÍDICA Y EVALUACIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE EN EL MUNICIPIO.

6.1. SITUACIÓN JURÍDICA DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO DE DESARROLLO Y GESTIÓN DEL PGOU DE 2012.

El día 11-08-2021 se publica en el BOJA la Resolución de 05-08-2021 de la D.G. de Ordenación del Territorio y Urbanismo por la que se dispone el cumplimiento de la STSJA de 28-10-2019 (firme por STS núm. 749/2021, de 27-05-2021) que declaraba nula la Orden de 21-02-2012 de aprobación definitiva del PGOU de El Puerto de Santa María. Igualmente, la STSJA de 27-09-2019 había declarado nula la citada Orden de 21-02-2012. **La declaración judicial de nulidad de pleno derecho de la Orden de 21-02-2012 de la Junta de Andalucía de aprobación definitiva del PGOU de 2012 tiene los siguientes efectos:**

a) **La eficacia de la sentencia afecta a cualquier persona.**

b) **La disposición anulada (el PGMO 2012) se expulsa del Ordenamiento Jurídico.** La anulación de una disposición general siempre es una declaración de nulidad. De la calificación de nulidad radical ha surgido un criterio jurisprudencial restrictivo para la conservación de los actos de tramitación de los planes. No obstante, desde el año 2020 el TS ha intentado matizar tímidamente esta doctrina (STS de 4 de marzo de 2020).

c) **Es una expulsión con efectos retroactivos**; los efectos anulatorios se retrotraen al momento mismo en que se dictó la disposición general (efecto ex tunc). No obstante, respecto a los actos dictados en su aplicación que son firmes, tiene un alcance ex nunc: por exigencia del principio de seguridad jurídica, la eficacia del acto administrativo de aplicación se encuentra amparada por el art.106.4 de la LPACAP y por el art. 73 LJCA, que dispone la subsistencia de los actos firmes dictados en aplicación de la disposición general declarada nula.

d) **La declaración judicial firme de anulación del PGOU 2012 acarrea el efecto de la reviviscencia de las normas urbanísticas derogadas por éste**. Es doctrina del TS que la declaración de nulidad de un reglamento afecta también a sus cláusulas derogatorias por lo que un reglamento derogado por otro posterior nulo recobra su vigencia con la declaración de nulidad de éste. **Por tanto, con la publicación en el BOJA del cumplimiento del fallo se producía la reviviscencia del PGMO aprobado definitivamente por resolución de 18-12-1991 (entrada en vigor de 27-03-1992)**, con sus modificaciones y conforme a su Adaptación Parcial a la LOUA.

Durante el plazo en que se mantuvo la presunción de validez del PGOU 2012 se aprobaron definitivamente los siguientes expedientes de planeamiento:

- Estudios de Detalle:

  - ED ARI-04 Fuenterrabía 2.
  - ED AIA-04 Centro Inglés. ED y cesión 10%.
  - ED 2 Parcelas Dotacionales en La Manuela, Calles Girasol, Gardenia, Pensamientos y Petunia.
  - ED Parcela Dotacional TGSS en Avda. del Descubrimiento, Pinar Hondo.
  - AD ED AIA-05 Hacienda Las Palmas.

- Planes Especiales en suelo urbano no consolidado.

  - PERI-ARI-01 Club Mediterráneo.
  - PERI ARG-27 La Herradura.
  - ARI-05 Mar de las Antillas (reconducido a través de Modificación de PGOU)
  - PERI ARG-30 Valdeazahares
  - PERI ARG-43 Cantarranas 4
  - SUNC-07 El Chinarral 2
  - ARI-09 Caño del Molino.
  - ARI-14 Caballo Blanco.
  - AD PERI ARG-05 Cantarranas 5.
  - AD PERI ARG-06 El Barrero.

Estos instrumentos de ordenación de desarrollo del PGOU 2012 quedaron sin eficacia.

En efecto, hay que indicar la nulidad del PGOU se transmite al planeamiento urbanístico lo que lo desarrolla, dejándolo sin validez; por ello, los citados Planes Especiales de Reforma Interior, y Estudios de Detalles que tenían su causa en el PGOU anulado deben considerarse igualmente anulados al perder su elemento legitimador. En consecuencia, el planeamiento de desarrollo del PGOU de 2012 que fue aprobado (aunque no haya sido impugnado) en cuanto participa de la naturaleza normativa deviene igualmente en ineficaz (invalidez sobrevenida), desapareciendo del Ordenamiento Jurídico e incapaz de amparar posteriores actos de ejecución (de gestión o edificación). En cambio, los actos de edificación ya dictados a su amparo seguirán vigentes si no han sido impugnados.

Debe significarse que, en algunos casos, las ordenaciones detalladas propuestas en instrumentos de desarrollo del PGOU 2012 anulado se han reconducido a través de modificaciones del PGOU 1992. Así:

- El ámbito del ARI-05 Mar de las Antillas fue reconducido a través de Modificación de PGOU)

- La actuación del PERI ARI 01 se ha reconducido mediante la aprobación definitiva de la modificación del PGOU respecto del ámbito Club del Mediterráneo.

- La actuación del ámbito del sector de suelo urbano no consolidado de la UE S-CN-2 “El Chinarral” se ha reconducido mediante Modificación del PGOU ya aprobada.

Asimismo, el planeamiento de desarrollo que a fecha de alcanzar firmeza la declaración de nulidad del PGOU 2012 se encontraba en tramitación no podría terminar su tramitación y debieron archivarse, salvo que fuera posible su reconducción por contar amparo simultáneo con el PGOU anterior, que sigue vigente.

Así, se procedió a paralizar la tramitación y, posteriormente declarando su caducidad o aceptando el desistimiento en los siguientes casos:

- Plan Parcial PP SUS-R-04: Caducado por Decreto de 30/10/19
- Plan Parcial PP SUNC-02 Cantarranas 2: Caducado por Decreto de 17/10/19
- Plan Parcial Casino. Caducado por Decreto de 30/9/19
- Plan Especial ARI-05 "Mar de las Antillas": Archivado al reconducirse a Modificación de PGOU.
- Plan Especial ARG-04 Winthuyssen-la Caridad 2. Aceptado el desistimiento el 20/02/2020.
- Plan Especial ARG-43 Reparcelación Cantarranas-4.
- Estudio de Detalle ARG-26 La Oropéndola 3: Caducado por Decreto de 19/10/19

Igualmente hay que considerar que ha dejado de tener efectos la Modificación Puntual del PGOU 2012 relativa al ARG.T.03 Las Valencianas.

Por último, **debe significarse que el PEPRICHyE aprobado el 28-04-2021 se encuentra en esa situación de excepcional:**

a) Este Plan Especial tiene una naturaleza especial y específica por referirse a un concreto ámbito territorial que debe ordenarse desde el objetivo de la preservación por exigencia de una legislación específica: la del patrimonio histórico;

b) Este Plan Especial inició su tramitación con el PGOU 1992 y la finalizó tras la aprobación del PGOU 2012, por lo que no es un desarrollo propio de un concreto planeamiento general y, por ello, en su propio articulado declara que este Plan Especial es congruente tanto con el PGOU 2012 como con el PGOM 1992 que fue el planeamiento general vigente con el que inicio su tramitación. Ambos planeamientos generales, en cumplimiento de la legislación de patrimonio histórico, encomendaron a este Plan Especial la protección, ordenación y mejora del ámbito del Conjunto Histórico y su entorno inmediato.

Recordar que, incluso el art.12.2.b) de la LOUA (aplicable al momento de su aprobación) disponía que los planes especiales de protección podrían formularse en ausencia de PGOU. Por lo expuesto, **dada la especificidad y especialidad del PEPRICHyE el mismo debe considerarse vigente por ser congruente con el PGOU 1992 y venir exigido por ley específica**.

La especial situación jurídica de los instrumentos de gestión urbanística aprobados.

Los actos de gestión urbanística no son instrumentos de planeamiento; si bien su validez depende de éstos. Los efectos de la declaración de anulación del PGOU 2012 impiden a partir de entonces la aprobación de nuevos de instrumentos de gestión que traigan su causa de aquél.

El artículo 73 de la LJCA resulta también aplicable a todos aquellos actos de gestión y ejecución que, habiéndose dictado al amparo de un instrumento de planeamiento anulado, hayan devenido firme (excepto que se tramite el incidente previsto en el art. 109 de la LJCA). No obstante, en la práctica la eficacia de los proyectos de reparcelación firmes es limitada, dado que las nuevas licencias deben otorgarse conforme al planeamiento vigente y no conforme a un instrumento de gestión. Los Proyectos de Urbanización aprobados podrán seguir

ejecutándose (salvo resolución del recurso caso que hayan sido impugnados) e incluso podrán ser recepcionados.

Durante la presunción de validez del PGOU 2012 se adoptaron acuerdos de establecimiento de sistemas y constitución de Junta de Compensación en los siguientes ámbitos

- ARG-04 Pago Winthuyssen 2 y la Caridad 2: E/A Inscrita en REUC con el nº 704.
- ARG-27 La Herradura: E/A Inscrita en REUC con el nº 696
- ARI-04 Fuenterrabía 2: Inscrita en REUC con el nº 697 y actualmente con la urbanización recepcionada.
- ARG-30 Valdeazahares: E/A Inscrita en REUC con el nº 710.
- SUNC-07 El Chinarral 2: Inscrita en REUC con el nº 726.
- ARG-43 Cantarranas-4: E/A Inscrita en REUC con el nº 705.
- ARG-05 Cantarranas-5: -/A. Inscrita en REUC con el nº 752.
- ARG-06 El Barrero Hacienda las catorce: -/A. Inscrita en REUC con el nº 753
- ARG-45 Carretera de Sanlúcar 2: -/A. Inscrita en REUC con el nº 759.
- ARG-44 Hoyo 15: -/A. Inscrita en REUC con el nº 780.
- ARG-31 San Antonio: -/A. Inscrita en REUC con el nº 819.
- ARG-01 Cantarranas 6: E/A. Inscrita en REUC con el nº 844.
- ARG-29 Almendros-2: E/A. Inscrita en REUC con el nº 839.
- ARG-12 La Belleza: -/A Inscrita en REUC con el nº 846.
- SOU-R-30 Las Marías: Inscrita en REUC con el nº 852.
- ARG-28 Hijuela del Tío Prieto: Inscrita en REUC con el nº 858.

Aunque los actos de gestión no se anulan por la doctrina comentada de conservación de actos no recurrido, ocurre que en la medida que no llegó a aprobarse el proyecto de reparcelación ni se han urbanizado, estos actos de gestión han quedado sin planeamiento soporte.

Además, se produjo la aprobación de Bases y Estatutos (sin llegar a la constitución de Junta de Compensación) **en las siguientes actuaciones del SUNC del PGOU 2012:**

- ARG-18 Bella Bahía
- ARG-07 Dos Palmeras
- ARI-08 Monasterio de La Victoria
- ARG-32 Extensión del Sauce
- ARG-13 Montes de Oca.
- ARG-17 El Almendral.
- ARG-08 Los Naranjos.
- ARGT-03 La Valenciana

Igualmente se adoptaron acuerdos de gestión en las siguientes actuaciones:

- ED ARI-04 Fuenterrabía 2.
- ED AIA-04 Centro Inglés. ED y cesión 10%.
- PERI ARI-01 Club Mediterráneo.
- PERI ARG-27 La Herradura.
- ARI-05 Mar de las Antillas. (actualmente con urbanización recepcionada)
- PERI ARG-30 Valdeazahares
- AIA-01 La Angelita (según información municipal se cumplimentó el deber de cesión del 10% del aprovechamiento correspondiente al Ayuntamiento en concepto de recuperación de plusvalías).
- SUNC-07 El Chinarral-2

Las actuaciones del ARI.04 Fuentebravía 2 y AIA Centro Inglés se ejecutaron y han sido edificadas conforme a las previsiones del PGOU 2012.

6.2. LA ACTUALIDAD DEL PLANEAMIENTO VIGENTE EN EL MUNICIPIO.

La declaración de nulidad del PGOU de 2012 provoca que en el municipio vuelva a regir como instrumento de ordenación general el PGMO 1992 que a efectos jurídicos nunca llegó a ser derogado.

En consecuencia, en la actualidad el planeamiento vigente de El Puerto de Santa María está integrado por el Plan General aprobado definitivamente el 18/12/1991, las 2 revisiones del Programa de Actuación del PGMO, las 29 Modificaciones Puntuales del PGMO, la Adaptación Parcial del PGOM a la LOUA (10/03/2009) y el planeamiento de desarrollo aprobado en el transcurso de la vigencia del PGMO.

Por tanto, se trata de un municipio con un planeamiento general desfasado y en el que la presunción de validez del PGOU 2012 ha provocado inseguridad jurídica en desarrollos que tenían este plan anulado como causa.

6.2.1. Las innovaciones del PGMO 1992

Las Modificaciones del PGMO 1992 aprobadas definitivamente hasta el momento de formulación del Avance del PGOM en 2023 eran las siguientes.

Nº	Figura	Tipo proceso	Objeto	Fase	Aprob. Def.	Publicación
1	PGOU	Modificación	Bodegas Galarza y Sagrada Familia	AD Municipal	31/01/1997	19/02/1997
2	PGOU	Modificación	Planta de embotellado y Granja San Javier	AD Municipal	31/01/1997	19/02/1997
3	PGOU	Modificación	C/ Arzobispo Bizarrón 20	AD Municipal	11/04/1997	29/04/1997
4	PGOU	Modificación	Area de reparto SU-21. Actuaciones sin Planeamiento.	AD Municipal	30/05/1997	12/07/1997
5	PGOU	Modificación	Subzona UAS-4 y Area de Reparto SU-21 SU-12 y SU-2. Art. 10.7.3	AD Municipal	30/05/1997	12/07/1997
6	PGOU	Modificación	SU-24 Casco Alto y SU-12 Periferia Norte	AD Municipal	30/05/1997	12/07/1997
7	PGOU	Modificación	ED-CC-13 Plaza de los Jazmines	AD Municipal	25/07/1997	05/09/1997
8	PGOU	Modificación	Subzona Terciaria Hotelera. Art. 10.7.9, 10.9.5, 10.10.2, 10.10.4 y 12.4.7	AD Consejería	07/11/1997	29/12/1997
9	PGOU	Modificación	PP-NO-1 El Juncal	AD Municipal	29/01/1999	03/03/1999
10	PGOU	Modificación	Ampliación Polígono Industrial Salinas de San José	AD Consejería	28/04/1999	08/06/1999
11	PGOU	Modificación	PAU-NO-1 y PAU-NO-2 La Florida	AD Consejería	16/11/1999	27/01/2000
12	PGOU	Modificación	PERI-CC-12 Jardín de Cano, Avda. de Sanlucar, Bodegas Sancho, AA-CC-26 y AA-CC-31	AD Municipal	03/02/2000	18/05/2000
13	PGOU	Modificación	San José del Pino	AD Municipal	16/02/2001	16/03/2001
14	PGOU	Modificación	Cerro de Las Cabezas Viña Rango	Anulado por sentencia		
15	PGOU	Modificación	Adaptación de la densidad de viviendas a la normativa de VPO. Art. 11.1.9.2 y 9.2.6.2	AD Municipal	13/09/2001	09/11/2001
16	PGOU	Modificación	Subzona COH-1 Establecimientos hoteleros existentes. Art. 10.10.3 y 10.10.4.5	AD Municipal	28/12/2001	20/03/2002
17	PGOU	Modificación	UE-S-NO-7 Ciudad Ducal	AD Municipal	24/04/2002	25/07/2002
18	PGOU	Modificación	Área de Reparto SU-21 Actuaciones sin Planeamiento	AD Municipal	03/12/2002	03/06/2003

19	PGOU	Modificación	PP-CO-1 Bahía Blanca	AD Municipal	04/07/2003	18/12/2003
20	PGOU	Modificación	Art. 10.10.3.2.b)	AD Municipal	02/04/2004	16/10/2004
21	PGOU	Modificación	PERI-VA-1 Guadalete. Cambio de uso de Industrial a Comercial	AD Municipal	16/11/2004	09/06/2005
22	PGOU	Modificación	S-NO-8 Arenas Cárdenas	AD Municipal	02/12/2005	03/11/2006
23	PGOU	Modificación	Regulación del uso aparcamiento en el subsuelo. Art. 3.5.11, 4.5.36, 4.5.38 y 4.5.43	AD Municipal	06/10/2006	16/04/2007
24	PGOU	Modificación	Definición de uso de hospedaje. Art. 4.5.1 y 4.5.3	AD Municipal	13/03/2008	28/11/2008
25	PGOU	Modificación	Art. 1.4 y 1.5	AD Consejería	22/04/2008	31/07/2008
26	PGOU	Modificación	PERI-CC-11 Puente de San Alejandro	AD Municipal	03/12/2009	16/03/2010
27	PGOU	Modificación	Camino del Juncal **	AD Consejería	29/10/2010	19/11/2010
28	PGOU	Modificación	Rancho Linares sectores PP-CN-4 PP-CN-5 SGEL-9-SUP	AD Consejería	26/05/2011	13/06/2011
29	PGOU	Modificación	Ordenación Pormenorizada del Plan General. Ordenación detallada e innovación de usos pormenorizados de suelo urbano consolidado en Club Mediterráneo	AD Municipal	14/09/2022	19/010/2022

Modificaciones de plan General

Hay que indicar que la Modificación nº 14 (Cerro de las Cabezas/Viña Rango) aprobada por la COPT de la Junta de Andalucía de 01-08-2001 que planteaba la reclasificación de 1.546.522 como suelo urbanizable y la desclasificación como SUNP del área de Beatillas fue anulada por sentencia del TSJA confirmada por el TS DE ‘5-02-2009.

La última modificación aprobada (14-09-2022) que se indica en el cuadro, ya se produce después de la publicación el 11-08-2021 en el BOJA de la Resolución de 05-08-2021 de la D.G. de Ordenación del Territorio y Urbanismo por la que se dispone el cumplimiento de la STSJA de 28-10-2019 que declaró nulo el PGOU 2012, y se corresponde con la reordenación del ámbito de suelo urbano no consolidado del Club Mediterráneo con una superficie de 83.848,46 m2s. Así, mediante **Modificación puntual de la ordenación pormenorizada del PGOU aprobada definitivamente por acuerdo de pleno de 14 de septiembre de 2022 que innova los usos pormenorizados en el ARI 01 Club Mediterráneo,** que se encuentra en proceso de ejecución (constituida, incluso su entidad urbanística de conservación. Y en la actualidad cuenta con la urbanización recepcionada.

Esta modificación altera la ordenación pormenorizada, considerando nuevos usos además del ya existente terciario Hotelero. No se modifica el uso global y característico del ámbito, el cual se conserva como turístico (Residencial 2ª Residencia Usos Turísticos)



USO PORMENORIZADO	ORDENANZA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	UNIDADES
Turístico Hotelero	THO-CLUBMED	13.035,74 m²s	7.891,62 m²t	201
Turístico Apartamento Turístico	TAT-CLUBMED	11.399,99 m²s	10.298,56 m²t	131
Residencial	RES-CLUBMED	17.331,79 m²s	18.111,27 m²t	117
Terciario Comercial	CO-CLUBMED	1.931,29 m²s	3.156,65 m2t	-

- Uso residencial 45,9% edificabilidad. Para uso residencial se proyectan 117 viviendas (31% del sector) con una tipología de edificación plurifamiliar en ordenación abierta con una altura de 4 plantas (B+III)
- Uso Hotelero. 20% edificabilidad. Se destinan el 25 % del sector en la parte noroeste del sector, donde anteriormente se ubicaba el edificio principal del Club Mediterraneo. El edificio será de 4 plantas (B+3) y 201 plazas hoteleras.
- Uso apartamentos turísticos. 26,1% edificabilidad. El 22 % de la superficie se destina a apartamentos turísticos dónde anteriormente se ubicaba también este tipo de uso. La altura de edificación será de 4 plantas (B+3) y se planifican un total de 131 apartamentos turísticos.
- Uso terciario – comercial. 8% edificabilidad. Asociada a la zona hotelera, en dos partes diferenciadas.

Posteriormente se ha aprobado definitivamente **la Modificación del PGOU en el ámbito del sector de suelo urbano no consolidado de la UE S-CN-2 "El Chinarral**" aprobada por el Pleno en sesión 06-09-2024 con entrada en vigor después de su publicación el 12-12-2024 (B.O. P. Nº 238).

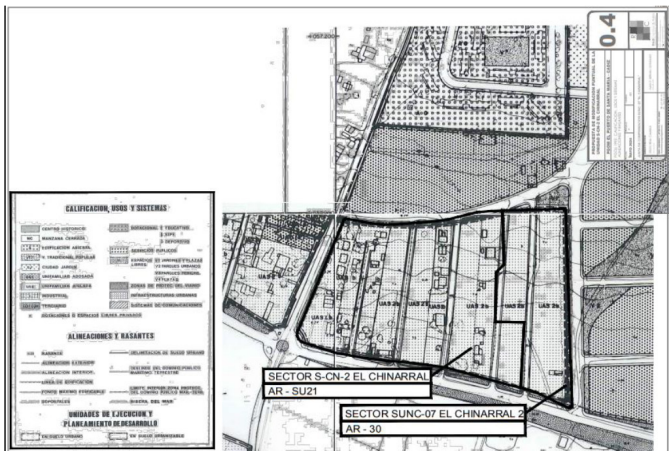
La superficie original del sector de SUNC era de 47.577 m2 y estaba integrada en el área de reparto SU.21

El objetivo de esta modificación era la división del original sector S-CN-2 El Chinarral en dos unidades de actuación independientes. **No obstante, no es una simple división en dos unidades de ejecución, sino que es una división del sector del SUNC con la generación de dos sectores diferenciados**. La Modificación pretendía que se posibilitara desarrollar uno de ellos (SUNC 07-EL CHINARRAL 2) de forma independiente, con una superficie de 15.199 m2, una densidad de 12 viviendas/ha y una edificabilidad de 0,1873 m2t/m2s en parcela mínima de 600 m2; e implementando las reservas mínimas dotacionales exigibles para contribuir a la resolución de los déficits dotacionales existentes en el entorno. Este ámbito queda integrado en un área de reparto independiente (AR-30)-

La otra unidad de ejecución, el S-CN-2 EL CHINARRAL, donde se encuentran la mayoría de las parcelaciones y viviendas existentes quedó con una superficie de 32378 m2, una edificabilidad bruta de 0,361 m2t/m2s, densidad de 17,30 vivienda/ha y se mantenía en su área de reparto original SU.21.

Las cargas y atribución de aprovechamientos de la SUNC O7 (de menor superficie) son menores que las del CN-2 El Chinarral, no obstante, fueron los titulares de suelo de aquel ámbito los que tomaron la iniciativa de la división.

La Modificación alteró la delimitación de las áreas de reparto del PGOU 1992: de una parte, reduce la superficie de la AR.21 (si bien, se mantiene el aprovechamiento tipo del AR.21) y, de otra, crea una nueva (AR-30). A pesar de ello, el expediente que se tramita bajo el marco de la LISTA considera que la innovación no incide en la ordenación estructural.



Incidencia de las innovaciones aprobadas en el modelo del PGOU 1992

Sin duda desde el punto de vista sustantivo las alteraciones producidas en el Plan General 1992 desde su entrada en vigor por las 29 modificaciones aprobadas y de sus dos revisiones de programas han sido relevantes:

Con relación al suelo urbano: El PGMO estableció a su entrada en vigor en el año 1992 cómo crecimiento total de viviendas en suelo urbano 6.460 viviendas. Sin embargo, a fecha de aprobación de su Adaptación Parcial a la LOUA, ya el crecimiento total de viviendas previsibles en suelo urbano pasó a 9.465; la diferencia 3.005 viviendas es un crecimiento del 31%. Esta diferencia procede de 4 modificaciones puntuales del PGMO realizadas en 3 unidades de ejecución:

- 162 viviendas de la Modificación de 2000 en la UE "PERI-CC-12 Jardín de Cano, E.D. Avda. Sanlúcar, Bodegas Sancho y AA CC-26 a CC-31".

- 26 viviendas de la Modificación de zona ED-CC-13 Plaza de los Jazmines.

- 999 viviendas de la Modificación de 2001 del "Conjunto San José del Pino" con alteración de uso global en una superficie de 19,47 has.

- 1.118 viviendas en otras actuaciones en suelo urbano (Bodegas Gómez 330, El Molino 335, Santa Clara 190, 175 viviendas en Modificación de 1997 de Bodegas Galarza y Sagrada Familia y Las Redes Playa 88).

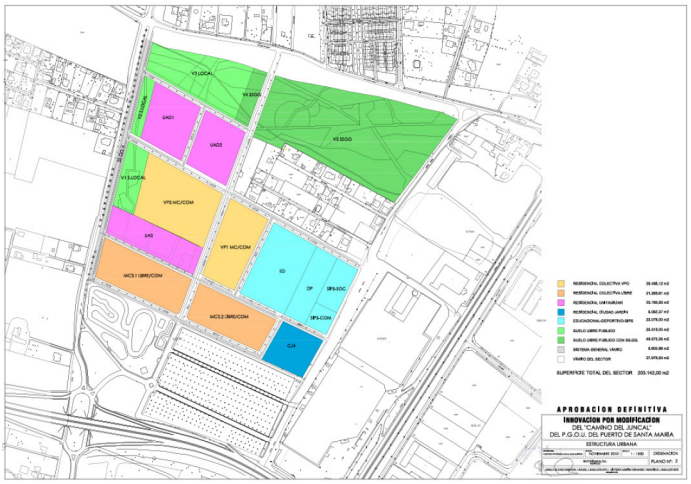
  También se altera el uso de industrial a comercial del PERI VA1 Guadalete.
  Igualmente han sido sustantivos los cambios en el suelo urbanizable:

a) Las condiciones del **sector El Juncal PP-NO-1**, fueron alteradas por la Modificación del Plan General aprobada el 29-01-1999.

b) **La Modificación del PGMO Camino de Juncal** fue aprobada definitivamente por Orden de 29 de octubre de 2010 de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, y publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de fecha 19 de noviembre de 2010; en la propia innovación se incorporó la ordenación detallada. Los terrenos pasaron a tener la clasificación y categoría de suelo urbanizable ordenado,

Esta Modificación supuso una incorporación al suelo urbanizable de 203.142 de terrenos localizados en la margen izquierda de la carretera El Puerto-Jerez (N-IV), entre, la Cañada del Verdugo al norte, con el camino de Puerto Real al este, los aparcamientos del Centro Comercial El Paseo al sur y Camino del Juncal (Ctra. del Casino) al oeste. La edificabilidad asignada fue 89.565,00 m2 y un número de viviendas máximo de 923 y 50% VPO.

No obstante, por una Modificación posterior (11-04.2013) se elimina la determinación referente al número mínimo de viviendas protegidas (528), que no obstante no puede ser menos de 462 y por otro, en la disminución de una vivienda para el aumento de otra en parcelas de uso residencial libre manteniéndose la edificabilidad total salvo 40 m2.



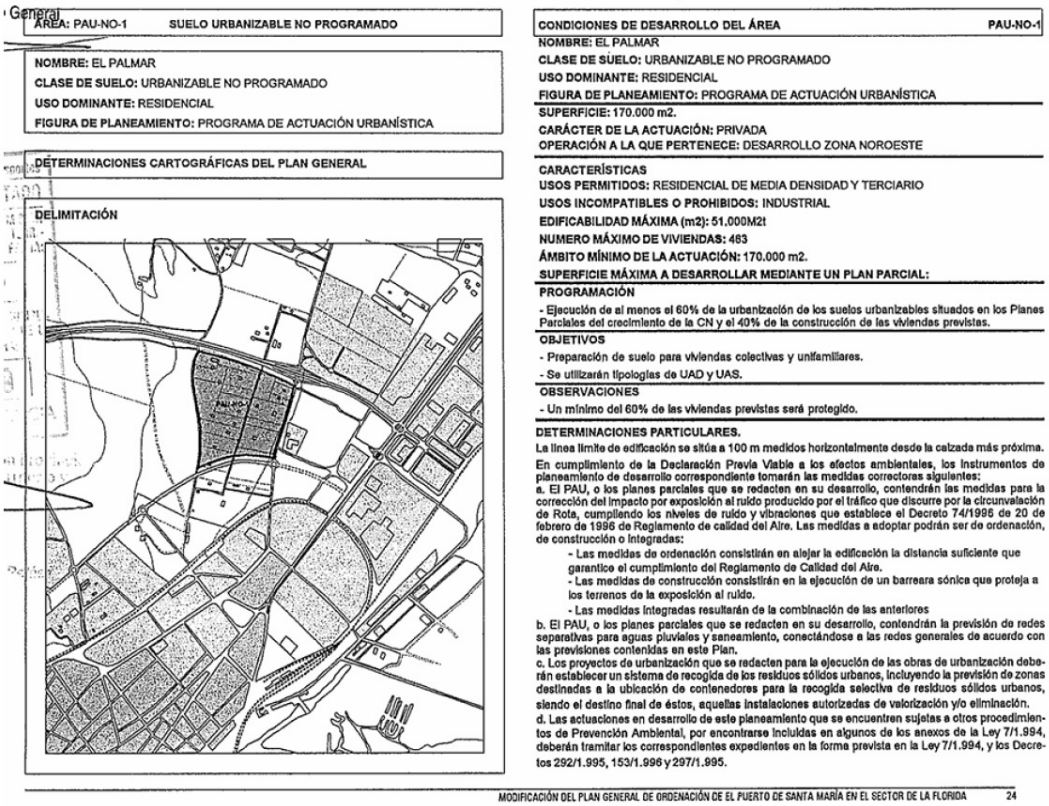
c) Los ámbitos de suelo urbanizable no programada **La Florida 1 (PAU-NO.1) y La Florida 2 (PAU.NO.2)** incrementaron su superficie a través de la Modificación aprobada definitivamente por la COPT por acuerdos de 16-11-1999 y 25-07-2000, con la finalidad de ajustar el ámbito de la corona noroeste al vial ejecutado aumentando proporcionalmente el número máximo de viviendas al suelo ampliado, posibilitando un total de 3.820. En su conjunto el ámbito que integraban el PAU.NO1 y PAU.NO2 era ña bolsa de suelo delimitada por el oeste por el Camino de Los Valencianos, al norte por la variante de la carretera de Rota, al este por el Camino Juncal y por el sur por la ronda S.3.

En la modificación se amplía el ámbito conjunto y, al tiempo, se una división de los PAU, diferenciada, de modo que el PAU NO.1 se queda con 170.000 m2 y el PAU.NO.2 con 361.500 m2.

El PAU NO.2 La Florida fue aprobado definitivamente el 25-02-2003, dividiendo el ámbito en dos sectores PP.1 y PP.2.

El PP.1 fue aprobado definitivamente el 13-11-2008; y el PP.2 está en la última fase de tramitación.

La Superficie del sector PP.2 es de 176.503 m2 suelo y una edificabilidad total del sector (residencial+comercial) de 96.043 m2 techo.



General

ÁREA: PAU-NO-1 SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

NOMBRE: EL PALMAR
CLASE DE SUELO: URBANIZABLE NO PROGRAMADO
USO DOMINANTE: RESIDENCIAL
FIGURA DE PLANEAMIENTO: PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA

DETERMINACIONES CARTOGRÁFICAS DEL PLAN GENERAL

DELIMITACIÓN

CONDICIONES DE DESARROLLO DEL ÁREA PAU-NO-1

NOMBRE: EL PALMAR
CLASE DE SUELO: URBANIZABLE NO PROGRAMADO
USO DOMINANTE: RESIDENCIAL
FIGURA DE PLANEAMIENTO: PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA
SUPERFICIE: 170.000 m2.
CARÁCTER DE LA ACTUACIÓN: PRIVADA
OPERACIÓN A LA QUE PERTENECE: DESARROLLO ZONA NOROESTE

CARACTERÍSTICAS
USOS PERMITIDOS: RESIDENCIAL DE MEDIA DENSIDAD Y TERCIARIO
USOS INCOMPATIBLES O PROHIBIDOS: INDUSTRIAL
EDIFICABILIDAD MÁXIMA (m2): 51.000M2t
NUMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS: 463
ÁMBITO MÍNIMO DE LA ACTUACIÓN: 170.000 m2.
SUPERFICIE MÁXIMA A DESARROLLAR MEDIANTE UN PLAN PARCIAL:

PROGRAMACIÓN
- Ejecución de al menos el 60% de la urbanización de los suelos urbanizables situados en los Planes Parciales del crecimiento de la CN y el 40% de la construcción de las viviendas previstas.

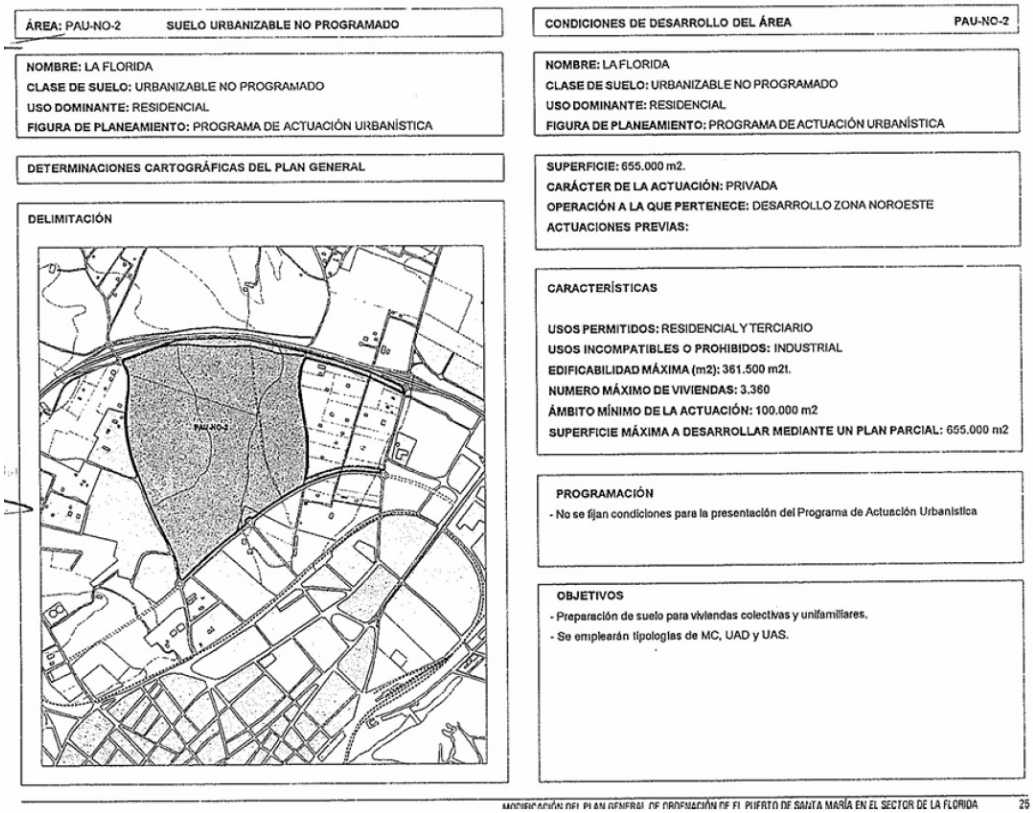
OBJETIVOS
- Preparación de suelo para viviendas colectivas y unifamiliares.
- Se utilizarán tipologías de UAD y UAS.

OBSERVACIONES
- Un mínimo del 60% de las viviendas previstas será protegido.

DETERMINACIONES PARTICULARES.
La línea límite de edificación se sitúa a 100 m medidos horizontalmente desde la calzada más próxima.
En cumplimiento de la Declaración Previa Viable a los efectos ambientales, los instrumentos de planeamiento de desarrollo correspondiente tomarán las medidas correctoras siguientes:
a. El PAU, o los planes parciales que se redacten en su desarrollo, contendrán las medidas para la corrección del impacto por exposición al ruido producido por el tráfico que discurre por la circunvalación de Rota, cumpliendo los niveles de ruido y vibraciones que establece el Decreto 74/1996 de 20 de febrero de 1996 de Reglamento de calidad del Aire. Las medidas a adoptar podrán ser de ordenación, de construcción o integradas:
- Las medidas de ordenación consistirán en alejar la edificación la distancia suficiente que garantice el cumplimiento del Reglamento de Calidad del Aire.
- Las medidas de construcción consistirán en la ejecución de un barrera sónica que proteja a los terrenos de la exposición al ruido.
- Las medidas integradas resultarán de la combinación de las anteriores
b. El PAU, o los planes parciales que se redacten en su desarrollo, contendrán la previsión de redes separativas para aguas pluviales y saneamiento, conectándose a las redes generales de acuerdo con las previsiones contenidas en este Plan.
c. Los proyectos de urbanización que se redacten para la ejecución de las obras de urbanización deberán establecer un sistema de recogida de los residuos sólidos urbanos, incluyendo la previsión de zonas destinadas a la ubicación de contenedores para la recogida selectiva de residuos sólidos urbanos, siendo el destino final de éstos, aquellas instalaciones autorizadas de valorización y/o eliminación.
d. Las actuaciones en desarrollo de este planeamiento que se encuentren sujetas a otros procedimientos de Prevención Ambiental, por encontrarse incluidas en algunos de los anexos de la Ley 7/1.994, deberán tramitar los correspondientes expedientes en la forma prevista en la Ley 7/1.994, y los Decretos 292/1.995, 153/1.996 y 297/1.995.

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA EN EL SECTOR DE LA FLORIDA 24

Ficha modificada PAU, NO.01 El Palmar



ÁREA: PAU-NO-2 SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

NOMBRE: LA FLORIDA
CLASE DE SUELO: URBANIZABLE NO PROGRAMADO
USO DOMINANTE: RESIDENCIAL
FIGURA DE PLANEAMIENTO: PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA

DETERMINACIONES CARTOGRÁFICAS DEL PLAN GENERAL

DELIMITACIÓN

CONDICIONES DE DESARROLLO DEL ÁREA PAU-NO-2

NOMBRE: LA FLORIDA
CLASE DE SUELO: URBANIZABLE NO PROGRAMADO
USO DOMINANTE: RESIDENCIAL
FIGURA DE PLANEAMIENTO: PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA

SUPERFICIE: 655.000 m2.
CARÁCTER DE LA ACTUACIÓN: PRIVADA
OPERACIÓN A LA QUE PERTENECE: DESARROLLO ZONA NOROESTE
ACTUACIONES PREVIAS:

CARACTERÍSTICAS

USOS PERMITIDOS: RESIDENCIAL Y TERCIARIO
USOS INCOMPATIBLES O PROHIBIDOS: INDUSTRIAL
EDIFICABILIDAD MÁXIMA (m2): 361.500 m2t.
NUMERO MÁXIMO DE VIVIENDAS: 3.360
ÁMBITO MÍNIMO DE LA ACTUACIÓN: 100.000 m2
SUPERFICIE MÁXIMA A DESARROLLAR MEDIANTE UN PLAN PARCIAL: 655.000 m2

PROGRAMACIÓN
- No se fijan condiciones para la presentación del Programa de Actuación Urbanística

OBJETIVOS
- Preparación de suelo para viviendas colectivas y unifamiliares.
- Se emplearán tipologías de MC, UAD y UAS.

MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA EN EL SECTOR DE LA FLORIDA 25

Ficha modificada PAU.NO.2 La Florida

d) El SUNP "**Salinas de Levante" PAU-CN-3** deriva de la "Modificación Puntual del Plan General para Ampliación del Suelo Industrial Salinas de San José ", con A.D. el 28 de 04-1.999.

e) El SUNP "**Polígono Industrial Salinas de Poniente**" derivan de la 2ª Revisión del Programa de Actuación (07-05-2004) y posteriormente su incorporación al proceso urbanizador con la aprobación el 15-03-2005 de su Plan de Sectorización.

f) **La Modificación del Plan General correspondiente a Rancho Linares** se aprueba el 26-05-2011 con una extensión total de 52,69 ha, perteneciente a los sectores PP-CN-4 y PP-CN-5 y al SGEL-9, pasando el PP-CN-4 (24.1 ha) a urbanizable ordenado de uso residencial con 1.260 viviendas y el PP-CN.5 como urbanizable sectorizado industrial (28,5 ha).

El ámbito del PP-CN-4 que pasa a uso global residencial se ordena pormenorizadamente en el propia Modificación del PGOU



Documento para Aprobación Provisional — Memoria Descriptiva y Justificativa

B.2.3.1. Sector PP-CN-4

CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA UNIDAD — PP-CN-4

NOMBRE : PP-CN-4 — HOJA PLANO:
CLASE DE SUELO: URBANIZABLE ORDENADO — USO DOMINANTE: RESIDENCIAL
FIGURA DE PLANEAMIENTO:

SUPERFICIE: 241.600,00 m²s — AREA DE REPARTO: SUP-2
INICIATIVA DE PLANEAMIENTO: PRIVADA — SISTEMA DE ACTUACION: COMPENSACIÓN
OPERACIÓN A LA QUE PERTENECE: FORMALIZACION CN-IV
PROGRAMACION: 3º CUATRIENIO, 9º AÑO
PLAZO DE EJECUCION DESDE LA APROBACION DE LA MODIFICACION PUNTUAL
- PRESENTACION FIGURA DE PLANEAMIENTO - Años - Meses -APROBACION DEFINITIVA - Años - Meses
- PRESENTACION PROY. URB. Y PROY. REP.: 0 Años 3 Meses -APROBACION DEFINITIVA - Años - Meses

USOS E INTENSIDADES			MIN m² VPO	MIN m²	MAX m²
USO RESIDENCIAL	VIVIENDAS COLECTIVAS	Tipología CJ	84.619,64		123.532,32
		Tipología			
	VIVIENDAS UNIFAMILIARES	Tipología			
		Tipología			
	COMERCIAL COMPATIBLE		2.646,00		3.780,00
	TOTAL USO RESIDENCIAL				**127.312,32**
USO TERCIARIO	HOTELERO				
	COMERCIAL				
	TOTAL USO TERCIARIO				
USO INDUSTRIAL	**TOTAL USO INDUSTRIAL**				

N. VIVIENDAS LIBRES	PROTEGIDAS	TOTAL		
	COLEC. UNIFAM.	COLEC. UNIFAM.		
MÍNIMO	882		EDIFICABILIDAD TOTAL	127.312,32 m²
MÁXIMO 378		1.260	DENSIDAD	52,15 VIV/HA

CESIONES	ESPACIOS LIBRES DE DOMINIO Y USO PUBLICO	EDUCATIVO	DEPORTIVO	SIPS	TOTAL
M2 SUELO MINIMO	26.460 m²s	17.000 m²s	10.080 m²s	11.340 m²t	
M² SUELO MAXIMO					

APROVECHAMIENTOS		SUPERCIE DE SISTEMAS GENERALES	
INDICE MAXIMO DE EDIFICABILIDAD	0,527 m²/m²	INTERIOR	82.108,00 m²s
APROVECHAMIENTO TOTAL	75.312 m² t utc	EXTERIOR	m²s
APROVECHAMIENTO URBANISTICO	75.312 m² t utc	TOTAL	82.108,00 m²s
EXCESO	m² t utc DEFECTO m² t utc	SUPERFICIE DE LA UNIDAD MAS S.G.	241.600 m²s



Documento para Aprobación Provisional — Memoria Descriptiva y Justificativa

B.2.3.2. Sector PP-CN-5

CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA UNIDAD — PP-CN-5

NOMBRE : CARRETERA DE EL PORTAL — HOJA PLANO:
CLASE DE SUELO: URBANIZABLE SECTORIZADO — USO DOMINANTE: INDUSTRIAL
FIGURA DE PLANEAMIENTO: PLAN PARCIAL

SUPERFICIE: 285.390 m²s — AREA DE REPARTO: SUP-2
INICIATIVA DE PLANEAMIENTO: PRIVADA — SISTEMA DE ACTUACION: COMPENSACIÓN
OPERACIÓN A LA QUE PERTENECE: FORMALIZACIÓN CN-IV
PROGRAMACION: 2º CUATRIENIO, 7º AÑO
PLAZO DE EJECUCION DESDE LA APROBACION DEFINITIVA DEL PGOU
- PRESENTACION FIGURA DE PLANEAMIENTO 7 Años - Meses -APROBACION DEFINITIVA - Años - Meses
- PRESENTACION PROY. URB. Y PROY. COMP.: - Años - Meses -APROBACION DEFINITIVA - Años - Meses

USOS E INTENSIDADES			MIN m² VPO	MIN m²	MAX m²
USO RESIDENCIAL	VIVIENDAS COLECTIVAS	Tipología			
		Tipología			
	VIVIENDAS UNIFAMILIARES	Tipología			
		Tipología			
	COMERCIAL COMPATIBLE				
	TOTAL USO RESIDENCIAL				
USO TERCIARIO	HOTELERO				
	COMERCIAL				
	TOTAL USO TERCIARIO				
USO INDUSTRIAL	**TOTAL USO INDUSTRIAL**				114.800

N. VIVIENDAS LIBRES	PROTEGIDAS	TOTAL		
	COLEC. UNIFAM.	COLEC. UNIFAM.		
MÍNIMO			EDIFICABILIDAD TOTAL	114.800 m²
MÁXIMO			DENSIDAD	VIV/HA

CESIONES	ESPACIOS LIBRES DE DOMINIO Y USO PUBLICO	EDUCATIVO	DEPORTIVO	SIPS	TOTAL
M2 SUELO MINIMO	28.539,00		5.707,80	5.707,80	39.954,60
M² SUELO MAXIMO					

APROVECHAMIENTOS		SUPERCIE DE SISTEMAS GENERALES	
INDICE MAXIMO DE EDIFICABILIDAD	0,40 m²/m²	INTERIOR	m²s
APROVECHAMIENTO TOTAL	87.822 m² t utc	EXTERIOR	m²s
APROVECHAMIENTO URBANISTICO	88.962 m² t utc	TOTAL	m²s
EXCESO	m² t utc DEFECTO 1.140 m² t utc	SUPERFICIE DE LA UNIDAD MAS S.G.	285.390 m²s

<u>Incidencia por la aprobación de PAU/Planes de Sectorización por incorporación delimitación de actuaciones de nueva urbanización</u>

Desde la entrada en vigor del PGOU 1992 también se han aprobado PAU y Planes de Sectorización que han supuesto, de hecho, una innovación del planeamiento general, al incorporar nuevos suelos urbanizables sectorizados (u ordenados):

- **PAU-N03 Las Marías,** A.D., el 11-11-2008.
- **PAU CO-17 Golf Vistahermosa**, A.D. 04-07-2003.
- **Plan de Sectorización** SNS CNIV ZERPLA 1 **Polígono Industrial Salinas de Poniente** A.D. resoluciones de 15-03-2005 y 21-07-2005.
- **PAU NO-2 "La Florida**", con A.D. de 25.02.2003 (delimita dos sectores).

Impacto de las alteraciones del planeamiento

En resumen, el resultado de las modificaciones de suelo urbano y urbanizable, así como la activación del suelo urbanizable no programado, supone la generación de aproximadamente 10.000 viviendas más de las previstas en el Plan General de 1992 y el suelo industrial pasó de 264,7 hectáreas a 426.

Sin duda, el sumatorio del conjunto de estas innovaciones (incidiendo en la clasificación, viviendas y usos globales) han alterado sustancialmente el modelo urbano-territorial aprobado en 1991.

6.2.2. El desarrollo del suelo urbanizable sectorizado del PGOU 1992 y de sus innovaciones.

Se ha producido un importante desarrollo de las propuestas del PGOU 1992 y de sus modificaciones.

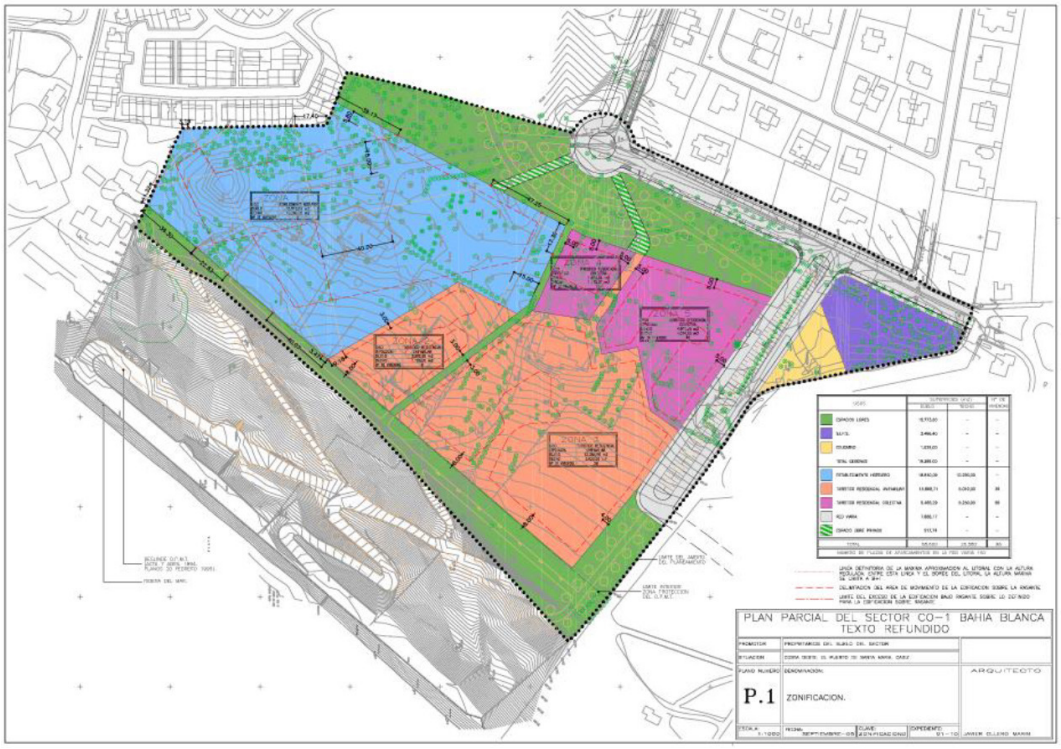
A. Ámbitos de suelo urbanizable ordenados y ejecutados

El Suelo urbanizable Programado o Urbanizable Sectorizado con uso global residencial con planeamiento de desarrollo aprobado y ejecutado es el siguiente, e incluso, con condiciones para ser reconocido como suelo urbano que en su mayor parte fue ya así declarado por la Revisión Parcial a la LOUA aprobada en 2008:

ACTUACIÓN URBANÍSTICA	IDENTIFICACIÓN ÁMBITO	Fecha Aprobación Definitiva	Uso Residencial	Estado de ejecución	Reconocimiento suelo urbano
			Nº viviendas	Fase	Fecha: 08-03-2008
El Pinar	PP-CC-1	AD 14-04-94	577	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGMO
El Tomillar	PP-CN-6	AD 21-01-93	296	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGMO
Molino de Viento	PP-CO-2	AD 27-11-98	62	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGMO
La Inmaculada	PP-CO-3A	AD 27-09-96	567 UE A (pendiente de ejecutar UE B con 78 viviendas	Urbanizado UE A	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM para la UE A; y para la UE B la Adaptación la categorizó como urbanizable ordenado
El Naranjal	PP-CO-4	AD 24-11-95	263	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
Las Redes	PP-CO-5	AD 08-07-94	378	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
La Oropéndola	PP-CO-06	AD 05-06-98	230	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
Duna de El Águila	PP-CO-7	AD 28-09-94	257	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM

Las Arenillas	PP-CO-8	AD 29-11-96	222	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
La Torre	PP-CO-9	AD 25-09-98	366	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
La Manuela	PP-CO-10	AD 09-05-02	465	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
El Juncal	PP-NO-1	AD 12-11-96	1042	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
Serrano	PP-NO-2	AD 29-01-99	267	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
Angelitas Alta	PP-NO-3	AD 27-09-96	798	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
Valdelagrana	PP-VA-2	AD 11-04-97	1.060	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
Camino del Juncal		Modificación PGOM 29-10.2010 y Modificación No Estructural del PGOM aprobada por acuerdo plenario de 11-04-2013.	923 (528 VPO)	Urbanizado. Recepción urbanización 12-01-2023	**Pendiente de reconocimiento** del carácter de suelo urbano.

De igual forma, el **PP-CO.1 Bahía Blanca** (103 viviendas) cuenta con Plan Parcial aprobado el 23-11-2005, proyecto de reparcelación y con la urbanización recepcionada, para su reconocimiento como urbano.



Ordenación texto refundido del Plan Parcial aprobado

Además, con el uso global residencial, se aprobó el **PAU CO-17 Golf Vistahermosa** y su ordenación detallada a través del Plan Parcial, ambos instrumentos de ordenación se aprobaron el 04-07-2003; el sector se ha desarrollado, cuenta con proyecto de reparcelación y obras de urbanización recepcionadas para su reconocimiento como urbano.

Los sectores de suelo urbanizable con uso global de actividades económicas que se han desarrollado siendo ordenado y ejecutados son los siguientes:

ACTUACIÓN URBANÍSTICA	IDENTIFICACIÓN ÁMBITO	FECHA DE APROBACIÓN DEFINITIVA	Uso	Estado de ejecución	Reconocimiento de suelo urbano
				Fase	**Fecha: 08-03-2008**
Caño del Molino B	PP-CN-3B	AD 16-01-03	Industrial	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
Parque Industrial	PP-NO-6	AD 21-01-93	industrial	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
Salinas San José Bajo	PP-CN-1B	AD 15-11-93	industrial	Urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
Salinas de Levante	PAU-CN-3	AD 17-04-00	terciario	urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
Salinas de Poniente	PS-ZERPLA-1/ CN-4	AD 15-03-05	industrial	urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM
La Isleta	PP-VA-1	AD 08-10-96	terciario	urbanizado	Suelo urbano reconocido por la Adaptación Parcial PGOM

B. Ámbitos de suelo urbanizable ordenados no ejecutados o en proceso de ejecución sin finalizar.

Hay sectores de suelo urbanizable vigente con ordenación detallada establecida y cuya ejecución no se ha iniciado o no se ha finalizado.

Estos ámbitos ordenados y sin iniciar o culminar la ejecución son:

- **Sector PP CN.1A Salinas Bajo A** de uso industrial tiene Plan Parcial (8-03-2001 con Modificación Puntual aprobada definitivamente el 19-06-2012. La superficie total de suelo es de 262.658,00 m2. El ámbito no está ejecutado formalmente, aunque está urbanizado parcialmente. Fue asignado a la categoría de urbanizable ordenado por la Adaptación Parcial del PGOM

  Se ha aprobado la división del sector en dos unidades de ejecución por acuerdo 11-05-2023 de la Junta de Gobierno Local. La UE-1, con una superficie de 97.207,60 m2 comprende fundamentalmente toda la zona urbanizada hace ya algunos años y que cuenta con numerosas industrias en funcionamiento. La denominada UE-2, constituida por el resto del ámbito de ordenación (165.450,40 m2) cuenta con un deficiente grado de urbanización con actuaciones parciales e inconexas que dificultan su iniciativa particular, comprometiendo su gestión**.**

- **Sector CN.2 Cañada del Verdugo de 85.400 m2** con Plan Parcial AD 20-7-93 y que no ha culminado su ejecución. Tiene una edificabilidad industrial de 38.430 (0.45). Fue asignado a la categoría de urbanizable ordenado por la Adaptación Parcial del PGOM. En el ámbito

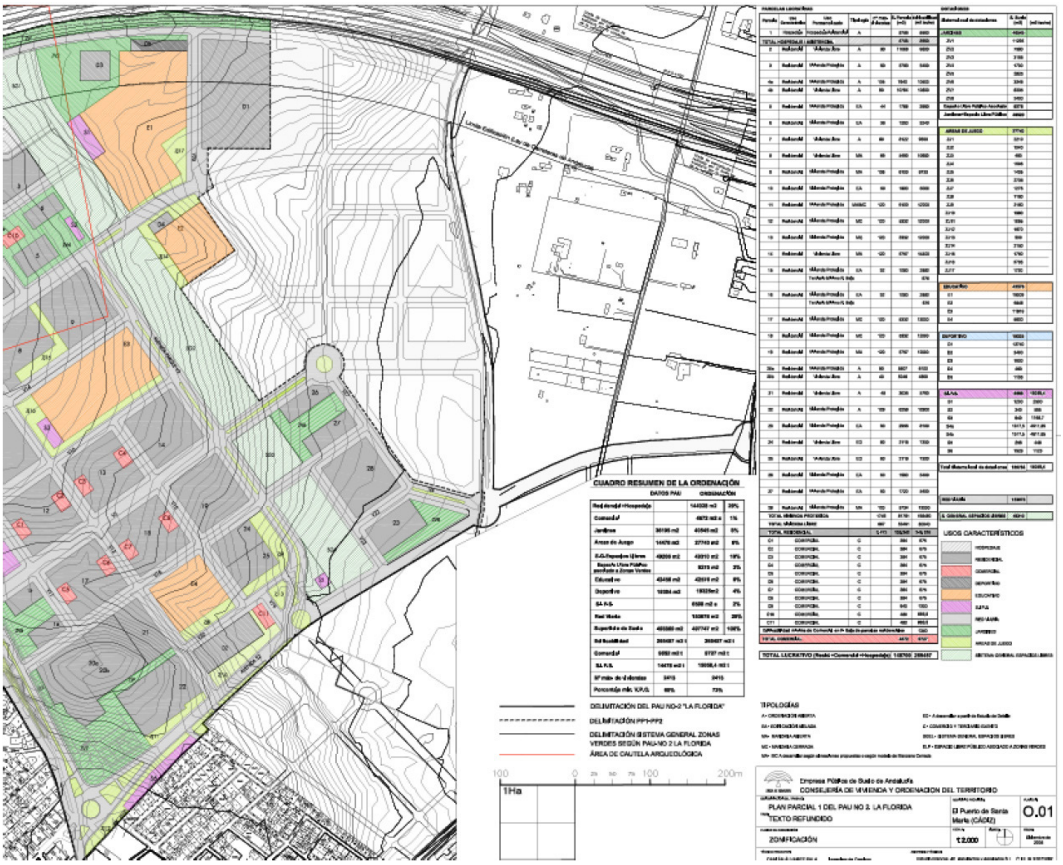
del sector se ha otorgado una licencia provisional para la instalación de un vivero. La ordenación detallada del sector no preserva el olivar existente. Las obras de urbanización no se han ejecutado.

- **Sector CN-3-A Caño del Molino A de 93.967 m2 con** Plan Parcial de 16-01-2003, con uso industrial y una edificabilidad de 48.178 (índice 0.475 m2t/m2s). Fue asignado a la categoría de urbanizable ordenado por la Adaptación Parcial del PGOM. Gran parte del sector se encuentra ocupado por las instalaciones industriales de Torent y edificaciones residenciales de la década de los 60 del siglo pasado.

- **La actuación de nueva urbanización Rancho Linares sector PP CN.4,** tiene una superficie de 24.15 ha y 1.260 viviendas) aprobada por la Modificación del PGOM de 26-05-2011 con ordenación detallada; tras obtener la autorización ambiental unificada por el órgano ambiental el proyecto de urbanización se aprueba por la Junta de Gobierno Local de 13-06-2024.

  Actualmente, a efectos LISTA, tiene la consideración de suelo rústico con delimitación de actuación de nueva urbanización y ordenación detallada establecida

- **El Sector 1 del PAU NO-2 "La Florida**", fue aprobado definitivamente el 13-11-2008 y no ha culminado su urbanización.

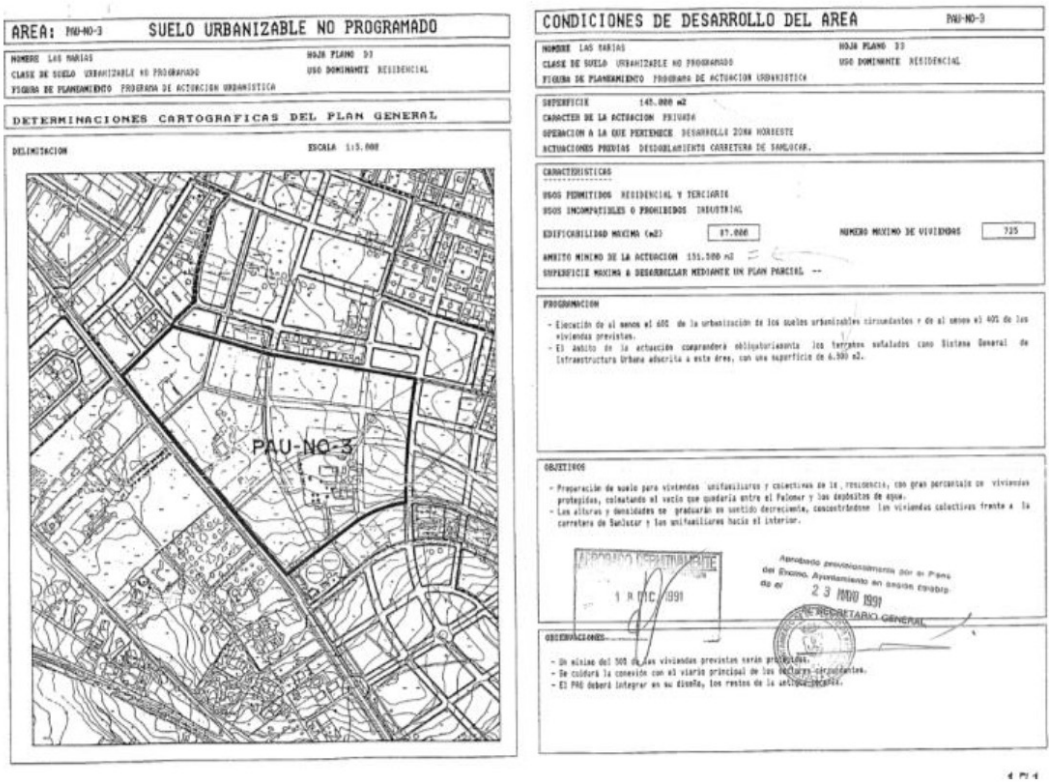


Ordenación detallada PP1 del PAU NO.2

Actualmente, a efectos LISTA, el sector PP.1 del PAU NO.2 tiene la consideración de suelo rústico con delimitación de actuación de nueva urbanización y tiene ordenación detallada establecida-

El sector PP.2 del PAU NO.2 está en trámite para su aprobación definitiva; por tener la clasificación de urbanizable sectorizado al momento de entrada en vigor de la LISTA tiene la consideración de suelo rústico con delimitación de actuación de nueva urbanización.

- **El Plan de Sectorización y Plan Parcial del Sector NO-3 Las Marías** se encuentra aprobado definitivamente (acuerdo de la CPOTU de 11-11-2008 y Texto Refundido por acuerdo plenario de 10-03-2021). Su gestión se encuentra avanzada: cuenta con aprobación definitiva del proyecto de Reparcelación (publicación BOP 02-03-2024), habiendo aprobado definitivamente en mayo de 2025 la Junta de Gobierno Local el Proyecto de Urbanización; no obstante, la urbanización no se encuentra culminada, si bien es previsible que en la tramitación del POU alcance la condición de suelo urbano**.**



El Plan de Sectorización ajustó la edificabilidad y densidad por incorporación de la reserva de vivienda protegida, tal como habilitó la modificación la adaptación a la LOUA. La superficie de suelo del SUNP es de 145.730,55 m2; con un número de 510 viviendas libres y 309 VPO; la edificabilidad total es de 87.438 m2t.

Por tanto, la oferta de suelo en actuaciones de nueva urbanización ya delimitadas y con ordenación detallada vigente en el municipio es muy alta tanto en uso global residencial como en actividades económicas.

C. Suelos urbanizables sectorizados no ordenados detalladamente.

Además, existe suelo urbanizable sectorizado (ahora transitoriamente con delimitación de ATU) que no tienen la ordenación detallada:

- PP CN-5 Carretera de El Portal (28 ha), de uso industrial
- Sector 2 del PAU NO-2 La Florida, que cuenta con Plan Parcial pendiente de Aprobación Definitiva.
- Sector PP NO-04 Las Tres Marías.

D. Suelos urbanizable no sectorizados no delimitados ni ordenados

En la actualidad queda una extensa superficie de ámbitos clasificados como SUNP en el PGMO 1992 pero que no han desarrollado el PAU o Plan de Sectorización y que, por aplicación de las DT de la LISTA, tienen la consideración de suelo rústico común sin delimitación de ATU; entre ellos se encuentra**:**

- PAU CN 1 Canteras de San Cristóbal de 43 hectáreas;
- PAU NO-4 El Palomar (7 ha) industrial),
- PAU NO-5 Parque industrial (29 ha) y
- PAU José del Cuvillo (4,7 ha).
- PAU Golf Las Beatillas (201 hectáreas); tuvo una iniciativa de PAU que fue denegada por la CPOTU por contradicción con el POTBC.

El documento completo del PGOM deberá valorar la capacidad de integración en el nuevo modelo y la necesidad de transformación de estos ámbitos.

6.2.3. El desarrollo del suelo urbano no consolidado del PGOU 1992

Además, se han desarrollado y ejecutado un número elevado de actuaciones en suelo urbano no consolidado:

ACTUACIÓN URBANÍSTICA	IDENTIFICACIÓN ÁMBITO	INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO	FECHA DE APROBACIÓN DEFINITIVA	RES/TER	
		PLAN PARCIAL/ PERI	MODIFICACIÓN PGOU		
Pago Alhaja	PERI-CC-1	PERI	-	AD 21-10-97	175 viviendas
Complejo residencial San Antón	Estudio de Detalle ED CC 2	ED		AD 31-10-95	dotacional
Los Navazos	Ordenación directa S-CC 4			P.Urbanizacion 22-12-92	31 viviendas
Pinar Hondo	Estudio de Detalle CC-5	ED		15-04-1993	296
Las Palmas	ED-CC-7	ED		AD 24-09-92	46 viviendas
Avda. del Ejército	S- CC-9	ED		AD 24-09-92	180 viviendas
Granja San Javier	PERI-CC-15	PERI	-	AD 17-07-01	174 viviendas
Caja de Agua	PERI CC-17	PERI		AD 06-10-06	240 viviendas
El Tejar	ED CC-18	ED		AD 15-07-92	340 viviendas
Bodegas Gómez	PERI-CC	PERI	-	AD 25-02-94	330 viviendas
El Molino	PERI-CC	PERI	-	AD 30-01-98	335 viviendas
Santa Clara		PERI		AD 04-05-2004	190 viviendas

Bodegas Galarza	PERI-CC	PERI	-	AD 29-01-99. Alterada la ordenación por el PEPRICHyE.	175 viviendas
La Cañada	S-CN.4	ED		AD 11-02-93	24 viviendas
San Cristóbal	PERI-CN-5	PERI	-	AD 16-07-96	262 viviendas
Valle Alto	ED.CN-7	ED		AD 22-09-95	10 viviendas
San Ignacio	ED.CN-8	ED		AD 31-10-95	66 viviendas
Las Arenas	S.C0-1	ED		AD 22-12-94	315 viviendas
El Cañaveral	S-CO-2	ED		AD 26-09-96	36 viviendas
Suerte Real	S-CO.4	ED		AD 26-09-02	7 viviendas
Pinar Alto	S-CO-5	ED		AD 08-05-92	65 viviendas
El Camaleón	S-CO.6	ED		AD 31-01-97	103 viviendas
Fuerte Ciudad	PERI-CO-8	PERI	-	AD 21-01-93	152 viviendas
Ceballos	PERI-CO-9	PERI	-	AD 07-09-00	74 viviendas
Las Redes Playa	PERI-CO	PERI	-	AD 18-12-98	88 viviendas
Ronda de Valencia	PERI-NO-4	PERI	-	AD 25-02-94	235 viviendas
El Palomar	S-NO.6	Ordenación directa PGMO			38 viviendas
Ciudad Ducal	S-NO.7	Ordenación directa PGMO			41 viviendas
Molino Platero	S-NO.9	Ordenación directa PGMO			87 viviendas
Perpetuo Socorro	S.N0.10	Ordenación directa PGMO			26 viviendas.
La Andreita	S-NO.11	Ordenación directa PGMO			74 viviendas
El Carmen	S-NO-12	Ordenación directa PGMO			123 viviendas
La Salinera	S.VA.2	ED		AD 11-08-88	500 viviendas
San Pedro	S-VA-3	PERI	-	AD 26-09-97	54 viviendas
San José del Pino		PERI	-	AD 04-11-05-Y P. de Reparcelación de 04-01-2007.	999 viviendas
Santa Catalina	PERI CO-7	PERI		AD 04-07-2003	terciario
Jardín de Cano I	S-CC-12a	PERI	Mod Puntual	AD 03-02-00	384 viviendas en UE PERI CC-12

En relación con el PERI CO-7 Santa Catalina, el POU deberá analizarse si la rotonda prevista por el citado Plan Especial es necesaria o no así como si es preciso incorporar una reordenación puntual que mejore el sistema de espacios libres.

Las Actuaciones ejecutadas en suelo urbano con usos de actividades económicas son las siguientes:

ACTUACIÓN URBANÍSTICA	IDENTIFICACIÓN ÁMBITO	INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO		FECHA DE APROBACIÓN DEFINITIVA
			MODIFICACIÓN PGOU	
Misericordia	ED-CO-3	ED	-	AD 27-11-98
El Palmar	PERI-CN-1	PERI		AD 30-11-92
Guadalete	PERI-VA-1	PERI		AD 27-11-98

En el momento de iniciarse la formulación de la Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la LOUA, las siguientes actuaciones del suelo urbano no se habían ejecutado:

- Gaonera ED-CC-8 (15 viviendas) con AD 21-10-08. No obstante posteriormente el día 19-12-2023 se aprobó definitivamente un nuevo Estudio de Detalle para este ámbito. de la Unidad de Ejecución ED-CC-8, estableciendo la edificabilidad máxima en 2.120, 20 m2 (superior a la del anterior ED pero inferior a la resultante del PGOM 1992). Además, la Junta de Gobierno Local el12-09-2024, adoptó el acuerdo de ratificar el Proyecto de Reparcelación del ED-CC-8 "GAONERA". En la actualidad este ámbito se encuentra con la urbanización recepcionada.

- Puerto Escondido (S-CC-10); su ordenación se ha alterado siendo regulada por l PEPRICHyE.

- Puente San Alejandro (S-CC-11) terciario; no obstante, fue alterada la ordenación por el PEPRICHyE.

- Jardín del Cano II (S-CC-12b) con 106 viviendas y ordenación resultante de la Modificación PGMO 03-02-10. El PEPRICHyE asumió íntegramente las condiciones de ordenación pormenorizadas establecidas en la Modificación Puntual del Plan General aprobada definitivamente (con fecha 3 de febrero de 2000) para el ámbito de la Unidad de Ejecución Jardín El Cano II en desarrollo de las previsiones del PGOU de 1992. Cuenta con la urbanización recepcionada.

- Plaza de Los Jazmines ED-CC-13 con 26 viviendas y AD 29-09-95: si bien fue ordenada por PEPRICHyE, e identificada como AER-19 (AIA-05)

- PERI CC-14 Parque de la victoria (70 viviendas) contaban con PERI AD 16-01-06; se ha reordenado por el PREPICHyE parcialmente en lo concerniente a los terrenos incluidos en la delimitación del conjunto histórico. Para el resto se ha presentado un PRI conjunto con los terrenos del ED CC.16- Pendiente de tramitación del PRI, gestionar y urbanizar.

- Convento de la Victoria ED CC.16 (87 viviendas) con PERI AD 16-01-06. Se ha presentado un PRI, pendiente de tramitar, aprobar y gestionar.

- La Sierra ED.CN-6, terciario. Se ha presentado un PRI, denominado "Casino" que se describe en esta Memoria de Información.

- Vega de los Pérez. S-CN-9 con 60 viviendas.

- PERI Santa Catalina S-CO.7, con AD 04-07-03, terciario con 2 viviendas

- La China S-CO.10, con 910 viviendas.

- Serones S-N0.1,54 viviendas

- Rompeserones S-NO.2, 72 viviendas

- La Caridad S-NO.3, 266 viviendas

- Los Romanos, PERI.NO.5, con 242 viviendas

- Arenas Cárdenas S-NO.8, 90 viviendas (ordenación directa en PGOM)

- Cantarranas PERI S.NO.13, con AD de 31-01-97 y máximo de 153 viviendas.

En la Adaptación Parcial a la LOUA, se adaptaron los valores de las ámbitos de suelo urbano no desarrollados:

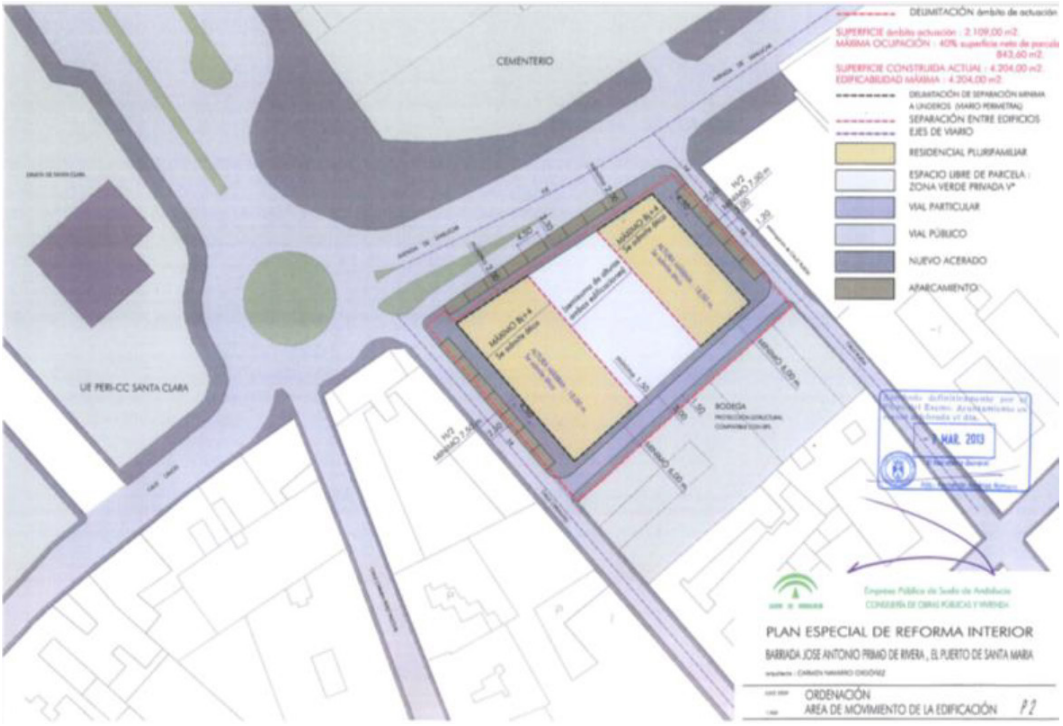
										VALORES ADAPTADOS A LA LOUA							
actuación urbanística	clasificación PGMO vigente	ámbito	superf. m2	uso global	aprov. urbanístico	nº máx viv.	m2 t	edif.	densidad viv/ha	fase de ejecución	clasificación LOUA	nº máx viv.	nº viv. libre	nº viv vpo	m2 t	dens. viv/ha	Cumple Art. 17 LOUA
1.-Gaonera	Suelo Urbano	ED-CC-8	2.100	resid.	2.772ua	15	2.520	1.2	72	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					
2.-Puerto Escondido	Suelo Urbano	ED-CC-10	1.574	resid.	1.511ua	25	2.518	1.6	152	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	26	18 (1.818,6 m2)	8 (779,4 m2)	2.596	165	-
3.-Puente San Alejandro	Suelo Urbano	PERI-CC-11	12.600	terciario comercial	11.217ua	-	8.820	0.7	-	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	-	-	-	-	-	Si 8.500 m2 > 1.260m2(10% superficie ud)
4.-Jardín de Cano II	Suelo Urbano	S-CC-12 b	12.149	resid.	13.948ua	129	13.080	1.077	106	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					
5.-.-Plaza de los Jazmines	Suelo Urbano	ED-CC-13	10.123	resid.	18.114ua	46	5.061,5	0.5	45	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					
6.-.- Parque de la Victoria	Suelo Urbano	PERI-CC-14		-		70	10.800			No Ejecutado	Suelo Urbano consolidado	(1)					
7.-.- Convento de la Victoria	Suelo Urbano	ED-CC-19		-		87	8.700			No Ejecutado	Suelo Urbano consolidado	(1)					
8.-.-Caja de Aguas	Suelo Urbano	PERI-CC-17	30.000	resid.	34.700ua	240	30.000	1	80	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					
9.--El Chinarral	Suelo Urbano	S-CN-2	48.500	resid.	17.500ua	65	17.500	0.36	13.4	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					
10.-La Valenciana	Suelo Urbano	S-CN-3	169.600	resid.	60.120ua	100	50.100	0.29	5.89	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					
11.-La Sierra	Suelo Urbano con planeamiento diferido	ED-CN-6	40.297	terciario	18.323ua	6	30.223	0.75	1.5	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	6 viv (2)					
12.-Vega de los Perez	Suelo Urbano	S-CN-9	39.400	resid.	14.300ua	60	13.000	0.32	15.22	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					
13.-Santa Catalina	Suelo Urbano	PERI-CO-7	73.000	terciario	24.304ua	2	730	0.01	0.3	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					

										VALORES ADAPTADOS A LA LOUA							
actuación urbanística	clasificación PGMO vigente	ámbito	superf. m2	uso global	aprov. urbanístico	nº máx viv.	m2 t	edif.	densidad viv/ha	fase de ejecución	clasificación LOUA	nº máx viv.	nº viv. libre	nº viv vpo	m2 t	dens viv/ha	*Cumple Art. 17 LOUA*
14.-La China	Suelo Urbano	S-CO-10	145.000	resid.	111.348ua	910	109.825	0.75	63	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					
15.-Serones	Suelo Urbano	S-NO-1	26.800	resid.	24.000ua	54	12.200	0.45	20.15	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					
16.-Rompeserones	Suelo Urbano	S-NO-2	65.800	resid.	102.570ua	72	20.000	0.3	10.94	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					
17.-La Caridad	Suelo Urbano	S-NO-3	297.000	resid.	106.226ua	266	78.900	0.265	8.95	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					
18.-Los Romanos	Suelo Urbano	PERI-NO-5	41.000	resid.	37.095ua	230	36.336	0.89	56	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	242	169 (26.769,54 m2)	73 (10.325,34 m2)	38.242,2	59	Si 59 viv/Ha<75 viv/Ha 4.100 m2 Espacios Libres (10% superficie ud. 0,5 aparcamiento)
19.-Arenas Cárdenas	Suelo Urbano	S-NO-8	94.200	resid.	34.970ua	90	26.900	0.28	9.55	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					
20.-Cantarranas	Suelo Urbano	S-NO-13	164.700	resid.	60.710ua	152	46.700	0.28	9.22	No Ejecutado	Suelo Urbano No consolidado	(1)					

Los valores adaptados a la LOUA para suelos residenciales , reservan el 30% de la edificabilidad residencial para vivienda protegida, tal y cómo indica el art. 10.1.A.b de la LOUA. Así mismo, el Decreto 11/2008, en su art. 3.2.b establece: "A estos efectos no se considerarán alteraciones sustanciales las correcciones de edificabilidad y de densidad, o de ambas, necesarias para mantener el aprovechamiento urbanístico del planeamiento general vigente, no pudiendo superar los parámetros establecidos en el art. 17 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre"
(1)Éstas uds. de ejecución se eximen de reservar el 30% de la edificabilidad residencial para vivienda protegida así como de cumplir con el art. 17 de la LOUA, por tener la figura de planeamiento u ordenación pormenorizada correspondiente aprobada inicialmente con anterioridad al 20/1/07.
(2)Sí se realizara una transferencia de edificabilidad hotelera al uso residencial en virtud de la Mod. Puntual "Modificación Puntual del Plan General Municipal de Ordenación en el ámbito de las subzonas terciaria-hotelera" Aprob. Def. por la COPT el 7/11/97, que afecta a la ud. de ejecución La Sierra, ésta edificabilidad residencial reservaría el 30% para vivienda protegida.

Por otra parte, el PEPRICHyE aprobado el 28/04/2021 (BOP 04/06/2021), **ya ha iniciado su desarrollo**: Estudio de Detalle del AER-04 La Pastora (BOP 18/10/2023 de su aprobación inicial y BOP de 06-05-2024 de la aprobación definitiva recaída por acuerdo plenario de 01-03-2024) y Estudio de Detalle AER-05 "Pozos Dulces (BOP 17/10/2023 de aprobación inicial y BOP de 06-05-2024 de la aprobación definitiva recaída por acuerdo plenario de 01-03-2024).

Por último, se aprobó definitivamente el 07-03-2013 el PERI Barriada José Antonio, al norte del casco histórico, que estaba integrada por 4 bloques con 96 viviendas. Se trata de un Plan Especial no previsto en el PGOM 1992 y tiene como objetivo la regeneración de una zona marginada y en claro deterioro físico y social. Atribuye la misma edificabilidad (4.204 m2t) que la materializada pero dispuesta de forma distinta (ocupación de la parcela del 40% máximo) y altura máxima de B+IV; máximo número de viviendas 55 (todas VPO).



Ordenación PERI, área de movimiento de la edificación.

6.2.4. Alteraciones de la ordenación detallada en suelo urbano operada por instrumentos en el marco de la LISTA 2021.

A. Estudio de Ordenación de la actuación de transformación urbanística de mejora urbana de la factoría AIRBUS aprobado definitivamente.

El Pleno del Excmo. Ayuntamiento aprobó definitivamente el 01-03-2024 el EO de la ATU de Mejora Urbana de la factoría AIRBUS por iniciativa del AIRBUS DEFENSE AND SPACE, S.A.,


CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA
DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE
Referencia catastral: 4599105QA4949H0001IO

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CL ELECTRONICA 5[P] PP-NO-6 PARCELA 5
11500 EL PUERTO DE SANTA MARIA [CÁDIZ]

Clase: URBANO
Uso principal: Industrial
Superficie construida: 40.788 m2
Año construcción: 2002

Construcción

Destino	Escalera / Planta / Puerta	Superficie m²
INDUSTRIAL	1/03/01	420
INDUSTRIAL	1/03/01	590
INDUSTRIAL	1/03/01	740
INDUSTRIAL	1/03/01	130
INDUSTRIAL	1/03/01	5.270
INDUSTRIAL	1/03/01	266
INDUSTRIAL	1/01/01	366
INDUSTRIAL	1/03/01	012
INDUSTRIAL	1/03/01	282
INDUSTRIAL	1/03/01	277
INDUSTRIAL	1/03/01	7.649
INDUSTRIAL	1/03/01	5.212
INDUSTRIAL	1/03/01	6.137
ENSEÑANZA	1/03/01	409
SOPORT. 50%	1/03/01	45
INDUSTRIAL	1/01/01	750
INDUSTRIAL	1/03/01	2.153
INDUSTRIAL	1/03/02	34
ALMACEN	1/03/03	190
SOPORT. 50%	1/03/04	96
SOPORT. 50%	1/03/05	53
SOPORT. 50%	1/03/06	62
SOPORT. 50%	1/03/07	48
ALMACEN	1/03/08	15
ALMACEN	1/03/09	15
ALMACEN	1/03/10	15

Continúa en páginas siguientes

PARCELA
Superficie gráfica: 19.045 m2
Participación del inmueble: 100,00 %
Tipo: Parcela construida sin división horizontal

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Lunes, 17 de Abril de 2023

Tiene por objeto la parcela de AIRBUS con una superficie de 78.839,95 m2 localizada en el Parque Industrial Bahía Cádiz. Esta parcela contaba con unos parámetros urbanísticos que son los del PP-NO-6 original: edificabilidad de 0.4848 m2t/m2s y la ocupación máxima de 40%-

El Plan Parcial NO.6 Parque Industrial promovido por el IFA fue aprobado definitivamente el 21-01-1993. El sector contaba en el PGOU 1992 con una edificabilidad bruta baja (0,32 m2t/m2) en comparación con otros desarrollos de actividades económica. La urbanización del sector se ejecutó en el año 2003; siendo aprobado el 03-09-2004 una modificación del PP con el objetivo principal de suprimir un vial público que impedía agregar las parcelas hoy propiedad de AIRBUS, otorgando una edificabilidad máxima de 38.839,95 m2t.

Debido a la consolidación edificatoria de la parcela, los parámetros urbanísticos del citado Plan Parcial son insuficientes para las necesidades de desarrollo de las instalaciones de AIRBUS inmersa en el Proyecto de Consolidación de las Plantas de la provincia de Cádiz que pretende concentrar la producción de las plantas de AIRBUS en Puerto Real y Puerto de Santa María y prepararse para los futuros retos del sector aeroespacial.

Por tanto, se propuso una ATU de mejora urbana (de dotación) en terrenos que ya tienen la consideración de suelo urbano (y que en el régimen de la LOUA tendrían la categoría de urbano consolidado, por estar urbanizado) y es una actuación que se realiza conforme al régimen transitorio de la LISTA (y Disposición Transitoria del Reglamento General). Se realiza directamente mediante Estudio de Ordenación (sin precisar previa delimitación de actuación de transformación) y sin necesidad de estar adaptado el PGOU a la LISTA.

La innovación que incorpora el Estudio de Ordenación no incide en los parámetros de ordenación general. El EO propone una edificabilidad de 0,75 m2t/m2s (51.246 m2t) y una ocupación del 65%. La actuación se reduce a la propia parcela y sin crear segregaciones.



El incremento del aprovechamiento que resulta del EO es 20.902,83 m2t; siendo el deber de participación en plusvalías (10%), de 2.090.28 m2. Este deber se cumplimenta mediante compensación económica sustitutoria, considerando como valor el de 92,24 € el m2t en el sector.

B. Estudio de Ordenación de área de mejora urbana en parcelas en Ctra. Puerto-Rota, 21 y Avda. del Cisne 2A y 2B aprobado definitivamente.

El PGOU clasifica las parcelas de la propuesta de delimitación como suelo urbano consolidado con la calificación de Terciario y Dotacional educativo, cuyas normas particulares están contenidas en los artículos 10.10.6.- Condiciones particulares de la subzona CO2-



El Estudio de Ordenación establece la ordenación detallada de la actuación de mejora urbana delimitada, ampliando a la totalidad de las parcelas afectadas el uso terciario y posibilita la agregación de ambas parcelas, resultando como Uso pormenorizado el Uso terciario. Subzona CO2; La edificabilidad y demás condiciones de edificación son las propias de la CO2.

El Estudio de Ordenación fue aprobado definitivamente el día 04-10-2024. Actualmente se encuentra en proceso de ejecución.

C. Estudio de Ordenación de la Actuación de Transformación Urbanística de Mejora Urbana del Hospital General Santa Maria del Puerto

Tiene por objeto dos parcelas colindantes que tienen una superficie de 5.286,87 m2 localizada entre la Avenida de la Libertad, la C/ Valdés, C/ Pintor Juan José Bottaro y C/ de Los Varilargueros.



La parcela mayor (actual Hospital) tiene una superficie de 4.477,26 m2 con una edificabilidad materializada sobre rasante de 14.002,14 m2t y bajo rasante de 677,73 m2t la segunda parcela tiene una superficie de 809,61 m2.

Los dos solares contiguos están clasificados en el PGMO vigente como Suelo Urbano y con calificación Residencial tipo UAS-1, conforme con las determinaciones del documento de adaptación parcial a la LOUA del PGMO vigente

Se pretende realizar obras de ampliación y mejora de las actuales instalaciones para su modernización.

La superficie construida sobre rasante del actual Hospital General Santa María del Puerto es de 14.002,14 m2 y la superficie materializable en la segunda parcela se calcula en el Estudio de Ordenación en 2.428,84 m2. Por tanto, según el EO presentado se calcula la edificabilidad "preexistente" en 16.430,98 m2 para el "área homogénea" considerada.

Dado que en la propuesta de Estudio de Ordenación se ha previsto una edificabilidad máxima sobre rasante de 18.802,14 m2, con el mismo se produciría entonces un INCREMENTO DE EDIFICABILIDAD DE 2.371,16 m

El coeficiente de edificabilidad bruto propuesto sería de 3,56 m2e/m2 s. La superficie de cesión de suelo para ampliación del acerado es de 28,33 m2-En consecuencia, la superficie neta de parcela resultante del Estudio del Ordenación es de 5.258,54 m2 y el coeficiente de edificabilidad neta es de 3,58 m2/m2.

La ocupación máxima de la parcela resultante (parcela neta) es de 64,14%, lo que supone un total de 3.373,02 m2. No obstante, la ocupación máxima de la parcela que se anexiona a la ocupada por el actual Hospital es del 100% (sobre parcela neta resultante)

La altura máxima de la edificación a ejecutar en concepto de ampliación del Hospital Actual y sus conexiones con este es de 6 plantas (mismo número de plantas que el actual hospital). El Plan General vigente marca, como altura máxima, un máximo de dos veces el ancho del vial al que ofrece frente, a contar desde la rasante del dicho vial, hasta la cara superior del forjado de última planta. Sin embargo, el presente Estudio de Ordenación determina como altura máxima de la nueva edificación a ejecutar, la misma que la actualmente existe en el edificio de Hospital General.

Esta altura es conforme con la exigencia del PGMO

VIAL AL QUE DE FRENTE LA EDIFICACIÓN	ANCHURA COMPUTABLE DEL VIAL	ALTURA MAX. EDIFICACIÓN
Avda. de La Libertad	17,04 m.	34,08 m.
C/ Varilargueros	13,37 m.	26,74 m.

Siendo el incremento de edificabilidad propuesto de 2.371,16 m2, la cesión del 10% se corresponde con 237,12 m2. Se dispone en el EO la compensación a favor del Ayuntamiento del 10% del incremento de aprovechamiento objetivo a satisfacer mediante aportación económica sustitutiva.

En la Memoria del Estudio de Ordenación se indica que el mismo no modifica el número de habitantes del municipio, "por lo que no modifica la demanda de la ciudadanía en lo que a espacios libres, zonas verdes y equipamientos comunitarios se refiere.

Dispone que al menos el 5% de la superficie de la parcela (262,93 m2) tendrá las condiciones requeridas para su cómputo como zonas verdes ajardinadas. Ello se hace en cumplimiento del apartado 8 del artículo 82 del Reglamento General LISTA que dispone con carácter general la obligatoriedad de reservar un 10% de la superficie del ámbito para zonas ajardinadas (públicas o privadas) y dicho porcentaje se puede disminuir hasta un 5% siempre que "el espacio verde urbano" sea superior al 25% de la superficie del ámbito.

Lógicamente se ha entendido que la contabilización del espacio verde urbano de referencia es superior al del propio ámbito incluyendo el entorno. No obstante, el estándar mínimo del 5% se hace exclusivamente con espacios libres privados (sin perjuicio de reconocer que es una opción que admite el Reglamento General).

El Estudio de Ordenación incorpora una normativa que establece las condiciones particulares de edificación (edificabilidad, altura, retranqueo, ocupación, etc,).

El Estudio de Ordenación de la Actuación de Transformación Urbanística de Mejora Urbana del Hospital General Santa Maria del Puerto fue aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno de 14-11-2.024.

El Excmo. Ayuntamiento en sesión ordinaria celebrada el día 06-06-2025 adoptó acuerdo de aprobación definitiva de este Estudio de Ordenación.

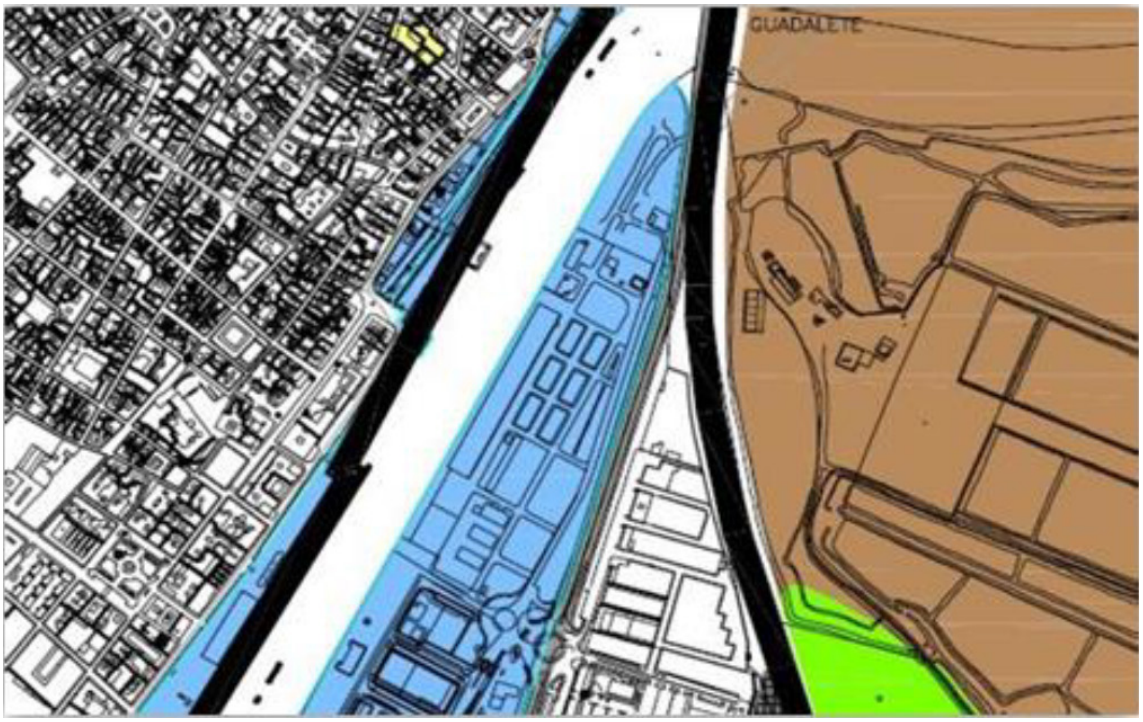
6.2.5. La ordenación vigente del puerto de El Puerto de Santa María e iniciativas de alteración.

El PGMO 92 actualmente vigente en El Puerto de Santa María, clasifica los terrenos portuarios como SISTEMA GENERAL DE ZONAS PORTUARIAS – PUERTO COMERCIAL.



Plano del PGMO 92

En la Adaptación Parcial del PGOU a la LOUA (BOP 17-09-2009) se delimita la zona portuaria como Sistema General Portuario de interés regional excluido de la clasificación de suelo (excepto una pequeña parcela triangular incluida en el SGEL de las Dunas de San Antón situada en el encuentro del borde norte y el Paseo Marítimo de La Puntilla, al pertenecer al ámbito desafectado del Dominio Público Portuario), tal como se recoge en la Memoria General y en el plano de "Clasificación y Categorías del Suelo.



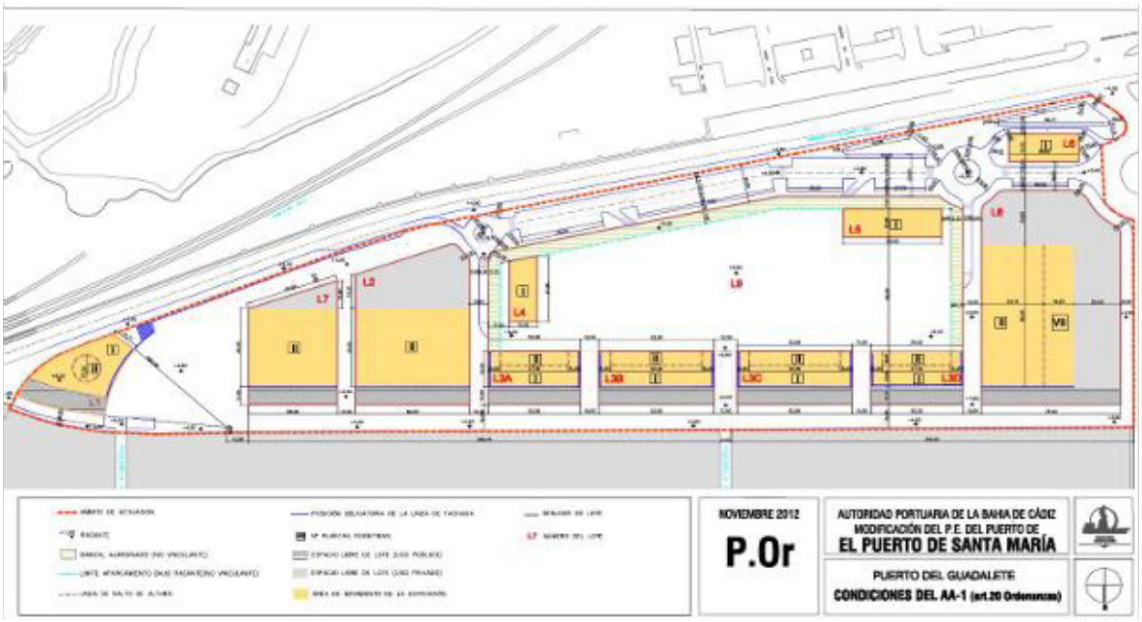
Debe indicarse que ya en el marco de la LISTA no existe posibilidad de exclusión de la clasificación, debiendo otorgarse al sistema general portuario la debida clasificación urbanística, debiendo ser integrado en el ámbito del POU en el caso de que los terrenos reúnan las características de suelo urbano.

En cuanto a la planificación portuaria, la **vigente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de la Bahía de Cádiz, aprobada por Orden FOM/809/2019, de 12 de julio de 2019**, excluye los suelos del ámbito de la Puntilla de la Zona de Servicio Terrestre, en concordancia con la nueva situación demanial del suelo.

El Plan Especial de Ordenación del Puerto de la Bahía de Cádiz en el término municipal de El Puerto de Santa María, fue aprobado por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de 22 de marzo de 2012 y publicado, una vez realizadas las subsanaciones derivadas de la orden aprobatoria, por Orden de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de 7 de noviembre de 2012. (BOJA nº 222 de 13 de noviembre de 2012)

Por Orden de 10 de enero de 2014, se acordó la Aprobación Definitiva de la Modificación, en el ámbito de Actuación AA-1, del Plan Especial del Puerto de la Bahía de Cádiz, en el término municipal de El Puerto de Santa María (Boja 14 de marzo de 2014) de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Esta modificación procede a alterar la delimitación del ámbito denominado AA-1 en el citado Plan Especial ya aprobado, así como completar la ordenación, en el mencionado ámbito mediante la definición del trazado de los lotes sujetos a régimen de concesión, de sus usos detallados y de los volúmenes edificables susceptibles de ubicarse en los mismos, sin alterar las determinaciones en cuanto a uso y edificabilidad del Plan

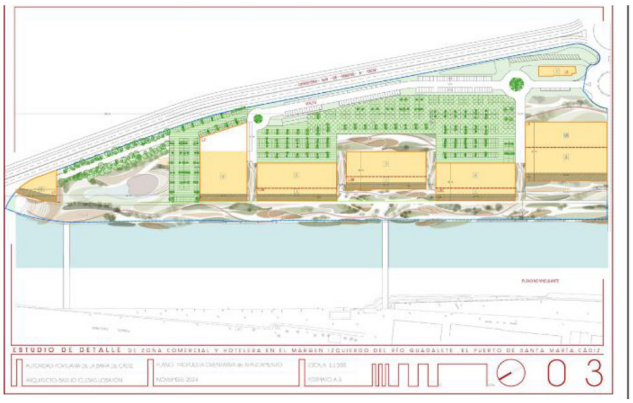
especial vigente (edificabilidad de 0.4 m2t/m2s). En concreto, se produce una alteración del artículo 20 del Plan Especial en lo concerniente a la admisión de usos.



Ordenación del ámbito AA-1 contenida en el artículo 20 de las ordenanzas del Plan Especial.

Posteriormente se ha aprobado inicialmente por acuerdo de la Junta de Gobierno Local el 06-03.2025 el Estudio de Detalle del ámbito AA1 que pretende favorecer la integración de usos compatibles con el residencial en el medio urbano de la margen derecha del río Guadalete para conseguir el objetivo de diversidad funcional y de usos, y reducir la distancia entre los espacios libres, zonas verdes y equipamientos comunitarios, para desarrollar patrones de proximidad que permitan un mayor número de desplazamientos a pie. Así mismo, y dado que las pasarelas peatonales en el antiguo muelle de San Ignacio, y la pasarela mixta peatonal/tráfico rodado se ejecutan en su llegada a la margen izquierda del río Guadalete a la misma cota del muelle actual, para evitar el impacto paisajístico, resulta necesario adaptar el desarrollo urbanístico a dicho condicionante.

La ordenación detallada resultante del Estudio de Detalle y las asignaciones de volumen edificable son:



ESTUDIO DE DETALLE PROPUESTO			
LOTE	SUP. SUELO M2	SUP. EDIFICABLE M2	ALTURA EN PLANTAS
L1	870	780	1-2
L2	3.600	2.800	2
L3A	3.220	2.800	1-2
L3B	3.220	2.800	1-2
L3C	3.220	2.800	1-2
L3D	0	0	-
L4	0	0	-
L5	0	0	-
L6	370	370	1
L7	0	0	0
L8	5.200	18.000	2-7
L9 (Áreas libres)	49.140	0	-
Viarios	6.160	0	-
TOTAL:	**75.000**	**30.350**	

Areas libres:	49.140	0
Lotes edificables:	19.700	30.350
Viarios:	6.160	0
TOTAL:	**75.000**	**30.350**

6.3. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DETALLADA EN TRAMITACIÓN.

En la actualidad se encuentra en proceso de tramitación los siguientes Planes de ordenación detallada en suelo urbano y, algunos de ellos, suponen alteración del planeamiento vigente.

6.3.1. Instrumentos en tramitación en desarrollo del PGOU 1992

1) **Plan Especial de Reforma Interior ARI-11 La China-Puerto Sherry (S-CO 10)**. El ámbito viene determinado por una unidad territorial discontinua compuesta por dos espacios de suelo urbano no consolidado separados por el sistema general portuario dependiente de la Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz.

En la ficha original del PGOU 1992 la edificabilidad atribuida para el S-CO 10 La China-Puerto Sherry es de 0,75 m2t/m2s, respetando las determinaciones del anterior PGOU; la programación de la actuación se hace en el I Cuatrienio, año 1. Por tanto, se trata de una actuación con incumplimiento de plazos de transformación urbanística.

Aunque la ficha del PGOU 1992 no prevé un planeamiento especial que desarrolle sus determinaciones, es lo cierto que las determinaciones del mismo no establecen una completa ordenación detallada y su delimitación incorpora terrenos del sistema general portuario. Por ello, en la Adaptación Parcial a la LISTA de 2008 se incorpora como suelo urbano no consolidado no ordenado, previendo su desarrollo mediante PERI.

FICHA DEL SECTOR S-CO-10 "LA CHINA" PUERTO SHERRY
RESULTADO DE LA CORRECCION ERRATAS PGMO
(de acuerdo con informe correccion de erratas del PGOM anexo del Ayuntamiento 2/03/06

CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA UNIDAD — S-CO-10

NOMBRE	La China 'Puerto Sherry'	HOJA PLANO	C-6 / C-7
CLASE DE SUELO	URBANO	USO DOMINANTE	RESIDENCIAL
FIGURA DE PLANEAMIENTO			

SUPERFICIE	145.000 m2		AREA DE REPARTO		SU-7
INICIATIVA DE PLANEAMIENTO	PRIVADA		SISTEMA DE ACTUACION		COMPENSACION
OPERACIÓN A LA QUE PERTENECE	LITORAL				
PROGRAMACION IP CUATRIENIO	1 AÑO				
PLAZOS DE EJECUCION DESDE APROBACION DEFINITIVA PGMO					
. PRESENTACION FIGURA PLANEAMIENTO	AÑOS	Meses	. APROBACION DEFINITIVA	AÑOS	Meses
. PRESENTACION PROY.URB. Y PROY.COMP.	AÑOS	Meses	. APROBACION DEFINITIVA	AÑOS	Meses

USOS E INTENSIDADES				MIN. M2 VPO	MIN. M2	MAX M2
USO RESIDENCIAL		TIPOLOGIA	A3			80.918,73m2
	VIVIENDAS COLECTIVAS	TIPOLOGIA				
		TIPOLOGIA				
	VIVIENDAS UNIFAMILIARES	TIPOLOGIA				
	COMERCIAL COMPATIBLE				10.000,00 m2	25.226,21m2
	TOTAL USO RESIDENCIAL					106.144,94m2
USO TERCIARIO	HOTELERO				0 m2	10.000,00m2
	COMERCIAL					
	TOTAL USO TERCIARIO					
USO INDUSTRIAL	TOTAL USO INDUSTRIAL					

Nº VIVIENDAS	LIBRES		PROTEGIDAS		TOTAL	EDIFICABILIDAD TOTAL	116.144,94m2
	COLECTIVAS	UNIFAMILIARES	COLECTIVAS	UNIFAMILIARES			
MINIMO							
MAXIMO	910				910	DENSIDAD	63 viv/Ha

CESIONES	ESPACIOS LIBRES DE DOMINIO Y USO PUBLICO	EDUCATIVO	DEPORTIVO	SIPS	TOTAL
M2 SUELO MIN.	7.410m2		2.823m2	6.460m2	16.693m2
M2 SUELO MAX.					

APROVECHAMIENTOS			SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES	
INDICE MAXIMO DE EDIFICABILIDAD	0,8	M2/M2	INTERIOR	M2
APROVECHAMIENTO TOTAL	117.667,56 U.A.		EXTERIOR	M2
APROVECHAMIENTO URBANISTICO	117.667,56 U.A.		TOTAL	M2
EXCESO	0 U.A.			
DEFECTO	0 U.A.		SUPERFICIE DE LA UNIDAD MAS S.G.	M2

CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA UNIDAD — S-CO-10

NOMBRE	La China 'Puerto Sherry'	HOJA PLANO	C-6 / C-7
CLASE DE SUELO	URBANO	USO DOMINANTE	RESIDENCIAL
FIGURA DE PLANEAMIENTO			

OBJETIVOS

Se respetan las determinaciones del PGMO anterior sobre esta zona

DETERMINACIONES VINCULANTES D

El PERI en tramitación manifiesta como antecedentes que la dicha del sector S-CO-10 " fue objeto de Modificación Puntual del PGMO, aprobada definitivamente el 07-11-1997 por la Junta de Andalucía" mediante la cual se incorporó la posibilidad de suprimir el uso hotelero (quedando como recomendación), permitiendo para ello transferir esta edificabilidad hacia el residencial, con un máximo de 100 viviendas adicionales siempre que se incremente la dotación de aparcamientos y espacios libres en 18 m2 de suelo por vivienda.

Las correcciones de errores en la ficha del ámbito han sido hasta tres:

1º) Con fecha 25 de junio de 2009, la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio acordó aprobar la corrección de errores del PGOU referente a la unidad de ejecución S-CO-10 «La China» (BOJA 155, de 11 de agosto 2009). Estimó que la ficha del PG original de 1992 y la Modificación de 1997 no habían recogido las determinaciones del Convenio de 1987, faltando 1.791,56 m2t y que se había omitido 4.427,44 m2t de dos edificios destinados a apartahoteles.

La edificabilidad resultante de la corrección de error es de 0,8 m2t/m2s sobre la totalidad del ámbito delimitado en el PGOU 1992, esto es 145.000 m2, lo que totaliza 116.144 m2t de edificabilidad. La programación de la actuación, según la Modificación del PGOU 1997, pasa al II Cuatrienio año 1.

2º) El Pleno del Ayuntamiento en su sesión de 10-11-2021 (BOP nº 77, de fecha 26 de abril de 2022) vuelve a corregir la ficha,

Según el acuerdo, la subsanación se fundamentaba en que la Adaptación Parcial a la LOUA del PGMO 92 vigente (AD 10 de marzo de 2009), recogía la exclusión del sistema general portuario del ámbito de la unidad de ejecución S-CO-10 "La China", si bien no realizó el ajuste de la superficie del ámbito en la ficha de dicha unidad, reduciendo los 145.000 m2 contemplados con los metros cuadrados excluidos. Y por ello, mediante el acuerdo plenario de 2021 indicado se procedió a corregir la Ficha de planeamiento del sector S-CO-10, descontando de la superficie del ámbito, la franja de sistema general portuario situada entre La China y el Pueblo Marinero, y adaptando el resto de los parámetros; quedando*:" − Superficie total del ámbito, excluyendo la superficie del suelo público correspondiente al Sistema General Portuario del Plan Especial del Puerto. − Coeficiente de edificabilidad: 1 m2/ m2 para mantener la edificabilidad total prevista en la ficha urbanística en vigor de 116.144,00 m2. − Aprovechamiento medio del área de reparto afectada SU-7 Puerto Sherry, que coincide con la UE S-CO-10 "La China", pasando de 0,8115 a 1,0131 UA/m2, considerado detraído el suelo de Sistema General Portuario"*

3º) Y finalmente, el Ayuntamiento Pleno en sesión de 14-12-2022 acuerda de nuevo corregir la ficha de la actuación de La China, y porque *"se ha detectado que uno de los parámetros afectados por la precitada CORRECCIÓN DE ERRORES de 10/11/2021, no fue convenientemente adaptado en la Ficha, ya que se ha mantenido en esta el parámetro de la densidad en 63 viv/ha, cuando del nº máximo de viviendas propuesto (910) resultaría una densidad de 78,37 viv/ha. Densidad que, con la posibilidad de trasvase de edificabilidad hotelera a residencial, se podría incrementar a un valor máximo de 86,98 viv/ha".*

En términos sustantivos, significa que con las correcciones de errores aprobadas que se ha incrementado el derecho del aprovechamiento de los propietarios con respecto a las previsiones del PGOU 1992 en un 33% (pasando en términos de edificabilidad de 0,75 a 1,00 m2t/m2s). De igual modo, la densidad ha pasado de 63 viv/ha hasta un máximo de 86,98 viv/ha.

Aunque hubo otro intento previo de formulación del PERI de este ámbito (con aprobación inicial de 27-12-07), el nuevo Plan Especial en tramitación se presenta antes de la entrada en vigor de la LISTA y, por ello, su tramitación se viene realizando conforme a las reglas de ordenación y de procedimiento de la LOUA 2002. Su aprobación inicial acontece por silencio positivo y se somete a información pública mediante anuncio publicado en el BOP 08-08- 2023, nº 150.

El PERI actualmente en tramitación plantea una edificabilidad de 1 m2t/m2s pero aplicado a la superficie redelimitada del ámbito, esto es 99.892 m2, excluido el SG Portuario y las edificaciones existentes en Pueblo Marinero; según el documento la edificabilidad atribuida al ámbito (redelimitado) del PERI es 93.321,12 m2t; a lo que habría que sumar, 22.823,82 de las edificaciones existente. Ello supone una edificabilidad total de 114.544,94 m2t. con una edificabilidad máxima residencial de 80.318,73 m2t (índice de 0,80 m2t/m2s); la edificabilidad terciaria es de 25.266,21 mm2t (0,22 m2t/m2s) y para usos hoteleros una edificabilidad de 10.000 m2 (índice de 0,08 m2t/m2s).

La superficie en que se localizan las edificaciones existentes es de 16.252 m2.

Por tanto, la superficie de la redelimitación del PERI sumada a la superficie en que se asientan las edificaciones existentes totaliza 116.144 m2 y la total edificabilidad es de 114.544,94.

En consecuencia, la edificabilidad no se ha ajustado de forma proporcional a la reducción de la superficie del ámbito, sino que el índice de edificabilidad inicialmente establecido en 0,75 m2t/m2s pasó de 0,8 m2t/m2s (después de la 1 corrección) y finaliza en 0.986 m2t/m2s (teóricamente por debajo del 1 m2t/m2s de la 2ª corrección de error).

Y en el ámbito redelimitado (excluido sistema general portuario y edificaciones existentes) es de 0.934 m2t/m2s (93.321,12 m2t/99.892 m2)

El PERI en tramitación plantea una densidad muy alta para la posición litoral y capacidad de carga del ámbito y su accesibilidad: 86,96 viviendas/hectárea (1010 viviendas máxima), pues se amplía la máxima prevista en la ficha del PGOU (910) con la posibilidad de trasvase de edificabilidad terciaria. Del total de viviendas, las existentes son 164.

El nuevo documento del PERI tramitado no incorpora reserva de vivienda protegida en la ordenación; la justificación de la Memoria del PERI es que la exigencia de reserva de vivienda protegida es establecida en la reforma de la LOUA que hace la Ley 7/2012 que reforma el artículo 10.1.A,b) de la LOUA 2002 y que como quiera que es un PERI de desarrollo de un PGOU aprobado antes de la vigencia de la reforma de la LOUA no sería de aplicación.

No obstante, la disposición transitoria primera del TRLSRU 2015 establece que no se exigirán reservas de vivienda protegida cuando no se esté ante un nuevo procedimiento de cambio de ordenación posterior a la entrada en vigor de la Ley 8/2007, y en este caso, el ámbito por determinación de la Adaptación Parcial del PGMO 1992 a la LOUA aprobada en 2008 precisa del establecimiento de nueva ordenación detallada. Por lo que en la interpretación extensiva que hace la STS 16-02-2021 (Sección Quinta Sentencia núm. 206/2021) que declara que “cuando el Legislador habla de cambio de ordenación, es manifiesto, dada la finalidad de la disposición transitoria, que no está haciendo referencia a la ordenación de desarrollo respecto

del planeamiento general, (…); sino al cambio de ordenación de unos determinados terrenos y respecto de la ordenación que esos terrenos ya tenían". Y que concluye: *"que toda actuación de urbanización, cuyo uso determinante sea el residencial, debe estar condicionada a la reserva de suelo para vivienda de promoción pública, de conformidad con lo establecido en el artículo del TRLS 2015 (antiguo artículo 16 del TRL de 2008), con independencia de la naturaleza del instrumento concreto del planeamiento que habilite la menciona actuación y la clasificación del terreno sobre el que se ejecuta dicha actuación de transformación urbanística."*

De otra parte, no queda justificado el nivel del estándar de espacios libres ni de equipamientos exigidos por el artículo 17 de la LOUA ni su eventual exención por causas justificadas; ello ha motivado informe negativo de la Consejería competente en materia de urbanismo en la tramitación del expediente.

Igualmente, consta informe negativo de la Autoridad Portuaria por afección del sistema viario en el sistema general portuario.

La Delegación Territorial de la consejería competente en materia de cultura , tras la elaboración de un estudio arqueológico con prospecciones, con resultados negativos determinó el 18-05-2015, que sólo era preciso como medida cautelar en el área del yacimiento del Aculadero (incluido en el Catálogo de protección arqueológico del PGOU como de protección integral) la realización de un control de movimientos de tierras durante las obras de urbanización.



6.3.2. Instrumentos de ordenación detallada en tramitación que suponen modificación del PGMO 1992

A. Plan de Reforma Interior del ámbito de Caballo Blanco (en tramitación conforme a las reglas de la LISTA 2021)

Este PRI tiene por objeto la delimitación y reordenación de un ámbito de suelo urbano (consolidado) del PGMO 1992 coincidente con la parcela en la que se localizaba el Hotel Caballo Blanco (actualmente en desuso) como una actuación de transformación urbanística mediante la introducción de nuevos usos, y las dotaciones públicas correspondientes tiene como finalidad la mejora y cualificación del ámbito y de su entorno.

El ámbito tiene en el PGMO vigente el uso de Centros Terciarios: Hospedaje y le son de aplicación las condiciones particulares u ordenanzas de la "subzona del suelo urbano CHO1", uso global Servicios terciarios, uso pormenorizado hospedaje (artículo 10.10.3 de las Normas).

La propuesta de ordenación pretende establecer un área de centralidad en el ámbito de Valdelagrana, promoviendo la transformación y revitalización de las actuales instalaciones del Hotel Caballo Blanco, con una nueva distribución de usos, manteniendo en parte el Uso Hospedaje y completando la oferta con una manzana residencial, previendo destinar las zonas arboladas más densas para su uso como Sistema de Espacios Libres y la previsión de Dotaciones Públicas vinculada al Sistema de Espacios Libres propiciando su accesibilidad e interconexión entre la Avda. de Madrid y la C/ Jaén.

El expediente inicia su tramitación ambiental el 14 de abril de 2023. Se inicia la tramitación ambiental el 14 de abril de 2023.

B. Plan de Reforma Interior del entorno del Monasterio de la Victoria (en tramitación conforme a las reglas de la LISTA 2021)

Con fecha 28/04/2025 tiene entrada en el Registro del Ayuntamiento, documento de Avance del Plan de Reforma Interior del "entorno del Monasterio de la Victoria", de el Puerto de Santa María promovido por la SOCIEDAD DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS PENITENCIARIOS Y DE LA SEGURIDAD DEL ESTADO, S.M.E. S.A, (SIEPSE). Se argumenta la innecesariedad de someter el PRI a Evaluación

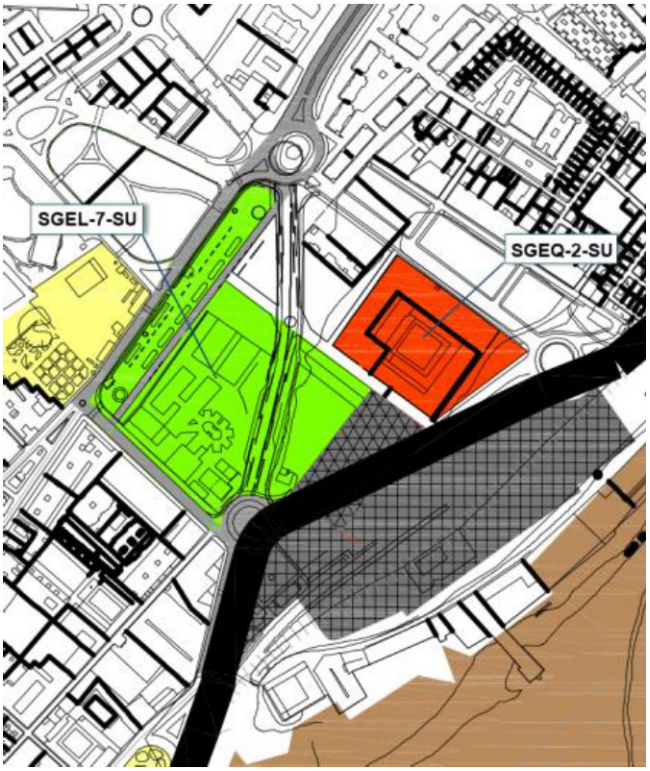
Tiene por objeto habilitar una actuación de transformación urbanística en el entorno del Monasterio de la Victoria.-

En el PGMO 92, los terrenos objeto de la propuesta de PRI se delimitan como suelo urbano, una parte con zonas de ordenanza directa y otra parte a sendas "áreas de planeamiento" (PERI-CC-14 y ED-CC-16), siéndoles aplicable el régimen urbanístico que determina el Título X. Régimen del suelo urbano, de las Normas Urbanísticas del PGMO 92 . Parte del suelo del ámbito del PRI se sitúa en el área de reparto denominada SU-23,CASCO BAJO, con uso dominante CH-1 y aprovechamiento tipo : 1,78942. Y otra parte se sitúa en el área de reparto denominada SU-12, PERIFERIA NORTE Y LA GOBERNAORA, con uso dominante VTP y aprovechamiento tipo: 1,47473.

Para el PERI-CC-14, los objetivos que se establecen en el PGMO 92 son los siguientes: La recuperación del paseo y el parque de la Victoria, ordenación del acceso a la ciudad, potenciación de los valores histórico-artísticos del Monasterio de la Victoria y facilitar el acceso a Renfe, poniendo énfasis en su diseño en la recuperación histórica del Paseo y Parque, así como

con su conexión con la ciudad. Para el ED-CC-16, los objetivos se limitan a la rehabilitación del Monasterio de la Victoria calificándolo como equipamiento cultural.

En el documento de ADAPTACIÓN PARCIAL A LA LOUA DEL PGMO 92, los terrenos del entorno del Monasterio de la Victoria están igualmente clasificados en su mayor parte como SUELO URBANO, en la categoría de CONSOLIDADO, y el resto como SISTEMAS GENERALES de ESPACIOS LIBRES y TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN.



Los 37.000 m2 de SS.GG de Equipamientos SGEQ-2 correspondientes al Convento de la Victoria, han sido ya obtenidos por el Ayto. Lo mismo ocurre con los 5.100 m2 Equipamientos SGCO-1 Estación de Autobuses y los 21.000 m2 de Espacios Libres SGEL-7 Paseo de la Victoria

Por otra parte, con fecha 28/04/2021 se aprobó definitivamente el vigente Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico y Entorno, PEPRICHyE, cuyo ámbito incluye parte de los terrenos de la delimitación del PERI CC- 14 del PGMO 92, concretamente en una de sus Áreas de Revitalización Específicas (Actuación de dotación no vinculada a incremento de aprovechamiento).

Por último, el PGMO 92 completa su ordenación con dos propuestas de actuaciones aisladas

- Actuación de red viaria AARV-CN-2: 3.830 m2.
- Actuación de equipamiento AAE-CN-1: 2.000 m2.

Como antecedente, debe recordarse que el 06-02-2003 se suscribió CONVENIO de planeamiento entre el Ayuntamiento y la entonces denominada Sociedad Estatal de Infraestructuras y Equipamientos Penitenciarios, SIEP S.A., para el desarrollo de la parcela del antiguo Penal y Monasterio Nuestra Señora de la Victoria. Las principales estipulaciones del precitado convenio son las siguientes:

- Ámbito PERI que incluirá los siguientes suelos:

  - ED CC-16: 27.538,72 m2
  - PERI CC-14: 55.901,57 m2
  - Suelo Urbano directo: 3.117,77 m2
    TOTAL: 84.558,06 m2

- Clasificación del suelo: Urbano
- Uso característico: Residencial vivienda libre
- Aprovechamiento lucrativo: 24.097,87 m2
- Edificabilidad máxima: 24.097,87 m2
- Nº máximo de viviendas: 200

Los criterios de delimitación del PRI son:

- Incluir los terrenos restantes del PERI-CC-14 que quedaron fuera de la delimitación del PEPRICHyE.

- Incluye el ámbito íntegro del ED-CC-16.

- Incluye terrenos suelo urbano calificados por el PGMO como residencial (VTP1) y Dotacional (S).

- Excluye superficies clasificadas por el planeamiento vigente como Sistemas Generales de Comunicaciones y la carretera y la rotonda existentes que dan acceso a la nueva estación de autobuses, marcando el límite sur y este del ámbito.

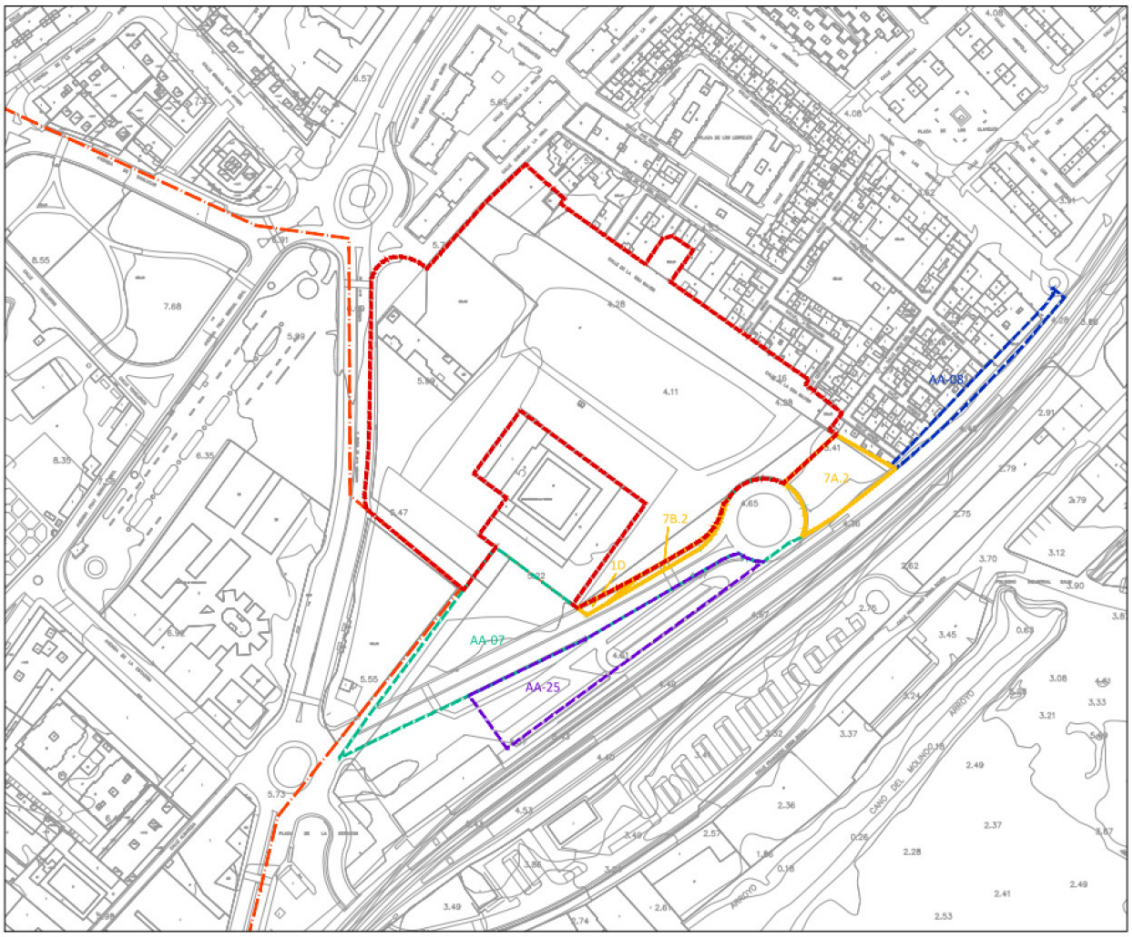


Los terrenos incluidos dentro del ámbito del PRI se encuentran ubicados al noroeste del centro del casco urbano, junto al Monasterio de la Victoria y conforman un vacío urbano junto a la nueva estación de autobuses, y próxima a la estación de Tren. La delimitación del ATU-RI, incluye a efectos de ordenación todo el ámbito BIC del Monasterio de la Victoria (con la categoría de Monumento, según Decreto 480/2012, de 31 de julio). De otra parte, excluye a efectos de cómputo de aprovechamiento los terrenos ya obtenidos por el Ayuntamiento.

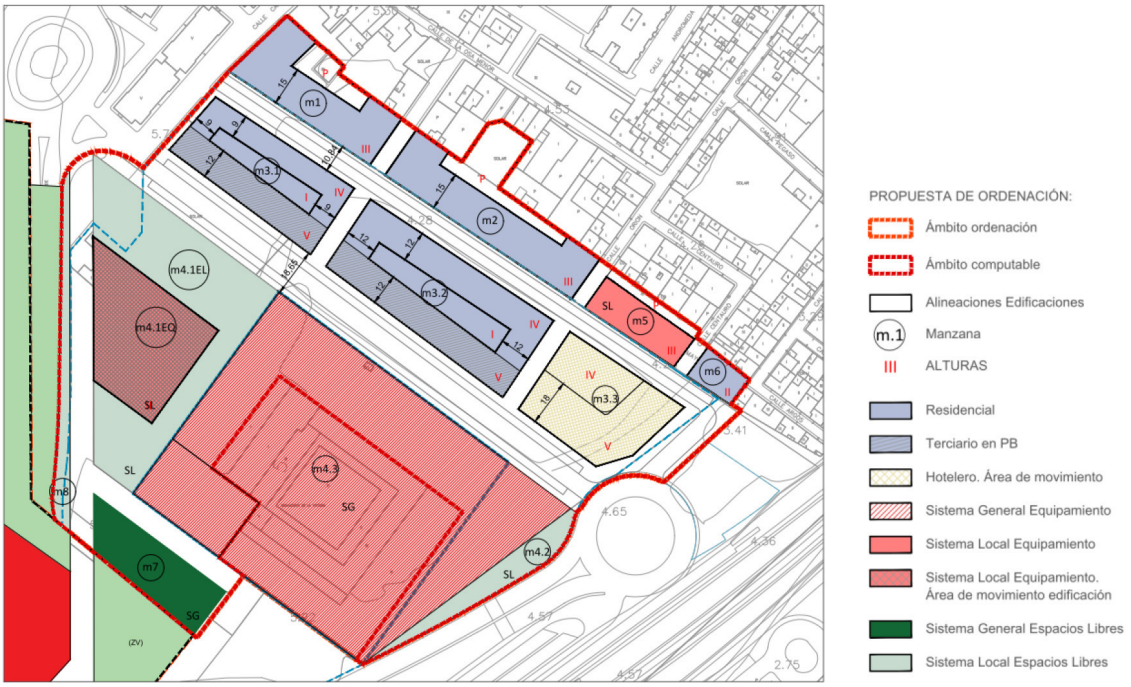
La superficie de los terrenos que conforman el ámbito de ordenación del ATU-RI es de 34.847'71 m²s. Sin embargo, configura un área de reparto con terrenos adscritos.

AA-07		SG-EA	Sistema General Comunicaciones-Estación de autobuses		8.366,68
AA-08		SG-F	Sistema General Comunicaciones-Ferroviario		830,07
AA-25		SG-IT	Sistema General Comunicaciones-Ferroviario		3.984,73
7A.2	ADIF	EXTERNAS ATU			1.645,07
7B.2	ADIF	EXTERNAS ATU			244,14
1D	SIEP RESTO	EXTERNAS ATU			142,42
				TOTAL AAs	**15.213,10**
				TOTAL AR	**50.060,81**

En consecuencia, la superficie total de la ATU es de 50.060'81 m2, de los cuales 15.213'10 m2 se corresponden con las actuaciones aisladas adscritas externas al ámbito (aunque ya estén adquiridas anticipadamente)



La propuesta del PRI consiste en reordenar los usos y volúmenes edificables en el ámbito de actuación, sin modificar la red estructural, y sin que estas modificaciones supongan incremento alguno de la edificabilidad o de los aprovechamientos que determina el planeamiento vigente



Uso	Edificabilidad (m^2t)	Coeficiente	Unidades de aprovechamiento (UAs)
Residencial libre	19.998'77	1'00	19.998'77
Residencial VP	5.003'52	0'60	3.002'11
Total Residencial	25.002'29		23.000'88
Terciario	1.808'55	0'90	1.627'70
Hotelero	7.000'00	0'75	5.250'00
TOTAL	**33.810'84**		**29.878'58**

ESPACIOS LIBRES (m^2)	EQUIPAMIENTO (m^2)
Sistema Local	**Sistema Local**
674,15	738,56
3.196,74	1.923,34
570,58	
4.441,47	**2.661,90**
Espacios libres privados (20%)	
221'82	
Total espacios libres	
4.663'29	
13'38%	
TOTAL SISTEMA LOCAL DE DOTACIONES	
7.325,19 m^2	
21'02%	

C. Plan de Reforma Interior Casino.

Tiene por objeto una parcela, integrada por dos catastrales, que cuenta con una extensión superficial de 36.929 m2 localizadas en la Carretera del Casino.

El PGOM 1992 clasifica la parcela en la que se localiza el Casino Bahía de Cádiz como suelo urbano en el ámbito de ED-CN-06. Las determinaciones del ámbito eran Uso Residencial (Tipología A0) con una edificabilidad de 474 m2t, para uso terciario (hotelero) de 20.000 m2t y terciario comercial de 9.749 m2t. Total Edificabilidad 30.233 m2t.

No obstante, la Modificación del PGMO aprobada el 07-11-1997 permite la compatibilización del uso residencial, con el uso hotelero disponiendo que posibilita la transferencia de edificabilidad hotelera al uso residencial, mediante la redacción de un PERI con el ámbito de las parcela hoteleras, en el que se materialice la cesión de aparcamientos y espacios libres de usos y dominio público en la proporción de 18 m2 por vivienda. En este caso el número máximo de viviendas se aumentará en 200 limitándose la posibilidad de ubicación de estas viviendas a las parcelas hoteleras.

El documento de la Adaptación Parcial del PGMO a la LOUA previó una reserva de vivienda protegida del 30% de la edificabilidad residencial en el supuesto de que se transfiriera edificabilidad terciaria (hotelera) a uso residencial.

La iniciativa del Plan de Reforma Interior se presenta sin necesidad de tramitar una propuesta de delimitación previa, en aplicación de lo establecido en el apartado 1 de la DT segunda del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA). Así mismo, dispone el apartado 3 de la DT Tercera del RGLISTA lo siguiente:“3. En suelo urbano no consolidado y en suelo urbanizable sectorizado las modificaciones de las determinaciones establecidas por los instrumentos de planeamiento general podrán realizarse mediante el correspondiente instrumento de ordenación urbanística detallada.”



El PRI pretende priorizar la consolidación de la trama residencial de la Zona Urbana de Valle Alto con la finalidad de proponer una ocupación sostenible del suelo, la revitalización, dinamización y diversidad funcional del entorno; y recualificar el ámbito mediante la implementación una reserva de espacios libres en posición más próxima al sistema general de espacios libres (SG-EL-11), La propuesta consiste en completar la trama de la Urbanización Valle Alto mediante la reserva de tres parcelas para uso residencial donde ubicar la edificabilidad transferida del uso hotelero al residencial y otra de uso terciario y el mantenimiento de las actuales instalaciones del Casino Bahía de Cádiz

Los parámetros propuestos por el PRI en tramitación son:

	SUP.	EDIF.	VIV.
PRI ED-CN-6 LA SIERRA	36.932m²	26.147m²	
USOS RESIDENCIALES			
M1: RESIDENCIAL	2.547m²	3.708m²	
M2: RESIDENCIAL	7.665m²	9.315m²	
M3: RESIDENCIAL	2.530m²	3.375m²	
TOTAL RESIDENCIAL	12.742m²	16.398m²	
USOS TERCIARIOS			
M4: TERCIARIO	8.398m²	9.749m²	
TOTAL TERCIARIOS	8.398m²	9.749m²	
Nº MAX DE VIVIENDAS			200
CESIONES			
ZONA VERDE	4.912m²		
VIARIO	10.880		

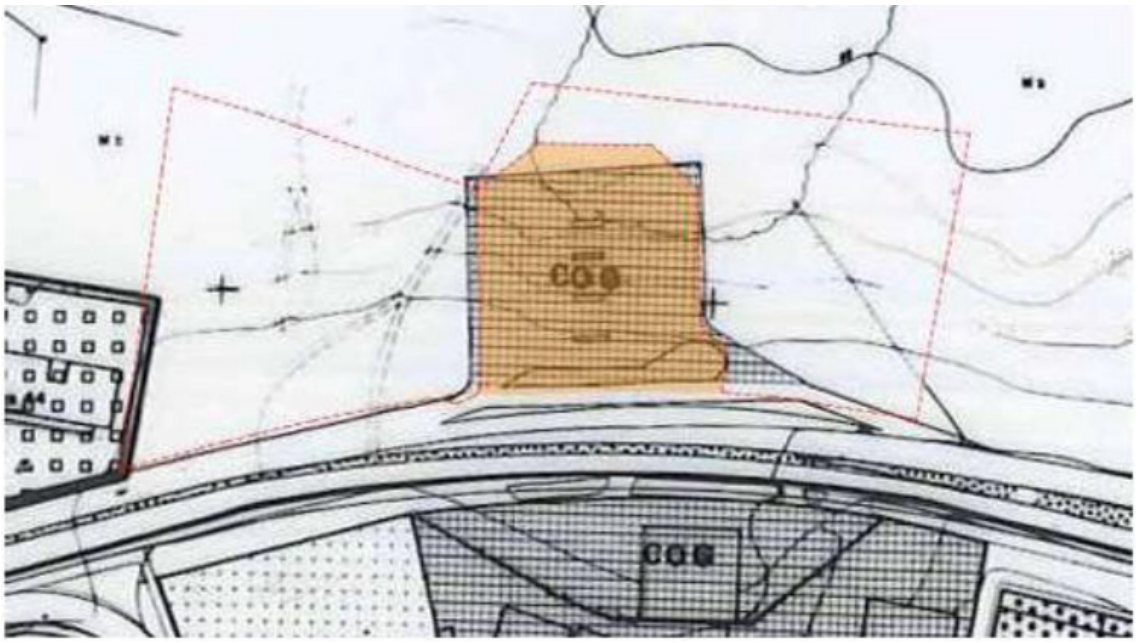
D. Plan de Reforma Interior entorno estación de servicios Las Palmas

Se encuentra en tramitación el PRI del entorno de la estación de servicios Las Palmas. El PRI se tramita simultáneamente con una Propuesta de Delimitación de actuación de transformación (art. 45 del RGLISTA).



Ámbito propuesto PRI

El ámbito de la actuación la conforman los suelos que se sitúan alrededor de la Estación de Servicio de las Palmas, calificado como Gasolinera en el Plan General vigente, con una superficie de 8.990,64 m2. Los terrenos objeto del PRI cuentan en el PGOU 1992 con la clasificación de suelo no urbanizable.



Calificación PGOU vigente

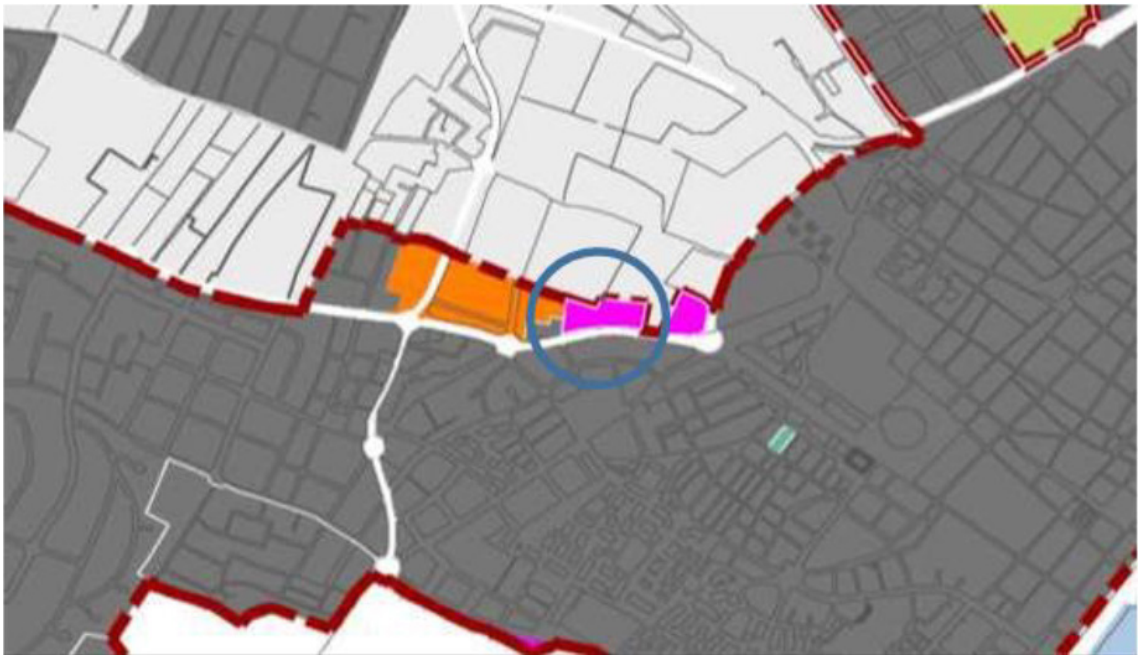
En una de las dos parcelas registrales que conforman la unidad un establecimiento de restauración que da apoyo a la gasolinera, y un aparcamiento. La otra parcela se encuentra asfaltada igualmente, no existiendo uso sobre la misma. En el ámbito del PRI no se incorpora la parcela de la gasolinera.

En el expediente del PRI se argumenta que los terrenos, aunque no están clasificados formalmente como urbanos cuentan con las condiciones del artículo 13.1.b) de la LISTA para su reconocimiento como suelo urbano en virtud de la Disposición Transitoria Primera de la LISTA por contar con acceso viario y acceso a los servicios urbanos; y que se tramita un PRI para darle ordenación detallada.

Y en la documentación del PRI se expone que la Instrucción para la Identificación del Suelo Urbano en El Puerto de Santa Maria aprobada por el Ayuntamiento, para la aplicación de la LISTA, reconoce que los suelos existentes alrededor de la Estación de Servicio como Suelo Urbano por cumplimiento de las condiciones del supuesto 13.1.b, estar transformados urbanísticamente por contar con acceso rodado por vía urbana y conexión en red con los servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica.

No obstante, la Instrucción no es una disposición de carácter general y no tiene capacidad de “clasificar como suelo urbano”, que es una función del PGOM y, subsidiariamente, del POU de carácter anticipado o tramitación simultánea a aquel.

Tiene como antecedente el ámbito de suelo urbano no consolidado delimitado como Área de Incremento de Aprovechamiento AIA-05 LAS PALMAS por el PGOU 2012, después anulado. Este desarrollo fue objeto de Estudio de Detalle, que tras la declaración de nulidad del citado PGOU 2012, también quedó sin efecto.



El objetivo de la propuesta del PRI es dotar al suelo de Uso Comercial, con el objeto de acentuar el carácter comercial de la Avenida de Fuentebravía. La actuación planteada conllevará la conexión del nuevo viario que se plantea con la Avda. de Fuentebravía. Los parámetros y ordenación detallada propuesta es la siguiente:

Superficies Ámbito			
Uso	Superficie (m2)	Edificabilidad (m2)	Alturas
Comercial CO2	6.799,39	2.697,19 m2	PB+I
Viario	733,13	-	-
Viario	187,68	-	-
Espacios Libres	1.270,44	-	-
TOTAL	8.990,64	2.697,19 m2	



6.3.3. Otras iniciativas de delimitación ATU al amparo de la LISTA

Con fecha 6 de noviembre de 2023 se empieza a tramitar el documento de Delimitación Previa de Actuación de Transformación Urbanística (ATU) en el sector del Suelo Urbanizable Sectorizado PP-NO-04 “LAS TRES MARIAS” DEL PGMO. El documento de texto refundido de la delimitación de la Propuesta de delimitación previa es aprobada por el Pleno del Excmo. Ayuntamiento en sesión de 16-04-2025.

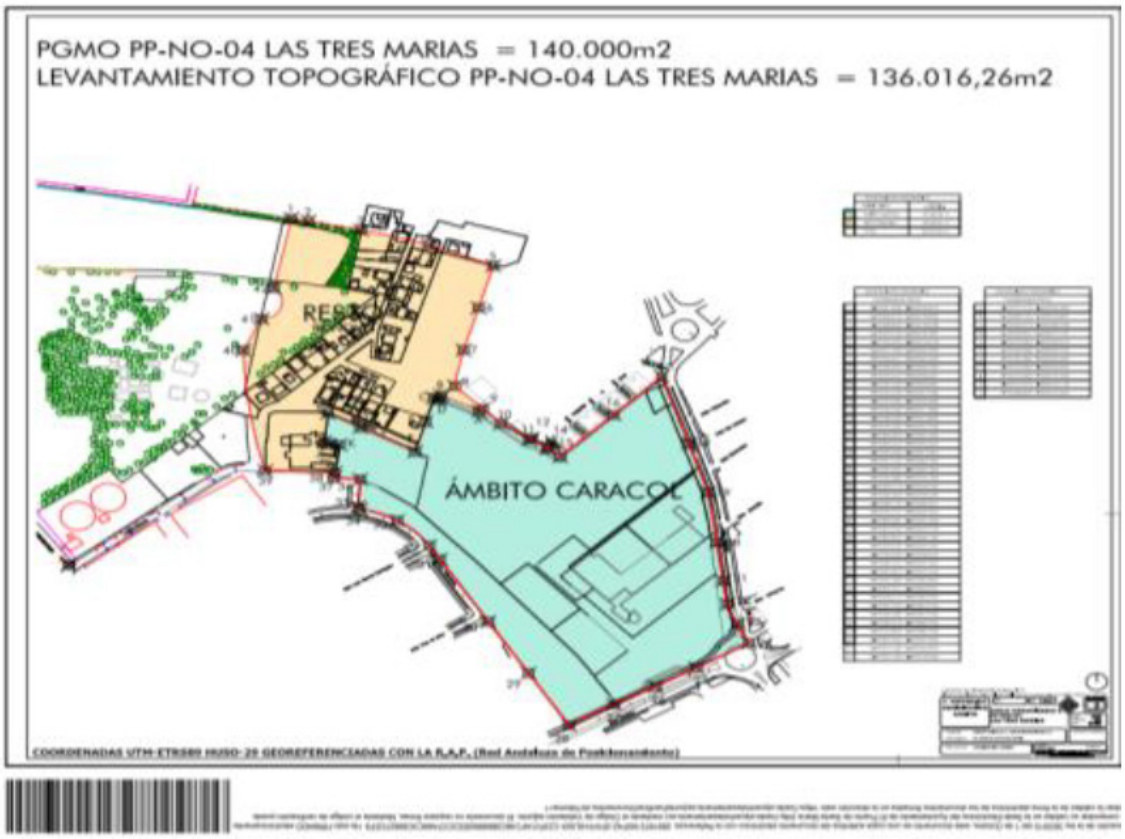


Hay que indicar que al sector PP-NO-04 LAS TRES MARIAS el PGMO 1992 le asigna el uso global residencial y una densidad de 55 viviendas/ha y una edificabilidad de 0,65 m2t/m2s; se trata de unos suelos.

Este ámbito no se ha desarrollado y en la actualidad conforman una superficie de 136.016,26m² y que presentan un vacío urbano dentro de la ciudad consolidada, se encuentran ubicados en la zona Noroeste de la ciudad en un vacío localizado entre la actuación de Angelita la Alta y la zona de la Florida también consolidada. No obstante, esta delimitación fue ajustada con ocasión del PAU y PP- NO-03, colindante que modificaron el ámbito reduciendo su superficie en 3.983,74m². En el documento se pretende dividir el sector original resultante en dos ámbitos:

a) Delimitación de un ámbito concreto denominado El Caracol con una superficie de 87.562,45m², donde han permanecido los terrenos con su naturaleza rústica y constituyen un vacío relevante junto al suelo urbano y donde el suelo es susceptible de transformación inmediata.

b) El resto de superficie del PP-NO-4, de 48.453,81m², es suelo susceptible de transformación posterior delimitando para ello uno o varios ámbitos con el nivel dotacional adecuado a las determinaciones de la LISTA y su Reglamento, considerando la Memoria que reúne las condiciones del artículo 13 LISTA (por su grado de consolidación) para merecer la clasificación de suelo urbano.



Para el ámbito El Caracol que se propone delimitar se proponen 555 viviendas (densidad de 63,38 viviendas/ha) y 68.056,7 m2t (0,777 m2t/m2s)

6.4. MODIFICACIONES DEL PGMO 1992 EN TRAMITACIÓN:

6.4.1. Modificaciones de clasificación de suelo para incorporar a la ordenación urbanística general agrupaciones de edificaciones irregulares.

En la actualidad hay incoado 11 expedientes de modificaciones del Plan General que pretenden incorporar a la ordenación general agrupaciones de edificaciones localizadas en suelo clasificado como no urbanizable en el PGMO 1992 (suelo rústico): Cantarranas 4, Cantarranas 5, Ctra. de Sanlúcar 2, El Barrero-Hacienda las 14; San Antonio; Las Banderas-El Palomar 2; la Belleza; Montes de Oca; Los Almendros 2; Bella Bahía; Hijuela del Tío Prieta. También se incoó el expediente de la agrupación Oropéndola 3 pero no prosiguió.

Estas agrupaciones de edificaciones irregulares son las que se consideraron por el Ayuntamiento en 2020 con mayor capacidad de integración urbana de las 50 que delimitó el PGOU 2012 anulado.

Así, la tabla resumen del análisis que hizo el 11-12-2024 la Unidad administrativa de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de las 50 unidades del PGMO 2012, a los efectos de descartar las que no podrían ser objeto de modificación de principio (señaladas en rojo) y centrar la regulación en el resto, si bien finalmente sólo se han tramitado 11 modificaciones del PGMO para la integración de agrupaciones irregulares.

Nombre		Características			MODELO				Cumple criterio		
		superficie	edificabilidad	Nº viv.	1	2	3	4	POTBC	PLTO.	GESTIÓN
arg 01	Cantarranas 6	163.888	30.729	173	x (EMA 1992)	x	x	x		X	X
arg 02	El Chinarral	34.769	6.520	44	x (EMA 1992)	x	x	x			
arg 03	Vega de los Pérez	51.106	11.028	54	x (EMA 1992)			x			
arg 04	Pago Winthuyssen 2	73.773	13.833	67				x			X
arg 05	Cantarranas 5	18.532	3.705	23		x	x	x		X	X
arg 06	El Barrero - H. Las Catorce	107.697	20.194	124		x	x	x	X	X	X
arg 07	Hacienda Dos Palmeras	202.409	37.952	243		x	x	x	X	X	X
arg 08	Los Naranjos	107.393	25.485	81				x			
arg 09	Las Marías	24.281	14.010	74	x (SUNS 1992)	x	x	x			
arg 10	La Cerería	71.838	13.852	102	x (SUNS 1992)	x	x	x			X
arg 11	Las Banderas - El Paloma	129.407	24.264	149		x	x	x	X	X	
arg 12	La Belleza	71.584	13.600	36		x	x	x			X
arg 13	Montes de Oca	452.682	84.878	367		x	x	x	X	X	X
arg 14	La Manuela	92.321	17.310	108				x			
arg 15	Los Perales	183.805	34.464	184				x			
arg 16	Las Veguetas	67.748	12.703	89				x			
arg 17	El Almendral	94.747	17.766	114		x	x	x	X		X
arg 18	Bella Bahía	163.055	30.823	157		x	x	x	X	X	X
arg 19	Camino Viejo de Rota	261.813	49.090	288		x	x	x	X		
arg 20	Berbén	23.579	5.427	26		x	x	x	X		
arg 21	Altos de Berbén	134.649	29.463	198		x	x	x	X		
arg 22	Las Marías 2	20.281	7.727	40	x (SUS 1992)	x	x	x			
arg 23	Venta Durango	34.015	6.859	22		x	x	x			
arg 24	La Oropéndola 1	17.923	4.214	24		x	x	x			
arg 25	La Oropéndola 2	11.434	2.486	13		x	x	x			
arg 26	La Oropéndola 3	4.232	1.080	9		x	x	x			
arg 27	La Herradura	26.421	5.692	28		x	x	x		X	X
arg 28	Hijuela del Tío Prieto	176.135	39.169	202		x	x	x	X	X	X
arg 29	Almendros 2	124.723	25.650	141		x	x	x	X	X	X
arg 30	Valdeazahares	68.134	14.807	89		x	x	x	X	X	X
arg 31	San Antonio	244.602	45.863	208		x	x	x	X	X	X
arg 32	Extensión Del Sauce	40.687	9.073	33		x	x	x	X		X
arg 33	Cantarranas Oeste	43.276	8.806	36				x			
arg 34	Pryca	31.068	6.838	45		x	x	x			
arg 35	Los Desmontados 2	57.632	10.806	55				x			
arg 36	Pago Winthuyssen	154.804	29.676	103				x			
arg 37	La Estacadilla	151.952	29.121	145		x	x	x	X		
arg 38	Imbrusqueta	95.472	17.901	91				x			
arg 39	Villarana de las Arenilla	29.158	5.468	28				x			
arg 40	Ctra. Sanlúcar 1	26.374	4.946	21				x			
arg 41	La Negra	129.019	24.192	104		x	x	x		X	X
arg 42	Pago las Ánimas	32.087	6.191	17				x			
arg 43	Cantarranas 4	36.044	7.589	41		x	x	x	X	X	X
arg 44	Hoyo 15	27.194	6.091	21		x	x	x	X		X
arg 45	Ctra. Sanlúcar 2	20.054	3.978	26		x	x	x	X	X	X
arg 46	El Carril	72.306	13.558	58		x	x	x	X		
arg 47	Los Desmontados 2	62.237	11.676	60	x (SUNS 1992)	x	x	x			X
total arg		**4.268.340**	**846.553**	**4.361**							
	Excluidas	941.176	184.784	867	22%	22%	20%				
	INCLUIDAS	3.327.164	661.769	**3.494**	78%	78%	80%				
	ESTIMACIÓN POSIBLES NUEVAS VIVIENDAS			10%	349						

CUADRO DE CARACTERÍSTICAS DE ARGs		
Nombre		Razón Inclusión/Exclusión Modelos 2, 3 y 4. (Modelo 1: PGOU 1992; Modelo 5: PGOU 2012)
arg 01	Cantarranas 6	Incluido PGOU 1992. Con Iniciativa.
arg 02	El Chinarral	Incluido PGOU 1992. En zona prevista de crecimiento: Modelos 2, 3 y 4.
arg 03	Vega de los Pérez	Incluido en MODELO 1 (PGOU 1992). Desconectado de zona prevista de crecimiento: Modelos 2 y 3. Sin iniciativa. Posible con PE.
arg 04	Pago Winthuyssen 2	Integrable con ARGT-02 La Caridad. Con Iniciativa.
arg 05	Cantarranas 5	Integrable con ARG-01 Cantarranas 6. Con Iniciativa.
arg 06	El Barrero - H. Las Catorce	ZS del POTBC. Con iniciativa.
arg 07	Hacienda Dos Palmeras	ZS del POTBC. Con iniciativa.
arg 08	Los Naranjos	Desconectado de zona prevista de crecimiento: Modelos 2 y 3. Sin iniciativa. Posible con PE.
arg 09	Las Marías	Incluido PGOU 1992. En zona prevista de crecimiento: Modelos 2, 3 y 4.
arg 10	La Cerería	Incluido PGOU 1992. En zona prevista de crecimiento: Modelos 2, 3 y 4. Con Iniciativa.
arg 11	Las Banderas - El Paloma	ZS del POTBC. Con iniciativa.
arg 12	La Belleza	En zona prevista de crecimiento: Modelos 3 y 4. También en Modelo 2 por Iniciativa y fácil integración con el núcleo.
arg 13	Montes de Oca	ZS del POTBC. Con iniciativa.
arg 14	La Manuela	Desconectado de zona prevista de crecimiento: Modelos 2 y 3. Sin iniciativa. Posible con PE.
arg 15	Los Perales	Desconectado de zona prevista de crecimiento: Modelos 2 y 3. Sin iniciativa. Posible con PE.
arg 16	Las Vegueta s	Desconectado de zona prevista de crecimiento: Modelos 2 y 3. Sin iniciativa. Posible con PE.
arg 17	El Almendral	ZS del POTBC. Con iniciativa.
arg 18	Bella Bahía	ZS del POTBC. Con iniciativa.
arg 19	Camino Viejo de Rota	ZS del POTBC.
arg 20	Berbén	ZS del POTBC.
arg 21	Altos de Berbén	ZS del POTBC.
arg 22	Las Marías 2	Incluido PGOU 1992. En zona prevista de crecimiento: Modelos 2, 3 y 4.
arg 23	Venta Durango	En zona prevista de crecimiento: Modelo 3 y 4. También en Modelo 2 por fácil integración con el núcleo y continuidad con ARG-27 LA Herradura.
arg 24	La Oropéndola 1	En zona prevista de crecimiento: Modelo 3 y 4. También en Modelo 2 por fácil integración con el núcleo y continuidad con ARG-27 LA Herradura.
arg 25	La Oropéndola 2	En zona prevista de crecimiento: Modelo 3 y 4. También en Modelo 2 por fácil integración con el núcleo y continuidad con ARG-27 LA Herradura.
arg 26	La Oropéndola 3	En zona prevista de crecimiento: Modelo 3 y 4. También en Modelo 2 por fácil integración con el núcleo y continuidad con ARG-27 LA Herradura.
arg 27	La Herradura	En zona prevista de crecimiento: Modelo 3 y 4. También en Modelo 2 por Iniciativa avanzada y fácil integración con el núcleo.
arg 28	Hijuela del Tío Prieto	ZERPLA del POTBC. Con Iniciativa.
arg 29	Almendros 2	ZERPLA del POTBC. Con Iniciativa.
arg 30	Valdeazahares	ZERPLA del POTBC. Con Iniciativa.
arg 31	San Antonio	ZERPLA y ZS del POTBC. Con iniciativa.
arg 32	Extensión Del Sauce	ZERPLA del POTBC. Con Iniciativa.
arg 33	Cantarranas Oeste	Desconectado de zona prevista de crecimiento: Modelos 2 y 3. Sin iniciativa. Posible con PE.
arg 34	Pryca	En zona prevista de crecimiento: Modelo 3. También en Modelo 2 por fácil integración con el núcleo (SUS-20 Camino del Juncal)
arg 35	Los Desmontados 2	Desconectado de zona prevista de crecimiento: Modelos 2 y 3. Sin iniciativa. Posible con PE.
arg 36	Pago Winthuyssen	Desconectado de zona prevista de crecimiento: Modelos 2 y 3. Sin iniciativa. Posible con PE.
arg 37	La Estacadilla	ZS del POTBC.
arg 38	Imbrusqueta	Desconectado de zona prevista de crecimiento: Modelos 2 y 3. Sin iniciativa. Posible con PE.
arg 39	Villarana de las Arenillas	Desconectado de zona prevista de crecimiento: Modelos 2 y 3. Sin iniciativa. Posible con PE.
arg 40	Ctra. Sanlúcar 1	Desconectado de zona prevista de crecimiento: Modelos 2 y 3. Sin iniciativa. Posible con PE.
arg 41	La Negra	Integrable con ARG-01 La Caridad. Con Iniciativa.
arg 42	Pago las Ánimas	Desconectado de zona prevista de crecimiento: Modelos 2 y 3. Sin iniciativa. Posible con PE.
arg 43	Cantarranas 4	ZERPLA del POTBC. Con Iniciativa.
arg 44	Hoyo 15	ZERPLA del POTBC. Con Iniciativa.
arg 45	Ctra. Sanlúcar 2	ZERPLA del POTBC. Con Iniciativa.
arg 46	El Carril	ZS del POTBC. Con iniciativa.
arg 47	Los Desmontados 2	Incluido PGOU 1992. En zona prevista de crecimiento: Modelos 2, 3 y 4. Con iniciativa.

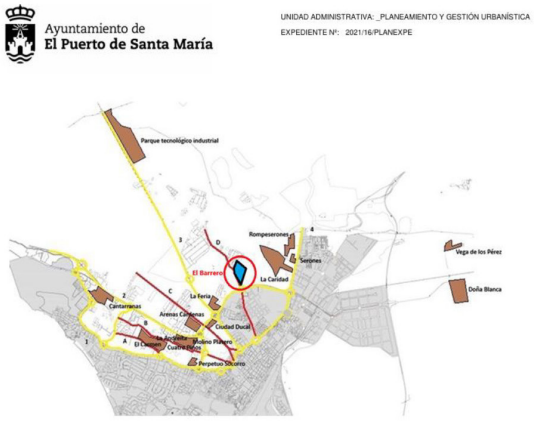
Las 11 modificaciones se corresponden con ámbitos identificados como SUNC en la modalidad de **Áreas de Regularización Urbanística** en el documento del PGOU 2012 y que mayoritariamente habían iniciado el proceso de formulación de Plan Especial (alguno alcanzó incluso la aprobación definitiva) en el momento en que se declaró la nulidad de ese intento de revisión del planeamiento general y que tras la reviviscencia del PGMO 1992 quedaron sin soporte.

El objeto de cada Modificación Puntual es conformar el proceso de regularización de la agrupación de viviendas irregulares existentes en Suelo No Urbanizable a través de la atribución de la clasificación de **Suelo Urbano No Consolidado** y la delimitación de una unidad de ejecución (por compensación).

Estas modificaciones iniciadas después de 2019 formularon su Borrador de Plan y DIE en el marco de la LOUA, remitiéndose al órgano ambiental (entre el 17 y el 22-12-2021) la solicitud de inicio del procedimiento de EAE, es decir, sólo días antes de la entrada en vigor de la LISTA (23-12-2021). Por ello, **estos expedientes se encuentran cubiertos por la Disposición Transitoria Tercera de la LISTA,** de forma que pueden continuar su tramitación conforme a las reglas de la LOUA. La emisión de los diversos documentos de Alcance de EAE se ha realizado entre el 18-07-2022 y el 03-01-23.

Estos expedientes al estar tramitados en el marco de la LOUA deben contar con informe de incidencia territorial de la Junta de Andalucía, informe que es vinculante conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA), aplicable transitoriamente para los expedientes vinculados a la LOUA.

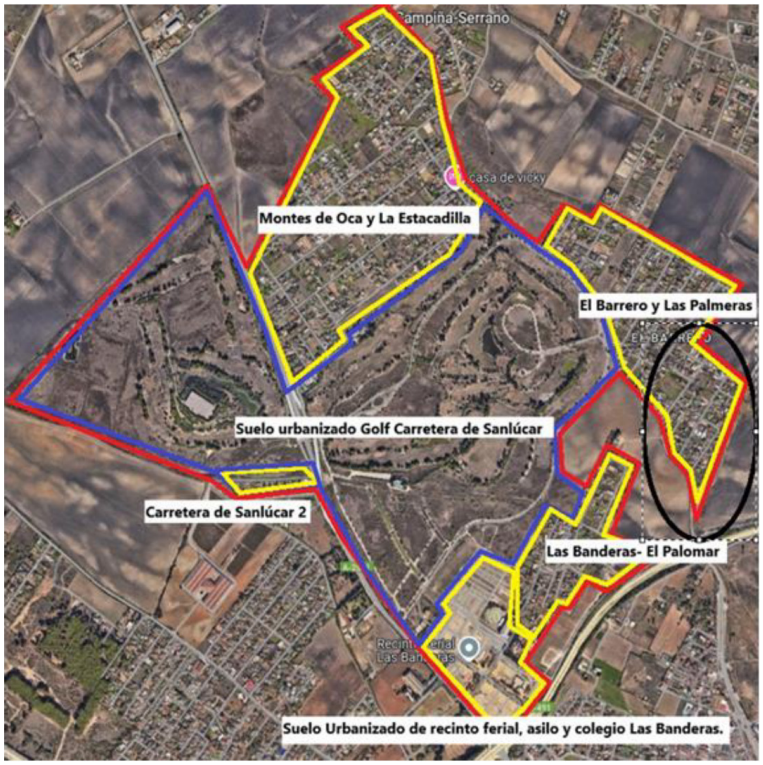
En la documentación elaborada por el Ayuntamiento se ha argumenta que el "modelo de ciudad" del PGMO 1992 vigente es un modelo mixto donde se encuentran dos zonas urbanas netamente diferenciadas: el núcleo central continuo que va desde la Base de Rota, Costa Oeste, Ciudad Central, Valdelagrana y Zona Noroeste y un discontinuo de unos 15 enclaves exteriores de suelo apoyado en una malla fundamental viaria constituida por cuatro sistemas generales básicos de red viaria con 2 interconexiones entre ellas y cuatro vías municipales estructurantes de los desarrollos que existían en 1992. Con esta malla viaria de referencia se justificaron, aceptaron y aprobaron en el PGMO 1992 los 15 enclaves de suelo urbano exteriores. Además, se indica que el carácter de las 4 vías municipales mencionadas no es rural, sino que reúne en la mayor parte de su trazado características netamente urbanas.



Modelo de ciudad del Plan General de 1992 vigente: MIXTO. Suelo Urbano en Núcleo central en gris. Suelo Urbano en los 15 enclaves externos en Marrón. 4 Sistemas Generales Viarios e interconexiones en Amarillo. 4 vías estructurantes existentes municipales en rojo.



Esquema de Red viaria de sistemas generales y vías estructurantes existentes municipales, sobre ortofoto.



En concreto, las Modificaciones propuestas son:

1. Modificación para la integración de la agrupación "El Barrero- Hacienda las Catorce"

La agrupación de viviendas irregulares "El Barrero-Hacienda Las Catorce" se localiza al noreste del recinto ferial al norte de la variante de Rota (A-491). Tiene una superficie total de 102.740,70 m², incrementando en 3.075,89 m² el ámbito propuesto en el documento de aprobación inicial por la incorporación al ámbito del viario adyacente "camino del Pinillo" y la prolongación de camino "La Estacadilla" hasta la vía de servicio de la A-491. La capacidad residencial actual de 97 viviendas y en la Innovación se pretende incrementar hasta llegar a 146.

El Ayuntamiento defiende que este enclave comparte características con otros ya clasificados como suelo urbano en el PGMO de 1992, y que se integra en el modelo de ciudad existente. La clasificación como urbano se apoya en el artículo 13 de la en el grado de consolidación de la edificación (artículo 13 de la LISTA) y en la planificación territorial del POT de la Bahía de Cádiz para justificar la propuesta. Además, se encuentra colindante a la actuación de golf Viña Rango.

En el expediente de modificación de la agrupación "El Barrero – Hacienda Las Catorce", el informe emitido el 18-10-2024 por la Dirección General de Ordenación del Territorio de incidencia territorial es negativa al considerar que el ámbito es una actuación aislada, dentro de una gran bolsa de suelo rústico, no integrada en la malla urbana y que se requiere analizar la viabilidad dentro del nuevo PGOM en tramitación. Después se reitera el carácter negativo, en la verificación del informe emitido 10-04-2025.

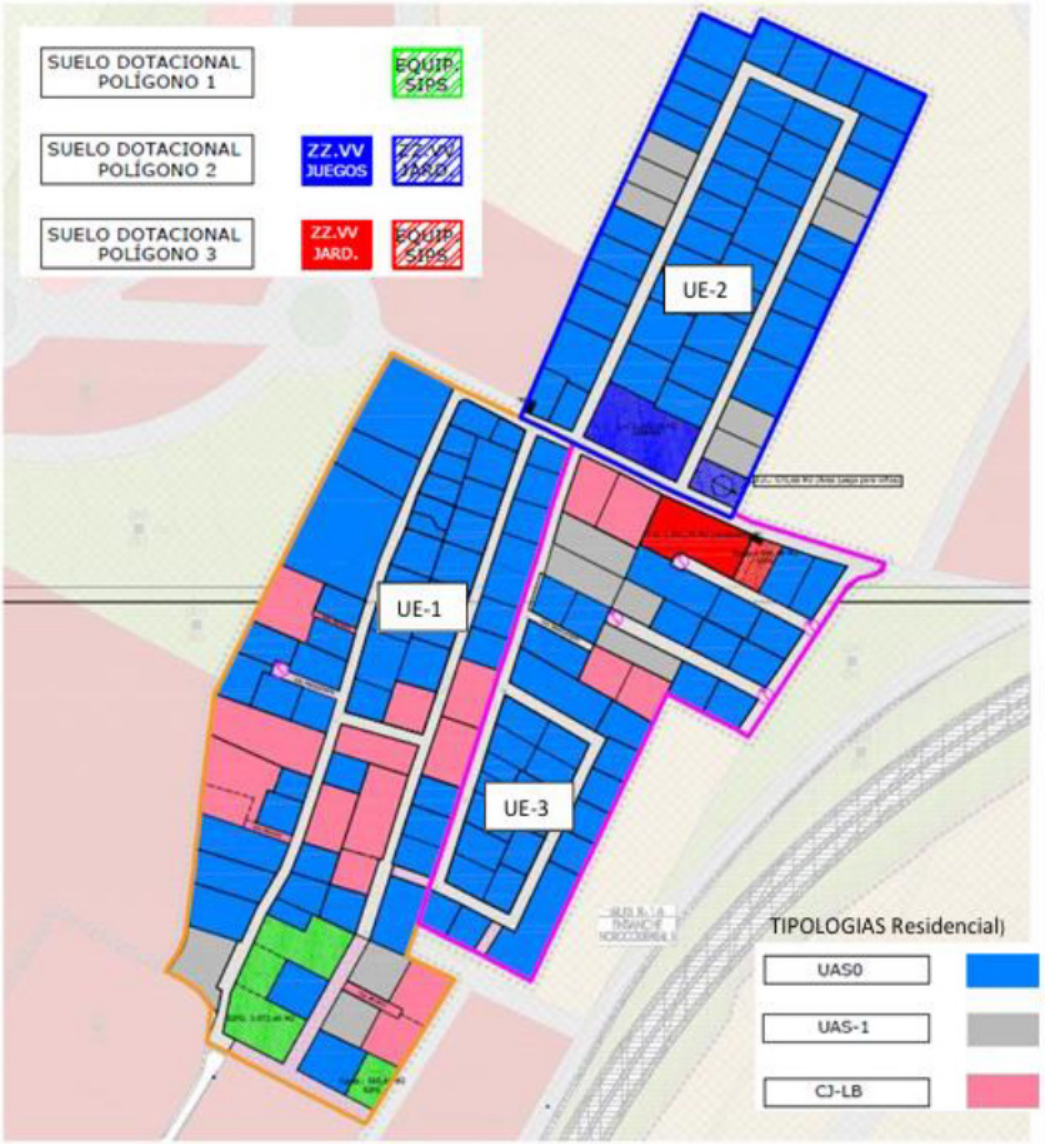
El ámbito cuenta con acceso rodado, está consolidado por la edificación en al menos dos tercios del área apta para ello y dispone parcialmente de servicios urbanos: suministro eléctrico y de agua. Cuenta con posibilidad de conexión al saneamiento. Carece de alumbrado público.

2. Modificación para la integración de la agrupación Banderas-Palomar 2

La agrupación de edificaciones irregulares en "**Banderas-Palomar 2**" tiene una superficie de 129.406,66 m² y de las 156 parcelas se encuentran edificadas 102; es una consolidación del 67%. El enclave está dentro del área ZS-1 del POTBC. El Ayuntamiento considera que el ámbito cumple con los requisitos de suelo urbano de la LOUA. Se delimitan en su interior tres unidades de ejecución equilibradas.

No obstante, el informe de 19-07-2024 de incidencia territorial de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana concluye que tiene incidencia negativa, porque la propuesta no logra integrar adecuadamente el ámbito en la malla urbana, no incorpora los terrenos colindantes con la carretera A-491, lo que rompe la continuidad territorial hacia el recinto ferial y vías de servicio (Camino de Boneas). Por ello, requiere que se analice dentro del nuevo Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) en tramitación. Además, critica la exclusividad residencial sin diversificación de usos.

Debe indicarse que de incorporarse los terrenos colindantes con la A-491, el ámbito dejaría de cumplir las condiciones de consolidación de las 2/3 para merecer el reconocimiento de suelo urbano. Además, el suelo colindante excede de las necesidades dotacionales de la agrupación.



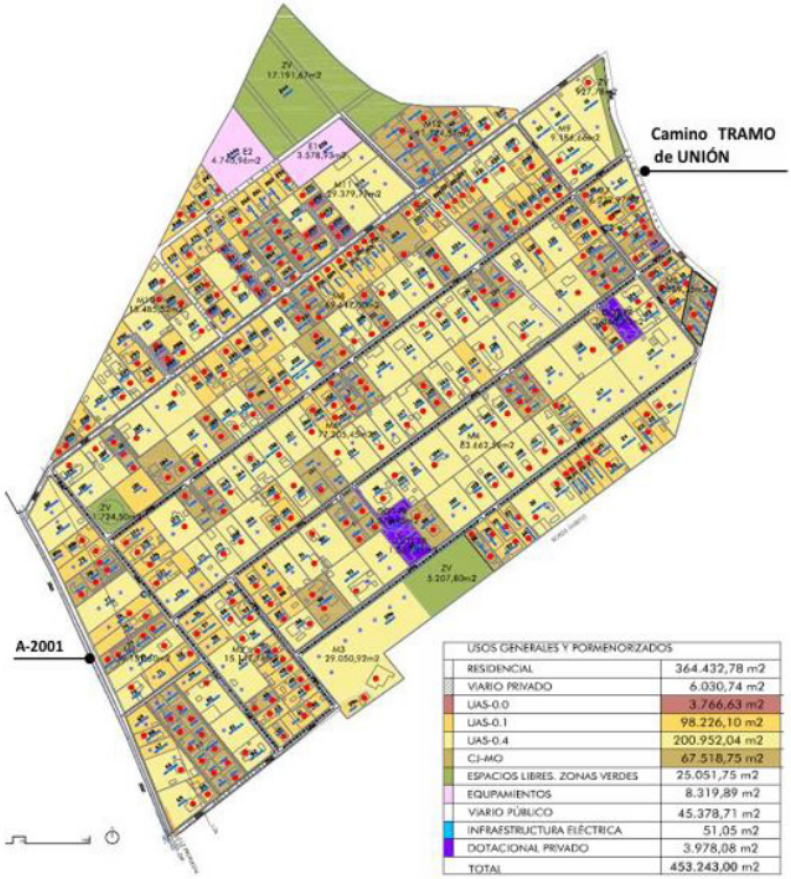
Ordenación detallada propuesta en la Modificación´

3. Modificación para la integración de la agrupación Montes de Oca

La siguiente modificación es la correspondiente a la propuesta de integración en el planeamiento general como suelo urbano no consolidado de la agrupación de edificaciones irregulares (311 viviendas existentes) de "Montes de Oca", con una superficie de 453.243 m² y localizada al norte de la A-491, entre la A-2001 y el campo de golf de Viña Rango (ejecutado en desarrollo de una modificación del PGMO que clasificó un nuevo sector urbanizable turístico que fue anulado con posterioridad por los tribunales de justicia). Tiene un grado de consolidación por la edificación del 73,69%.

Cuenta con problemas de servicios básicos (ausencia de saneamiento y alumbrado público, y red de abastecimiento y electricidad con deficiencias). La propuesta delimita una unidad de ejecución y su ordenación detallada prevé un número máximo de viviendas de 422 (0.31 vivienda/ha), en tipología unifamiliar y unas dotaciones de 25.000 m² para espacios libres y 8.300 m² para equipamientos. Se propone un coeficiente de edificabilidad de 0.1964 m2t/m2s. Se integra la parcela dotacional privada de las instalaciones de AFANAS. Se prevé construcción de un colector de saneamiento externo valorado en 1 millón de euros.





USOS GENERALES Y PORMENORIZADOS	
RESIDENCIAL	364.432,78 m2
VIARIO PRIVADO	6.030,74 m2
UAS-0.0	3.766,63 m2
UAS-0.1	98.226,10 m2
UAS-0.4	200.952,04 m2
CJ-MO	67.518,75 m2
ESPACIOS LIBRES. ZONAS VERDES	25.051,75 m2
EQUIPAMIENTOS	8.319,89 m2
VIARIO PÚBLICO	45.378,71 m2
INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA	51,05 m2
DOTACIONAL PRIVADO	3.978,08 m2
TOTAL	453.243,00 m2

La Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana emite informe de incidencia territorial 12-05-2025 a pesar de reconocer que el ámbito forma parte del enclave ZS-1 del POT de la Bahía de Cádiz y que el POTBC permite su integración progresiva en la ciudad, según los artículos 42 y 43; sin embargo, concluye que tiene incidencia negativa, porque:

i) *La Modificación propuesta no posibilita una adecuada integración del área suburbanizada en la malla urbana de la ciudad, ya que se configura como una actuación aislada en el seno de una gran bolsa de suelo rústico sin incorporar terrenos colindantes de naturaleza similar.*

ii) *La comunicación viaria con el casco urbano se lleva a cabo a través de la Carretera de Sanlúcar A2001, adyacente al lindero suroeste del ámbito, y del camino asfaltado "Tramo de Unión", adyacente al lindero noreste, que se prolonga hasta cruzar la A-491 e integrarse como vial urbano en la ciudad.*

iii) *El proyecto debe definir adecuadamente las actuaciones necesarias para garantizar la prestación de los servicios básicos, así como analizar su incidencia en las infraestructuras y servicios generales afectados y acreditar la viabilidad de las mismas por parte de los organismos responsables.*

iv) *En consecuencia, se considera necesario abordar la ordenación global de los suelos situados al norte de la A-491, de forma que se permita justificar la adecuada integración del ámbito de la Modificación en la estructura urbanística existente. A estos efectos, la presente modificación debe analizarse en el marco de las determinaciones del Plan General de Ordenación Municipal, actualmente en tramitación*

De la lectura de este informe, resulta que la integración del área de Montes de Oca debe plantearse en el marco del PGOM y se constate qué propuesta se realiza para la zona norte (desarrollo campo de golf).

4. Modificación para la integración de la agrupación Los Almendros 2

La Modificación del PGMO para regularizar **"Los Almendros 2"** es un ámbito configurado por el lindero norte por el camino de la Hijuela del Tío Prieto, al Este con parcelas en uso y solares urbanos no consolidados de Cantarrana (Urbanización Los Tres Pinos)y al Sur La Hijuela del Tío Gilito.

La superficie del ámbito asciende a 126.596 m2 y el número de viviendas máximo sería de 189 viviendas. Dicha área supone un área residencial diseminada superior al 75% y próxima al 90%

También en este caso la valoración territorial de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana en el informe de incidencia territorial emitido el 30-10-2024 es negativo, por motivos análogos a los anteriores: se argumenta que el ámbito constituye una actuación aislada dentro de una gran bolsa de suelo rústico, sin integración en la malla urbana y considera que su viabilidad debe analizarse dentro del nuevo PGOM. Igualmente, en la verificación del Informe de Incidencia Territorial de 13/06/2025 se ratifica el informe anterior.



Situación ámbito de crecimiento.

5. Modificación para la integración de la agrupación San Antonio.

San Antonio está situado en la zona Noroeste del término municipal y al norte de la carretera A-491. Comparte todo su lindero Norte con el Camino Viejo de Rota, linda al Sur con franja de suelo colindante con camino de servicio de la A-491 y al este y oeste con suelo no urbanizable.

El ámbito cuenta con una superficie: 244.073 m² en la que se integran 119 parcelas registrales y 150 en proindiviso; hay un total de 176 edificaciones residenciales en la actualidad, lo que representa un grado de consolidación por edificación: 68%. El nivel de es débil; cuenta con calles sin asfaltar y ausencia de redes de saneamiento. El ámbito cuenta con varios accesos.: dos desde la vía de servicio de la A-491, a través de las calles Perdiz y Jara y otro acceso a través de camino central. Actualmente la única comunicación viaria directa con el casco urbano es por el sur, a través de la vía de servicio de la A-491.



SAN ANTONIO	
Superficie:	**244.073,28 m²**
Sistemas locales:	*50.562,14 m²*
Espacios Libres:	*10.630,92 m²*
Viario:	*34.508,58 m²*
SIPS:	*5.422,64 m²*
Infraestructura básica:	*323,56 m²*
Edificabilidad máxima:	**46.365,02 m²**
UAS-0:	30.661,55 m²
UAS-1:	11.230,39 m²
CJ-SAN ANTONIO:	4.473,08 m²

Nº Viviendas

Existentes	176
Nuevas	112
Máximo	**288**

APROVECHAMIENTO OBJETIVO

ificabilidad máxima:	**46.365,02 m²**	**Coef. Pond.**	**A.O.**
UAS-0:	30.661,55 m²	1,00	30.661,55 u.a.
UAS-1:	11.230,39 m²	1,00	11.230,39 u.a.
CJ-SAN ANTONIO:	4.473,08 m²	1,00	4.473,08 u.a.
			46.365,02 u.a.

El informe de incidencia territorial de la Dirección General competente emitido el 19-07-2024 es negativo, “ya que su ámbito constituye una actuación aislada en el seno de una gran bolsa de suelo rústico que no está integrada en la malla urbana, y su viabilidad debe analizarse en el marco de las determinaciones del Plan General de Ordenación Municipal,

actualmente en tramitación, para el conjunto de las áreas suburbanizadas existentes en la zona.". En el informe técnico se explicita, además, "la única comunicación viaria directa con el casco urbano es la vía de servicio de la A-491, a la que se accedería mediante la prolongación del viario interno del ámbito a través de la franja de suelo colindante que se mantiene como suelo rústico" y que "se considera necesario abordar la ordenación global de los suelos situados al norte de la A-491, de forma que se permita justificar la adecuada integración del ámbito de la Modificación en la estructura urbanística existente, y dar respuesta, asimismo, a las directrices establecidas por el POTBC para el desarrollo de la ZERPLA-2."



Debe anotarse que esta agrupación se integra en área en torno a la variante de Rota en la que se encuentran los suelos urbanos del PGMO 1992 de Cantarranas original, así como los suelos del poblado naval de la base de Rota, que están urbanizados. Y otras agrupaciones de edificaciones muy consolidadas como Cantarranas en general o San Antonio. Todas estas agrupaciones de edificaciones cuentan con suministro eléctrico y abastecimiento de agua, así como con acceso rodado y peatonal. Y posibilidad de conexión a la red municipal de saneamiento, con obras exteriores atribuibles junto con la urbanización exterior.

En cualquier caso, la agrupación aun cuando tiene un nivel de consolidación alto 61%(176/288), no alcanza el mínimo exigido por la LOUA y LISTA para su reconocimiento como suelo urbano (2/3).

6. Modificación para la integración de la agrupación Cantarranas 4

La agrupación de viviendas irregulares “Cantarranas 4” se localiza al sur de la variante de Rota (A 491). El ámbito cuenta con una superficie de 37.026,71 m² y actualmente existen 41 viviendas; presenta un alto nivel de consolidación edificatoria superior a los dos tercios del espacio apto para la edificación según la ordenación propuesta que eleva la capacidad residencial a 52 viviendas.

El acceso se hace desde la vía de servicio de la CA-603.En el documento aprobado provisionalmente se propone la ejecución de una nueva actuación aislada de red viaria AARV-NO-08 “Viario Oeste Cantarranas 4”, que incluye el viario de servicio de la CA-603, desde su inicio al sur inmediatamente después de la glorieta de Fuentebravía hasta el acceso a Cantarranas al norte del ámbito, incluyendo la glorieta de acceso a dicha urbanización y su entorno.



Documento aprobación provisional.

El ámbito no dispone de servicios de infraestructuras de saneamiento, de recogida de pluviales y de alumbrado público: - En relación con las infraestructuras de abastecimiento de agua, existe una red exterior de fundición dúctil de 150 mm de diámetro que discurre por el carril de servicio de la antigua carretera a Rota. Existe un proyecto municipal para ejecutar un colector que preste servicio a toda el área de Cantarranas, y en lo relativo a las aguas pluviales, se propone solución de pozos filtrantes. - El espacio dispone de red soterrada de baja tensión a partir de un centro de transformación exterior que tiene que ser mejorada y ampliado; el suministro de telefonía se facilita mediante red área.
La propuesta de ordenación cuenta con los siguientes parámetros:

ÁREA DE REPARTO:	CANTARRANAS 4
Superficie Total:	47.173,91 m²
Superficie dotaciones existentes:	6.497,20 m²
Superficie computable A.M.:	**40.676,71 m²**
UE-1 Cantarranas 4	37.026,71 m²
SS LL exteriores:	
EL-Cañada del Verdugo 03	2.548,61 m²
RV-NO-7	1.101,39 m²
RV-NO-8 (*)	6.497,20 m²

(*) Los terrenos son públicos, no siendo necesaria su obtención

UNIDAD DE EJECUCIÓN CANTARRANAS 4	
Superficie:	**37.026,71 m²**
Sistemas locales:	*7.111,20 m²*
Viario:	*7.111,20 m²*
Edificabilidad máxima:	**9.241,89 m²**
UAS 0.0:	1.603,44 m²
UAS 0.1:	1.657,60 m²
UAS 0.2:	5.980,85 m²

Nº Viviendas	
Existentes	41
Nuevas	11
Máximo	**52**

El informe de incidencia territorial de la Dirección General competente emitido el 21-11-2024 (y verificado el 10-04-2025) es negativo “ya que su ámbito constituye una actuación aislada en el seno de una gran bolsa de suelo rústico que no está integrada en la malla urbana, y su viabilidad debe analizarse en el marco de las determinaciones del Plan General de Ordenación Municipal, actualmente en tramitación, para el conjunto de las áreas suburbanizadas existentes en la zona.

Aunque el ámbito de Cantarranas 4 no está incluida en los enclaves territoriales de zonas sub urbanizadas del POTBC ZS-1 y ZS-2, sí se integra en el ámbito de la zona de especial reserva para la localización de actividades, ZERPLA-2 “Cantarranas”, destinada a la implantación de actividades turísticas, en la que la necesidad de normalizar las áreas suburbanizadas figura como uno de los objetivos complementarios.



7. Modificación para la integración de la agrupación "Carretera de Sanlúcar 2":

Esta agrupación, actualmente clasificada como no urbanizable común, se ubica al norte de la A-491 y está delimitada por los siguientes linderos: Al norte, con los terrenos del Cerro de Las Cabezas que pertenecen al Campo de Golf; al este, con la vía de servicio de la Carretera de Sanlúcar A-2001; al oeste, con la Hijuela de los Navarros; y al sur, con la finca matriz.

Cuenta con una superficie de superficie: 22.294,53 m². En la actualidad existente 23 viviendas (con una capacidad de 33).

El nivel infraestructural es incompleto. En relación con las infraestructuras de abastecimiento de agua, existe una red exterior de fundición dúctil de 100 mm de diámetro en el entorno inmediato que se considera suficiente. Dispone de red interior parcial que debe ser completada. El ámbito no dispone de red de saneamiento interior, pero en el límite de la unidad existe una red de saneamiento en la Calle Hijuela de los Navarros que proviene del Campo de Golf. Y en lo relativo a las aguas pluviales, se propone solución de pozos drenantes, ya que la red de saneamiento habrá de ser separativa. El espacio dispone de red aérea de baja tensión a partir de un centro de transformación existente en el ámbito; el suministro actual de telefonía se facilita mediante red área. El ámbito no dispone de red de alumbrado público.

Los suelos disponen de acceso rodado principal desde la vía de servicio de la A-2001 Carretera de Sanlúcar por la denominada Calle A en el norte del ámbito, y disponen de una estructura viaria interior carente de urbanización. Cuenta con afecciones por servidumbre de carretera y de la Base Naval de Rota.



La Modificación propone los siguientes parámetros:

UNIDAD DE EJECUCIÓN CARRETERA DE SANLÚCAR 2	
Superficie:	**22.294,53 m²**
Sistemas locales:	
Viario:	*5.113,86 m²*
Zonas Verdes:	*1.189,15 m²*
Infraestructuras (CT):	*17,09 m²*
Total cesión:	***6.320,10 m²***
Edificabilidad máxima:	**5.127,23 m²**
UAS-0.0:	507,88 m²
UAS-0.1:	4.403,96 m²
CJ-2-CS2:	215,39 m²

Nº Viviendas	
Existentes	23
Nuevas	10
Máximo	**33**

Se propone integrar un mínimo dotacional en el interior de la unidad con una zona verde de 1.189,15 m². También se prevé la calle Hijuela de los Navarros, en el oeste del ámbito, con un ancho propuesto de sección total de 12,00 m y viario de doble sentido de circulación, con arbolado y aceras aunque no se incluye completamente dentro del ámbito, solamente se contempla que 5,80 m queden dentro de la unidad.

La Modificación justifica el ámbito de la propuesta en el marco del artículo 53 de la normativa del POTBC, y en los objetivos y directrices de ordenación para la "ZERPLA-2 "Cantarranas". Aunque el ámbito de Cantarranas 4 no está incluida en los enclaves territoriales de zonas sub urbanizadas del POTBC ZS-1 y ZS-2, sí se integra en el ámbito de la zona de especial reserva para la localización de actividades, ZERPLA-2 "Cantarranas", destinada a la implantación de actividades turísticas, en la que la necesidad de normalizar las áreas suburbanizadas figura como uno de los objetivos complementarios.

Se emite informe de incidencia territorial negativo de 30-12-2024 en el que se expone que:

- La Modificación propuesta no posibilita una adecuada integración del área suburbanizada en la malla urbana de la ciudad, ya que se configura como una actuación aislada en el seno de una gran bolsa de suelo rústico sin incorporar terrenos colindantes de naturaleza similar.

- La comunicación viaria con el casco urbano se lleva a cabo a través de la vía de servicio de la A-2001, adyacente al lindero este del ámbito, que posibilita el acceso al ámbito mediante el viario perimetral propuesto. El lindero oeste del ámbito lo constituye la denominada calle Hijuela de Navarro, que continua como camino rústico hacia al sureste y da acceso al resto agrupaciones de viviendas irregulares existentes al norte de la variante de Rota (A 491).

- El proyecto debe definir adecuadamente las actuaciones necesarias para garantizar la prestación de los servicios básicos, así como analizar su incidencia en las infraestructuras y servicios generales afectados y acreditar la viabilidad de las mismas.

- Se considera necesario abordar la ordenación global de los suelos situados al norte de la A-491, de forma que se permita justificar la adecuada integración del ámbito de la Modificación en la estructura urbanística existente. A estos efectos, la presente modificación debe analizarse en el marco de las determinaciones del PGOM, actualmente en tramitación, para el conjunto de las áreas suburbanizadas existentes en la zona, de forma que se garantice la adecuada inserción de esta agrupación de edificaciones irregulares en la malla urbana de la ciudad.

8. Modificación para la integración de la agrupación "Bella Bahía"

En el PGMO 1992, el ámbito Bella Bahía se encuentra clasificado como suelo no urbanizable parcelación no agraria P.E.R.M 10 en la zona de las parcelas de la Asociación de Vecinos Bella Bahía y como SNU Arenales, en la zona de terrenos situados al noroeste del conjunto, en gran medida ocupados por retamales.

En su estado actual, el uso dominante en este suelo es el residencial en la tipología de vivienda unifamiliar aislada, con excepción de la parcela de 20.772,87 m2. Presenta un nivel de consolidación muy superior a los dos tercios de su superficie total. La superficie total del área es de 161.834,55 m2, de la cual dos tercios equivalen a 107.889,70 m2. La superficie sin edificar abarca 32.256,62 m2; por tanto, la superficie ocupada o afecta a edificaciones es de 130.324,21 m2, superando así las dos terceras partes del área. De otra parte, existen 172 viviendas ya construidas para una capacidad total de 188 (según la Modificación PGMO).



Ortofoto.



Ordenación propuesta.

Sobre su integración en malla urbana debe indicarse que queda comprendido entre el sistema general 2 Variante de Rota y el viario municipal C. Y se localiza inserta entre La Andreita y Molino Platero al sur y Arenas Cárdenas al norte, todos ellos suelos urbanos del PGMO 1992, como continuación de éstos.

El ámbito de BELLA BAHÍA queda incluido en el enclave territorial ZS-2, Ferrocarril a Sanlúcar de áreas suburbanizadas definidos por el plan subregional de ordenación del territorio POTBC.

El informe de incidencia territorial de este expediente es favorable por considerar la DG de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de la Junta que no genera incidencia en la ordenación del territorio ya que no conlleva una repercusión significativa en el sistema de asentamientos, ni en el sistema de comunicaciones y transportes, así como tampoco en los recursos naturales básicos ni en los equipamientos, infraestructuras o servicios supramunicipales. No obstante, requiere la definición en la Modificación de las actuaciones necesarias para garantizar la prestación de los servicios básicos, así como analizar su incidencia en las infraestructuras y servicios generales afectados y acreditar la viabilidad de las mismas por parte de los organismos responsables.

9. Modificación para la integración de la agrupación “La Belleza”

La agrupación de viviendas irregulares “La Belleza” se localiza al sur de la variante de Rota (A-491) y está delimitada por los siguientes linderos:

- Al oeste con la vereda del vado de Villarana o Camino Viejo de Rota (actual calle Santa María de la Cabeza), y al sur con el tramo deslindado de esta vereda y con la Colada del Cementerio.

- Al este, con la carretera de Sanlúcar A-2001, que constituye el límite del suelo urbano clasificado por el planeamiento vigente y confluye en la glorieta que conecta la Avenida de Sanlúcar con la Avenida de Fuentebravía CA-603.

- Al norte linda con parcelas rústicas de usos agrario y residencial.

La superficie del ámbito asciende a 71.696,44 m² y actualmente existen 32 viviendas; presenta un alto nivel de consolidación edificatoria superior a los dos tercios del espacio apto para la edificación.



El ámbito está afectado por la servidumbre del aeropuerto de la Base Naval de Rota, de la carretera A-2001 y de la Vereda de Villarana en su conexión con la denominada la calle Santa María de la Cabeza

La ordenación propuesta en el expediente de Modificación del PGMO propone los siguientes parámetros:

ÁREA DE REPARTO:	LA BELLEZA
Superficie Total:	**71.696,44 m²**
Ámbito de ordenación:	
UE-LA BELLEZA	71.696,44 m²
Sistemas generales exteriores:	0,00 m²

UNIDAD DE EJECUCIÓN LA BELLEZA	
Superficie total:	**71.696,44 m²**
Superficie lucrativa:	*58.038,76 m²*
Dotaciones:	*7.844,87 m²*
Espacios Libres:	*5.812,81 m²*
Viario:	*7.757,47 m²*
Infraestructuras Básicas:	*87,40 m²*
Edificabilidad máxima:	**16.588,22 m²**
UAS 0:	14.526,62 m²
UAS 1*:	779,60 m²
CO2*:	1.282,00 m²

En el Informe de los servicios técnicos de la Dirección General de urbanismo sobre incidencia territorial se indica que

> "*aunque no esté incluida en los enclaves específicos de áreas suburbanizadas, su clasificación como suelo rústico y la consolidación que presenta en una zona colindante con el suelo urbano consolidado le hace partícipe de los mismos objetivos de propiciar su integración en la ordenación urbanística del municipio.*
>
> *(…). La Modificación propuesta no conlleva una alteración del modelo de asentamientos existente en el término municipal de El Puerto de Santa María, ya que se trata de un ámbito mayoritariamente consolidado por la edificación colindante con los ámbitos urbanos de Angelita Alta y Las Marías. En este sentido, la Modificación propuesta posibilita una adecuada integración del área suburbanizada en la malla urbana de la ciudad, aunque debe definirse adecuadamente las infraestructuras necesarias para suplir con carácter definitivo las carencias existentes, y garantizar la prestación de los servicios básicos en el marco de la legislación vigente y las normas de los organismos o empresas responsables de los mismos."*

El Informe de incidencia territorial reconoce que la modificación no conlleva una alteración del modelo de asentamiento existente ya que se trata de un ámbito mayoritariamente consolidado por la edificación:

> *"En el caso del área suburbanizada "La Belleza", dado que se configura como una actuación situada en continuidad con el suelo urbano consolidado, no conlleva una repercusión significativa en el sistema de asentamientos, ni en el sistema de comunicaciones y transportes. así como tampoco en los recursos naturales básicos ni en los equipamientos, infraestructuras o servicios supramunicipales. No obstante, a los efectos de garantizar la adecuada inserción de esta agrupación de edificaciones irregulares en la malla urbana de la ciudad, la Modificación debe definir adecuadamente las actuaciones necesarias para garantizar la prestación de los servicios básicos, así como analizar su incidencia en las infraestructuras y servicios generales afectados y acreditar la viabilidad de las mismas por parte de los organismos responsables."*

10. Modificación para la integración de la agrupación "Cantarranas 5"

Esta agrupación de 1,8 hectáreas se integra en área mayoritariamente urbana localizada en torno a la variante de Rota en la que se encuentran los suelos urbanos del PGMO 1992 de Cantarranas original, así como cercana a los suelos del poblado naval de la base de Rota, que están urbanizados.

Es un ámbito apoyado en el sistema general 2, Variante de Rota, al igual que Cantarranas original (suelo urbano del PGMO 1992 identificado como PERI NO-13), que la rodea completamente.

Esta agrupación tiene deficiencias estructurales en general y carece de saneamiento, si bien tiene posibilidad de conexión a la red municipal de saneamiento, con obras exteriores vinculadas a la actuación junto con la urbanización exterior.



Ortofoto de ámbito geográfico.



Alternativa seleccionada.

Cuenta con acceso rodado y peatonal

De no habilitarse la integración urbanística de esta agrupación Cantarranas 5 se corre el riesgo de que la misma se configure como un enclave de suelo rústico (mayoritariamente edificado) en un entorno de suelo urbano urbanizado (el suelo urbano de Cantarranas reconocido originariamente por el PGMO vigente)

11. Modificación para la integración de la agrupación Hijuela del Tío Prieto

El ámbito “HIJUELA DEL TIO PRIETO” se encuentra situada al oeste del municipio, limitando al norte con la Autovía A- 491, al sur con la Hijuela del Tío Prieto, al este con la urbanización Molino Platero y al oeste, con instalaciones de AFANAS y otras parcelas de características agrarias



El área de “HIJUELA DEL TIO PRIETO”, cuenta con una superficie total de 177.364,44 m2, con aproximadamente 110 fincas registrales y donde casi todo el ámbito se encuentra conformados por proindivisos a excepción de 82 parcelas que se configuran cada una de ellas como parcelas independientes. Hay en la actualidad 186 viviendas. En la Modificación se proponen un máximo de 251 viviendas, por lo que el nivel de consolidación es del 74,10%. La edificabilidad se propone en 39.501 m2t; en una superficie lucrativa de 151.594 m2 y de usos públicos 25.771 m2 (principalmente viarios).

El ámbito cuenta con servicios de infraestructuras parciales de abastecimiento, de saneamiento, de electricidad y telefonía (estas dos últimas por tendido aéreo), y no cuenta con recogida de pluviales ni alumbrado público.

En el POTBC, el ámbito de “HIJUELA DEL TIO PRIETO” se incluye dentro de la ZERPLA 2 “Cantarranas”, esto es, dentro de un Área de Especial Reserva para Localización de Actividades, en este caso Turísticas. La necesidad de la normalización de las áreas sub-urbanizadas se presenta por el POTBC como uno de los objetivos complementarios de la ZERPLA-2, con el objetivo primordial de su mejora ambiental y paisajística y la disminución de impactos sobre los acuíferos por los pozos negros existentes.

La Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana, en informe emitido el 23-04-2025, en relación con esta Modificación manifestó lo siguiente: informa que la Modificación de referencia del PGOU de El Puerto de Santa María (Cádiz) no tiene incidencia territorial negativa, siempre que se justifiquen y cumplimenten adecuadamente las consideraciones establecidas en la propuesta de informe citada. “

En la propuesta de Informe de los servicios técnicos de la citada Dirección General indica:

> “*Modificación propuesta no conlleva una alteración del modelo de asentamientos existente (…), ya que se trata de un ámbito mayoritariamente consolidado por la edificación colindante con las urbanizaciones Molino Platero y El Carmen clasificadas como suelo urbano consolidado por el planeamiento vigente y apoyadas, respectivamente, en sus linderos este y sur. (…) la Modificación propuesta posibilita una adecuada integración del área suburbanizada en la malla urbana de la ciudad, aunque debe definirse adecuadamente las infraestructuras necesarias para suplir con carácter definitivo las carencias existentes, y garantizar la prestación de los servicios básicos en el marco de la legislación vigente y las normas de los organismos o empresas responsables de los mismos”*

6.4.2. Modificaciones de la categoría de suelo no urbanizable/rústico

Se ha iniciado el Expediente de Modificación del PGMO 1992 para alterar la categoría de suelo no urbanizable a terrenos localizados en la Vega de Los Pérez de 327.275 m2.

El ámbito de referencia se encuentra actualmente clasificado según el Plan General Municipal de Ordenación vigente en el municipio, en adelante PGMO 92, como Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Planificación Urbanística “Regadíos El Torno”, el objeto de la Modificación es alterar la categoría de especial protección la categoría de Suelo Rústico Común, siguiendo el precedente de suelos colindantes que han sido ya integrados en el desarrollo urbano (Polígonos Industriales “Las Salinas”).

La Modificación Puntual incluye 291.433 m² de terrenos situados en la zona conocida como “Vega de los Pérez” que son también objeto de convenio urbanístico en tramitación. Además, en el ámbito de la Modificación se integran otros terrenos colindantes conformando

un ámbito mayor de aproximadamente 327.275 m2, completan todo el frente de contacto con la línea del ferrocarril entre la Autovía del Sur y el suelo urbano.

En efecto, se encuentra en trámite de información pública el convenio urbanístico aprobado inicialmente por acuerdo plenario seis de junio de 2025 sobre un ámbito de 291.433 m² situado en la zona conocida como "Vega de los Pérez", correspondiente a la parcela catastral 11027A011000890000FG.

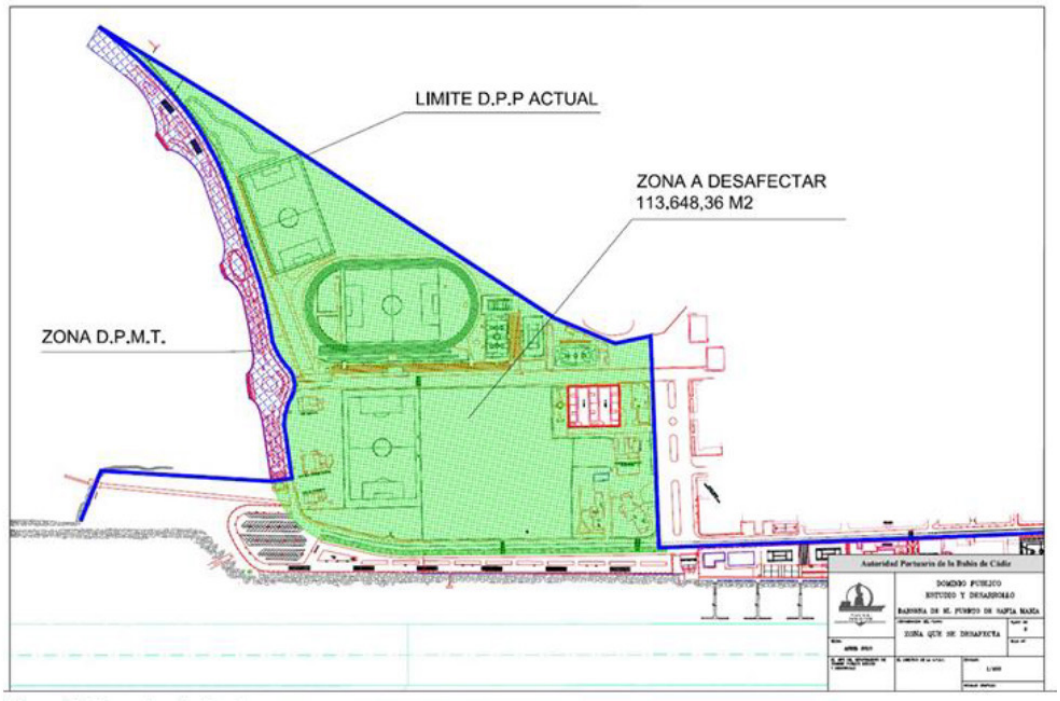
En el expediente administrativo se explicita que el carácter estratégico y su continuidad con el suelo urbano, el ámbito es susceptible de transformación urbanística, siendo el objeto del convenio establecer las condiciones básicas para su desarrollo mediante la delimitación de un Área de Transformación Urbanística (ATU), con destino a una actuación de Equipamiento Deportivo de rango metropolitano, en coherencia con las directrices del POT de la Bahía de Cádiz para la ZERPLA-1 "San José - El Madrugador".

6.4.3. Modificaciones de la ordenación detallada del suelo urbano

A. Modificación puntual del PGMO de El Puerto de Santa María en el ámbito de La Puntilla incoada en 2021

Está en tramitación la Modificación Plan General en el Paseo de La Puntilla en el área desafectada del Dominio Público Portuario por O.M de 4-12-2014 de 11,36 ha; en la que se dispone un área de reforma interior, en proceso de aprobación inicial (uso residencial -200 viviendas VPO- y hotelero).

El ámbito de actuación de 113.648,36 m2 se localiza en el frente litoral del municipio de El Puerto de Santa María, colindante por el norte con las Dunas de San Antón y al sur por la delimitación de la Zona de Servicio Terrestre de los suelos de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz situados en la margen derecha del río Guadalete, sur oeste por la calzada del Paseo Marítimo de La Puntilla. El ámbito excluye un enclave interior de forma rectangular y 2.000 m2 de superficie en el que se ubican bloques de viviendas habitados (antiguas viviendas de trabajadores de la Autoridad Portuaria)



Debe recordarse que el Plan Especial de Ordenación del Puerto de El Puerto de Santa María de noviembre de 2012 delimita el ámbito de actuación AA 2. La Memoria del Plan Especial describe la propuesta para el ámbito del siguiente modo:

> *"En los suelos del entorno de La Puntilla, al igual que en el resto de la margen derecha, el Plan contempla usos de marcado carácter urbano, ya que la Autoridad Portuaria prevé desafectar los mismos del Dominio Público Portuario cuando las circunstancias lo permitan. El conjunto de los suelos se adscriben a un ámbito de actuación - el AA-2- en el que se propone una intervención de remate de la fachada de la ciudad, consolidando los usos dotacionales existentes y formando un frente de calidad a la playa de la Puntilla y a la avenida de Bajamar. La iniciativa del desarrollo de la actuación es pública, (…). El desarrollo del ámbito de actuación AA-2 requiere la desafectación de los terrenos del Dominio Público Portuario, por lo que los usos pormenorizados asignados en la ordenación propuesta tienen el carácter de calificación diferida a la desafectación del suelo. En síntesis, la ordenación contempla: • La calificación como uso dotacional público de las instalaciones deportivas existentes de gestión municipal, actualmente en régimen de concesión. • El mantenimiento de la gasolinera existente. • La creación de un parque de una superficie en torno a dos hectáreas (…). Las edificaciones existentes – viviendas unifamiliares propiedad de la Autoridad Portuaria – podrían incorporarse al servicio del parque con uso dotacional, de servicios o de ocio. • La apertura de una calle que, (…), mejora la accesibilidad a los bloques de vivienda colectiva existentes que, aunque no pertenecen al ámbito de actuación, constituyen una bolsa interior al mismo. • La implantación de uso hotelero en el frente de la playa de La Puntilla y de terciario-comercial y otros usos coadyuvantes en los suelos lucrativos restantes (…). **E**l ámbito de actuación AA-2 coincide en límite y determinaciones con el ARI-11 La Puntilla del documento para Aprobación Provisional II de la Revisión del PGOU que, en rigor y como indica el propio Plan General, carece de efecto en tanto no se produzca la desafectación del suelo del Dominio Público Portuario. (…) Se mantiene pues el mecanismo de actuación y regulación contemplado ya en el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (…)"*

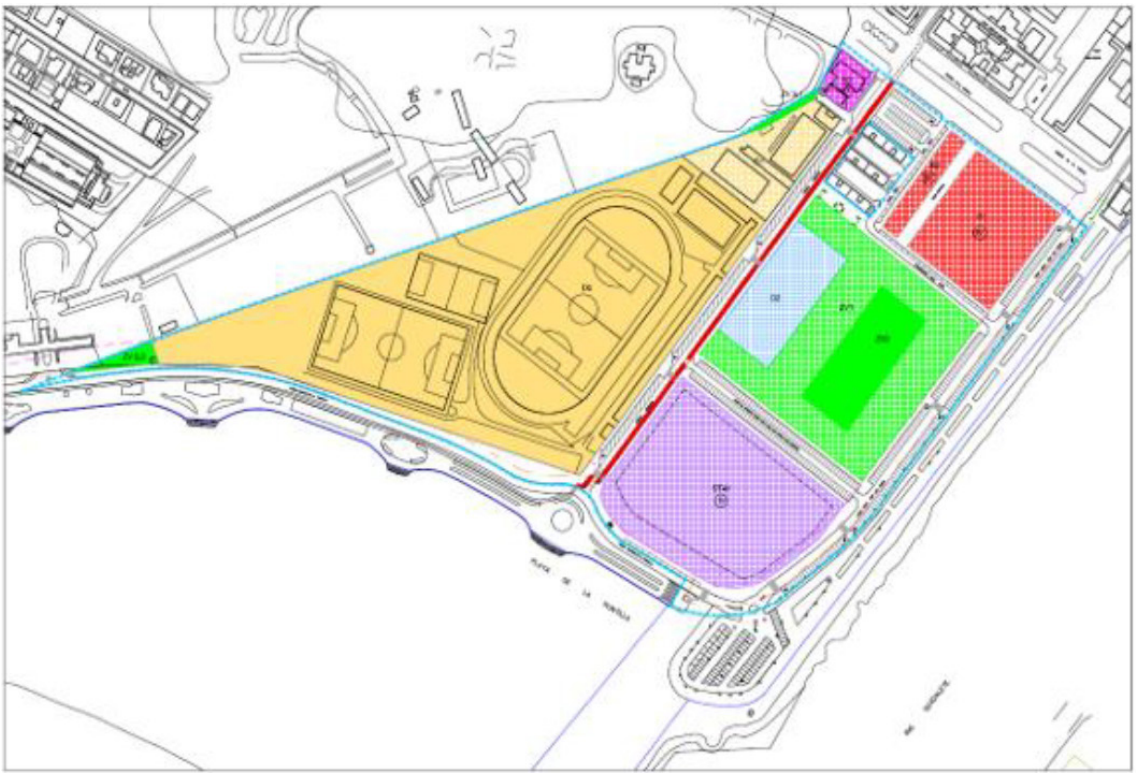
En suma, el Plan Especial pretendía acoger las propuestas diferidas que para el ARI La Puntilla hizo el documento de aprobación provisional II de 2011 de la Revisión del PGOU y que se suspendió por quedar pendiente de la desafectación de los terrenos portuarios que acontención posteriormente en 2014.

No obstante, tampoco el Plan Especial de Ordenación del Puerto de noviembre de 2012 pudo establecer los usos pretendidos, porque la desafectación aconteció posteriormente a su aprobación.

La Modificación del PGMO promovida por la Autoridad Portuaria en el ámbito de la Puntilla tiene su origen en la desafectación del Dominio Público Portuario, por OMl de 4 de diciembre de 2014, de una superficie de 113.648,36 m2 en la margen derecha del Río Guadalete en una posición estratégica para la Ciudad a raíz de la ordenación de terrenos adscritos al Dominio Público Portuario y del proceso de racionalización, especialización y consolidación de los usos portuarios en desarrollo de las previsiones del Plan de Utilización de Espacios Portuarios y del PE de Ordenación del Puerto Bahía de Cádiz.

La Modificación del PGMO supone que el suelo del ámbito deja de ser Sistema General Portuario pasando a la clase de Suelo Urbano, a la que se adscriben para su obtención los suelos que se califican como Sistema General de Equipamientos y Sistema General de Espacios Libres. En virtud del contenido de los artículos 45.1.b, 45.2.B.b) y 45.2.B.c) de la LOUA, el ámbito se

adscribe a la categoría de Suelo Urbano No Consolidado, que bajo la denominación "UE-CC Paseo de la Puntilla" y se somete a una actuación de reforma interior. El ámbito objeto de esta Modificación constituirá un área de reparto independiente, identificada con el código AR-SU-La Puntilla, delimitándose, a tenor de lo establecido en el art. 18 de la LOUA, una Unidad de Ejecución que abarca la totalidad del ámbito.



El expediente de Modificación inicia su trámite ambiental el 10 de diciembre de 2021 (solicitud de inicio de EAE en la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz). Con fecha 22-12-2021, se emite Resolución de la Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Cádiz, por la que se acordaba la admisión a trámite de la solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica formulada por el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María

B. Modificación del PGMO del cambio de calificación de la parcela sita en Avd. de la Libertad nº 21.

Tiene por objeto una parcela con una superficie total de 1.836,00 m2 en la que se asienta en la actualidad el edificio Agua Marina Centro Comercial (con licencia del año 2004). Esta parcela se incluye en el PGMO 1992 con la calificación De Vivienda Unifamiliar aislada (UAS) Subzona UAS 2b (con una edificabilidad de 0.5 m2t/m2s). En la actualidad, la calificación asignada permite el uso existente amparado en la compatibilidad de usos establecida en el Artículo 10.7.9, con las limitaciones que se establecen en el apartado b). Esto da lugar a que, en un edificio proyectado en 2004 como Centro Comercial con Oficinas y Garajes,, no puede adaptar locales existentes en el mismo a los usos admitidos en Servicios Terciarios.

La modificación del PGMO tiene por objeto el cambio de Calificación de Residencial-Vivienda Unifamiliar (UAS) a Centros Terciarios(con las condiciones de los artículos 10.10.1 al 10.10.7, adscribiéndose expresamente a la subzona CO2).

No obstante, las edificabilidades detalladas son las establecidas en la Modificación del PGMO en el ámbito AR SU-21, aprobada definitivamente el 3/12/02, así como el PERI-CC-1

"PAGO ALHAJA", aprobado definitivamente el 21/10/97 y Proyecto de Reparcelación aprobado definitivamente el 26/03/99. Así, la Edificabilidad para UAS: 0,4030 m²t/m²s (aplicado, a la superficie de la parcela: 739,91 M²); y para comercial (según Art.º 10.10.6.2ª) 0,4030 m²t/m²s incrementada en un 20% (es decir, 0,4836 m²/m²) que da como resultado 887,89 M²

El expediente iniciado en el penúltimo día de vigencia de la LOUA (tiene entrada el 21-12-2021) y se aprobó inicialmente el 04-04-2025

En consecuencia, conforme a la LOUA resulta, que el aprovechamiento objetivo que resulta de la innovación se obtiene de aplicar a la edificabilidad máxima del nuevo uso y tipología, CO-2, 0,4836 m²/m², el coeficiente de ponderación correspondiente al uso comercial, 1,10, y el de localización, 1.10, ascendiendo a 1.074,36 u.a. Derivado de lo anterior se deduce que el incremento de aprovechamiento que se produce con la innovación, 168,06 u.a., es superior al 10% del preexistente, por lo que conforme el artículo 45.2 B) c) de la LOUA, los terrenos pasarían a tener la consideración de suelo urbano no consolidado.

Incluyéndose la parcela originariamente en la unidad de ejecución PERI-CC-1 "Pago Alhaja", ámbito ya desarrollado, supone que el aprovechamiento objetivo total se incrementa en 168,06 u.a., es decir, un 0,252%, por lo que, para mantener la misma proporción de cesiones, éstas deberían ascender en cuanto a la superficie de dotaciones necesaria para mantener la proporción a 9,92 m². En cuanto al segundo de los conceptos de cesión, el 10% del incremento de aprovechamiento objetivo sobre el existente, se concreta en la cesión al Ayuntamiento de los terrenos donde localizar 16,81 u.a., equivalente a 13,89 m² de edificabilidad comercial CO en aplicación de los coeficientes de ponderación de uso y tipología y de localización. Atendiendo a la ínfima cuantía de dichas cesiones en suelo dado que no tienen entidad suficiente para materializarse en terrenos, y existiendo la posibilidad de que tales cesiones pueden ser sustituidas por su equivalente en metálico (artículo 36.2.6ª y 55.3 LOUA), el promotor optó por dicha solución.

6.5. VALORACIÓN GLOBAL DEL PLANEAMIENTO VIGENTE.

1. La situación jurídica del planeamiento urbanístico del municipio viene marcada por:

   a) **La existencia de un Plan General con más de 33 años de vigencia no adaptado íntegramente a ninguna de las leyes autonómicas de urbanismo aprobadas**, no adaptado al POTA ni el POTABC y tampoco al TRLSRU 2015.

   b) **El fracaso en el anterior proceso de revisión del planeamiento** del PGOU 2012 que finalizó con una declaración de nulidad por motivos procedimentales (alteraciones sustanciales en el acto de aprobación definitiva, carencia de procedimiento ambiental estratégico y de informe de sostenibilidad económica).

2. La evolución urbana del municipio es el resultado de una secuencia actuaciones no siempre planificadas que han ido progresivamente fracturando el territorio e imponiendo un acelerado crecimiento a partir de la segunda mitad del siglo XX, presentando un bajo índice de eficiencia territorial.

3. El Plan General de 1992, de origen, planteaba deficiencias por la definición de un modelo expansivo. Y resulta paradójico que, a pesar de su amplia oferta de suelo urbanizable, a lo largo de su vigencia no ha servido para canalizar correctamente las necesidades planteadas, lo que ha originado múltiples modificaciones dirigidas a habilitar otras actuaciones de nueva urbanización. A consecuencia de las innovaciones del Plan General

y aprobación de PAU o Planes de Sectorización, el modelo original no sólo ha quedado diluido sino profundamente alterado.

4. Según el Avance del PGOM en la actualidad existe suelo en ATU delimitadas en cuantía suficiente para cubrir la demanda potencial a corto y medio plazo de viviendas (9.002 viviendas aproximadamente: 1.857 PEPRICHE +7.145 resto de actuaciones).

5. Las modificaciones del PGOM 1992 aprobadas por el procedimiento exprés abierto por el Decreto 11/2008 de 22 de enero que permitió la incorporación de nuevas actuaciones de urbanización no han visto materializada la oferta de VPO. Igualmente, la paralización del desarrollo público de La Florida no resulta explicable desde el interés general.

6. El planeamiento general vigente no ha sabido como resolver la problemática de las edificaciones irregulares (que ya era importante en 1992). Ello ha provocado la incoación de expedientes de modificación de algunas agrupaciones de edificaciones irregulares.

7. El planeamiento vigente no ha corregido el desequilibrio territorial entre los principales núcleos urbanos.

8. El Plan General de 1992 no supo identificar elementos conectores ambientales y, al tiempo, permite colonizar ámbitos territoriales sensibles por su valor forestal o litoral (en especial, colmatación del litoral noroeste).

9. El Plan General de 1992 la ordenación no está presidida por el principio de proximidad y movilidad sostenible.

10. Ausencia de integración de la perspectiva de género en la ordenación.

11. Una de las cuestiones pendientes es cómo realizar la integración urbanística en el nuevo modelo del ámbito Viña Rango-Golf, que se origina por una Innovación del PGOU de 1992 que fue anulada por los Tribunales de Justicia, y que pretendía su clasificación como suelo urbanizable no sectorizado. Hasta que quedó clarificada la situación jurídica en la jurisdicción contenciosa, se aprobó el PAU y el Plan Parcial del ámbito y completado en su práctica totalidad la urbanización del viario principal y la construcción del Campo de Golf (ya en funcionamiento).

IA. 7 /

ESTRUCTURA URBANA ACTUAL.

7.1. OCUPACIÓN DEL TERRITORIO Y DISTRITOS URBANOS

Una consecuencia directa del proceso histórico de formación de la ciudad, descrito anteriormente, es la ocupación del territorio de El Puerto de Santa María y la creación y configuración de los numerosos distritos urbanos que actualmente la conforman. Sus características morfológicas dependerán del crecimiento y la forma en que se ocupa el suelo.

La estructura urbana actual de El Puerto de Santa María ha estado, y lo sigue estando, condicionada por su localización junto a la desembocadura del río Guadalete, y por las diferentes vías de comunicación, viarias y ferroviaria (que lo comunican con Jerez y el resto de los municipios de la Bahía de Cádiz) y el sistema portuario, génesis de la ciudad de El Puerto en la ubicación actual y responsable del desarrollo que la misma ha tenido a lo largo de los siglos.

Resulta determinante en el proceso de conformación de la ciudad actual, la división en dos áreas diferenciadas que el río Guadalete ha supuesto, y la ausencia casi total de conexión entre ambas márgenes (motivada en gran parte por la extensión de las infraestructuras portuarias en la margen izquierda o este), así como la notable extensión de la franja costera del término municipal junto a espacios de especial relevancia ambiental, como es el caso de las Dunas de San Antón junto a la Playa de la Puntilla y la Reserva de los Toruños y el Coto de la Isleta en la zona de Valdelagrana.



Margen derecha del río Guadalete. Fuente: elaboración propia. Agosto 2025

La ocupación de esta franja costera ha sido la causante de la expansión urbana que la ciudad ha experimentado desde la década de los sesenta a la actualidad, que se inició con desarrollos propios de la ciudad jardín y usos de segunda residencia en los terrenos de Valdelagrana (actuación planificada y más concentrada en el territorio) y en la zona de Vistahermosa, y que continuó con crecimientos más dispersos en el territorio, cuyos vacíos, hoy en día, han sido prácticamente colmatados.

El Puerto de Santa María responde a un modelo de ciudad extensiva, con bajas densidades de ocupación, cuyos usos urbanos ocupan aproximadamente una sexta parte del término municipal, y que se extienden de norte a sur a lo largo de la N-IV y de este a oeste por la franja litoral. Resulta muy notable, en el modelo actual, la presencia masiva de tipologías de viviendas unifamiliares aisladas, que a su vez demandan una extensa red de infraestructuras y comunicaciones.

En El Puerto de Santa María es determinante la distinción entre la primera y segunda residencia. Si bien existen zonas como el Centro Histórico y las zonas de Ensanche Norte y Ensanche suroccidental en las que claramente la vivienda destinada a residencia habitual es mayoritaria, y conviven con usos comerciales, turísticos, oficinas y pequeñas industrias (mención especial a las bodegas) existen otras muchas como Valdelagrana, Vistahermosa, y las urbanizaciones junto a la carretera de Rota en la que predomina la segunda residencia. En estas últimas la mezcla de usos es escasa y se localizan entre la franja litoral y las principales vías de comunicación.

Los distintos usos en la ciudad se distribuyen (a excepción de la zona histórica) mayoritariamente de manera segregada, existiendo muchas áreas residenciales en las que la presencia de usos comerciales, oficinas o usos turísticos es mínima o nula, al igual que polígonos industriales en los que apenas coexisten los usos productivos con los usos comerciales. Cabe destacar en este sentido, el Polígono Industrial Las Salinas de San José, en el que el porcentaje de empresas dedicadas al sector industrial es mayoritario y en el contrario, el Polígono Industrial Guadalete (en la zona de La Isleta) por tener una mayor presencia de empresas del sector servicios y comercial. En ambos casos, esta circunstancia está directamente relacionada con la ubicación junto a las más importantes vías de comunicación, en el primer caso, y muy cerca del casco urbano de la ciudad y Valdelagrana en el segundo.

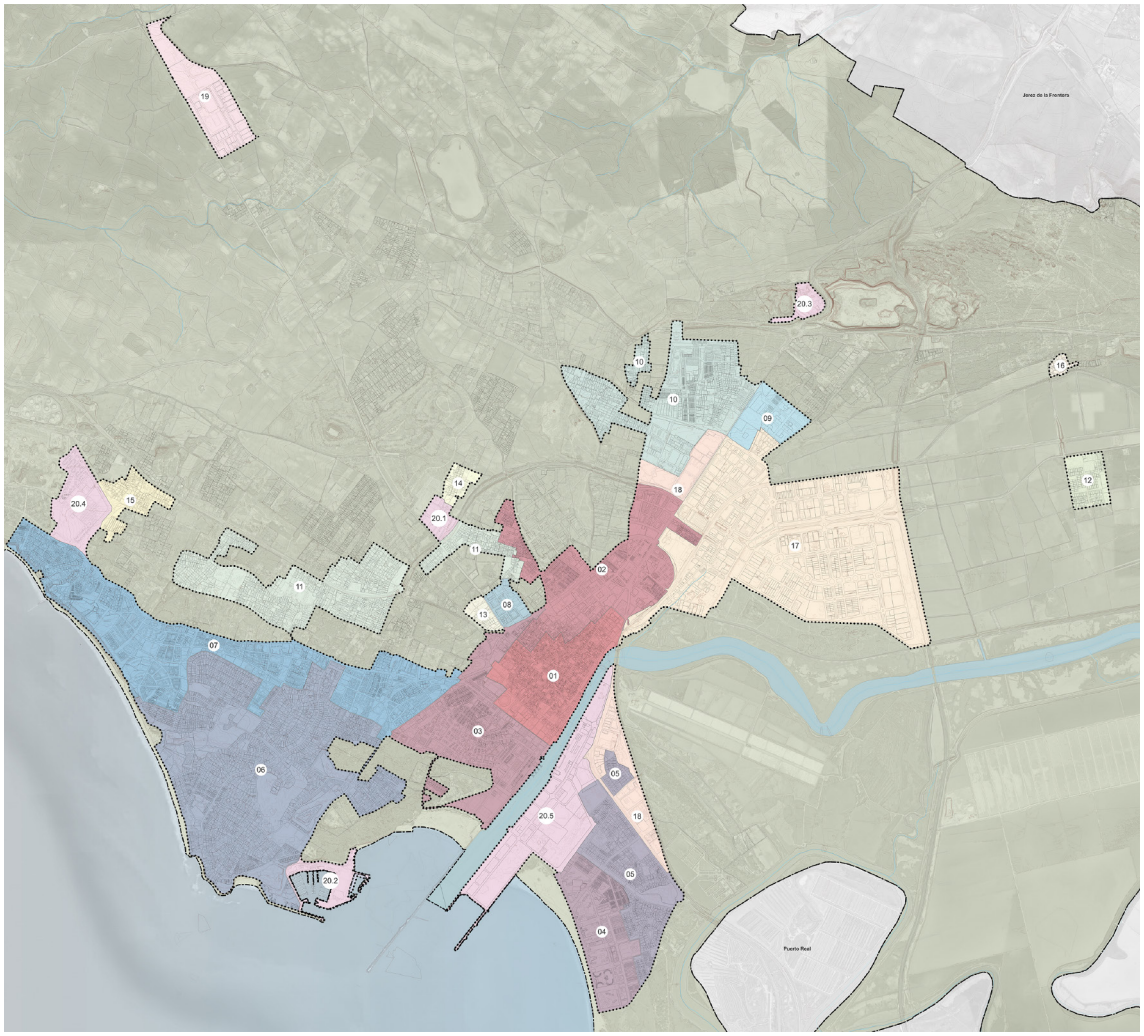
En cuanto a la especialización de algunas zonas, se debe subrayar la existencia de un área productiva, el Polígono Industrial Bahía de Cádiz, conocido como el Parque Tecnológico Tecno Bahía, orientado al sector aeronáutico y situado al norte, con una localización desvinculada del tejido urbano, y la presencia de extensas áreas dotacionales de carácter supramunicipal, y en algunos casos estratégico, como son el Parque acuático, el Puerto Comercial, parte de la Base Naval y Puerto Sherry, coexistiendo en este último los usos turísticos y comerciales.

No existe una localización preferente o predominante de los usos hoteleros en unas zonas respecto a otras, destacando frente a otros municipios costeros (destinos turísticos) por ser su presencia poco significativa y no existir mucha oferta hotelera. Sin embargo, sí se observa en los usos productivos una concentración de estos, estando la mayoría en situaciones periféricas y/o desvinculados del núcleo urbano, como los mencionados P.I. Bahía Cádiz al norte y el P.I. Las Salinas, situado al este.

En relación a los usos comerciales y oficinas, si bien la gran área tradicional de concentración comercial y actividades profesionales ha sido la zona histórica, en las dos últimas décadas ha sufrido un retroceso por el proceso de degradación de las edificaciones, la despoblación, con un mayor porcentaje de viviendas vacías respecto a otras áreas, y la competencia de las superficies comerciales. En El Puerto se localizan dos grandes centros comerciales, El Paseo, frente al Polígono Industrial El Palmar y Bahía Mar, frente al Puerto.

Para realizar un análisis más pormenorizado de la estructura urbana actual, y con el objetivo, en apartados posteriores, de diferenciar los resultados y datos por distritos urbanos o zonas funcionales, se han distinguido en El Puerto de Santa María un total de 24 zonas, distinción realizada según localización, densidad y diferentes tipologías edificatorias.

En la descripción de cada uno de estos distritos, se tomará como base, para una mejor localización geográfica de los mismos, la denominación de los diferentes asentamientos de la ciudad de El Puerto de San María en el *Inventario Toponímico de Asentamientos de la Comunidad de Andalucía (ITACA)* del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, que se puede consultar en el visor web habilitado *https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/dega/inventario-toponimico-de-asentamientos-de-la-comunidad-de-andalucia-itaca/visor*. El orden en el que se detalla cada una de ellas obedece al crecimiento histórico del núcleo urbano, salvo en las urbanizaciones más recientes que se hará por proximidad o localización.



Extracto del plano de Zonas

Conjunto Histórico

Localizado en la parte central del término municipal, desplazado hacia el sur hasta la margen este del rio Guadalete que conforma el límite sureste, es la zona de mayor antigüedad. Su límite noreste viene definido por la avenida de la Estación, mientras que el borde nororiental se apoya en una línea poligonal hacia la antigua carretera de Rota, coincidente con diferentes viarios: calles Cielo-de La Rosa- Carmen Pérez Pascual- Zarza- Espelete- Cruces-San Juan- Santa Fe- Durango y avenida de Fuentebravía.

Se cierra el borde oriental con la calle San Francisco, la plaza de Elías Ahuja y la calle Valdés hasta su intersección con la avenida de la Bajamar.



Conjunto Histórico de El Puerto de Santa María

Esta zona incluye el núcleo primitivo y las ampliaciones del casco urbano hasta casi medidos del siglo XX, incluyendo los conocidos Barrio Alto y Barrio Bajo ensanches del siglo XIX de la ciudad hacia el Campo de Guía (sur) y el de Santa Clara (noroeste).

Tal y como señala el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Conjunto Histórico y su Entorno (PEPRICHyE) vigente, la trama histórica tiene traza rectilínea y se conserva prácticamente sin variación desde el S. XVIII. Se compone de tramos de dimensión media no superior a los 100 metros, presentando notables desviaciones motivadas por la conformación de manzanas bodegueras en las que los tramos alcanzan su máximo en calles Albareda y Valdés (con viarios de más de 200 m).

El núcleo primitivo da lugar a las manzanas más pequeñas y regulares a excepción de los palacios o edificios singulares. La extensión hacia Jerez delimita manzanas con parcelas de mayor superficie y mas regulares. Distinta parcelación es la de ribera del Guadalete procedente de edificios destinados al comercio de Indias y la de las grandes parcelaciones del ensanche del Campo de Guía y del límite hacia Jerez, ocupados por la industria bodeguera con un gran consumo de suelo, pero menor ocupación.

Esta zona es la más densa de El Puerto de Santa María y donde existe una mayor mezcla de usos y tipologías edificatorias, siendo predominante el uso residencial. Las parcelas, de distintos tamaños, albergan en algunos casos edificaciones ocupadas en todos sus linderos y con patio central, o con una menor ocupación no llegando al fondo de la parcela (con patio y jardín trasero) e incluso en la Ribera del Río y calles Pozos Dulces edificaciones con soportales, generalmente plurifamiliares. Las parcelas mayores son ocupadas por la tipología de casa-palacio o parcelas de uso exclusivo bodeguero.

Sus características urbanas y arquitectónicas, en especial por las huellas de su pasado señorial y mercantil, motivaron su declaración como Bien de Interés Cultural (categoría de Conjunto Histórico) por RD 3038/80 de 4 de diciembre cuya protección está remitida al PEPRICHyE.

Zonas de Ensanche

Según la morfología, el proceso histórico de crecimiento y desarrollo y por la propia localización en la trama urbana de El Puerto de Santa María, se pueden distinguir dos zonas homogéneas de ensanche del núcleo histórico de El Puerto.

El **Ensanche Norte** se localiza al noreste y norte del Centro Histórico hasta los Polígonos industriales, llegando desde la conocida como variante Rota-El Puerto hasta la estación de ferrocarril e incluyendo el Parque del Vino Fino y el Cementerio Municipal.

Partiendo del borde nororiental del Centro Histórico, se extiende hacia el norte hasta el Cementerio y la Barriada de los Frailes en el oeste continuando por la avenida de Valencia para incluir esas zonas de expansión y hasta el trazado del antiguo ferrocarril de Cádiz a Sanlúcar en su extremo este, continuando por la calle Gladiolos y Violeta y la línea férrea hasta la antigua N-IV (avenida de Europa). También la zona denominada El Juncal, zona de crecimiento residencial situada al norte, con acceso desde la antigua N-IV y creada a finales de los años noventa y principios de los años dos mil.

Esta zona de ensanche incluye las Barriadas de El Tejar, Pinillo Chico y Palmar de la Victoria al este, los Frailes y Virgen de los Milagros en la parte norte y Las Nieves y Los Romanos más al norte apoyadas en la avenida de Valencia.



Ensanche Norte

Morfológicamente hay que distinguir entre el ámbito colindante con el Centro Histórico hasta la avenida de Sanlúcar, en el que el parcelario es similar al descrito para la zona histórica, del situado al noreste, en el que predominan manzanas regulares de mayor tamaño junto al viario de acceso principal a la zona, la antigua N-IV que atraviesa toda la zona oriental de este distrito sirviendo además de eje distribuidor principal del viario interior local de la zona que se caracteriza por amplias secciones.

Las manzanas del extremo norte, coincidente con las barriadas Los Frailes, las Nieves y los Romanos, difieren de las anteriores en que son más alargadas y la trama viaria interior es de menor sección.

En consecuencia, en el Ensanche Norte existe una variada mezcla de tipologías arquitectónicas, con abundancia de bloques plurifamiliares de varias plantas, con tipologías de manzana abierta y manzana cerrada y algunos bloques en H. En el extremo este, en la zona del Tejar, son más abundantes las viviendas plurifamiliares de protección oficial y en el extremo norte viviendas unifamiliares de dos plantas de altura.

Destaca por su presencia y valor histórico el Monasterio de la Victoria al sur, la manzana que ocupa la Bodega de Terry y el Parque del Vino Fino, y los equipamientos del sistema de transportes al sur (Estación de Ferrocarril y el recientemente inaugurado intercambiador de transportes El Puerto) y el Cementerio en la parte central.

El **Ensanche Suroccidental,** también conocido como Crevillet es el ensanche sur del Centro Histórico construido en los años sesenta y setenta hasta el límite natural de las Dunas, configurándose como un sector de alta densidad en el que se mezclan tipologías residenciales de las más diversas índoles. Su desarrollo dejó al ensanche bodeguero de la trama histórica de Campo de Guía en una isla flanqueada por zonas muy densas de la ciudad y cuya conexión con este Ensanche Suroccidental no quedó resuelto (dificultad que en la actualidad se ha intentado resolver con la apertura de la plaza de Enrique Bartolomé).

A este ámbito de Crevillet se suman otros adyacentes como son los de Pinar Alto y Perpetuo Socorro al sur y norte respectivamente de la avenida de Fuentebravía y al sur la Ciudad Deportiva y los Navazos en torno a las Dunas de San Antón.

Al norte está limitada por la c/ Valdés, plaza de Elías Ahuja y calle San Francisco y por las parcelas y manzanas recayentes a la Avenida de Fuentebravía, incluyendo el Pinar del Oasis (zona El Pilar); al este por el río Guadalete hasta el sur que conecta con el Paseo Marítimo de la Puntilla. El borde oeste de esta zona de Ensanche viene definido por las calles Camino de los Enamorados- avenida de los Descubrimientos- calle Almirante Cañas Trujil- avenida de Las Petunias, calle de las Magnolias y de la Margaritas hasta llegar a la avenida de Fuentebravía.

Este distrito se configura como una zona de expansión del centro urbano del municipio, entre la Plaza de Toros y las Dunas de San Antón.

Se trata de un área fundamentalmente residencial, con una importante presencia de bloques plurifamiliares de gran altura, estructurados en urbanizaciones cerradas e independientes unas de otras. En este sentido, destacan las urbanizaciones de las avenidas de la Libertad y del Ejército, con aparcamientos interiores y espacios comunes privados. Esta tipología de viviendas se alterna con equipamientos municipales, sobre todo educativos y plazas de marcado carácter local.



Ensanche Suroccidental

Las otras tipologías constructivas existentes difieren mucho de la anterior, si bien se mantienen los bloques plurifamiliares en la zona entre Bajamar y Ronda de las Dunas, aunque en este caso de protección oficial y con menos de cinco plantas. Existe una zona muy característica en torno al primer tramo de la avenida de la Constitución, donde se localiza un conjunto importante de viviendas unifamiliares aisladas, que conforman una antigua urbanización periférica absorbida por el crecimiento urbano, la de la zona de Los Navazos, con acceso desde el Camino de los Enamorados y rodeada por las dunas. También existen viviendas unifamiliares aisladas en Pinar Alto y Perpetuo Socorro, más ligadas a las zonas de Antigua Carretera de Rota y Vistahermosa.

Entre los equipamientos destacan la Ciudad Deportiva, al sureste, el Hospital Pascual al noreste por su carácter general y relevante en la ciudad, y la zona verde del Pinar del Oasis al norte.

Los establecimientos comerciales se concentran en la avenida del Ejército, la calle Antonio Fernández Sevilla, la avenida de la Libertad y las intersecciones de plaza de la Noria y la glorieta de los Descubridores, que constituyen casi exclusivamente los focos de desarrollo comercial y profesional de este distrito, no destacando especialmente ninguna por encima de otras.

Los desarrollos costeros

En El Puerto de Santa María, por su propia configuración espacial, a ambos lados del río Guadalete, existen dos franjas litorales muy diferenciadas y que han sido urbanizadas en casi su totalidad: la situada al suroeste que se inicia con la playa de Valdelagrana y la denominada Costa oeste. Estos desarrollos urbanísticos comenzaron a mediados de la década de los años cincuenta y los sesenta con dos operaciones de gran envergadura y extensión: Valdelagrana y Vistahermosa, destinadas mayoritariamente a segundas residencias y que iniciaron un proceso de transformación urbanística de la costa portuense, continuado en el tiempo, y que tiene su reflejo en la situación actual, en la que sólo las zonas de costa de la de las Dunas de San Antón

(y en menor medida la del entorno del Castrillo de Santa Catalina), en la franja suroeste y la de los Toruños y Parque Natural Bahía de Cádiz, en la suroeste, se han conservado y librado de esa transformación.



Imagen aérea de la costa portuense. Fuente: Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA) 2022

Los desarrollos de las zonas o distritos urbanos de **Valdelagrana**, situados en la franja litoral suroeste, surgen a mediados de los años 50 y tienen como origen el Plan del Coto de Valdelagrana, retomado posteriormente por un Plan Especial con unas previsiones muy ambiciosas en cuanto al número de viviendas, alentadas por la buena ubicación junto a la carretera y las condiciones de la playa de Valdelagrana. Constituyen el extremo urbano de la ciudad por el sur, de forma que ninguno de sus flancos linda con ninguna área urbanizada. El acceso se produce a través de la avenida Madrid (antigua N-IV) desde la que parten las dos vías principales que penetran en el entramado urbano de la ciudad, la avda. de la Paz, al norte, y la avda. del Mar, al sur.

La división en dos distritos urbanos, ambas residenciales, se hace en base a la secuencia histórica de su desarrollo y las diferencias en cuanto a morfología y las tipologías edificatorias que presentan.

La franja norte, denominada Valdelagrana I, se realizó en base al primitivo Plan que proyectaba una “ciudad jardín” y con posterioridad, se trazó la avenida de La Paz, ocupando la parte sur con operaciones inmobiliarias de alta densidad edificatoria y muy poca superficie viaria.



Ámbito norte. Valdelagrana I.

El ámbito norte se encuentra delimitado al noroeste por las traseras de las parcelas que recaen a la avenida Catalina Santos 'La Guachi'; al suroeste, por la avenida de Cádiz; al noreste, por la avenida de Valdelagrana; y al sureste, por la avenida del Mar. Se incorpora al mismo la zona conocida como Las Viñas, al norte de la N-IV y cuyo límite norte lo conforman los suelos de la infraestructura ferroviaria.

En este distrito predominan los usos residenciales, mayoritariamente con tipologías de viviendas unifamiliares aisladas en grandes parcelas encontrando sólo en la parte suroeste, en el límite con la otra zona de Valdelagrana delimitada, promociones unitarias de viviendas unifamiliares adosadas.

La parte sur ocupa la franja litoral y ha sido objeto de una ocupación de alta densidad en una doble franja de 200 metros a lo largo de la costa. Se encuentra esta zona, denominada Valdelagrana II, delimitada al noroeste por las traseras de las parcelas de la avenida Catalina Santos 'La Guachi'; al suroeste, por la playa de Valdelagrana; al noreste, por la avenida de Cádiz; al este, por la Avenida de la Salinera; y al sureste, por la avenida del Mar, conformando una zona urbana de borde litoral definida por ejes viarios estructurantes y el límite natural de la costa.

Tal y como se ha señalado anteriormente tiene muy poca superficie de viario público de carácter local o interior, y la morfología, en la franja pegada a la costa, es de manzanas casi cuadrangulares de longitud entre los 150 y 200 m con edificaciones plurifamiliares en bloque, de mucha altura, con recintos privados, cuyo resultado ha sido una pantalla de edificación visible desde cualquier punto de la Bahía. La franja trasera tiene tipologías de viviendas plurifamiliares en bloques aislados.

Existe en esta zona predominio de instalaciones deportivas (piscinas, pistas deportivas, etc..) de carácter privativo en el interior de las manzanas, junto a grandes bolsas de aparcamientos en superficie.



Ámbito sur. Valdelagrana I.

En relación a otros usos de Valdelagrana en su conjunto, destaca, en el sector norte, la presencia del Parque de la Paz, situado en la avenida de Cádiz (perpendicular a la avenida de la Paz), que actúa como elemento de transición entre los sectores norte y sur del núcleo urbano, aportando continuidad paisajística y funcional al conjunto.

En la zona central del ámbito se localizan dos manzanas de uso dotacional con frente a las avenidas Río San Pedro y Santa María del Mar, destinadas a equipamientos deportivos, sanitarios y asistenciales, entre los que se incluyen el Consultorio Médico y la Residencia de Personas Mayores. Estas dotaciones se complementan con la presencia de equipamientos docentes, tanto públicos como privados, que refuerzan la oferta de servicios de proximidad en el entorno.

Los usos comerciales y turísticos se concentran preferentemente a lo largo de la avenida de la Paz, configurando un eje de actividad terciaria lineal que articula el núcleo urbano, y en una parcela con frente a la avenida Santa María del Mar, colindante con la Residencia de Personas Mayores, que dispone de locales comerciales en planta baja.



Usos comerciales y de restauración en la avda. Santa María del Mar.
Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

En la franja litoral, la denominada Costa Oeste de El Puerto de Santa María, se encuentra la zona de **Vistahermosa,** entre la antigua carretera de Rota-El Puerto y la costa, incluyendo la urbanización de Vistahermosa, que le da nombre por ser la de mayor extensión, hasta la urbanización Las Redes, al norte. Incluye la urbanización situada al norte conocida como El Águila y las situadas al este de Pago Alhaja y El Camaleón.

Ocupa el frente marítimo que abarca de norte a sur el final de la playa de Las Redes y las playas de Santa Catalina, El Buzo y La Calita, constituyendo un borde natural que separa el ámbito urbano del dominio público marítimo-terrestre.

Es, sin duda, la zona más extensa en cuanto al modelo de implantación con mayor ocupación de suelo vinculado al litoral portuense, con bajas densidades edificatorias, en la que predomina claramente la tipología de vivienda unifamiliar aislada, mayoritariamente destinada a segunda residencia.

A esta zona se accede preferentemente por la avenida de Fuentebravía, trazado de la antigua ctra. Rota-El Puerto, desde la cual parten una serie de viarios que facilitan la penetración interior, como las avenidas Águila, Rosa de los Vientos, Mar de Filipinas y Eduardo Ruiz Golluri, siendo estos los principales accesos a las urbanizaciones.



Vistahermosa

Es un sector con una trama urbana orgánica, con escasa permeabilidad y casi nula jerarquización de la red viaria interior, de carácter rectilíneo que forma bucles rectangulares.

Se ha desarrollo siguiendo la morfología de las típicas urbanizaciones costeras aisladas en las que predominan las viviendas unifamiliares de tipología aislada en parcelas de tamaño en torno a los 1000-2000 metros cuadrados o, en el caso minoritario de las adosadas, organizadas en urbanizaciones cerradas.

El desarrollo urbano irregular de esta zona ha dado lugar a la aparición de asentamientos que en su conjunto dan como resultado una estructura aparentemente ordenada, pareciendo, en algunos casos, que la red viaria haya servido para ir apoyando los crecimientos urbanos y otorgarles un poco de orden, como ha sido el caso de la avda. Mar de Filipinas, Águila, Océano Índico, Mar Rojo y Alcotán. Pero la realidad es que es un ámbito en el que, por la repetición constante del tipo edificatorio y la monotonía de la tipología residencial y la poca jerarquización de la red viaria, produce desorientación y favorece la privatización en el uso y disfrute de este sector de la ciudad.

Mención aparte merece, por el impacto que supone la tipología edificatoria en el paisaje del frente litoral, la existencia de unas edificaciones plurifamiliares en altura con tipología de bloque abierto, unas situadas junto al Pinar del Mochicle, con once plantas de altura y otras situadas junto al Club, en la bajada a la Playa del Buzo, de ocho plantas.

No presenta zonas verdes públicas, recreativas o equipamientos públicos de importancia, siendo relevante la presencia de diversas parcelas dotacionales privadas: grandes parcelas de pinares propiedad de la comunidad de propietarios, distintos equipamientos privados tipo “Club social y/o deportivo” y algunas iglesias o capillas.

Destacan por su extensión las instalaciones del Campo de Golf, en el sureste del ámbito y la manzana del Club Hípico, de menor superficie, situada al sur.

Los usos comerciales, creados junto al resto de la urbanización Vistahermosa, se concentran en la confluencia de la Avenida Eduardo y Felipe Osborne y la citada vía de entrada a la urbanización, con la presencia de varias manzanas lineales en torno a la avenida Juan Melgarejo, con bajo comercial.

En el resto del área se localizan puntualmente usos hosteleros asociados a la restauración de temporada, concretamente establecimientos tipo chiringuito en el frente litoral.

Además de las dos zonas anteriores, Valdelagrana y Vistahermosa, la urbanización de la Costa Oeste se completa con la zona denominada **Antigua Carretera de Rota, al norte de Vistahermosa, y cuyo límite superior (y principal vía de acceso)** es el trazado de la antigua Carretera de Rota. Incluye diferentes urbanizaciones como Fuentebravía, El Manantial, El Ancla, Las Redes, Duna del Águila y Soto de Vistahermosa.

La delimitación de esta zona está definida por una combinación de elementos naturales al oeste (fundamentalmente la franja litoral), el recinto de la Base Aérea al norte y noroeste, la mencionada carretera al noreste (ahora denominada avenida de Fuentebravía) y una multitud de ejes viarios del tejido urbano al sur entre los que se encuentran el Camino del Águila, la calle Águila y calles Océano Índico y Mar Adriático, que la delimitan con la zona de Vistahermosa. Presenta una discontinuidad, motivada por los terrenos de esta última permiten su acceso y en el que se implantan los usos comerciales de la urbanización, situándose esta zona de Antigua Carretera de Rota a ambos lados (este y oeste) de dicha zona.

Es una zona que continuando con la morfología de la anterior se va diluyendo hacia el norte, existiendo las diferencias más notables en el ámbito de El Manantial-La Inmaculada y Fuenterrabía, entre otras cosas, por la disminución en el tamaño de las parcelas unifamiliares. En esta última urbanización, colindante con la Base Naval, existen además viviendas unifamiliares adosadas al norte de la avenida del Parador y al sur, edificaciones plurifamiliares en altura (algunas de diez plantas) con tipologías de bloque abierto.



Antigua Carretera de Rota

De esta forma, en relación a las tipologías edificatorias, y de manera similar al resto de desarrollos del litoral portuense, predominan las viviendas unifamiliares aisladas de una o dos plantas, existiendo además en esta zona, viviendas colectivas en bloque horizontal que conforman una manzana cerrada y, en el caso de la zona de Fuenterrabía, mayoría de viviendas unifamiliares adosadas y bloques plurifamiliares de varias plantas, mezclados con las anteriores.

Tanto en unas urbanizaciones como en otras, se aprecia una urbanización desordenada, de forma que parece que la red viaria se ha dispuesto a posteriori de los crecimientos urbanos sin prever su conectividad o continuidad con la red viaria anterior.

Los suelos productivos y de actividades económicas

Según la localización en distintos ámbitos de la ciudad se distinguen tres zonas destinadas a actividades económicas en El Puerto de Santa María

La zona más extensa es la denominada **Las Salinas,** ámbito situado al norte de la ciudad, que incluye todos los polígonos industriales situados a la derecha de la antigua N-IV, entre ésta y la autovía A-4.

Conforma el límite exterior del suelo urbano al sureste, y parcialmente al norte en el límite con la línea férrea. Incluye el Polígono Industrial de El Martillo, el Centro Comercial El Paseo, el Polígono El Palmar, la Bodega del Tiro y los polígonos industriales de Las Salinas de Levante y Poniente y San José Bajo. Linda al noroeste con la zona de Vallealto.



Las Salinas

El acceso principal a esta gran área destinada a actividades económicas, si bien siempre se ha realizado a través del eje de la antigua N-IV, permitiendo la conexión directa de esta unidad funcional con el resto del municipio, desde la puesta en funcionamiento del Polígono Industrial de Salinas de Poniente, se ha habilitado un nuevo acceso principal al ámbito, que conecta con la autovía a la altura de la vía del ferrocarril. Este viario es el preferentemente utilizado por los vehículos pesados que tienen como destino la A-4, si bien en muchos casos se utiliza como viario de paso para acceder a la Carretera de Rota A-491.

Se trata de una zona en la que, si bien predominan los usos productivos, en algunas localizaciones se entremezclan con los comerciales, como consecuencia de la implantación a lo largo de la antigua N-IV, muy cerca de barriadas residenciales que ya se encontraban consolidadas, como Los Madrileños y El Juncal. También presenta una morfología urbana sustancialmente distinta en la zona de Los Desmontados, donde se ubica el Centro Comercial El Paseo, y en las Bodegas “El Tiro”; en ambos casos se trata de grandes edificios comerciales con poco más de dos plantas.

En la margen izquierda del río Guadalete, junto a Valdelagrana, existe otra de las zonas destinada a actividades económicas, denominada **La Isleta** por su colindancia con el ámbito conocido como Coto de la Isleta, de gran interés ambiental y recreativo junto al parque forestal homónimo, las marismas y el brazo del mar denominado Río San Pedro y ubicada entre dos infraestructuras: la antigua carretera N-IV y la línea de ferrocarril.

Es una zona en la que predominan los usos terciarios y comerciales, cuyo origen fue el desarrollo, al norte, del Polígono Industrial Guadalete, ligado al sector pesquero, estando el resto de desarrollo del ámbito ligado al Parque Comercial La Isleta en el que, tras la implantación de grandes superficies comerciales (Decathlon, Makro) vinieron posteriormente la de otros estabelecimientos ligados al ocio (sala de cine, establecimientos de restauración, etc..).



La Isleta

Existe otra zona de actividades económicas al norte del núcleo urbano, denominada **Parque Industrial**, separada de este y con acceso desde la A-2001, carretera de Sanlúcar. En ella se encuentra uno de los enclaves del Parque Tecnológico TecnoBahía (siendo el otro Puerto Real) calificado como Parque Científico-Tecnológico por la Junta de Andalucía y que tiene como misión el desarrollo de la dotación tecnológica del sector industrial de la Bahía de Cádiz, propiciando la creación y transformación de Empresas de Base Tecnológica.



Parque industrial

En esta zona industrial se localiza el principal conglomerado de empresas destinadas al sector aeronáutico, con implantación de importantes empresas tractoras como AIRBUS y numerosas empresas auxiliares del sector.

Cuenta con un acceso desde la citada carretera desde la que se dispone una malla viaria ortogonal que delimita tres manzanas con parcelas de gran superficie y edificaciones con tipología de naves industriales de una o dos plantas.

Los desarrollos exteriores (reglados y no reglados)

En El Puerto de Santa María se identifican una serie de zonas localizadas en la periferia del núcleo urbano principal, con diferentes situaciones:

- Zonas procedentes en su totalidad de desarrollos planificados y que, por tanto, tienen como base instrumentos que las ordenaron y permitieron su ejecución y gestión.

- Zonas en las que se mezclan desarrollos reglados. algunos pendientes de gestionar y/o culminar su urbanización y no reglados, y por tanto procedentes de agrupaciones de edificaciones irregulares.

- Agrupaciones de edificaciones irregulares.

Entre las zonas que proceden de desarrollos planificados y reglados, están las denominadas Angelitas Alta y San José del Pino.

Tal y como se ha señalado en el apartado 4 de la presente Memoria, la zona Angelitas Alta, procede de un sector de suelo urbanizable del Plan General del año 1992, el PP-NO-3, que se encuentra urbanizado y consolidado por la edificación. Se localiza al norte de la zona de Centro Histórico en la confluencia de la avenida de Sanlúcar y la carretera A-2001 que conecta El Puerto con Sanlúcar de Barrameda.



Angelitas Alta

Es un barrio residencial y presenta una morfología de calles en un entramado ortogonal (paralelo y perpendicular a las dos grandes vías de acceso) y grandes manzanas casi cuadrangulares que albergan edificaciones residenciales (alineadas a vial o con retranqueo mediante soportales) con tipología de manzana cerrada y cinco plantas de altura más ático, muchas de ellas con bajos comerciales.

Salvo la manzana, más oriental, recayente a la avenida de Sanlúcar, que se encuentra sin edificar, esta zona está completamente consolidada por la edificación y la urbanización.

Los usos no residenciales se localizan, en el caso de los comerciales, como uso compatible con el residencial en planta baja, y en el caso de los dotacionales, en las manzanas periféricas, destacando la existencia de un equipamiento deportivo en el extremo septentrional y de una gran área libre y zona verde en las dos manzanas situadas el este de la urbanización que, salvo la pequeña área delimitada para juego de niños, carece de una cualificación diversa y adecuada que permita su uso y disfrute.

La otra zona resultante de ámbitos planificados en su conjunto, denominada **San José del Pino**, procede de un ámbito de suelo urbano no consolidado del planeamiento general vigente (fruto de una modificación del Plan que cambiaba el uso de complejo bodeguero a residencial), cuyo desarrollo fue establecido por un Plan Especial de Reforma interior aprobado en el año 2005. Difiere de la anterior en que, si bien la urbanización está ejecutada, la mayoría de las parcelas están sin edificar, siendo una de las zonas de El Puerto en las que actualmente se están construyendo nuevas viviendas.



San José del Pino

Se localiza esta zona al noreste del núcleo urbano, apoyada en la antigua carretera N-IV y separada del Ensanche por las áreas productivas. Conforma el límite más septentrional del suelo urbano y forma parte de esos desarrollos exteriores, en una localización más aislada respecto a la trama urbana, que han surgido en relación al viario intermunicipal.

Se accede a través de la rotonda norte de la vía y en ella se dispone una trama viaria ortogonal en la que la avenida Hermandad Oración en el Huerto es la principal arteria, configurada como un boulevard, desde la que se dispone el viario interior que permite el acceso a las manzanas y parcelas. La ordenación localiza las parcelas dotacionales en el frente a la carretera y de manera perpendicular al boulevard se disponen calles que delimitan las manzanas residenciales: las situadas más al oeste, con destino a viviendas unifamiliares adosadas y el resto a la tipología de ciudad jardín colectiva en la que es compatible el uso comercial en planta baja.

La estructura urbana actual es la resultante de la construcción de nuevas viviendas en las parcelas de tipología adosada y existencia de solares en el resto de manzanas, salvo pro la presencia de dos edificaciones en bloque en la calle Hermandad de la Misericordia.

Respecto a las parcelas dotacionales, están vacantes las destinadas a equipamientos públicos y las grandes parcelas de áreas libres y zonas verdes, si bien tienen algo de vegetación, no están cualificadas y, por tanto, no están en uso. Sí se han urbanizado y ajardinado los espacios centrales de las dos avenidas, configurándose el de la avenida principal como una zona de paseo y estancia.

En el segundo grupo, como se ha señalado anteriormente, están aquellas zonas de El Puerto de Santa María, en localizaciones periféricas, en las que se mezclan desarrollos reglados pendientes de culminar su proceso, y otros no reglados. Es el caso de las zonas de Vallealto y Nueva Carretera de Rota.

Vallealto, es la zona que constituye el extremo septentrional del municipio, cuya delimitación se articula a través de ámbitos diferenciados, que en conjunto definen el perímetro completo del ámbito.



Zona de Valle Alto -Camino del Juncal.

Estos ámbitos son La Caridad, Vallealto, Urbaluz, La Valenciana, El Tomillar, El Chinarral y Puerto Bajo formando un sector en continuidad y un segundo, discontinuo respecto al anterior que abarca, en su mayor parte, la zona de Rompeserones, configurando un espacio diferenciado, pero funcionalmente vinculado al conjunto de Valle Alto, con continuidad morfológica y estructural respecto al primer sector descrito. El segundo ámbito, discontinuo respecto al primero, abarca, en su mayor parte, a zona de Rompeserones, configurando un espacio diferenciado, pero funcionalmente vinculado al conjunto de Valle Alto, con continuidad morfológica y estructural respecto al primer sector descrito.

Contiene, en su mayoría, desarrollos procedentes de instrumentos de ordenación urbanística con situaciones muy distintas respecto al grado de ejecución de la urbanización y el estado de la gestión correspondiente. De esta forma, diferenciamos entre Urbaluz, Vallealto, San Cristóbal, La Cañada, San Ignacio, El Tomillar y Camino del Juncal, ejecutados y completamente urbanizados, de otros como Rompeserones, La Caridad, La Valenciana y Serones en los que el grado de consolidación de la edificación es muy alta y tienen pendiente completar la urbanización. También se incluye en esta zona los ámbitos de La Sierra y El Chinarral II, de pequeña entidad y pendientes de gestionar y urbanizar y al sur la agrupación de irregulares de Puerto Bajo rodeada por el ámbito del Camino del Juncal.

Funciona como un barrio independiente del resto del núcleo urbano, rodeado por espacios no urbanizados y en él se pueden encontrar algunos límites definitorios: al norte el Canal de Riego, al sur la Cañada del Verdugo y al este por la antigua N-IV, siendo, en el caso de los dos últimos, las principales vías de acceso (a través de glorietas) junto a la carretera del Juncal.

Se trata de un área fundamentalmente residencial, con una importante presencia de viviendas unifamiliares adosadas de una o dos alturas en muchos casos estructuradas en urbanizaciones cerradas e independientes unas de otras. En este sentido, destacan Vallealto y El Tomillar al norte y Camino del Juncal al sur, con aparcamientos interiores y espacios comunes privados. Esta tipología de viviendas es absolutamente dominante destacando la ausencia de cualquier equipamiento municipal de cierta importancia a escala local a excepción en la zona del Camino del Juncal del Campo de Fútbol.

Las urbanizaciones de La Caridad, Serones, El Chinarral y La Valenciana, modifican ligeramente la tipología de viviendas anterior, ya que en este caso abundan las unifamiliares aisladas, en muchos casos irregulares, distribuidas en el territorio de una forma irregular y totalmente dispersa. Los establecimientos comerciales, en cualquier de las urbanizaciones mencionadas, son inexistentes.

Quedando patente la absoluta desproporción de los usos residenciales frente a otros usos, se observa presencia de usos comerciales y de restauración en dos pequeñas manzanas al norte, en la urbanización San Cristóbal, algunos equipamientos privados destinados a centros de educación infantil ocupando toda la parcela y la parroquia situada en el centro de la zona. Las zonas verdes y áreas libres tampoco son significativas destacando sólo el Parque de Vallealto, de carácter lineal y disposición norte-sur, urbanizado como un paseo arbolado con arbolado de porte medio en el que se ha dispuesto una zona de juego de niños.

Nueva Carretera de Rota es la zona de crecimiento, situada en la periferia noroccidental, creada en torno a esta infraestructura viaria, la A-491 de manera indirecta, a través de los viarios de servicio y otros caminos anexos.



Nueva Carretera de Rota

En este caso, a diferencia de la zona anterior, los ámbitos procedentes de desarrollos reglados y/o previstos por el planeamiento vigente representan casi la mitad de la zona frente a los asentamientos irregulares. En la primera situación se distinguen los ámbitos o urbanizaciones de El Palomar y Ciudad Ducal al norte, en la margen sur de la carretera, Arenas Cárdenas al norte y margen norte y Molino Platero, La Andreita, Cuatro Pinos y El Carmen al sur de la zona y en la margen sur de la vía. Mención aparte merece el ámbito de la Cerería, pues forma parte del sector PP-NO-5 del planeamiento vigente pero que se ha urbanizado al margen de este y donde existe un gran número de edificaciones.

En la segunda situación, agrupaciones de edificaciones irregulares con un alto grado de urbanización y consolidadas por la edificación están los ámbitos de Bella Bahía, Hijuela del tío Prieto, Los Almendros 2, Valdeazahares y El Carmen 2.

Los límites que definen la zona son variados, destacando en la margen sur de la carretera, las calles Hijuela del Tío Gilito y la avenida Fuentebravía (antigua carretera de Rota) como límite sur y el Camino Viejo de Rota en la margen norte. El otro ámbito discontinuo (Las Palomas y la Cerería) tiene como límite sur la carretera de Sanlúcar expandiéndose hasta las traseras de las urbanizaciones Los Romanos y Las Nieves.

Es un desarrollo urbano extensivo, con un alto consumo de suelo por albergar zonas residenciales de baja densidad con dominio de la vivienda unifamiliar aislada, en el que se evidencia una falta de ordenación y una ausencia casi total de reservas de suelo para dotaciones.

Es una zona que en su conjunto presenta un alto grado de colmatación de la edificación si bien las condiciones de la mayor parte de la urbanización no son adecuadas.

En el tercer y último grupo de estos desarrollos periféricos o exteriores están aquellos procedentes de agrupaciones de edificaciones irregulares, que se caracterizan, aparte de por la falta de ordenación con la que se desarrollan, por situarse junto a vías de comunicación principales que propician su acceso y por continuar con el modelo de crecimiento residencial

extensivo mayoritario en El Puerto, conformando una importante superficie de diseminados en el territorio.

Entre las zonas de análisis del POU, podemos distinguir tres: Cantarranas, Las Banderas y La Belleza.

La zona de **Cantarranas** tiene su origen en una parcelación de los años ochenta destinada a viviendas unifamiliares aisladas y cuenta con un PERI aprobado en el año 1997 cuya urbanización no llegó a ejecutarse. Se sitúa entre la antigua Carretera de Rota (ahora 491) y la nueva Carretera de Rota A-491.

Todo el suelo se destina a usos residenciales privativos, salvo algunas parcelas con usos comerciales paralelos a la carretera 491. No existen dotaciones ni espacios libres y zonas verdes en el ámbito.



Cantarranas

La zona de **Las Banderas** se sitúa al norte del núcleo urbano, al norte de la A-491 y está delimitada al sur por el Centro Residencial para mayores Reifs y el IES Las Banderas (exteriores al ámbito), al oeste por los terrenos del Campo de Golf Viña Rango y al norte y al este por parcelas rústicas.

El ámbito cuenta con un acceso directo desde el Recinto Ferial (calle Juana Jugán), colindante con el Centro Residencial, y con otro por el oeste, desde el Camino de la Boneas, sensiblemente paralelo a la carretera A-491.

La trama viaria está formada por calles longitudinales dirección norte-sur, casi paralelas entre sí y de mucha longitud y escasa sección, y un viario interior transversal, la calle del Pozo, que permite el acceso a parcelas de tamaño medio, en torno a 500-1000 m², que albergan viviendas unifamiliares aisladas con unos porcentajes medios de ocupación de la edificación en la parcela superiores al 25%. Es un ámbito consolidado por la edificación, no existiendo muchas parcelas vacantes.



Las Banderas

Localizada al oeste de la zona de Angelitas Alta, se encuentra la zona denominada **La Belleza**, al otro lado de la carretera A- 2001, carretera de Sanlúcar, se encuentra delimitada al oeste con Camino Viejo de Rota (calle Santa María de la Cabeza) y al sur con el tramo deslindado de la vereda del vado de Villarana y con la Colada del Cementerio.

Dispone de acceso rodado desde la calle Santa María de la Cabeza y a través de la carretera de Sanlúcar con la que incide el viario interior transversal de la zona (c/ la Belleza).



La Belleza

Dispone de acceso rodado desde la calle Santa María de la Cabeza y a través de la carretera de Sanlúcar con la que incide el viario interior transversal de la zona (c/ la Belleza).

Dispone de una estructura viaria interior que permite el acceso a las diferentes parcelas residenciales con tipología de vivienda unifamiliar aislada con una densidad superior a otras zonas de urbanizaciones residenciales, por el alto porcentaje de ocupación que presenta la edificación en la parcela. Los viarios interiores están asfaltados y carecen de acerados ni alumbrado público.

Destaca la existencia de un equipamiento deportivo privado destinado a Escuela de Pádel y parcelas destinadas a restauración y salón de celebraciones en el extremo sur del ámbito.

Los desarrollos aislados

Cabe destacar en el municipio de El Puerto la existencia de desarrollos urbanos aislados en el territorio, algunos de los cuales, con el proceso de expansión que El Puerto de Santa María ha sufrido, han ido incorporándose al entramado urbano por ocupación y/o colmatación de los terrenos intersticiales, por lo que forman parte de las zonas ya descritas. No ha sido el caso de tres zonas urbanas claramente diferenciadas, Doña Blanca y Vega de los Pérez, de uso residencial y el Parque Industrial, que alberga usos productivos. Este último ha sido analizado y descrito junto al resto de áreas de actividades económicas de El Puerto.

El Poblado de **Doña Blanca** es un núcleo de población situado al este que tuvo su origen en una iniciativa del Instituto Nacional de Colonización y Desarrollo Rural de la época franquista para realojar a los agricultores cuyos terrenos fueron expropiados para la construcción de la Base Aeronaval de Rota. A él se accede desde la carretera CA-3106 que parte desde la A-4 y finaliza en la A-2002.



Poblado de Doña Blanca

Las obras de construcción del poblado se iniciaron en el año 1964 y cuatro años después, fueron trasladados los primeros colonos. A finales de 1968 se comenzó la instalación de las redes de agua potable y alcantarillado, cuyas obras finalizaron definitivamente en 1980.

Como consecuencia de este origen, el ámbito presenta una estructura parcelaria ortogonal, que conforma un tejido residencial de tipología unifamiliar adosada de una y dos plantas y patio trasero. Destaca la plaza de San Cristóbal como principal espacio libre del conjunto.

El otro ámbito en posición aislada respecto al núcleo principal de población es la **Vega de los Pérez,** ubicado en unos terrenos de regadío, al norte del Poblado de Doña Blanca y cercano por tener acceso desde la CA-3106 que lo delimita por el oeste.

Es un asentamiento irregular, de pequeña superficie, en posición aislada, que el planeamiento general vigente incorporaba como suelo urbano. Tiene un origen anterior a la década de los ochenta y alberga parcelas residenciales de mediano tamaño (en torno a los 1.000 m²) en las que existen viviendas unifamiliares aisladas.



Vega de los Pérez

Las áreas dotacionales de El Puerto

El Puerto de Santa María alberga numerosas áreas dotacionales, muchas de ellas de interés general e incluso estratégico, situadas en la trama urbana y también en el territorio (como es el caso de los centros penitenciarios situados junto a la A-2078 carretera Jerez-Rota). De las existentes en la trama urbana se han distinguido cinco zonas diferenciadas: Base Naval, Puerto Comercial, Puerto Sherry, Parque acuático y Recinto Ferial.

Los terrenos del **Área Dotacional Base Naval** situados en El Puerto de Santa María pertenecen a la Base Naval de Rota (competencia del Ministerio de Defensa) y son conocidos como Poblado Naval por estar anexos y vinculados a la Base aérea. Constituyen el borde septentrional de la trama urbana de El Puerto de Santa María.

Es una zona delimitada al este y noreste por la carretera A-491-R1, al noroeste por el resto del Poblado Naval y la Base Aérea, al sur por la carretera de Fuentebravia y al este por espacios no urbanizados. Constituye un área funcional e independiente (y con acceso restringido) destinada a alojar a los trabajadores de la Base y sus familias. Presenta una trama de calles ortogonales,

de amplia sección y parcelas residenciales en la que se observa la existencia de tipologías de viviendas unifamiliares adosadas y plurifamiliares aisladas y adosadas de baja altura.



Área Dotacional-Equipamiento Comunitario-Defensa Nacional.

En relación a otros usos, alberga dotaciones docentes e instalaciones deportivas al aire libre, estas últimas junto a una amplia superficie de zonas verdes sin cualificar.

El **Área dotacional Puerto Comercial**, situada en la margen izquierda del río Guadalete, es un puerto de interés general gestionado y administrado por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, entidad pública estatal en el que se desarrollan actividades comerciales, pesqueras y náuticas-deportivas, desde la descarga de productos recolectados del mar hasta la transformación de los mismos, su almacenaje y distribución. Destaca la existencia de un centro tecnológico de acuicultura, algunas empresas del sector y la lonja donde se realizan las ventas del pescado fresco.

La entrada y salida se produce por la glorieta de Las Américas (frente al Centro Comercial Bahía Mar) que lo conecta directamente con la avenida de Europa y avenida de Valdelagrana (antigua N-IV).



Área dotacional Puerto Comercial



Área dotacional Puerto Sherry

El **Área dotacional Puerto Sherry,** a diferencia del anterior, es un puerto deportivo, también de propiedad estatal, gestionado por una empresa concesionaria externa, que alberga además de los servicios propios de este tipo de dotaciones (dársena, marina seca, varadero y rampa asfáltica), instalaciones para la práctica de actividades náuticas y de otros deportes, y establecimientos de restauración y hoteleros como complemento para el turismo náutico.

Se ubica en la margen izquierda de la desembocadura del río Guadalete, entre la playa de la Puntilla y la de la Muralla siendo su acceso rodado a través de la avenida de la Libertad. Concentra un alto porcentaje de amarres respecto a otras instalaciones portuarias de la Bahía de Cádiz por lo que supone un foco de actividad importante para la economía portuense.

De manera aislada, al norte del núcleo urbano se sitúa el **Área dotacional Parque acuático.** Está limitada por la carretera CA-31 en su borde este y sureste, al suroeste por la vía de acceso al parque acuático (que conecta con la carretera del Casino), y al oeste y al norte por sendas parcelas de suelo rústico.

Se corresponde con una única parcela catastral donde está emplazado el parque acuático (cerrado temporalmente). El conjunto alterna zonas verdes e instalaciones acuáticas y deportivas, así como dos áreas de aparcamiento al exterior. Hay una muy pequeña proporción de edificaciones cubiertas para usos de almacén, oficinas y comercio.



Área dotacional Parque acuático

Los suelos del **Área dotacional Recinto Ferial** se localizan en el extremo noroeste del núcleo urbano y alberga los terrenos del Recinto Ferial Las Banderas que fueron inaugurados en el año 1981, trasladándola desde la zona de Crevillet. Su diseño tiene una morfología viaria en cruz latina formada por las avenidas principales, paralela y transversal a la carretera A-2001 a Sanlúcar desde la que se accede. Esos viarios cuentan con elementos de arbolado de porte medio.

Se incluyen en la zona las parcelas dotacionales del IES Las Banderas y el Centro Residencial para mayores Reifs, al norte.



Área dotacional Recinto Ferial

7.2. EL SISTEMA DE COMUNICACIONES

El sistema de comunicaciones del término municipal de *El Puerto de Santa María* se estructura en una red integrada por infraestructuras viarias, ferroviarias y marítimas, que en conjunto configuran un sistema territorial de movilidad de carácter multimodal. La red viaria constituye el principal soporte de las comunicaciones terrestres, articulando tanto los desplazamientos internos como la conexión con los municipios del entorno metropolitano de Cádiz y el resto de la provincia. A ello se suma la infraestructura ferroviaria, que refuerza la conectividad regional mediante servicios de cercanías y media distancia, contribuyendo a la movilidad sostenible de personas y mercancías. Por último, las comunicaciones marítimas, concentradas en el ámbito portuario, desempeñan un papel estratégico en el sector recreativo marítimo, en el transporte de pasajeros y en el ámbito productivo, consolidando al municipio como nodo logístico de relevancia en el sistema territorial de la Bahía de Cádiz.

El Sistema Viario

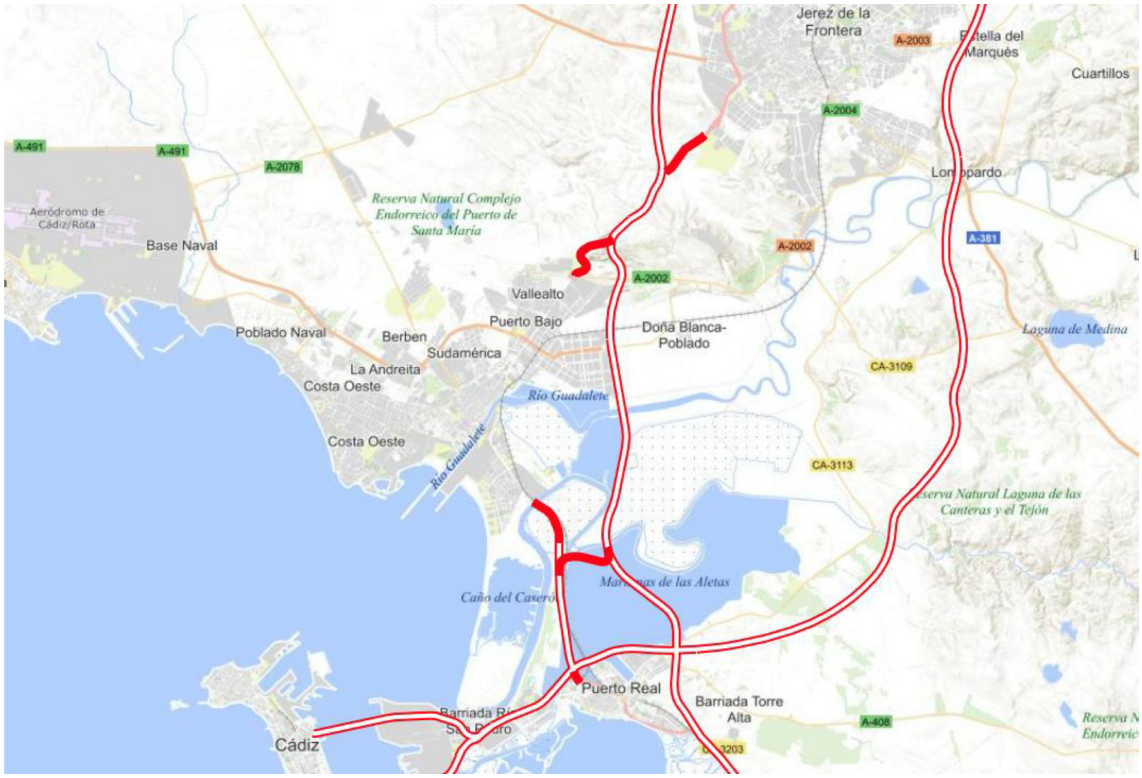
El sistema viario de El Puerto de Santa María articula la movilidad urbana y metropolitana mediante una red principal para el tráfico rodado y otra complementaria orientada a modos alternativos (peatonal, ciclista y otros modos de movilidad personal). Este modelo busca equilibrar la accesibilidad con la movilidad sostenible, reduciendo emisiones y mejorando la calidad urbana conforme a la LISTA y a las directrices de planificación territorial y de transporte sostenible.

Vías interurbanas

Las principales vías interurbanas que atraviesan y estructuran el término municipal de El Puerto de Santa María, conformando una red viaria de gran relevancia para su articulación territorial y para su integración en el sistema metropolitano de la Bahía de Cádiz, se corresponden con:

- La autovía A-4 y la carretera N-IV, junto con la autopista AP-4 (vía que no atraviesa el término municipal de El Puerto de Santa María) constituyen los ejes longitudinales norte-sur que articulan las comunicaciones entre los municipios de la Bahía de Cádiz, conectando los municipios del arco sur de la bahía con El Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera y, a partir de éste, con Sevilla, Córdoba y el resto del territorio nacional.

  Por disposición de trazado, la autovía A-4 asume gran parte del tráfico de largo recorrido vinculado con El Puerto de Santa María, a su vez, la carretera N-IV prolonga hacia el norte la mencionada autovía a partir de Jerez de la Frontera. En el término municipal de El Puerto de Santa María, el antiguo trazado de la carretera N-IV se corresponde actualmente con la carretera de titularidad estatal CA-31, que continúa como vía urbana hasta Valdelagrana, y conecta posteriormente con la carretera estatal CA-32, hacia Puerto Real.



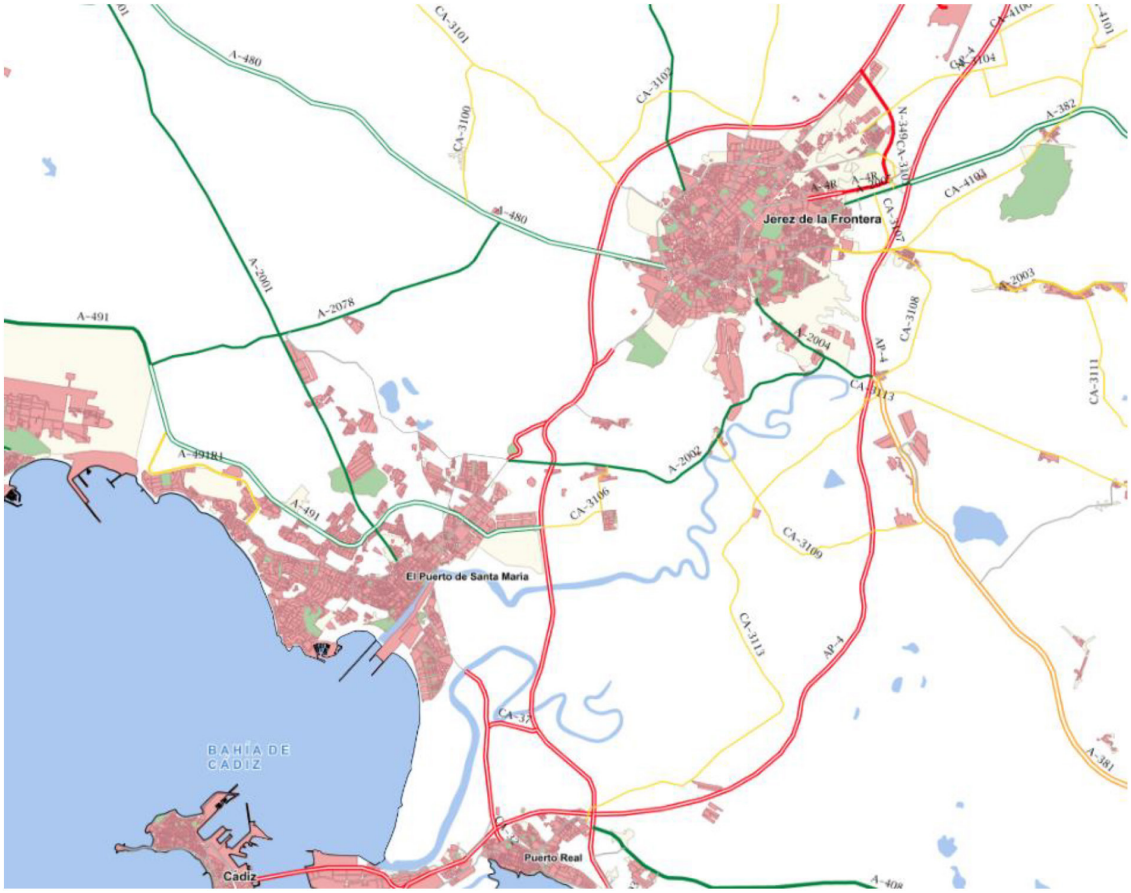
Red de Carreteras del Estado en El Puerto de Santa María. Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa de Tráfico 2023 - Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.

- La carretera A-491 de la red intercomarcal, en disposición de autovía, constituye el único eje sudeste–noroeste del entorno de la Bahía de Cádiz, conectando El Puerto de Santa María con Rota y con los desarrollos costeros occidentales. Este corredor desempeña un papel esencial en la movilidad intermunicipal, especialmente en los desplazamientos asociados al turismo y a la actividad económica vinculada al litoral.

- La carretera A-2001 de la red complementaria metropolitana de Cádiz, establece la conexión con Sanlúcar de Barrameda hacia el noroeste, configurándose como una vía de carácter comarcal que favorece la accesibilidad hacia el sector agrícola y natural del entorno del Parque Natural de Doñana.

- Por su parte, las carreteras A-2002 y A-2078, ambas pertenecientes a la red complementaria metropolitana de Cádiz, constituyen vías de trazado más transversal, que conecta con Jerez de la Frontera y atiende a diversos núcleos secundarios del municipio, desempeñando un papel de soporte para la movilidad interna y la articulación de las áreas periurbanas.

- Finalmente, la carretera CA-3106 de la red provincial de Cádiz, en continuidad de la carretera A-491, actúa como vía de conexión entre la autovía A-4 y la carretera A-2002, mejorando la permeabilidad del territorio municipal y permitiendo una distribución más eficiente de los flujos de tráfico entre los distintos corredores estructurantes.

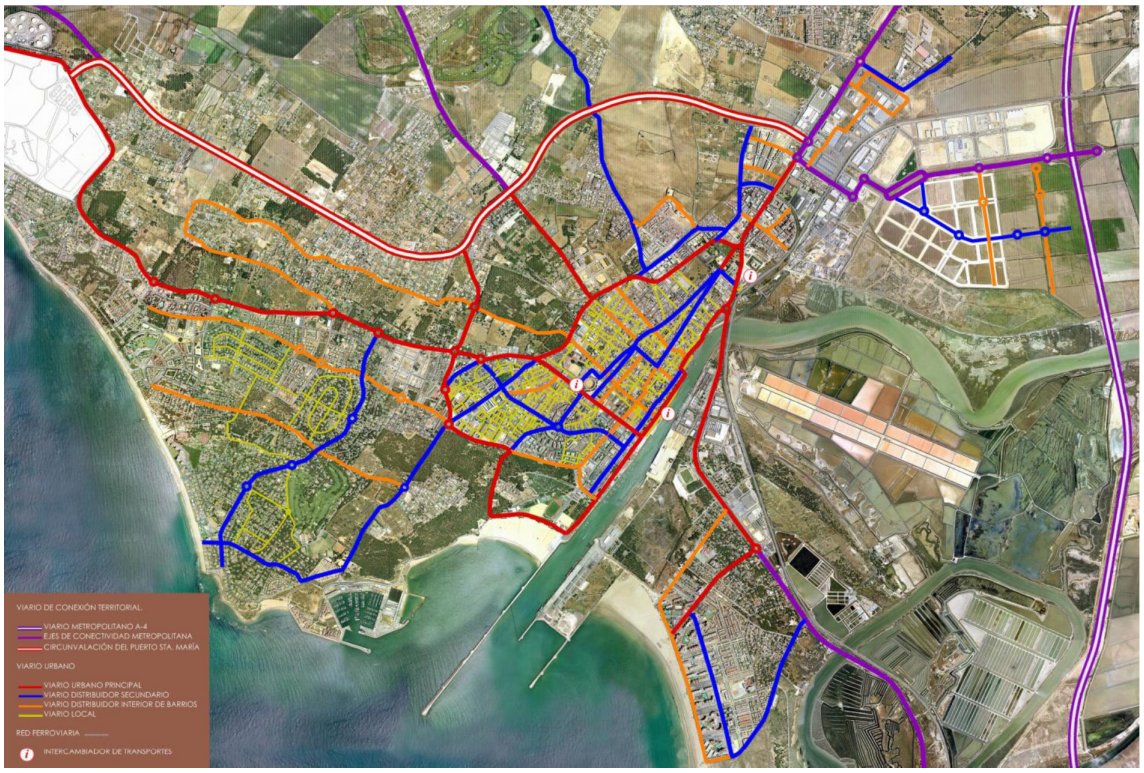


Red de Carreteras de Andalucía en El Puerto de Santa María. Fuente: Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Junta de Andalucía.

En conjunto, este sistema viario interurbano garantiza la accesibilidad territorial rodada de El Puerto de Santa María, facilitando tanto la movilidad cotidiana como la conexión con los principales polos económicos, turísticos y logísticos del entorno metropolitano gaditano. No obstante, la coexistencia de tramos urbanos con tráfico de largo recorrido plantea la necesidad de reforzar la jerarquía viaria y mejorar la seguridad y funcionalidad de los accesos al municipio, conforme a los criterios establecidos por la LISTA, en materia de ordenación integrada de infraestructuras y movilidad sostenible.

Vías urbanas

A escala municipal, la red viaria urbana de El Puerto de Santa María puede entenderse estructurada en cuatro niveles jerárquicos, definidos en función de su papel organizativo dentro del sistema urbano, su capacidad de servicio y su grado de accesibilidad. Esta jerarquía responde tanto a la morfología histórica del municipio como a su papel como nodo territorial estratégico dentro del eje Bahía de Cádiz–Jerez de la Frontera.



Jerarquía de la red viaria [1]. Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible, Plan director de la Bicicleta y Plan Director de Señalización de El Puerto de Santa María.

En el nivel superior se sitúa el **viario urbano principal**, integrado por los grandes ejes estructurantes que articulan las comunicaciones internas y externas del municipio. Este sistema conecta el casco urbano con los principales accesos viarios, garantizando la continuidad con la red interurbana y metropolitana. Cumple, además, una función esencial en la conexión con los núcleos periféricos y las áreas de actividad económica, así como con las zonas portuarias y turísticas. Su principal componente se corresponde con el trazado de la antigua carretera a Rota, que atraviesa el tejido urbano de oeste a noreste, conocida como avenida de Fuentebravía en su sección occidental y como avenida de Sanlúcar en la sección perteneciente al núcleo principal.

El segundo nivel corresponde al **viario distribuidor secundario**, que enlaza los distintos sectores urbanos con la red principal y canaliza el tráfico de distribución media. Está formado por avenidas y rondas urbanas que estructuran los barrios residenciales y zonas de expansión, como la avenida de la Libertad, la avenida de Eduardo y Felipe Osborne o avenida Santa María del Mar. Este viario actúa como elemento de transición entre los movimientos de largo recorrido y la movilidad interna de carácter urbano.

El **viario distribuidor interior de barrios** constituye el tercer nivel jerárquico, organizando la movilidad interna dentro de los tejidos residenciales. Aglutina calles de recorrido medio que conectan las vías secundarias con los viarios locales, y cuya función se orienta a facilitar la accesibilidad peatonal, la seguridad vial y la convivencia de distintos modos de transporte. En barrios como Valdelagrana, Costa Oeste o El Carmen-Cuatro Pinos, este viario adopta un carácter más calmado y próximo al entorno residencial.

Por último, el **viario local** representa el nivel de servicio más próximo al ciudadano, garantizando el acceso directo a parcelas residenciales, dotacionales y comerciales. Su diseño debe priorizar la seguridad peatonal, la movilidad activa y la calidad ambiental del espacio urbano, incorporando criterios de accesibilidad universal y de calmado de tráfico, especialmente en los ámbitos del casco histórico y las áreas escolares.

Dotación de aparcamientos

En materia de estacionamiento, el municipio de El Puerto de Santa María cuenta, desde el año 2013, con una serie de bolsas de aparcamiento integradas en la denominada “Zona Naranja”, concebida para garantizar la prioridad de uso a los residentes municipales durante los meses de verano. Estas áreas se localizan principalmente en primera línea de playa, en los sectores de Valdelagrana y Las Redes / El Ancla, y consisten en espacios de estacionamiento reservados para abonados previamente autorizados, con el objetivo de ordenar la elevada demanda estacional derivada del uso turístico.



Aparcamientos calle La Playa. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

No obstante, se identifica una carencia de plazas de estacionamiento reservadas para residentes en otros ámbitos urbanos, lo que genera una fuerte competencia por el espacio público y contribuye al aumento de la congestión viaria y de las emisiones asociadas a la circulación de vehículos en búsqueda de aparcamiento.

Por otro lado, las principales vías urbanas presentan una oferta heterogénea de estacionamiento en superficie, con disposición tanto en línea como en batería, en una o ambas márgenes de la calzada según el ancho disponible y la intensidad del tráfico. Destaca, en cambio, la insuficiencia de plazas en determinados ejes estructurantes del municipio, especialmente en la avenida de la Libertad o en la avenida Micaela Aramburu de Mora, donde la competencia entre el estacionamiento y la circulación limita la capacidad funcional de la vía. Esta situación se reproduce y agrava en las áreas comerciales del centro histórico, donde la elevada demanda de estacionamiento a corto plazo se concentra en un viario de sección reducida y con escasa disponibilidad de espacios dedicados a esta finalidad.

En cuanto al estacionamiento no incorporado a la vía pública, el municipio dispone de varios aparcamientos en superficie y subterráneos de relevancia, entre los que destacan los aparcamientos del mercadillo de La Puntilla, Pasarela del Guadalete, Plaza de Toros, Plaza Isaac Peral (subterráneo) y avenida de la Bajamar (público). Estos elementos suponen una valiosa alternativa de estacionamiento y cumplen una función clave en la gestión de la movilidad urbana, al facilitar la rotación vehicular en el centro histórico y en los principales enclaves turísticos y comerciales.



Parking Terminal Marítima El Puerto. Fuente: Google Earth Street View. Diciembre 2022

En líneas generales, se confirma que el municipio dispone de una red de estacionamientos que cumple parcialmente su función reguladora, pero presenta carencias notables de planificación en áreas no turísticas y en zonas de alta densidad urbana. Se requiere una estrategia municipal integral que amplíe el modelo de gestión estacional a todo el ámbito urbano, optimizando la relación entre movilidad, sostenibilidad y uso equitativo del espacio público.

El espacio peatonal

La actividad peatonal en el municipio se organiza principalmente en torno al casco histórico, cuyo viario conserva una morfología tradicional caracterizada por calles estrechas, trazado irregular y un uso predominantemente residencial. En este entorno, se concentran los principales ejes peatonales, en los que la circulación de vehículos está restringida, permitiéndose únicamente el acceso a residentes, servicios de emergencia, vehículos autorizados y operaciones de carga y descarga en horarios determinados.

En algunas de estas vías, como la calle Pagador o la calle Dr. Muñoz Seca, se ha implantado la "zona 30", con prioridad peatonal y medidas de calmado de tráfico, mientras que otros espacios, como la calle Luna o la calle Abastos, se configuran como ámbitos exclusivamente peatonales. Asimismo, se identifican calles con plataforma única y prioridad para los modos blandos (entre ellas la calle Ganado o determinados tramos de la calle Palacios), que favorecen la continuidad del recorrido peatonal y mejoran la seguridad de los desplazamientos a pie.



Calle Pagador. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

En el resto de tejido urbano, la red peatonal se compone, comúnmente, de aceras de anchura variable dispuestas en vías de tráfico rodado. En determinadas áreas, donde se concentra parte significativa de la actividad comercial, se observan conflictos de convivencia entre peatones y vehículos, acentuados por la limitada sección viaria y la ocupación irregular del espacio peatonal mediante estacionamientos indebidos o la instalación de mobiliario urbano inadecuado, lo que reduce la capacidad efectiva de tránsito peatonal y afecta a la accesibilidad universal.

En conjunto, el sistema de recorridos peatonales presenta una marcada heterogeneidad funcional. Mientras algunas vías principales disponen de aceras de anchura suficiente, adecuadas condiciones de tránsito y dotadas de árboles que mejoran las condiciones ambientales, paisajísticas y de confort climático, otras calles secundarias y capilares muestran déficits significativos en el espacio peatonal. Se identifican incluso tramos sin acerado, como en la calle Francisco Cossi Ochoa o en la calle Arroyo, o calles de carácter más céntrico, como la calle Ganado, donde la escasa anchura de las aceras se ve aún más reducida por la colocación de elementos de seguridad o disuasión del estacionamiento, que limitan el espacio útil para el peatón.

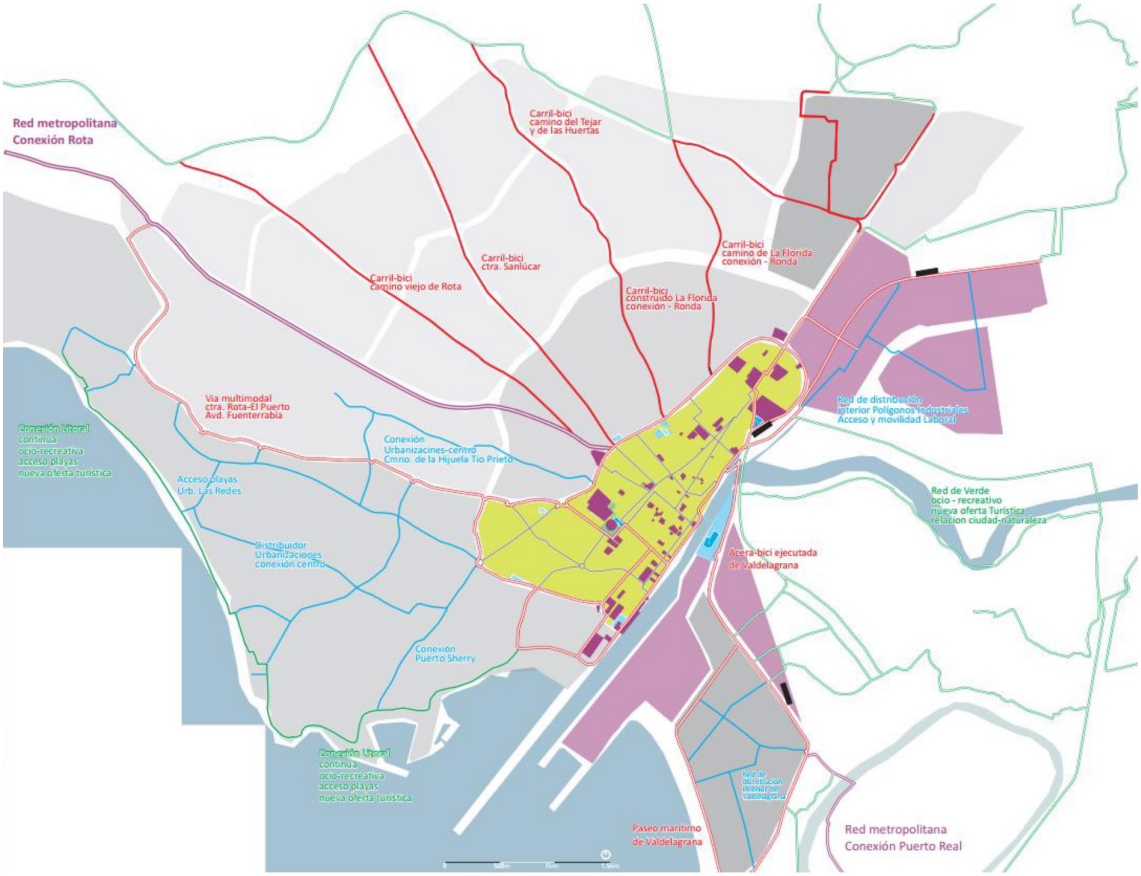


Calle Ganado. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

En términos generales, se constata la necesidad de reforzar la conectividad peatonal, mejorar la accesibilidad universal y garantizar la continuidad y seguridad de los itinerarios, especialmente en los entornos de mayor actividad urbana, equipamientos públicos y centros escolares. La futura ordenación deberá, por tanto, priorizar la creación de una red peatonal jerarquizada y accesible, coherente con los principios de movilidad sostenible y de ciudad inclusiva establecidos por la LISTA, promoviendo un modelo urbano orientado a las personas.

El espacio ciclista

El uso de la bicicleta en El Puerto de Santa María constituye un componente esencial dentro de la estrategia municipal de movilidad sostenible y reducción de emisiones, articulándose a partir de los principales ejes desarrollados como resultado del Plan de Movilidad Sostenible y Accesibilidad aprobado en 2009. Dicho plan promovió una inflexión en la concepción del espacio público, fomentando la bicicleta como medio de transporte cotidiano, saludable y no contaminante, y apostando por la creación de una red que facilitara la conexión entre los distintos barrios, los equipamientos públicos y las zonas de actividad económica y turística.



Propuesta de red ciclista [2]. Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible, Plan director de la Bicicleta y Plan Director de Señalización de El Puerto de Santa María.

La red ciclista existente y la prevista otorgan al municipio una longitud destacada de carriles bici, superior a la media de su entorno comarcal, lo que evidencia un esfuerzo sostenido por consolidar la movilidad activa. La penetración de los itinerarios por las avenidas principales, como la avenida de Europa, la avenida de Fuentebravía o la avenida de Sanlúcar, garantiza una conectividad aceptable entre áreas residenciales y equipamientos, además de ofrecer tramos con buen estado de conservación y una continuidad funcional notable, especialmente en sectores con mayor densidad urbana.

Sin embargo, pese a estos avances, la red presenta aún limitaciones estructurales en términos de continuidad y jerarquía funcional. Aún existen discontinuidades entre los ejes radiales y transversales, lo que dificulta los desplazamientos entre diferentes barrios y reduce la eficacia del sistema como alternativa real al vehículo privado. Asimismo, se observan deficiencias en la integración con otros modos de transporte, particularmente con las áreas de estacionamiento disuasorio, las paradas de transporte público y los entornos intermodales, como las estaciones ferroviarias o el intercambiador de autobuses.

En este contexto, resulta necesario avanzar hacia un modelo de red ciclista estructurada, continua y segura, fomentando la creación de itinerarios que conecten el núcleo urbano con áreas costeras, zonas de equipamientos y municipios colindantes. La mejora de la intermodalidad con el transporte público, la implantación de servicios de préstamo o aparcamientos seguros, y la incorporación de criterios de accesibilidad universal y perspectiva de género en el diseño de los recorridos son actuaciones clave para consolidar un sistema ciclista plenamente desarrollado.

Intercambiador de transportes

El intercambiador de transporte de El Puerto de Santa María se configura como un nodo intermodal de referencia en la Bahía de Cádiz, desempeñando un papel esencial en la articulación de los desplazamientos urbanos y metropolitanos. Está integrado por la estación ferroviaria de El Puerto de Santa María, y por el intercambiador intermodal de autobuses, situado en sus inmediaciones, lo que permite una conexión directa y funcional entre el transporte ferroviario, el transporte por carretera y los modos de movilidad urbana.



Intercambiador de transportes El Puerto de Sta. María. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

Esta disposición favorece la interoperabilidad entre modos de transporte, mejorando la eficiencia y reduciendo los tiempos de intercambio modal. Asimismo, constituye un elemento clave para el fomento de la movilidad sostenible, al ofrecer una alternativa real al uso del vehículo privado en los desplazamientos cotidianos hacia Cádiz, Jerez de la Frontera y el resto de municipios del área metropolitana.

El Sistema Ferroviario

El sistema ferroviario en el municipio de El Puerto de Santa María se estructura en torno a la línea 04-400 Alcázar de San Juan–Cádiz, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), de titularidad estatal y gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). Se trata de una infraestructura troncal de doble vía, electrificada y en superficie, con tráfico mixto, aunque con predominio del uso de viajeros.

Esta línea constituye uno de los principales ejes ferroviarios del cuadrante suroccidental peninsular, articulando el sistema radial de comunicaciones entre Castilla-La Mancha, Andalucía Occidental y el litoral atlántico. Asimismo, forma parte del trazado de la Línea de Alta Velocidad Sevilla–Cádiz, concebida como prolongación de la LAV Madrid–Sevilla, que se configura como una infraestructura estratégica de conexión entre la capital andaluza y la Bahía de Cádiz, a través de un corredor modernizado y parcialmente adaptado a las especificaciones de la red de alta velocidad española.

El trazado ferroviario atraviesa el núcleo urbano de El Puerto de Santa María en sentido noreste–sureste, configurando un eje lineal de comunicación de gran relevancia territorial. Esta circunstancia obliga a una integración funcional y paisajística de la infraestructura en el tejido urbano, tanto desde el punto de vista de la movilidad y la conectividad interna, como respecto a la permeabilidad transversal y la compatibilidad de usos urbanos adyacentes.

En el término municipal se localizan tres estaciones o puntos ferroviarios principales, con diferentes grados de operatividad:

- Estación de El Puerto de Santa María (51400 – Apartadero-Cargadero de El Puerto de Santa María): constituye el principal nodo ferroviario del municipio, proporcionando

conectividad tanto a servicios de larga distancia y media distancia, como al transporte interurbano de cercanías, mediante la línea C-1 de la red de Cercanías de Cádiz (Cádiz–Jerez de la Frontera–Aeropuerto de Jerez). Dispone de accesos coordinados con el transporte urbano e interurbano por autobús, facilitando la intermodalidad y el intercambio modal de viajeros.

- Estación de El Puerto de Santa María–Contenedores (51413): actualmente fuera de servicio, estuvo orientada al tráfico de mercancías y operaciones logísticas, vinculadas al entorno industrial portuense. Su recuperación o reconversión podría valorarse en el marco de una estrategia de movilidad sostenible y logística intermodal de ámbito metropolitano.

- Apeadero de Valdelagrana (51417): presta servicio a los trenes de cercanías de la línea C-1, conectando el núcleo turístico-residencial de Valdelagrana con los principales destinos del eje Cádiz–Jerez–Aeropuerto. Cuenta con acceso directo mediante transporte urbano, favoreciendo la movilidad sostenible y el acceso al frente litoral.

Este corredor ferroviario de alta demanda funcional permite a la población local acceder de forma directa y regular a la capital gaditana y a la población de Jerez, con frecuencias adecuadas para el desplazamiento cotidiano por motivos laborales, educativos y administrativos. El sistema permite la conexión directa o indirecta con diversas capitales provinciales andaluzas e incluso otras comunidades autónomas, facilitando así una movilidad eficiente y complementaria a la red de transporte viario. Esta dotación ferroviaria contribuye a la integración territorial del municipio dentro del sistema regional de transportes y constituye un recurso estratégico para fomentar la movilidad sostenible y el uso del transporte público colectivo.

El transporte ferroviario de mercancías en el municipio de El Puerto de Santa María presenta un carácter residual en términos operativos, aunque con alto potencial logístico debido a su posición estratégica dentro del corredor ferroviario Sevilla–Jerez–Cádiz y su vinculación con el Puerto de la Bahía de Cádiz, integrado en la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T).

La línea Alcázar de San Juan–Cádiz, permite la circulación de trenes de mercancías a lo largo de su trazado, si bien los tráficos se concentran principalmente en los tramos Sevilla–Jerez y en los accesos directos al recinto portuario de Cádiz. En el ámbito municipal, la infraestructura dispone de vías de apartado y maniobra en la estación de El Puerto de Santa María, pero no cuenta con instalaciones logísticas específicas ni con terminal intermodal operativa para el intercambio de mercancías. No obstante, el trazado ferroviario mantiene una función estratégica como infraestructura de soporte al transporte pesado y constituye un activo de gran valor territorial en el marco de una futura reactivación del tráfico ferroviario de mercancías ligado a la modernización del eje logístico Bahía de Cádiz–Área Metropolitana de Sevilla.

El Sistema Portuario

El sistema portuario constituye uno de los pilares estructurantes del territorio de El Puerto de Santa María, tanto desde el punto de vista económico y funcional, como desde su dimensión histórica, ambiental y paisajística. Su localización estratégica en la desembocadura del río Guadalete, dentro del ámbito de la Bahía de Cádiz, confiere al municipio un papel destacado en el esquema portuario provincial y regional, integrándose en el marco de competencias de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

La actividad portuaria ha sido tradicionalmente uno de los motores del desarrollo urbano y económico de la ciudad. El sistema portuario, conformado por Puerto Sherry y el complejo portuario de El Puerto de Santa María, no solo ha actuado como infraestructura logística, sino también como espacio generador de empleo, atracción turística y actividad económica vinculada

a la pesca, la náutica deportiva, el mantenimiento naval y el ocio marítimo, constituyendo un elemento esencial para la diversificación productiva del municipio, reforzando la posición de éste dentro del sistema metropolitano gaditano.

En este sistema, el puerto deportivo de Puerto Sherry constituye un enclave estratégico y de referencia en la náutica de recreo del litoral atlántico andaluz. Su consolidación como instalación portuaria de alto nivel técnico y funcional refuerza de manera decisiva la imagen del municipio como destino turístico vinculado al mar y al deporte náutico, articulando una oferta complementaria que integra ocio, deporte, restauración y alojamiento de calidad. La actividad que genera Puerto Sherry no solo dinamiza el tejido económico y empresarial local, sino que contribuye a la especialización turística del municipio en torno a la cultura marítimo-deportiva, potenciando un modelo de desarrollo coherente con los principios de sostenibilidad territorial y ambiental, y alineado con los objetivos de la economía azul.

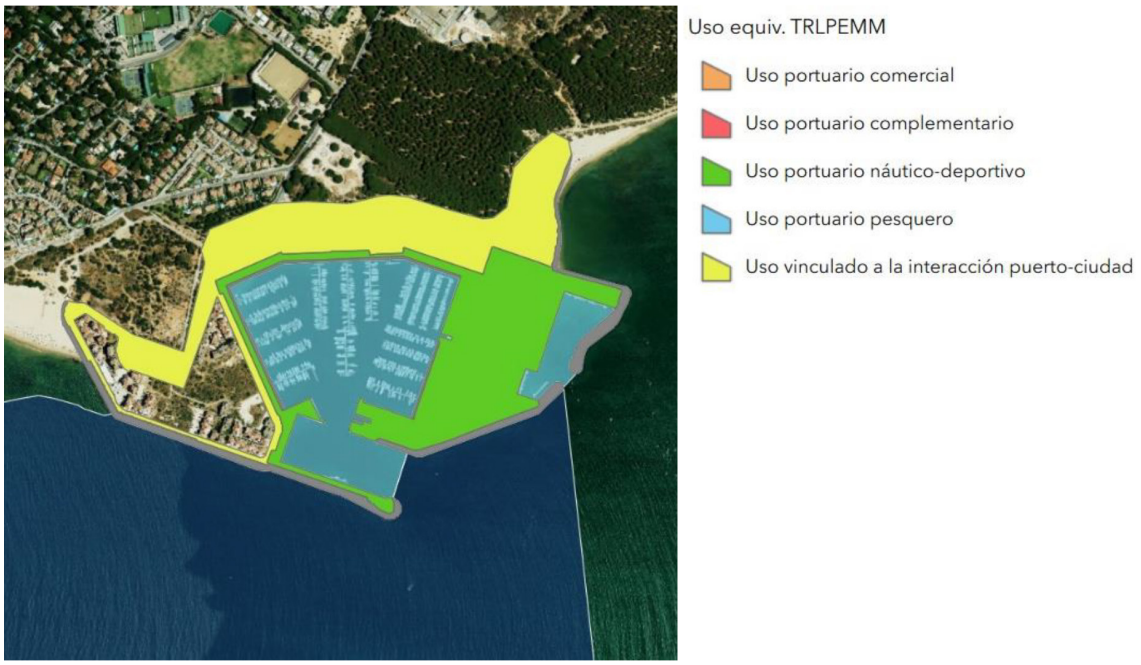
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	
Situación:	Longitud: 6° 15´Oeste Latitud: 36° 35´ Norte
Canal de Entrada:	Anchura: 100 m Longitud: 200 m Calado en B.M.V.E.: 3 m
Superficie de agua abrigada:	Principal: 13,520 hectáreas Playa Asf: 1,785 hectáreas
Superficie terrestre:	21,8 hectáreas
Utilización:	Naútico-Deportiva
Zonas:	Dársena – Marina Seca – Varadero – Rampa Asfáltica

A pesar de pertenecer el Dominio Público portuario de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, la gestión de la dársena Náutico-Deportiva de Puerto Sherry no es responsabilidad directa de la APBC. Dicha gestión está concesionada a la Sociedad Marina Puerto de Santa María, S.A.. Para más información puede consultar el sitio Web de Puerto Sherry en www.puertosherry.com.

PUERTO SHERRY	
Zona	**Características**
Dársena	Calado: 3 metros Amarres: 11 tipos Atraques: 800 puestos Esloras: De 5 a 50 metros
Marina Seca	Tipo: Estanterías Capacidad: 500 embarcaciones Esloras: De 4 a 8 metros
Varadero	Capacidad: 25.000 metros cuadrados asfaltados con puntos de energía y agua Instalaciones Especiales: 3 piscinas de travelift, 1 travelift de 50 Tm, 1 forklift con capacidad de 10 Tm Anexos: Talleres, Ship chandlers y Yacht brokers
Rampa Asfáltica	Capacidad: 1,785 hectáreas de agua abrigada



Dársenas: Puerto Sherry. Fuente: Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz



Dársenas: Puerto Sherry. Fuente: Puertos del Estado. Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.

Por su parte, el complejo portuario de El Puerto de Santa María se estructura a lo largo de ambas márgenes del río Guadalete, configurando un subsistema portuario integral que combina funciones comerciales, pesqueras y náutico-deportivas.

En la margen derecha, se concentran usos portuarios comerciales y náutico-deportivos, destacando la presencia de la Terminal Marítima Metropolitana de El Puerto, infraestructura que posibilita el transporte interurbano por vía marítima a través de la línea B-042, operada mediante un servicio regular de catamarán que conecta El Puerto de Santa María con la ciudad de Cádiz. Esta instalación constituye un elemento clave de movilidad sostenible dentro del ámbito metropolitano de la Bahía de Cádiz, al ofrecer una alternativa eficiente y ambientalmente favorable al transporte terrestre. A su vez, la margen izquierda acoge predominantemente usos portuarios comerciales y pesqueros, incluyendo la Lonja de El Puerto de Santa María, así como diversas instalaciones de uso portuario complementario, que completan la funcionalidad logística y económica del conjunto.

Desde una perspectiva urbano-territorial, los espacios portuarios constituyen una oportunidad estratégica para la reconexión entre la ciudad y su frente marítimo-fluvial. Este proceso de integración se plantea como un objetivo prioritario del modelo urbano, orientado a restablecer la continuidad física, funcional y paisajística entre el núcleo urbano y su entorno costero, favoreciendo un desarrollo sostenible, inclusivo y resiliente, en coherencia con los principios establecidos por la LISTA y por las agendas urbanas estatal y de Andalucía.

En este sentido, las actuaciones recientes en la margen izquierda del Guadalete, centradas en la rehabilitación del paseo fluvial y la creación de espacios públicos de calidad, han devuelto al río su papel central en la identidad urbana de El Puerto de Santa María. Este proceso de recuperación, enmarcado en los objetivos de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI), ha permitido reinterpretar el borde fluvial como espacio de encuentro, cohesión social y proyección turística.

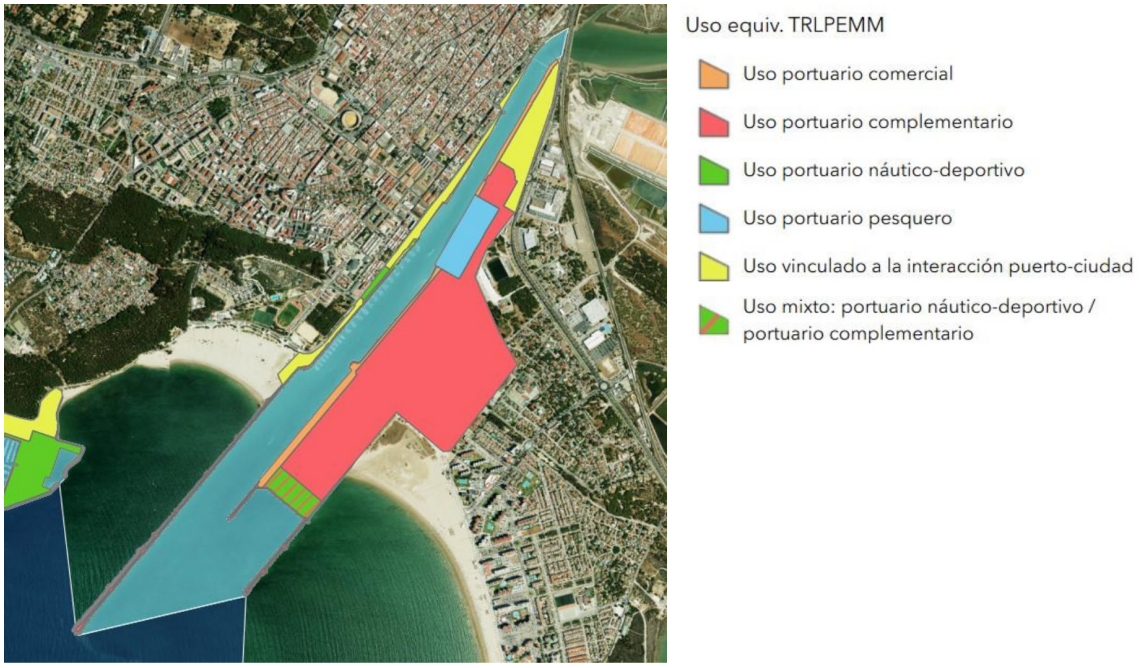
El Puerto de Santa María

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS	
Situación:	Longitud: 6° 14´Oeste Latitud: 36° 35´Norte
Canal de Entrada:	Anchura: 100 m Longitud: 1.250 m Calado en B.M.V.E.: 5,50 m
Superficie de agua abrigada:	92,2
Superficie terrestre:	110 hectáreas
Utilización:	Comercial, Pesquera y Naútico-Deportiva

DÁRSENA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA							
Muelles	**Longitud (m)**	**Calado (m)**	**Depósitos (m2)**	**Grúas / rampas**	**Tráfico**	**Equipos**	**Instalaciones**
Exterior	792	3	83.034		General y graneles	2 báscula 60 tns.	Almacenes y tinglados
Pesquero	1.050	3	101.169		Pesca		Lonja y almacenes
SUMA	**1.842**		**184.203**				



Dársenas: El Puerto de Santa María. Fuente: Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz



Dársenas: El Puerto de Santa María. Fuente: Puertos del Estado. Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.

En conjunto, el sistema portuario del municipio se encuentra en un proceso de transición hacia un modelo más abierto, multifuncional y sostenible, donde el puerto, el río y la ciudad constituyan un único sistema integrado, generador de actividad económica, identidad territorial y calidad urbana.

Condicionantes al sistema de comunicaciones

El sistema de comunicaciones de El Puerto de Santa María se articula mediante un conjunto de infraestructuras que garantizan la continuidad y seguridad de los desplazamientos, tanto internos como externos, en un territorio condicionado por la presencia de barreras físicas naturales y artificiales. Entre los elementos que lo conforman destacan elementos singulares concebidos como obras de ingeniería civil destinadas a resolver los cruces entre el tramado de circulación y los obstáculos geográficos o estructurales que atraviesan el municipio.

En el ámbito urbano y territorial de El Puerto de Santa María, tres elementos principales configuran el sistema de comunicaciones y condicionan su funcionamiento: el río Guadalete, la línea ferroviaria 04-400 Alcázar de San Juan–Cádiz y la carretera A-491. Estos ejes, aunque esenciales para la conectividad global del municipio, actúan también como barreras a la integración del tejido urbano, requiriendo soluciones que garanticen la permeabilidad y la cohesión funcional del territorio.

- El río Guadalete. El cauce del río Guadalete constituye una barrera histórica para la conexión transversal del núcleo urbano de El Puerto de Santa María. Actualmente, el municipio dispone de dos pasos principales: la Pasarela Guadalete, destinada exclusivamente al tránsito peatonal, y el Puente de San Pedro, que integra tráfico rodado, ferroviario y peatonal. En este último, el carril bici procedente de Valdelagrana se interrumpe en la margen izquierda, lo que impide la continuidad de la movilidad ciclista y limita la conexión efectiva entre ambas orillas.

  Ambos elementos permiten el acceso al sector noreste del casco tradicional, mientras que el resto del cauce, hasta su desembocadura, presenta una conectividad insuficiente entre los tejidos urbanos situados a ambas márgenes del río, lo que pone de manifiesto la necesidad de implantar nuevos pasos y mejorar las conexiones a lo largo del frente fluvial, contribuyendo así a la integración territorial y paisajística del ámbito ribereño.



Puente de San Pedro. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

- Línea ferroviaria 04-400 Alcázar de San Juan–Cádiz. La línea ferroviaria Alcázar de San Juan–Cádiz atraviesa el municipio desde el sur hasta el noreste, penetrando en el tejido urbano en el entorno de la Estación de El Puerto de Santa María. Este trazado genera discontinuidades físicas y visuales en la estructura urbana, al tiempo que condiciona la movilidad local. Las intersecciones se resuelven mediante pasos superiores e inferiores, si bien algunos puntos presentan limitaciones de accesibilidad y conectividad. Resulta por tanto prioritario implementar actuaciones de integración urbana del ferrocarril, tanto desde la perspectiva de la seguridad y la accesibilidad como desde la minimización del impacto acústico y paisajístico.

- La carretera A-491. La carretera A-491 (con categoría de autovía) se configura como eje estructurante del sistema viario intercomarcal. Sus intersecciones con la red viaria local

se resuelven mayoritariamente mediante pasos inferiores, en los que la A-491 discurre en posición elevada y las conexiones urbanas se canalizan a través de rotondas o enlaces a distinto nivel, garantizando la fluidez del tráfico metropolitano y la permeabilidad transversal del viario urbano. Este modelo asegura una integración funcional adecuada entre la vía de alta capacidad y los desarrollos urbanos adyacentes, si bien requiere una atención continua al mantenimiento y a la seguridad de los itinerarios peatonales y ciclistas asociados.



Glorieta Molino Platero. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

En este contexto, el sistema de comunicaciones de El Puerto de Santa María presenta una estructura sólida en cuanto a conectividad territorial, pero manifiesta déficits de integración urbana derivados de la fragmentación producida por las grandes infraestructuras. La mejora de la permeabilidad transversal, especialmente en torno al río Guadalete y la línea ferroviaria, junto con la potenciación de la movilidad no motorizada, se configuran como líneas estratégicas de actuación para avanzar hacia un modelo de ciudad más cohesionado, accesible y sostenible, en consonancia con los principios de la LISTA.

7.3. EL ESPACIO VERDE URBANO

7.3.1. Introducción

A. Objeto

El título del presente apartado, “El espacio verde urbano”, responde a la terminología introducida por la LISTA y el RGLISTA, sin embargo, el contenido que se desarrolla a continuación, abarca un ámbito analítico más amplio y complejo. En esta fase del Avance del POU no sólo se estudia el espacio verde urbano en sentido estricto, sino también el conjunto de espacios libres y zonas verdes del municipio, en tanto que todos ellos conforman un sistema interrelacionado de espacios públicos, ambientales y sociales que contribuyen de forma conjunta a la sostenibilidad urbana, la calidad de vida y la identidad territorial de El Puerto de Santa María.

De este modo, el presente apartado adopta una visión integradora, en la que el espacio verde urbano, los espacios libres y las zonas verdes, se analizan de manera complementaria, considerando sus diferentes funciones (ambientales, recreativas y sociales), su grado de consolidación, y su adecuación a las necesidades de la población actual y futura, conforme a los principios de la LISTA y del modelo urbano propuesto en el PGOM en tramitación.

B. Conceptos básicos

A efectos del presente análisis, se distinguen los siguientes conceptos conforme al Reglamento de la LISTA:

- **Espacio verde urbano (Definición 26):**

  "(…)

  Conjunto de espacios no edificados de la malla urbana que, con independencia de su titularidad, están dotados de vegetación y desarrollan funciones ambientales.

  (…)"

  Este concepto es novedoso y se encuentra regulado en el artículo 80 del Reglamento, dentro de los criterios de sostenibilidad para la ordenación urbanística. Este artículo establece que la ordenación del espacio público y del espacio verde urbano debe contribuir a la mitigación del cambio climático, fomentar los desplazamientos peatonales, asegurar la interconexión de sistemas verdes, y garantizar la calidad ambiental y la accesibilidad universal. El espacio verde urbano, por tanto, tiene una función esencialmente ambiental y ecológica, orientada a mejorar la resiliencia urbana.

- **Espacios libres y zonas verdes (Definición 16):**

  "(…)

  2.° *Espacios libres y zonas verdes, constituidos por los espacios libres (plazas, áreas peatonales, áreas de juegos), integrados por los terrenos libres de edificación destinados al ocio, juegos y esparcimiento de la población y las zonas verdes (parques y jardines), integradas por los terrenos libres de edificación y dotados de vegetación que presentan una superficie permeable y desarrollan funciones ambientales (ecológicas, mitigación del cambio climático, etc.) además de las propias de su calificación urbanística.*

  (…)"

  Su función es, ante todo, social y recreativa, facilitando el encuentro ciudadano, el ocio y la actividad física, aunque también cumplen funciones ambientales complementarias. Su correcta distribución espacial debe ser proporcional a la densidad de población, de modo que garanticen la accesibilidad y equidad en el disfrute de estos espacios.

C. Enfoque y metodología del análisis

En esta fase de Avance del POU, se realiza un primer acercamiento analítico e interpretativo al conjunto de espacios libres, zonas verdes y espacios verdes urbanos existentes en el municipio.

El objetivo es identificar y caracterizar de forma preliminar estos espacios en función de su configuración, grado de consolidación y funcionalidad, empleando como base la información cartográfica, documental y técnica disponible, procedente de fuentes municipales, territoriales y urbanísticas, cuyo análisis permitirá establecer las bases para futuras propuestas de ordenación o mejora, en coherencia con el modelo urbano definido por el POU y los criterios de sostenibilidad de la LISTA.

7.3.2. Sistema de espacios libres y zonas verdes

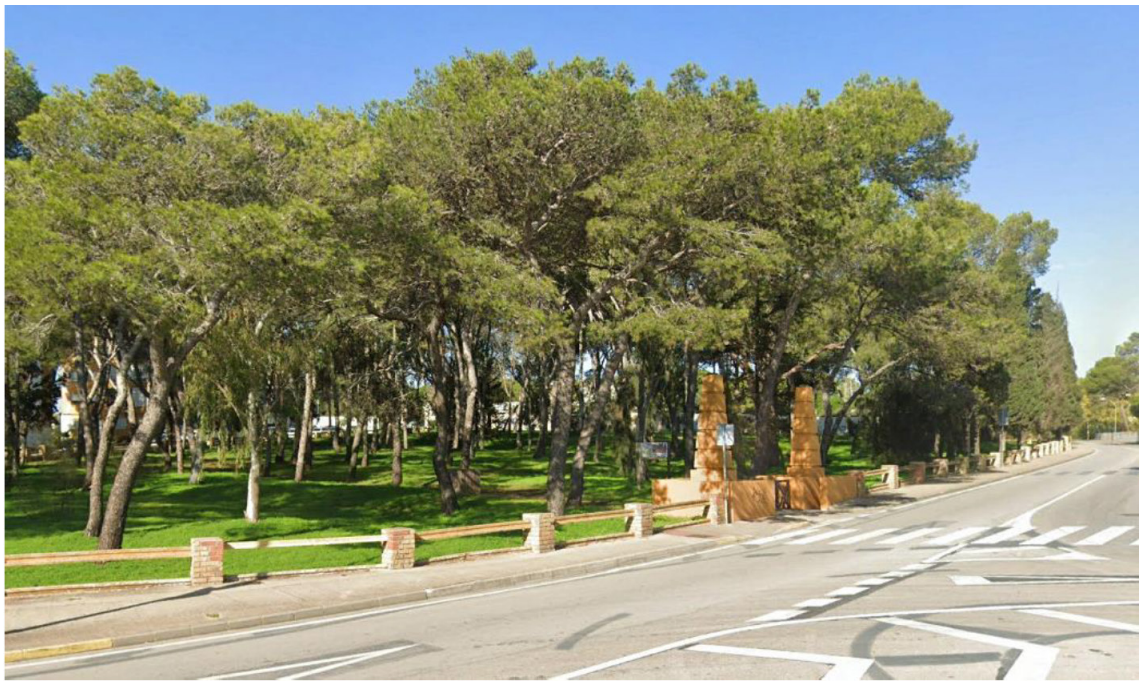
Los espacios libres y zonas verdes de El Puerto de Santa María constituyen piezas esenciales en la articulación del tejido urbano, en la conectividad ecológica y en la dotación de áreas de ocio, esparcimiento y encuentro ciudadano, integrando tanto plazas públicas representativas, como

parques urbanos consolidados o, incluso, áreas naturales intraurbanas de alto valor paisajístico y ecológico. Se expone a continuación una relación de aquellos que caracterizan el conjunto, en base a la configuración territorial y urbanística municipal y en relación a su escala, funcionalidad o valor ambiental:

Pinar del Oasis

Se trata de un entorno natural plenamente integrado en la trama urbana, que actúa como elemento de transición entre el espacio edificado y el medio natural circundante, ubicado en la intersección de la avenida de Fuentebravía y la calle Sta. María de la Cabeza. El ámbito se estructura en distintas zonas o unidades funcionales, que rodean y enmarcan el conjunto residencial de El Pilar, configurando un borde verde que contribuye tanto a la mejora ambiental y paisajística del entorno urbano como a la conectividad ecológica con los espacios y zonas naturales próximas.

El espacio cuenta con un cerramiento perimetral de bajo impacto visual y ambiental, diseñado para garantizar la protección del ámbito sin alterar su carácter natural ni dificultar su integración paisajística. Esta solución constructiva contribuye a mantener el equilibrio entre el uso público y la conservación de los valores naturales del entorno.



Pinar del Conde. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

Parque Europa

El Parque Europa, localizado en la intersección de las avenidas Blas Infante y de la Libertad, constituye un espacio libre urbano de notable valor ambiental y social, caracterizado por la presencia de amplias superficies permeables que favorecen la infiltración natural del agua y la recarga del subsuelo, contribuyendo así a la sostenibilidad del entorno urbano. Presenta abundantes masas arbóreas y zonas ajardinadas, que aportan sombra, reducen el efecto de isla de calor y mejoran la calidad paisajística y ambiental del área.

El parque incorpora una zona de juegos infantiles adecuadamente equipada, lo que refuerza su carácter de espacio de convivencia y ocio familiar. Asimismo, dispone de mobiliario urbano convencional (bancos, papeleras y alumbrado) que garantiza la comodidad y funcionalidad del

uso público. El recinto se encuentra delimitado mediante un cerramiento perimetral ligero, que permite mantener la permeabilidad visual y la integración del parque en el tejido urbano, al tiempo que ofrece un nivel básico de protección y control de accesos.



Parque Europa. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

Parque de la Paz

El Parque de la Paz se localiza en el ámbito de Valdelagrana, en el entorno de la avenida de Cádiz, configurándose como un parque lineal que actúa como eje verde vertebrador del área urbana. Su trazado se desarrolla de forma continua, aunque interrumpido puntualmente por el paso del viario urbano.



Parque de la Paz. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

Mantiene una estructura compositiva similar a la del Parque Europa, con criterios de integración paisajística y funcionalidad urbana. El parque presenta extensas superficies permeables y masas arbóreas de porte significativo, que aportan sombra y confort térmico, además de contribuir a la mejora de la calidad ambiental y paisajística del entorno. Dispone de mobiliario urbano convencional (bancos, papeleras y alumbrado) que favorece su uso cotidiano y su adecuada accesibilidad.

El conjunto se encuentra delimitado mediante un cerramiento perimetral ligero, que garantiza la protección del espacio sin alterar su carácter abierto ni su integración con el entorno residencial. En su sección central se ubica una zona de juegos infantiles, mientras que en el tercio meridional se dispone un parque canino, diversificando los usos y ampliando la funcionalidad social y recreativa del ámbito.

Parque Alcalde Antonio Álvarez

El Parque Alcalde Antonio Álvarez se sitúa en la misma manzana que el Campo de Fútbol El Juncal, configurando junto a éste un conjunto de uso deportivo y recreativo de gran relevancia para el tejido vecinal. Se trata de un espacio libre con características similares a las de los parques anteriormente analizados, destacando por su equilibrada combinación de zonas ajardinadas y áreas de estancia y actividad.

El parque cuenta con amplias superficies permeables y masas arbóreas de considerable desarrollo, que generan zonas de sombra y contribuyen a la mejora micro climática y ambiental del entorno. Está dotado de mobiliario urbano convencional (bancos, papeleras, alumbrado y fuentes) que facilita el uso cotidiano y promueve la permanencia ciudadana.

Entre sus equipamientos destaca una zona de juegos infantiles, un paseo bajo pérgolas que potencia la conectividad interior y el confort climático, una pista polideportiva para actividades al aire libre y un pequeño auditorio, concebido para eventos culturales y de ocio vecinal. En conjunto, el parque se configura como un espacio multifuncional que combina valores ambientales, deportivos y sociales, consolidándose como un referente de convivencia y encuentro ciudadano en el municipio.



Parque Alc. Antonio Álvarez. Fuente: Google Earth Street View. Octubre 2024

Parque de la Victoria

El Parque de la Victoria se emplaza en la misma manzana que el IES Pedro Muñoz Seca, conformando un espacio libre de carácter educativo y recreativo que actúa como pulmón verde dentro del entorno urbano. Mantiene la tendencia común de los parques del municipio al integrar amplias superficies permeables y alineaciones de árboles de gran porte, que proporcionan sombra, mejoran el confort ambiental y contribuyen a la calidad paisajística del conjunto.

El parque dispone de una zona de pérgolas y paseo lineal bordeado por bancos, configurando un recorrido de estancia y relación social. Asimismo, incorpora área de juegos infantiles y alberga el edificio histórico del Aguaducho de la Victoria, elemento singular que refuerza la identidad y el valor cultural del espacio.

El recinto se encuentra delimitado mediante un cerramiento perimetral en el que se integran elementos vegetales, logrando un equilibrio entre la protección del ámbito y su integración paisajística.



Parque de la Victoria. Fuente: Google Earth Street View. Diciembre 2022

Parque del Vino Fino

El Parque del Vino Fino se sitúa estratégicamente entre el Parque de la Victoria, al sur, y los Jardines de Terry Centenario, al oeste, conformando un continuo verde urbano de notable valor ambiental y paisajístico. Este espacio libre se caracteriza por la presencia de amplias superficies permeables que favorecen la infiltración natural del agua y sustentan densas masas arbóreas de considerable desarrollo, las cuales aportan sombra, confort climático y calidad estética al entorno.

El parque está dotado de mobiliario urbano convencional (bancos, papeleras y alumbrado) que facilita su uso cotidiano y promueve la estancia y el paseo. Se encuentra delimitado mediante un cerramiento perimetral ligero, que garantiza la protección del ámbito y su integración paisajística y visual dentro del tejido urbano.

Asimismo, el Parque del Vino Fino incorpora una zona específica de esparcimiento canino, contribuyendo a diversificar sus usos y reforzando su papel como espacio público multifuncional, al servicio tanto del bienestar ciudadano como de la calidad ambiental del municipio.



Parque del vino fino. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

Plaza Isaac Peral

Se trata de un espacio libre público de carácter representativo, directamente vinculado funcional y visualmente con el edificio del Ayuntamiento, bajo el cual se sitúa un aparcamiento subterráneo que contribuye a liberar la superficie de tráfico rodado, favoreciendo el uso peatonal y estancial del ámbito.



Plaza Isaac Peral. Fuente: Google Earth Street View. Julio 2024

El espacio se encuentra ajardinado con vegetación ornamental y arbolado de porte medio, dispuesto en parterres ligeramente elevados respecto a la cota de rasante, lo que permite una

mejor delimitación de las zonas verdes y facilita el mantenimiento. En torno a estos elementos se ubican bancos y zonas de estancia, que propician la permanencia y el encuentro ciudadano.

El conjunto presenta condiciones adecuadas de accesibilidad universal, garantizando itinerarios peatonales continuos y sin barreras arquitectónicas, con accesos desde la calle Virgen de los Milagros y desde los viales laterales, lo que asegura su correcta integración en la red urbana y su funcionalidad como espacio cívico central.

Plaza de España

La Plaza de España constituye un espacio público de carácter monumental y representativo, estrechamente vinculado a la Iglesia Mayor Prioral, conformando junto a ella uno de los conjuntos urbanos más emblemáticos y significativos del municipio. Se encuentra pavimentada en su totalidad, predominando los materiales duros y nobles que refuerzan su condición de espacio histórico y su función como ámbito cívico central.

En su punto focal se alza el Triunfo de la Inmaculada Concepción de María, elemento escultórico que actúa como referente visual y compositivo, estructurando la disposición del espacio y articulando los recorridos peatonales que convergen en torno a él. La plaza carece de arbolado u otro tipo de vegetación, lo que acentúa su carácter pétreo y monumental, propio de los espacios urbanos de representación. No obstante, dispone de bancos y elementos de mobiliario urbano que favorecen la estancia y fomentan la interacción social, contribuyendo a la vitalidad del entorno.



Plaza de España. Fuente: Google Earth Street View. Diciembre 2022

Se adjunta a continuación la identificación de los espacios libres y zonas verdes existentes, así como el análisis de su distribución territorial por zonas.

La superficie total de suelo urbano asciende a **21.862.099 m²**, de los cuales **1.177.905 m²** corresponden a **espacios libres y zonas verdes**, lo que supone una media del **5,39 %** del total. Este valor global refleja una**dotación moderada**, aunque su **distribución territorial es muy desigual**, con sectores que concentran la mayor parte del espacio verde y otros donde su presencia es prácticamente nula.



Espacios libres y zonas verde.



ZONAS DEL SUELO URBANO	Superficie zonas (m²)	Metros cuadrados de espacio libre y zonas verdes (m²)	Indicador espacios libres y zonas verdes por zona (%)
Centro Histórico	927.888	50.729	5,47
Ensanche Norte	1.448.711	111.626	7,71
Ensanche Suroccidental	1.407.498	117.255	8,33
Valdelagrana I	908.568	38.094	4,19
Valdelagrana II	775.511	30.312	3,91
Vistahermosa	3.619.338	152.927	4,23
Antigua Carretera de Rota	2.289.326	194.916	8,51
Angelitas Alta	125.321	19.659	15,69
San José del Pino	290.447	21.055	7,25
Valle Alto	1.453.722	30.810	2,12
Nueva Carretera de Rota	1.428.560	7.866	0,55
Doña Blanca	206.789	18.085	8,75
La Belleza	75.845	0	0,00
Las Banderas	184.284	0	0,00
Cantarranas	245.347	0	0,00
Vega de los Pérez	51.068	0	0,00
Las Salinas	3.717.096	347.876	9,36
La Isleta	410.005	15.543	3,79
Parque Industrial	508.295	21.152	4,16
Área Dotacional - Defensa. Base Naval	390.529	0	0,00
Área Dotacional - Puerto Sherry	189.843	0	0,00
Área Dotacional - Puerto Comercial	1.009.660	0	0,00
Área Dotacional - Parque Acuático	96.773	0	0,00
Área Dotacional - Recinto Ferial	101.677	0	0,00
Total	21.862.099	1.177.905	5.39

Zonas con mayor proporción de espacios libres y zonas verdes

Superan el 8 % de su superficie total en espacios libres y zonas verdes, situándose por encima de la media municipal y ofreciendo una dotación ambientalmente adecuada:

- Angelitas Alta: 15,69 %
- Las Salinas: 9,36 %
- Doña Blanca: 8,75 %
- Antigua Carretera de Rota: 8,51 %
- Ensanche Sur Occidental: 8,33 %
- Ensanche Norte: 7,71 % (próxima al rango alto)

Zonas con dotación media o intermedia

Entre el **3 % y el 8 %**, presentan una dotación **razonablemente equilibrada**, aunque susceptible de mejora, con disponibilidad de zonas verdes parciales o de escala intermedia:

- San José del Pino: 7,25 %
- Centro Histórico: 5,47 %
- Vistahermosa: 4,23 %
- Valdelagrana I: 4,19 %
- Parque Industrial: 4,16 %
- Valdelagrana II: 3,91 %
- La Isleta: 3,79 %

Zonas con baja o nula existencia de espacios libres o zonas verdes

Presentan valores inferiores al 3%, o incluso ausencia total de espacios libres o zonas verdes registradas. Corresponden principalmente a ámbitos de uso productivo, dotacional o residencial, consolidados, donde no se han previsto reservas significativas de estos elementos:

- Valle Alto: **2,12 %**

- Nueva Carretera de Rota: **0,55 %**

- La Belleza, Las Banderas, Cantarranas, Vega de los Pérez, Área Dotacional – Defensa. Base Naval, Área Dotacional – Puerto Sherry, Área Dotacional – Puerto Comercial, Área Dotacional – Parque Acuático, Área Dotacional – Recinto Ferial, presentan valor nulo.

En conjunto, la distribución actual de los espacios libres y zonas verdes en El Puerto de Santa María evidencia un modelo territorial desequilibrado, caracterizado por una notable concentración de superficies verdes en determinados sectores y una ausencia significativa en otros ámbitos urbanos. Esta configuración desigual incide de forma directa en la calidad ambiental del municipio, al limitar la permeabilidad ecológica y la capacidad de regulación climática, al tiempo que afecta a la cohesión social y a la equidad territorial, al no garantizar un acceso equitativo de toda la población a los espacios públicos de carácter ambiental y recreativo.

7.3.3. Espacios verdes urbanos

Tal y como se ha comentado en la introducción del presente apartado, el espacio verde urbano es un concepto innovador introducido por la LISTA y definido en su Reglamento, definición 26, como:

> *"El conjunto de espacios no edificados de la malla urbana que, con independencia de su titularidad, están dotados de vegetación y desarrollan funciones ambientales."*

En otras palabras, el espacio verde urbano no es sólo "zona verde" o "parque", sino todo aquel espacio vegetado dentro de la malla urbana que cumple una función ambiental o ecológica, tanto si es público como privado.

Así pues, su función principal no es necesariamente recreativa, sino ambiental y de sostenibilidad: regulación térmica, absorción de CO_2, reducción del ruido, control del escurrimiento superficial, mejora del confort climático y paisajístico, entre otros.

Esto lo diferencia de los espacios libres (plazas, áreas peatonales, zonas de estancia y de juego), cuya función es social y recreativa, y de las zonas verdes (parques y jardines), que son espacios libres vegetados, con una función mixta: ambiental y de ocio.

El espacio verde urbano es, por tanto, el concepto paraguas ambiental que complementa a los otros dos desde la perspectiva de la sostenibilidad urbana.

Para identificar el espacio verde urbano en El Puerto de Santa María, se parte del análisis del Reglamento de la LISTA, tanto de su definición como de lo dispuesto en el artículo 80, "Criterios de ordenación del espacio público urbano y del espacio verde urbano". De dicho marco normativo se extraen diversas claves que permiten reconocer este tipo de espacios, concluyéndose que, a efectos de su identificación práctica, puede considerarse espacio verde urbano todo aquel ámbito incluido dentro de la malla urbana que cumpla las siguientes condiciones:

1. No edificados y con presencia significativa de vegetación (césped, arbolado, setos, cubiertas verdes, etc.).

2. Función ambiental prioritaria, aunque puedan tener un uso secundario recreativo.

3. Cualquier titularidad (pública o privada): incluye jardines de uso público, parques empresariales con vegetación, patios comunitarios ajardinados, cubiertas y terrazas verdes.

4. Conectividad ecológica o funcional con el sistema de espacios libres, zonas verdes o con el entorno natural periurbano.

5. Materiales sostenibles y permeables, según el art. 80.2.b (pavimentos filtrantes, suelos vegetales, ausencia de sellado total).

En esta fase del Plan se realiza una estimación general, identificando las zonas con mayor concentración y valor vegetal, aquellas donde predomina el suelo permeable frente al impermeable y que presentan una superficie significativa dentro del ámbito urbano. Los resultados de este análisis se representan en el plano y cuadro siguiente:



Espacio verde urbano.



ZONAS DEL SUELO URBANO	Superficie zonas (m²)	Metros cuadrados de espacio verde urbano (m²)	Indicador espacio verde urbano por zona (%)
Centro Histórico	927.888	6.048	0,65
Ensanche Norte	1.448.711	90.331,00	6,24
Ensanche Suroccidental	1.407.498	118.859,89	8,44
Valdelagrana I	908.568	196.765,68	21,66
Valdelagrana II	775.511	52.156,28	6,73
Vistahermosa	3.619.338	607.791,82	16,79
Antigua Carretera de Rota	2.289.326	378.525,71	16,53
Angelitas Alta	125.321	22.387,40	17,86
San José del Pino	290.447	46.508,37	16,01
Valle Alto	1.453.722	30.219,68	2,08
Nueva Carretera de Rota	1.428.560	64.912,70	4,54
Doña Blanca	206.789	0,00	0,00
La Belleza	75.845	15.233,63	20,09
Las Banderas	184.284	12.033,43	6,53
Cantamanas	245.347	31.646,00	12,90
Vega de los Pérez	51.068	0,00	0,00
Las Salinas	3.717.096	152.872,09	4,11
La Isleta	410.005	19.206,66	4,68
Parque Industrial	508.295	0,00	0,00
Área Dotacional - Defensa. Base Naval	390.529	91.191,31	23,35
Área Dotacional - Puerto Sherry	189.843	0,00	0,00
Área Dotacional - Puerto Comercial	1.009.660	7.139,29	0,71
Área Dotacional - Parque Acuático	96.773	0,00	0,00
Área Dotacional - Recinto Ferial	101.677	0,00	0,00
Total	21.862.099	1.943.829	8,89

La superficie total del suelo urbano analizado asciende a 21.862.099 m², de los cuales 1.943.829 m² corresponden a espacios verdes urbanos, lo que representa un 8,89 % del total. Este valor global ofrece una ratio intermedia, aunque su distribución territorial resulta claramente heterogénea, con fuertes contrastes entre ámbitos consolidados, áreas de expansión y zonas dotacionales.

Zonas con mayor proporción de espacio verde urbano

Los valores más elevados de porcentaje de espacio verde urbano, superando el **15 %** de su superficie total en:

- **Área Dotacional – Defensa. Base Naval:** 23,35 %
- **La Belleza:** 20,09 %
- **Valdelagrana I:** 21,66 %
- **Angelitas Alta:** 17,86 %
- **Vistahermosa:** 16,79 %
- **Antigua Carretera de Rota:** 16,53 %
- **San José del Pino:** 16,01 %

Zonas con dotación media o intermedia

Se sitúan en un rango aproximado del 6–12 %, destacando:

- **Ensanche Sur Occidental:** 8,44 %
- **Cantarranas:** 12,90 %
- **Valdelagrana II:** 6,73 %
- **Ensanche Norte:** 6,24 %
- **Las Banderas:** 6,53 %

Zonas con baja o nula existencia de espacios verdes urbanos

Diversos ámbitos presentan porcentajes inferiores al 5 %, e incluso carencias totales:

- **Centro Histórico:** 0,65 %
- **Valle Alto:** 2,08 %
- **Nueva Carretera de Rota:** 4,54 %
- **Las Salinas:** 4,11 %
- **La Isleta:** 4,68 %
- **Doña Blanca, Vega de los Pérez, Parque Industrial y Áreas Dotacionales (Puerto Sherry, Parque Acuático, Recinto Ferial) presentan valor nulo.**

El análisis del espacio verde urbano en El Puerto de Santa María revela un modelo territorial desigual, en el que los espacios verdes se concentran principalmente en ámbitos de baja densidad edificatoria, mientras que otras zonas presentan una escasez significativa de este tipo de espacio vegetado. Esta distribución fragmentada reduce la continuidad ecológica y la accesibilidad ciudadana, limitando la capacidad del sistema verde para cumplir funciones ambientales, sociales y paisajísticas.

7.3. EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS

Los equipamientos comunitarios desempeñan una función estructurante dentro del tejido urbano, al actuar como elementos vertebradores que organizan el espacio y dotan de significado y funcionalidad a la ciudad. Más allá de su papel como infraestructuras de servicio, los equipamientos se convierten en nodos de centralidad y referencia colectiva, generadores de actividad, identidad y cohesión social. Su adecuada localización y accesibilidad resultan esenciales para equilibrar el territorio urbano, garantizar la equidad en el acceso a los servicios y reforzar la calidad de vida de la población.

El análisis del conjunto de equipamientos comunitarios en El Puerto de Santa María se orienta a obtener la información que permita contrastar la oferta existente con las necesidades actuales de la población, atendiendo a criterios de accesibilidad, funcionalidad e integración en el tejido urbano. Para ello, se examinan su localización, extensión y características, así como su coherencia con la estructura urbana. Este estudio permite, en definitiva, comprender la situación evolucionada desde el planeamiento vigente y estimar cómo se han configurado, clasificado y ejecutado estas dotaciones municipales.

En el marco legislativo actual, la definición de equipamiento comunitario queda recogida e identificada como uno de los usos pormenorizados del uso global dotacional en el Anexo de Definiciones del RGLISTA:

" (…)

1º Equipamientos comunitarios, constituidos por el conjunto de instalaciones y servicios que permiten desarrollar la actividad colectiva de una población, distinguiendo entre los básicos, que son los que dan un servicio directo a los ciudadanos (docente, deportivo, sanitario, asistencial, social y cultural, mercados de abastos, religioso, funerario, alojamientos protegidos o similares) y los de gestión (administrativo, juzgados, protección civil, policía, defensa, prisiones o similares).

Se define como alojamiento protegido el destinado a colectivos específicos, incluidos los temporeros, bajo régimen de alquiler o cesión de uso e integrados por una parte privativa, que debe permitir el desarrollo de todas las funciones que son propias a la vivienda, y por los servicios comunitarios que sirvan de apoyo a esas funciones.

(…)"

De forma análoga a lo tratado con los espacios libres y las zonas verdes y en base a estos principios, se ha realizado una aproximación analítica al conjunto de equipamientos comunitarios del municipio, con el fin de identificar y valorar su distribución, tipología y grado de consolidación. Este análisis, apoyado en la información cartográfica y técnica disponible, permite determinar su nivel de servicio y adecuación a las necesidades actuales de la población, sirviendo como base para futuras propuestas de ordenación y mejora en el marco del modelo urbano del POU.

Tomando como base los equipamientos identificados y clasificados en el planeamiento vigente, así como aquellos constituidos recientemente, se plantea en la planimetría de información del presente plan su identificación y localización. El análisis de los servicios docentes, de sanidad, deportivos y demás, se limita a la descripción de su dimensión espacial y de cobertura, la cual no contempla la calidad y otros aspectos que son objeto de los respectivos planes sectoriales. En este sentido se ha considerado la siguiente pormenorización:

Docente

Los equipamientos educativos son una pieza clave en el desarrollo y competitividad de los municipios y la existencia de una cobertura total en función de su presencia en una o varias zonas del ámbito urbano, determina el equilibrio entre la oferta y demanda del servicio. El área de influencia de cada uno de estos se establece en función de su categoría y/o número de cupos ofrecido.

Entre los equipamientos comunitarios docentes, El Puerto de Santa María cuenta con los siguientes elementos considerados como representativos del conjunto:

- Escuela de Educación Infantil Las Dunas, CEIP Castillo Doña Blanca, CEIP Sagrado Corazón de Jesús, CEIP José Luis Poullet, CEIP La Florida, CDP La Salle-Santa Natalia, CDP Sagrado Corazón, IES Las Banderas, IES La Arboleda, IES Santo Domingo, IES Pedro Muñoz Seca, IES Valdelagrana, CEE Mercedes Carbó, Conservatorio de Música Rafael Taboada y Mantilla, Escuela Oficial de Idiomas.



CEIP José Luis Poullet. Fuente: Google Earth Street View. Octubre 2024



IES La Arboleda. Fuente: Google Earth Street View. Octubre 2024

Asimismo, el sistema educativo privado de El Puerto de Santa María cuenta con centros de gran relevancia y prestigio, que complementan la red pública y concertada del municipio y amplían significativamente la oferta formativa disponible. Destacan entre ellos El Centro Inglés, el Colegio Bilingüe Guadalete y el Colegio Bilingüe Grazalema, instituciones de sólida trayectoria que imparten enseñanzas en régimen bilingüe y se distinguen por su orientación hacia la excelencia académica, la innovación pedagógica y la proyección internacional de su alumnado.

Estos centros no solo prestan servicio a la población local, sino que atraen a un número considerable de alumnos procedentes de otros municipios del entorno, tanto del ámbito de la Bahía de Cádiz como de localidades del interior de la provincia, lo que pone de manifiesto su influencia supramunicipal y su capacidad para actuar como polo educativo de referencia en el territorio.

En conjunto, la presencia de estos equipamientos contribuye a reforzar la imagen de El Puerto de Santa María como enclave educativo de primer nivel, incrementando su atractivo residencial y su dinamismo socioeconómico.

En cuanto a la dotación de escuelas infantiles, El Puerto de Santa María dispone actualmente de dos centros públicos (la Escuela Infantil Las Dunas y la Escuela Infantil El Vaporcito) número claramente insuficiente para atender la demanda potencial existente. Esta carencia en la oferta pública se ve parcialmente compensada mediante la implantación de centros privados y concertados, que asumen buena parte de la cobertura del servicio educativo para el tramo de edad de 0 a 3 años.

La distribución espacial de las escuelas infantiles, tanto públicas como privadas, se concentra en el casco histórico y en los sectores de ensanche inmediato, dejando zonas periféricas con niveles de cobertura muy limitados. Dado que se trata de un equipamiento de proximidad básica, cuya eficacia depende en gran medida de la accesibilidad peatonal y la cercanía al entorno residencial, resulta necesario planificar nuevas localizaciones en áreas de expansión y en barrios consolidados carentes de este servicio, garantizando así una distribución más equitativa y funcional de la red de equipamientos educativos de primer ciclo.

Deportivo

Estos equipamientos se caracterizan por ofrecer servicios de recreación activa y su localización suele estar vinculada a espacios libres o equipamientos docentes. El Puerto de Santa María cuenta con los siguientes elementos de equipamientos deportivos, considerados como representativos del conjunto:

- Ciudad Deportiva Portuense Rafael Sánchez, Pabellón Polideportivo Angelita Alta, Pabellón Polideportivo Jóvenes Portuenses, Pabellón Deportivo Municipal, Estadio José Cubillo, Pista Deportiva Los Milagros, Pista Polideportiva Pinillo Chico, Campo de Fútbol 11 de El Águila.



Pabellón Polideportivo Angelita Alta. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

Sanitario

Se consideran equipamientos de tipo sanitario, para el caso de El Puerto de Santa María, aquellos destinados a la prestación de servicios de atención médica general y especializada, incluyendo centros de salud, consultorios auxiliares y unidades de control de pediatría y maternidad. Estos equipamientos constituyen una infraestructura básica del sistema de bienestar social, garantizando la accesibilidad de la población a los servicios sanitarios esenciales y contribuyendo a la mejora de la calidad de vida y la cohesión territorial. Entre otros, El Puerto de Santa María cuenta con los siguientes:

- Centro de Salud El Puerto de Santa María, Centro de Salud Dr. Federico Rubio, Centro de Salud Casa del Mar, Centro de Salud pinillo Chico, Centro Periférico de Especialidades Virgen del Carmen, Hospital Pascual Santa María del Puerto, Consultorio Valdelagrana.



Hospital Pascual Santa María del Puerto. Fuente: Google Earth Street View. Julio 2024



Centro de Salud Puerto Ángel Salvaterra. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

Asistencial

Se entiende por equipamiento asistencial aquel destinado a la prestación de servicios de atención, cuidado y apoyo a las personas, orientados a la asistencia, prevención, rehabilitación o integración social de distintos colectivos, especialmente aquellos en situación de dependencia, vulnerabilidad o riesgo de exclusión. Estos equipamientos proporcionan atención continuada o temporal, contribuyendo a la mejora de la calidad de vida y al bienestar social de la población.

El Puerto de Santa María cuenta con los siguientes elementos de equipamientos asistenciales, considerados como representativos del conjunto:

- Centro de Día y Emergencia Social, Centro de Día para Personas Mayores San Juan, Centro Residencial para Personas Mayores El Madrugador, Centro de Servicios Sociales de la Zona Norte (Francisco Guerrero), Centro Asesor de la Mujer, Centro de Participación Activa de Personas Mayores.



Centro de Día y Emergencia Social. Fuente: Google Earth Street View. Diciembre 2022

Social y cultural

Estos equipamientos se encuentran destinados a complementar las actividades docentes y de nivel cultural y artístico, siendo importantes nodos de integración social y también hitos arquitectónicos. Entre otros, El Puerto de Santa María cuenta con los siguientes:

- Casa Academia de Bellas Artes, Casa de la Cultura, Casa-Museo Rafael Alberti, Centro Cultural Municipal Alfonso X El Sabio, Sala Museo Hospitalito, Plaza de Toros, Teatro Municipal Pedro Muñoz Seca, Castillo de San Marcos.



Teatro Municipal Pedro Muñoz Seca. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

Abastecimientos

El abastecimiento cumple un papel importante en la seguridad alimentaria de la población y, específicamente las plazas y mercados de abastos, son complemento a los usos comerciales locales del municipio y sirven como centros de intercambio económico y social, fomentando la comunicación y el contacto entre comerciantes y ciudadanos.

En el municipio de El Puerto de Santa María, la red de equipamientos incluye un elemento dotacional destacado destinado a este fin: el Mercado de Abastos de la Concepción, que constituye un referente en la vida urbana y un espacio de dinamización económica, social y patrimonial de la ciudad.

Religiosos

Como parte de los hitos arquitectónicos y, en la mayoría de veces, núcleos fundacionales o edificaciones con interés cultural a nivel municipal, la ciudad cuenta con los siguientes elementos representativos del conjunto de equipamientos religiosos:

- Iglesia Mayor Prioral, Iglesia de San Francisco, Parroquia de Nuestra Señora de la Medalla Milagrosa, Parroquia de Nuestra Señora del Carmen y San Marcos, Iglesia de la Merced, Parroquia de Santa María de Valdelagrana, Monasterio de la Victoria.



Iglesia Mayor Prioral. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

Funerario

Los equipamientos funerarios constituyen infraestructuras básicas destinadas a la prestación de servicios relacionados con el fallecimiento y la gestión de los restos humanos. Su adecuada localización y mantenimiento garantizan el cumplimiento de las condiciones higiénico-sanitarias y ambientales establecidas por la normativa vigente, así como la atención digna y accesible a la ciudadanía.

En el municipio de El Puerto de Santa María, el servicio funerario se articula principalmente a través del Cementerio Municipal, que concentra la oferta pública de enterramiento y cuenta con los servicios complementarios necesarios para su correcto funcionamiento. Esta instalación

constituye el único equipamiento de titularidad pública destinado a este uso, centralizando la gestión y el servicio a la ciudadanía.



Cementerio Municipal El Puerto de Sta. María. Fuente: Google Earth Street View. Noviembre 2024

Complementando esta prestación pública, existen en la ciudad servicios privados de tanatorio y crematorio, que amplían la cobertura y diversifican la oferta funeraria del municipio, contribuyendo a garantizar la atención integral en esta materia.

Administrativo

Estos equipamientos agrupan las actividades de carácter oficial y administrativo vinculadas al funcionamiento de la administración pública, incluyendo dependencias administrativas y otros servicios de gestión y atención ciudadana. Se localizan principalmente en el centro urbano de El Puerto de Santa María, donde se concentra la mayor parte de las sedes institucionales y equipamientos de representación pública, garantizando así su accesibilidad y centralidad dentro del tejido urbano. Entre otros, se distinguen los siguientes:

- Ayuntamiento (Casa Consistorial), Dependencias Municipales en Palacio Reinoso Mendoza, Dependencias Municipales en el Palacio de Araníbar, Dependencias Municipales en el Palacio de Valdivieso.



Ayuntamiento El Puerto de Sta. María. Fuente: Google Earth Street View. Abril 2014

Cabe destacar que una parte significativa de estas dependencias se emplazan en edificios de alto valor patrimonial y arquitectónico, muchos de ellos rehabilitados y adaptados a uso administrativo, lo que contribuye tanto a la puesta en valor del patrimonio edificatorio como a la revitalización funcional del casco histórico. No obstante, esta circunstancia implica la necesidad de compatibilizar el uso institucional con la conservación y mantenimiento de los inmuebles, asegurando su adecuación a los estándares actuales de accesibilidad, eficiencia energética y seguridad.

Otros equipamientos para servicios públicos

Son clasificados como otros equipamientos para servicios públicos, que cuentan con actividades de Defensa y Justicia, entre otros, los siguientes:

- Comisaría de Policía Nacional, Jefatura de la Policía local, Casa Cuartel de la Guardia Civil, Sede Judicial El Puerto de Sta. María.



Jefatura de Policía Local. Fuente: Google Earth Street View. Octubre 2024

Se adjunta a continuación la identificación de los equipamientos comunitarios existentes, así como el análisis de su distribución territorial por zonas.

El conjunto del suelo urbano analizado suma 21.862.099 m², de los cuales 1·276.161 m² se destinan a equipamientos comunitarios, lo que representa un 5,84 % de la superficie total. A pesar de que este porcentaje medio se aproxima al umbral mínimo aceptable, el análisis pormenorizado por zonas evidencia una distribución muy desigual, con ámbitos dotacionales altamente concentrados frente a sectores residenciales con carencias relevantes.

Zonas con mayor proporción de equipamientos

Superan el 10 % de su superficie total, reflejando una alta capacidad dotacional y, en algunos casos, la presencia equipamientos correspondiente a sistemas generales o equipamientos especializados de gran escala:

- Área Dotacional – Parque Acuático: 99,99 %
- Área Dotacional – Recinto Ferial: 89,81 %
- Ensanche Sur Occidental: 18,40 %
- Ensanche Norte: 10,79 %
- Doña Blanca: 9,92 % (en el límite superior del rango alto)

Zonas con dotación media o intermedia

Incluyen valores comprendidos aproximadamente entre el **3 % y el 10 %**, representando un **nivel dotacional equilibrado o suficiente** conforme a los estándares comunes de calidad urbana y funcionalidad local:

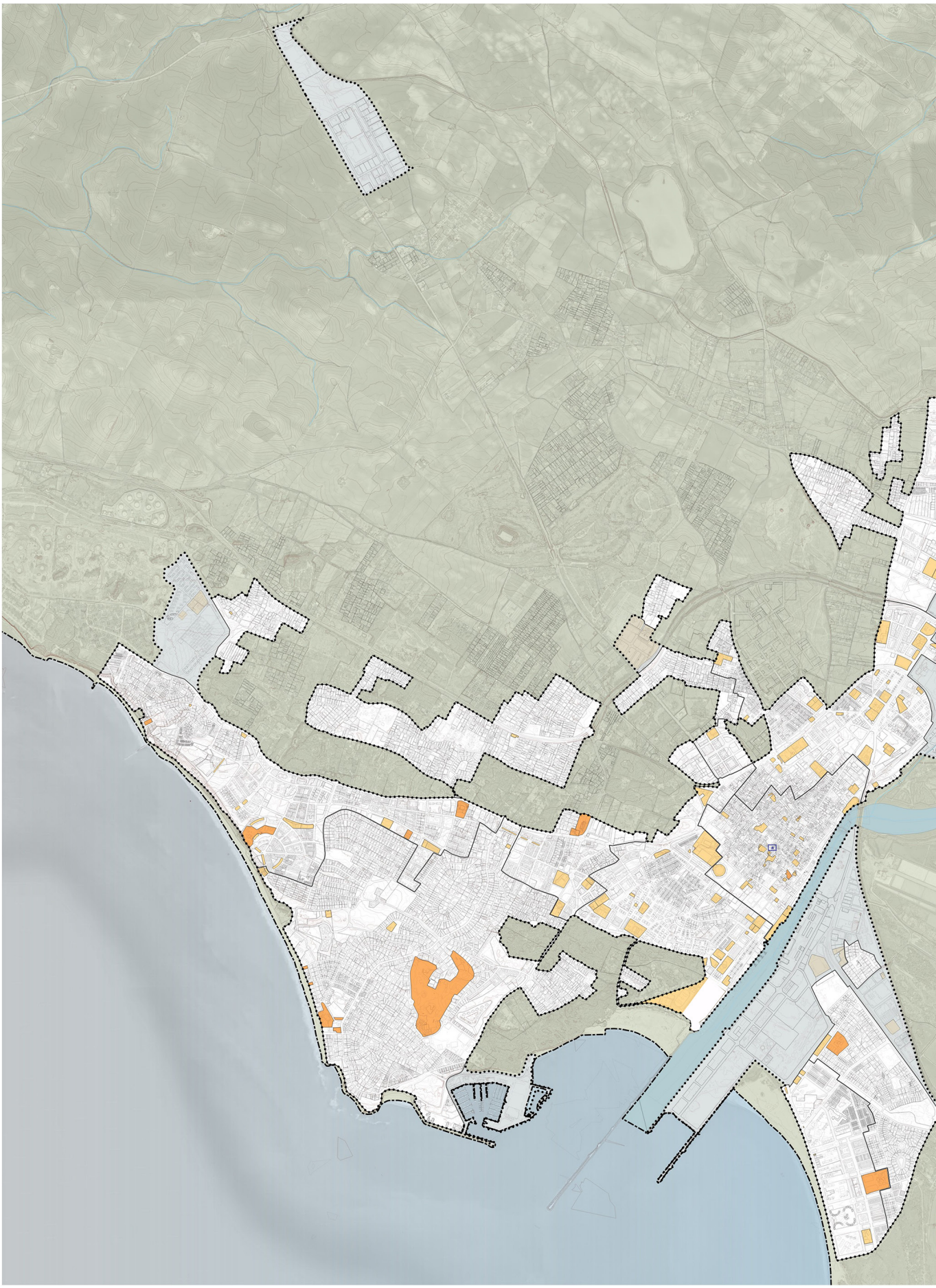
- Centro Histórico: 7,09 %
- San José del Pino: 7,57 %
- Valdelagrana II: 6,00 %
- Vistahermosa: 5,79 %
- Área Dotacional – Defensa. Base Naval: 5,33 %
- Angelitas Alta: 4,67 %
- La Isleta: 4,48 %
- Antigua Carretera de Rota: 4,45 %
- Área Dotacional - Puerto Comercial: 3,39 %

Zonas con baja o nula dotación de equipamientos

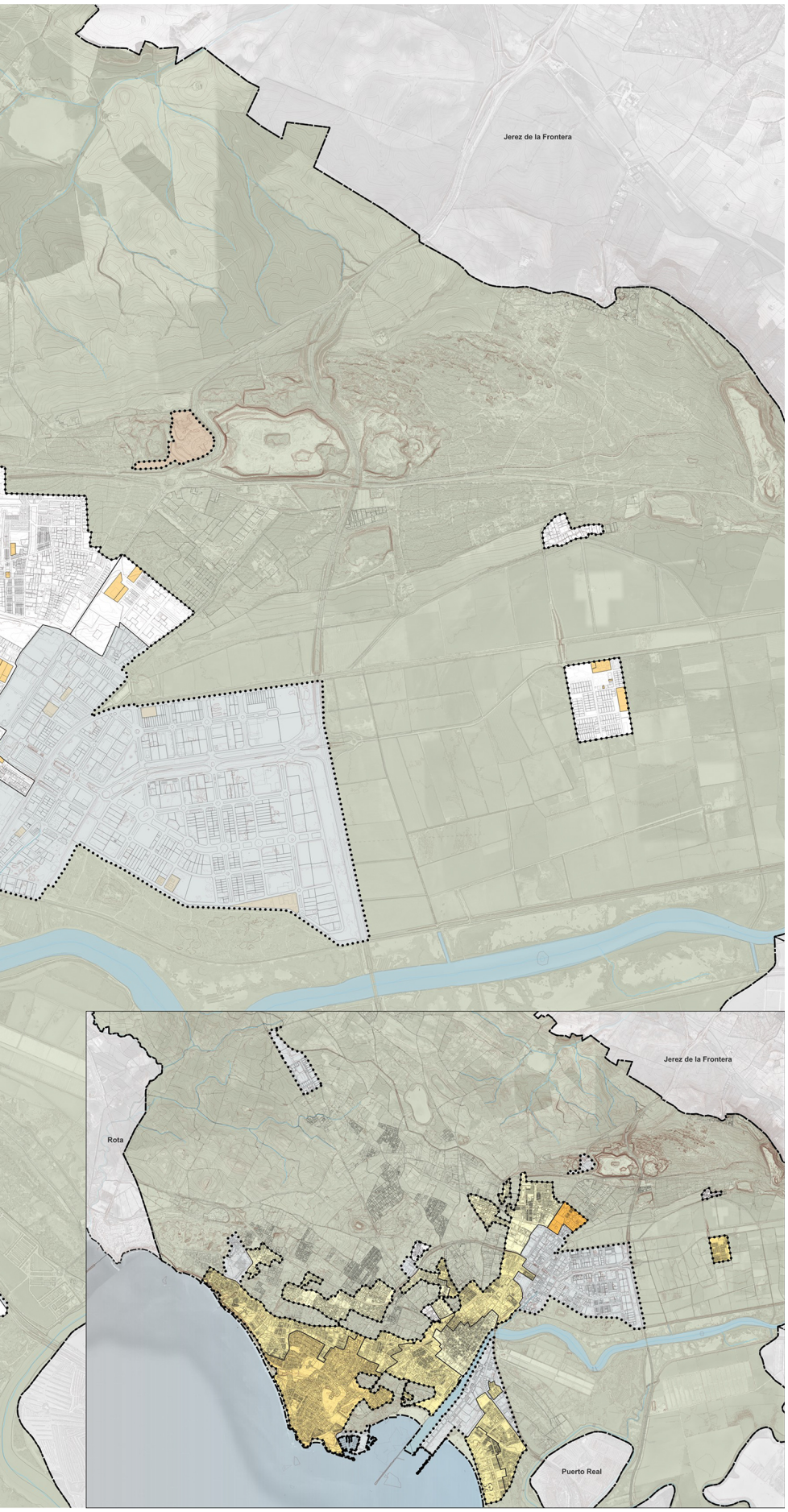
Presentan valores inferiores al 3 % o carencia total de superficie destinada a equipamientos, lo que indica una insuficiencia dotacional significativa:

- Valdelagrana I: **2,99 %**
- Valle Alto: **1,86 %**
- Las Salinas: **1,71 %**
- Nueva Carretera de Rota: **0,64 %**
- Cantarranas: **0,15 %**
- La Belleza, Las Banderas, Vega de los Pérez, Parque Industrial, Área Dotacional – Puerto Sherry presentan un valor nulo.

El análisis de la distribución de equipamientos en El Puerto de Santa María pone de relieve un modelo urbano con marcadas desigualdades funcionales, en el que las dotaciones se concentran en ciertas zonas concretas (vinculadas en muchos casos a sistemas generales o equipamientos especializados de gran escala) mientras amplias áreas del tejido urbano presentan niveles de dotación insuficientes o nulos. Este desequilibrio genera una brecha territorial y social que afecta a la accesibilidad, la calidad de los servicios y la cohesión del municipio.



Plano de equipamientos.



SUELO URBANO

Delimitación del ámbito del POU

Equipamientos comunitarios

Equipamientos públicos

Equipamientos privados

INDICADORES

m² de equipamientos por habitante

0

0 - 5

5 - 15

15 - 35

35 - 50

Más de 50

DETERMINACIONES GRÁFICAS

Zonas ámbitos no residenciales

Límite del término municipal

Suelo rústico

Dominio público hidráulico cartográfico (DPH)

7.4. INDICADORES DOTACIONALES Y DE ESPACIO VERDE URBANO POR HABITANTE

De acuerdo con el artículo 78 del RGLISTA, los espacios libres, zonas verdes y el espacio verde urbano se consideran determinaciones propias de la ordenación urbanística detallada, es decir, forman parte de las decisiones de planeamiento que definen el trazado pormenorizado de la trama urbana, sus espacios públicos y dotaciones. Y según el artículo 78.2.a), en el desarrollo de las zonas de suelo urbano debe definirse, entre otros parámetros, el nivel dotacional, dentro del cual se incluye expresamente el sistema local de espacios libres y zonas verdes y las dotaciones privadas computables conforme al artículo 82.2.

Asimismo, en las zonas de uso global residencial, estos parámetros deben expresarse también por habitante, lo que vincula directamente la planificación de los espacios libres y verdes con la densidad poblacional y la capacidad de acogida del municipio.

Por tanto, el presente análisis se enmarca en esta estructura normativa, entendiendo que la identificación y caracterización de estos sistemas no constituye todavía una ordenación detallada, sino una aproximación diagnóstica que servirá de base para definir, en fases posteriores, los estándares dotacionales y las propuestas de mejora o ampliación.

Para la elaboración del presente análisis se ha utilizado la Malla de Población de 250 metros x 250 metros a 1 de enero de 2022 (MEP22_250m), elaborada por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA).



Esta herramienta estadística permite disponer de una información detallada, homogénea y actualizada sobre la distribución espacial de la población en Andalucía, independientemente de las divisiones administrativas tradicionales (como secciones censales o distritos).

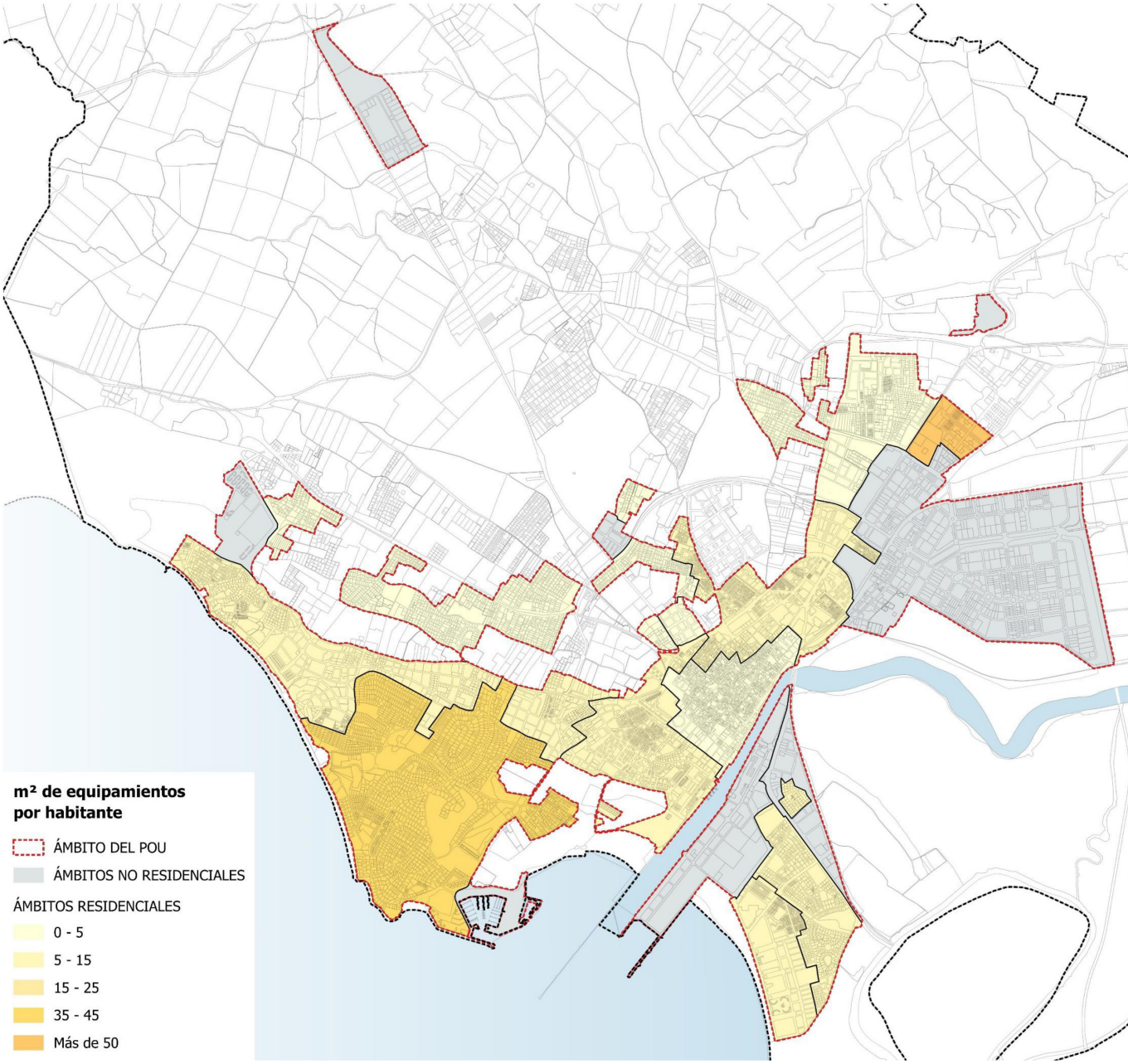
La malla está compuesta por celdillas cuadradas de 250 metros de lado, a cada una de las cuales se le asigna un valor poblacional mediante procesos de georreferenciación, en función del número de residentes inscritos a 1 de enero de 2022 en la Base de Datos Longitudinal de Población de Andalucía (BDLPA). De este modo, se obtiene una representación precisa y continua de la densidad y distribución de la población en el territorio.

Conviene señalar que el total de población resultante de la aplicación de la malla MEP22_250m no coincide con la cifra oficial publicada por el INE. Esta diferencia se debe a divergencias metodológicas entre ambas fuentes: mientras el INE utiliza datos del Padrón Municipal de Habitantes como cifra legal de referencia, el IECA elabora la malla a partir de la Base de Datos Longitudinal de Población de Andalucía, redistribuyendo la población sobre una malla regular mediante georreferenciación y aplicando criterios de secreto estadístico y redondeo.

La aplicación de esta malla en el presente estudio permite, por tanto, analizar con un alto nivel de detalle la estructura y distribución real de la población en el municipio de El Puerto de Santa María, ofreciendo una base estadística sólida, precisa y actualizada para el análisis de la estructura urbana actual.

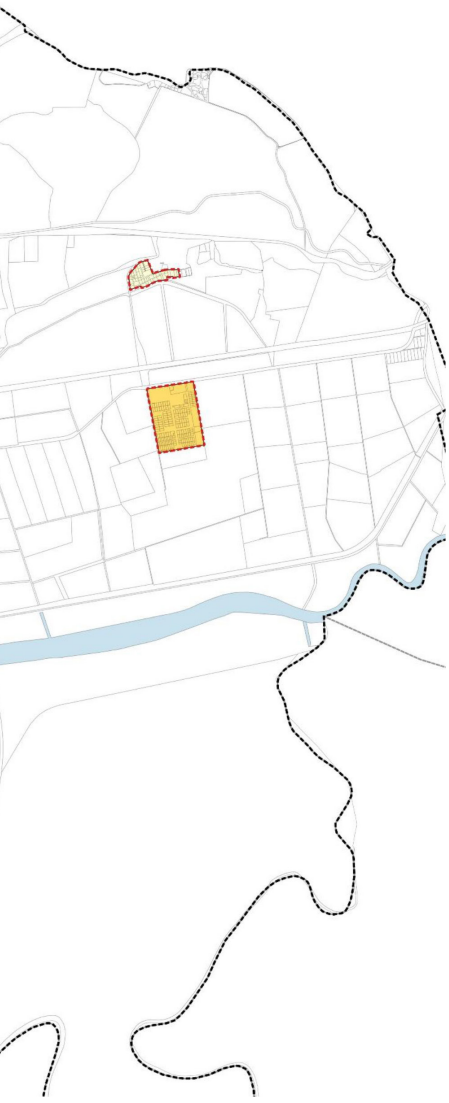
Se presentan a continuación el plano y el cuadro de resultados, junto con el análisis individualizado de cada concepto.





ZONAS DEL SUELO URBANO DE USO RESIDENCIAL	Metros cuadrados de equipamientos comunitarios por hab.
Centro Histórico	4,57
Ensanche Norte	5,96
Ensanche Suroccidental	9,18
Valdelagrana I	7,61
Valdelagrana II	12,03
Vistahermosa	31,58
Antigua Carretera de Rota	8,40
Angelitas Alta	1,94
San José del Pino	67,06
Valle Alto	3,91
Nueva Carretera de Rota	1,25

ZONAS DEL SUELO URBANO DE USO RESIDENCIAL	Metros cuadrados de equipamientos comunitarios por hab.
Doña Blanca	31,61
La Belleza	0,00
Las Banderas	0,00
Cantarranas	0,63
Vega de los Pérez	0,00
Total	185,74



Valor global

El conjunto de las zonas de suelo urbano de uso residencial alcanza un total de **549,33 m² de equipamientos comunitarios por habitante** (suma de todas las zonas). Sin embargo, este valor **no es representativo del nivel medio de dotación efectiva**, debido a la fuerte **concentración de equipamientos en áreas específicas**, lo que genera una **desigualdad territorial** en la distribución de éstos.

Zonas con alto nivel dotacional de equipamientos

Superan los 30 m²/hab, mostrando una notable capacidad de prestación de servicios urbanos, generalmente vinculada a la presencia de grandes dotaciones especializadas o ámbitos de baja densidad residencial:

- San José del Pino: **67,06 m²/hab**
- Doña Blanca: **31,61 m²/hab**
- Vistahermosa: **31,58 m²/hab**

Zonas con dotación media o adecuada

Entre 5 y 15 m²/hab, se encuentran zonas que podrían considerarse dotacionalmente equilibradas, en coherencia con los estándares de referencia:

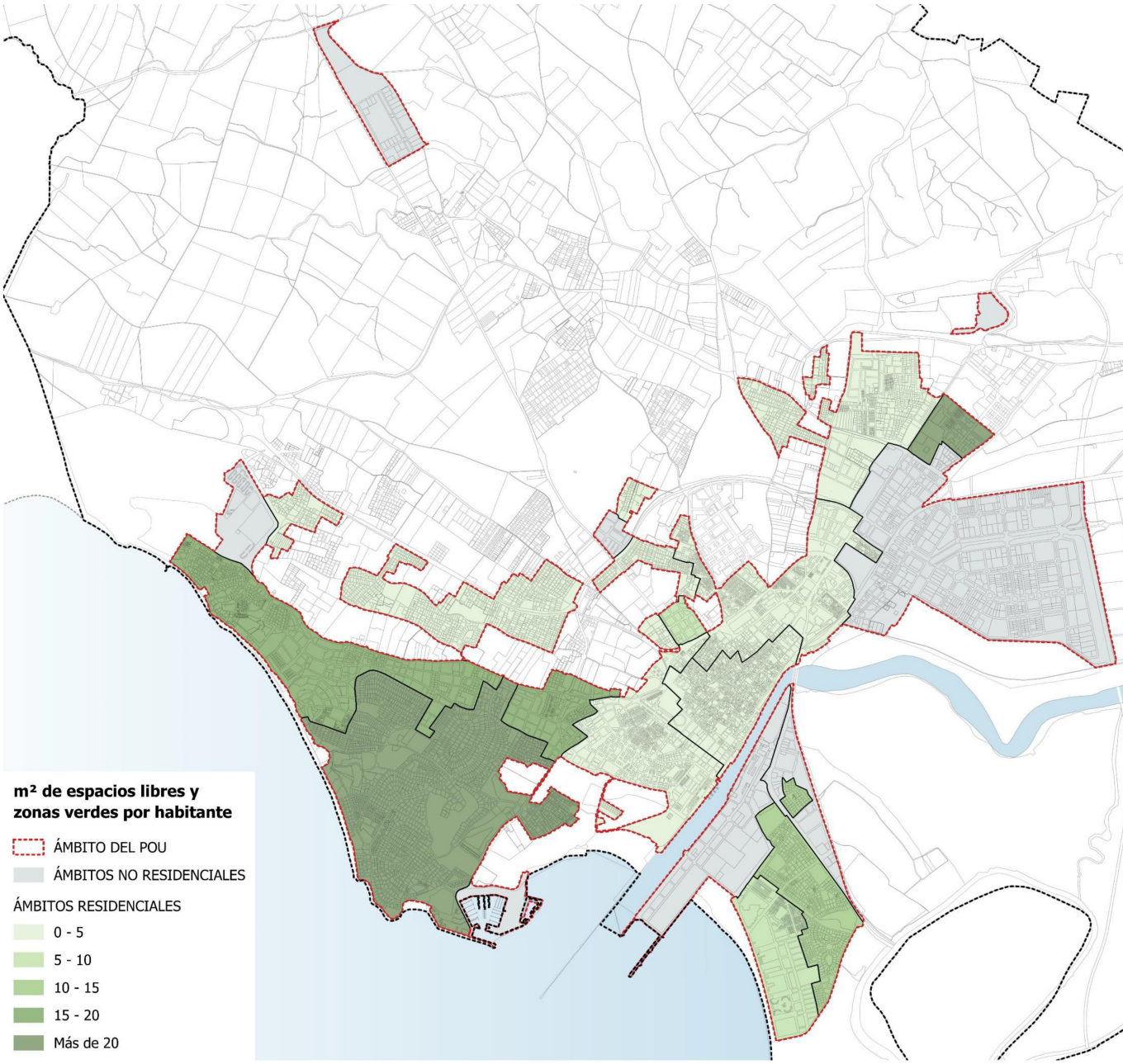
- Ensanche Sur Occidental: **9,18 m²/hab**
- Valdelagrana I: **7,61 m²/hab**
- Valdelagrana II: **12,03 m²/hab**
- Antigua Carretera de Rota: **8,40 m²/hab**
- Ensanche Norte: **5,96 m²/hab**

Zonas con baja o nula dotación

Diversos sectores presentan ratios inferiores a 5 m²/hab, que indican una carencia significativa de equipamientos comunitarios:

- Centro Histórico: **4,57 m²/hab**
- Valle Alto: **3,91 m²/hab**
- Angelitas Alta: **1,94 m²/hab**
- Nueva Carretera de Rota: **1,25 m²/hab**
- Cantarranas: **0,63 m²/hab**
- La Belleza, Las Banderas y Vega de los Pérez **presentan indicador nulo**.

El análisis de la dotación de equipamientos y su relación con la distribución de la población en El Puerto de Santa María muestra un **desequilibrio estructural** entre la localización de los servicios y la concentración demográfica. Las zonas con mayor dotación se corresponden con áreas de baja densidad o presencia de grandes dotaciones, mientras que los sectores más poblados presentan una oferta insuficiente de equipamientos comunitarios. Esta desconexión entre población y servicios genera desigualdad territorial y dificulta el acceso equitativo a los recursos urbanos.



ZONAS DEL SUELO URBANO DE USO RESIDENCIAL	Metros cuadrados de espacio libre y zonas verdes por hab.
Centro Histórico	3,52
Ensanche Norte	4,26
Ensanche Suroccidental	4,15
Valdelagrana I	10,65
Valdelagrana II	7,84
Vistahermosa	23,05
Antigua Carretera de Rota	16,07
Angelitas Alta	6,51
San José del Pino	64,19
Valle Alto	4,46
Nueva Carretera de Rota	1,08

ZONAS DEL SUELO URBANO DE USO RESIDENCIAL	Metros cuadrados de espacio libre y zonas verdes por hab.
Nueva Carretera de Rota	1,08
Doña Blanca	27,87
La Belleza	0,00
Las Banderas	0,00
Cantarranas	0,00
Vega de los Pérez	0,00
Total	173,66



Valor global

El total general alcanza **126,91 m² de espacio libre y zonas verdes por habitante**, si bien este valor no refleja una distribución homogénea. Como ocurre con los equipamientos comunitarios, la **dotación de espacios libres y zonas verdes** presenta una **alta concentración en determinadas zonas**, mientras que otras, de gran densidad poblacional, presentan una **clara carencia** de zonas verdes y espacios de estancia.

Zonas con alto nivel dotacional de espacios libres y zonas verdes

Superan los 15 m²/hab, mostrando una dotación destacada de espacios abiertos, áreas ajardinadas o grandes parques, en función de su población:

- San José del Pino: **64,19 m²/hab**
- Doña Blanca: **27,87 m²/hab**
- Vistahermosa: **23,05 m²/hab**
- Antigua Carretera de Rota: **16,07 m²/hab**

Zonas con dotación media o adecuada

Entre 5 y 15 m²/hab, se sitúan las zonas que alcanzan un nivel de dotación razonablemente equilibrado, coherente con los estándares urbanísticos recomendados:

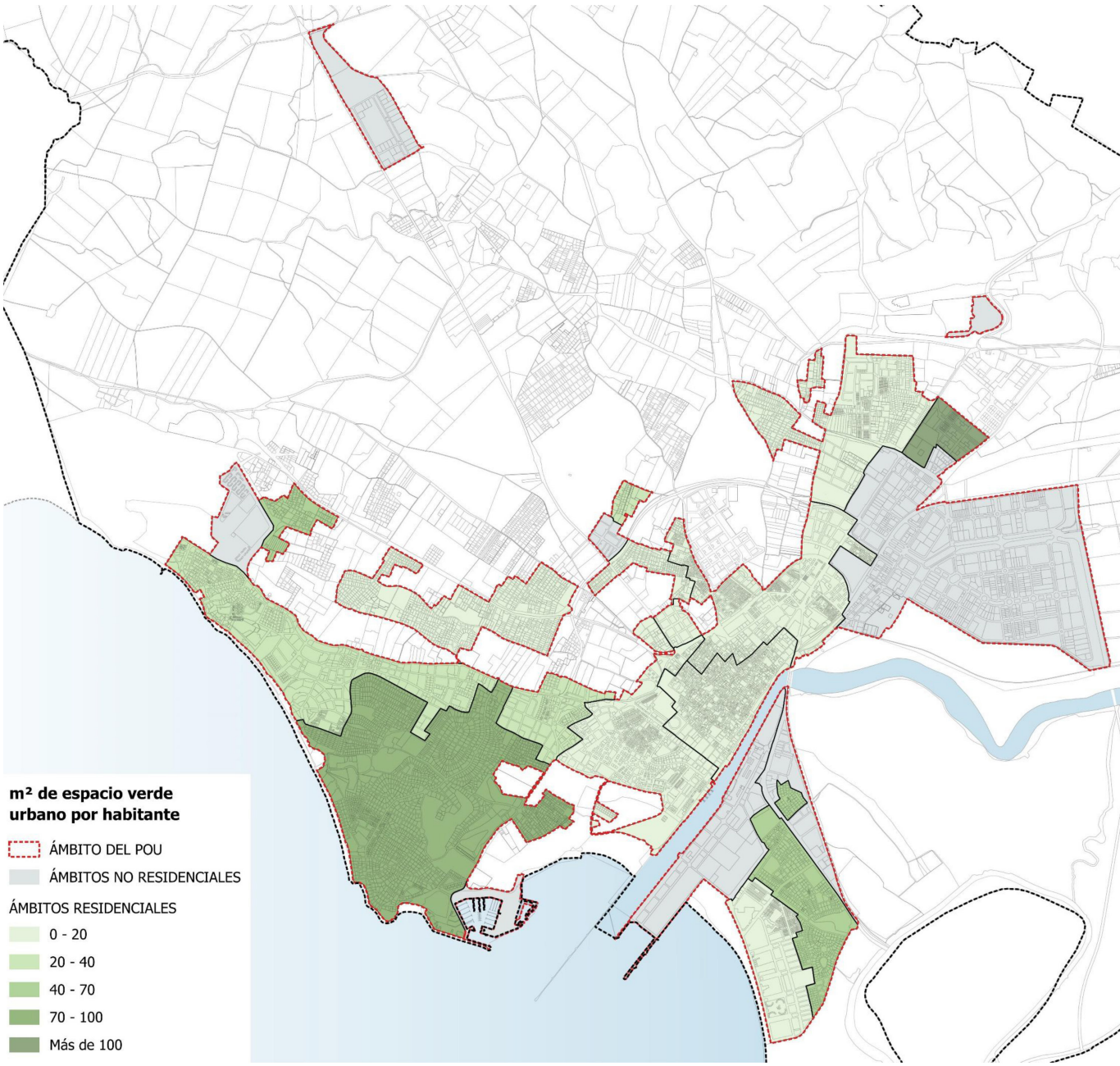
- Valdelagrana I: **10,65 m²/hab**
- Valdelagrana II: **7,84 m²/hab**
- Angelitas Alta: **6,51 m²/hab**

Zonas con baja o insuficiente dotación

Por debajo de 5 m²/hab, se identifican zonas con carencias significativas de espacios libres públicos o sin disponibilidad de áreas verdes consolidadas:

- Valle Alto: **4,46 m²/hab**
- Ensanche Norte: **4,26 m²/hab**
- Ensanche Sur Occidental: **4,15 m²/hab**
- Centro Histórico: **3,52 m²/hab**
- Nueva Carretera de Rota: **1,08 m²/hab**
- La Belleza, Las Banderas, Cantarranas, Vega de los Pérez presentan un valor nulo.

El análisis de los espacios libres y zonas verdes en relación con la distribución de la población en El Puerto de Santa María evidencia un desequilibrio territorial: las zonas con mayor superficie de espacios libres y zonas verdes por habitante se localizan en ámbitos de baja densidad poblacional, mientras que otras zonas más pobladas presentan una dotación moderada o insuficiente. Esta situación limita la accesibilidad y la calidad ambiental en las zonas con mayor concentración de habitantes.



ZONAS DEL SUELO URBANO DE USO RESIDENCIAL	Metros cuadrados de espacio verde urbano por hab.
Centro Histórico	0,42
Ensanche Norte	3,45
Ensanche Suroccidental	4,21
Valdelagrana I	55,01
Valdelagrana II	13,49
Vistahermosa	91,60
Antigua Carretera de Rota	31,21
Angelitas Alta	7,41
San José del Pino	141,79
Valle Alto	4,38
Nueva Carretera de Rota	8,92

ZONAS DEL SUELO URBANO DE USO RESIDENCIAL	Metros cuadrados de espacio verde urbano por hab.
Doña Blanca	0,00
La Belleza	5,18
Las Banderas	29,49
Cantamanas	53,00
Vega de los Pérez	0,00
Total	449,57



Valor global

El total general asciende a **449,57 m² de espacio verde urbano por habitante**, lo que a priori sugiere un valor global elevado; sin embargo, este dato **no es representativo de la experiencia urbana real**, ya que la distribución espacial del verde es **altamente desigual** y concentrada en determinadas zonas de baja densidad.

Zonas con alto nivel dotacional de espacio verde urbano por habitante

Superan ampliamente los **50 m²/hab**, mostrando una **excelente dotación** y condiciones ambientales privilegiadas:

- San José del Pino: **141,79 m²/hab**
- Vistahermosa: **91,60 m²/hab**
- Valdelagrana I: **55,01 m²/hab**
- Cantarranas: **53,00 m²/hab**

Zonas con dotación media o moderada

Presentan entre **10 y 30 m²/hab**, lo que puede considerarse **aceptable** en términos de disponibilidad y accesibilidad media:

- **Antigua Carretera de Rota:** 31,21 m²/hab
- **Las Banderas:** 29,49 m²/hab
- **Valdelagrana II:** 13,49 m²/hab

Zonas con déficit dotacional

Numerosos sectores presentan **menos de 10 m²/hab**, lo que indica **carencia significativa de espacios verdes accesibles**:

- Centro Histórico: **0,42 m²/hab**
- Ensanche Norte: **3,45 m²/hab**
- Ensanche Sur Occidental: **4,21 m²/hab**
- Valle Alto: **4,38 m²/hab**
- Angelitas Alta: **7,41 m²/hab**
- Nueva Carretera de Rota: **8,92 m²/hab**
- La Belleza: **5,18 m²/hab**
- Doña Blanca y Vega de los Pérez presentan indicador nulo.

El análisis del espacio verde urbano por habitante en El Puerto de Santa María revela un **desequilibrio entre la dotación ambiental y la distribución de la población**. Las zonas con más superficie vegetada corresponden a áreas de baja densidad o con usos especializados, mientras que los sectores más habitados presentan una **escasez significativa de estos espacios**. Esta situación repercute directamente en la **calidad ambiental y el confort urbano**, al reducir la capacidad del entorno para ofrecer condiciones saludables, favorecer la socialización o mitigar los efectos del cambio climático.

7.5. INFRAESTRUCTURAS URBANAS

7.5.1. La red general de abastecimiento de agua.

El sistema de abastecimiento de agua de la Zona Gaditana es una infraestructura crucial que suministra agua potable a diversos municipios, incluyendo El Puerto de Santa María. Este sistema está diseñado para garantizar un suministro constante y seguro de agua, apoyado en una red compleja de embalses, depósitos, estaciones de tratamiento y tuberías que conectan estas instalaciones a los centros urbanos.

Origen y regulación del agua.

Los recursos hídricos que alimentan este sistema provienen principalmente de los embalses de Hurones y Guadalcacín. El agua captada es regulada desde los depósitos situados en el Cerro San Cristóbal, una ubicación estratégica debido a su elevación, lo que facilita la distribución por gravedad hacia las áreas urbanas. El agua es tratada en la Estación de Tratamiento de Cuartillos antes de ser distribuida, asegurando que cumpla con los estándares de potabilidad.

Distribución principal del agua.

El sistema cuenta con varios depósitos que actúan como puntos de almacenamiento y distribución principal. Entre estos, destacan los depósitos de La Belleza, situados en la carretera de Sanlúcar, el depósito de Sierra Norte, recientemente construido en Las Canteras, y el depósito de Las Canteras mismo.

Desde estos depósitos, dos ramales principales conectan el sistema de Zona Gaditana con la Bahía de Cádiz:

1. Primer ramal (Puerto de Santa María a San Fernando): Esta tubería principal, de 1100 mm de diámetro (reduciéndose a 900 mm en áreas urbanas), sigue el trazado de la antigua N-IV, atravesando la ciudad por calles como El Palmar y avenidas como Europa y Valdelagrana, para luego continuar hacia San Fernando.

2. Segundo ramal (Refuerzo a la Costa Oriental de Cádiz): Una tubería de 1300 mm de diámetro, fue construida para fortalecer el suministro de agua a localidades como Chiclana, Conil, Barbate y Vejer. Esta tubería sigue un trazado paralelo a la autovía A-4, bordeando El Puerto.

Desde el eje principal en la calle El Palmar, se derivan dos ramales que suministran agua a la Costa Oeste, específicamente a Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Rota. Estos ramales son cruciales para abastecer tanto a las áreas urbanas como a las urbanizaciones costeras.

- Ramal hacia Rota: De 400 y 600 mm de diámetro, discurre principalmente a lo largo de la carretera de Rota.

- Ramal hacia Sanlúcar y Chipiona: Con diámetros de 600 y 800 mm, sigue el trazado de la carretera de Sanlúcar.

- Ramal hacia los Depósitos de La Belleza. Un ramal específico suministra agua a los dos depósitos de distribución urbana de La Belleza, situados en la carretera de Sanlúcar de Barrameda. Esta tubería, con diámetros de 600 mm, reduciéndose a 350 mm en su tramo final, es clave para la distribución interna de agua en El Puerto de Santa María.

- Tomas Directas a la Red Urbana Municipal. Además de los depósitos, existen dos tomas directas desde las tuberías generales de Zona Gaditana que suministran agua a sectores urbanos al sur del río Guadalete, específicamente a Valdelagrana y al Polígono Industrial de Guadalete. Estas tomas se eliminarán una vez que se completen los nuevos depósitos de distribución y se amplíe la red urbana principal.

Infraestructuras municipales para la distribución urbana

La red de distribución urbana en El Puerto de Santa María se compone de varios elementos clave:

Depósitos.

- Depósitos de Distribución Urbana: Los depósitos cilíndricos de La Belleza, con una capacidad total de 12.000 m³, distribuyen agua por gravedad hacia la ciudad consolidada. Debido a su capacidad limitada, se ha construido un nuevo depósito en Sierra Norte, con una capacidad de 30.000 m³, situado en el Cerro de San Cristóbal.

- Nuevos Depósitos en Las Canteras y Norte de la Carretera de Sanlúcar: Estos depósitos mejorarán la distribución urbana en sectores de nueva urbanización.

Red de Tuberías de Distribución Urbana. La red de distribución urbana se divide en redes de primer y segundo nivel:

- Red de Primer Nivel: Esta red organiza la distribución principal de la ciudad consolidada, con un esquema de peine (ramal principal con derivaciones transversales). Los ejes principales incluyen:

  - Avenida Fuentebravía-Ronda del Ferrocarril: Principal arteria de distribución con tuberías de 300 a 500 mm de diámetro.

  - Segundo Anillo de la Carretera de Rota (A-491): Este eje conecta el nuevo depósito de Sierra Norte con la red existente, con tuberías de hasta 800 mm de diámetro

  - Tubería del Arco Oeste: Conecta las avenidas de Sanlúcar y Fuentebravía a través de un trazado incompleto que sigue caminos públicos y espacios intermedios.

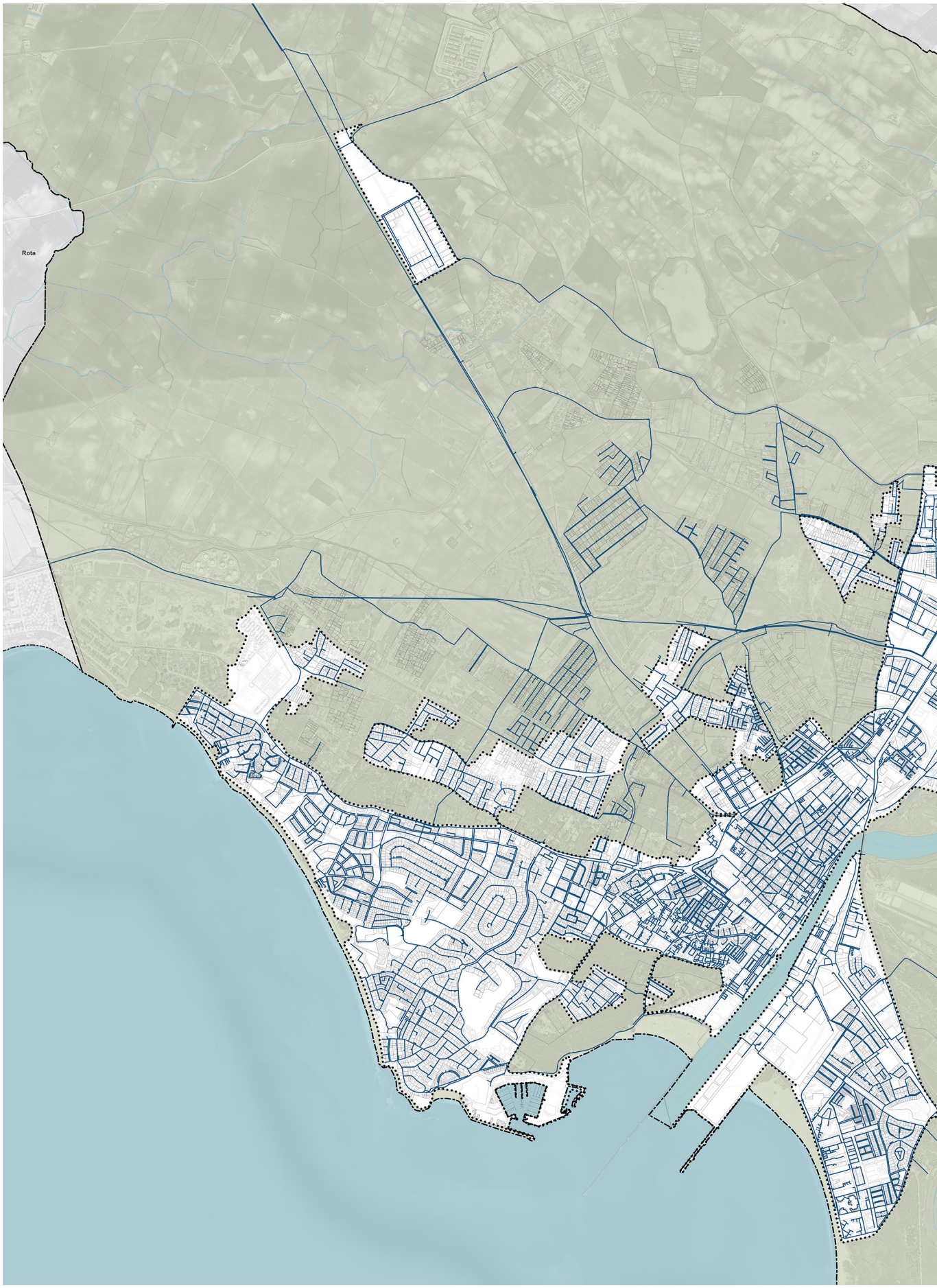
  - Ramal Norte-Sur: Conecta el depósito de Las Canteras con Valdelagrana y los polígonos industriales, con tuberías de 400 mm de diámetro.

  - Red Principal de Valdelagrana: Garantiza la distribución en este sector residencial con tuberías de 300 mm de diámetro.

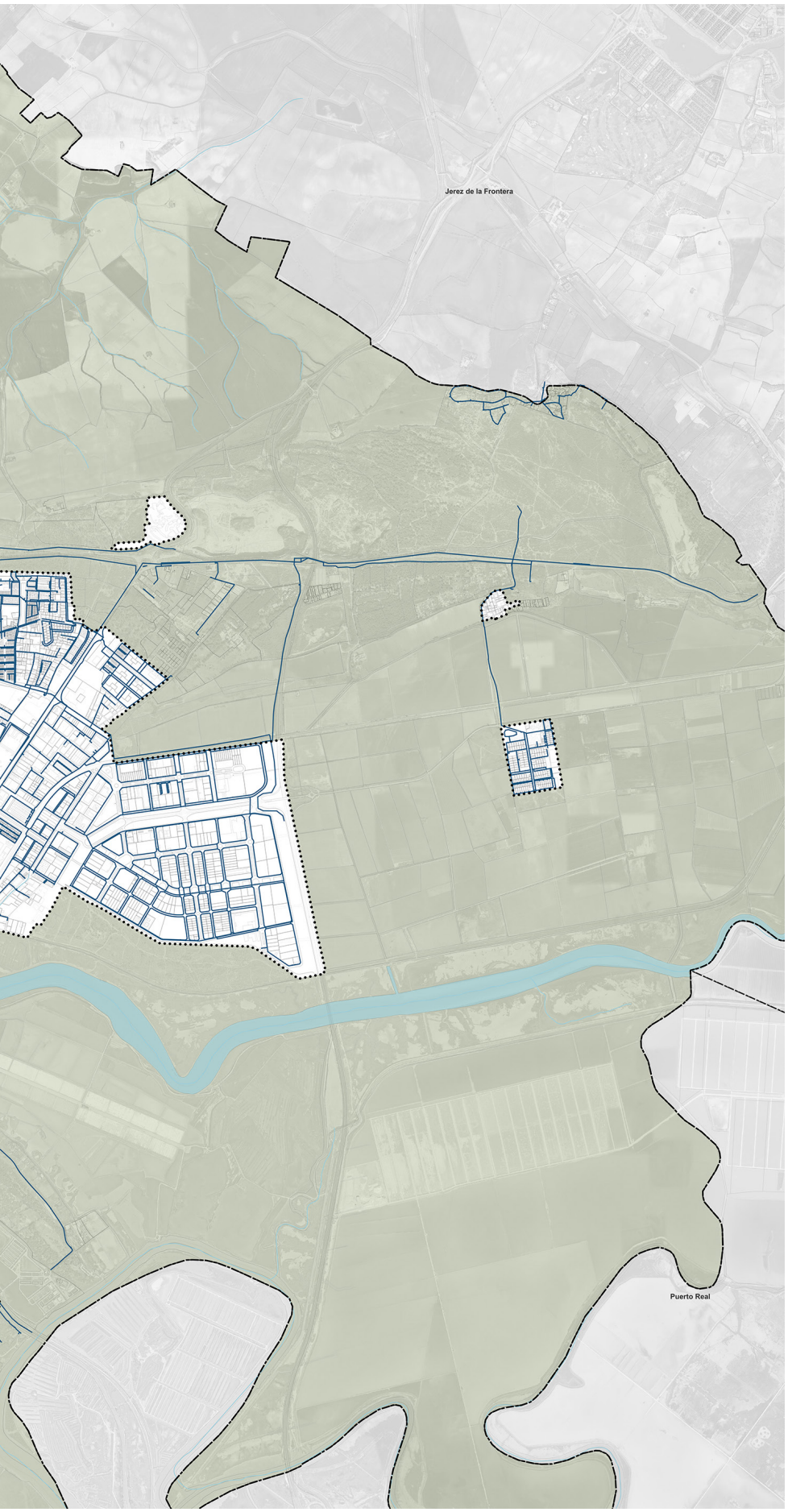
- Red de Segundo Nivel: Complementa la red principal, distribuyendo el agua dentro de sectores urbanos específicos con tuberías de menor diámetro, entre 200 y 300 mm.

Recursos Subterráneos: Pozos de La Piedad.

Además de los recursos de superficie, el Ayuntamiento cuenta con pozos subterráneos en La Piedad, cerca de Doña Blanca. Aunque actualmente no se utilizan regularmente, estos recursos son considerados como reservas estratégicas para situaciones de sequía.



Planode Infraestructura de abastecimiento APEMSA.



Delimitación del suelo urbano propuesta

Red de abastecimiento

7.5.2. La red general de saneamiento y depuración.

El sistema de saneamiento en El Puerto de Santa María, gestionado por la empresa municipal APEMSA, se encarga de la recolección y tratamiento de las aguas residuales en la Depuradora de Las Galeras. Este sistema combina redes unitarias y separativas, lo que genera desafíos en su operación. Las áreas más antiguas de la ciudad y los polígonos industriales cuentan con redes unitarias, mientras que zonas más nuevas, como Valdelagrana y algunas urbanizaciones recientes, disponen de redes separativas que dividen las aguas fecales de las pluviales.

El municipio busca implementar redes separativas en los nuevos desarrollos urbanos para mejorar la gestión del agua. Sin embargo, la transición a este sistema no es completa, lo que ocasiona que algunos sectores con redes separativas acaben en tramos unitarios.

Cuencas vertientes y red de aguas pluviales.

El drenaje pluvial en El Puerto de Santa María está influenciado por varias subcuencas que descargan hacia el río Guadalete y la Bahía de Cádiz. Estas subcuencas, determinadas por la topografía y la infraestructura vial, incluyen:

1. Subcuenca del Caño del Molino: Recoge aguas pluviales del norte del municipio y las canaliza hacia el río Guadalete a través del Caño del Molino. Esta área necesita mejoras en su capacidad de drenaje debido al crecimiento urbano.

2. Subcuenca del Centro Urbano: El centro de la ciudad, con un sistema unitario y una topografía que favorece el desagüe hacia el Guadalete, enfrenta problemas de capacidad en su colector principal, lo que provoca descargas contaminantes al río durante lluvias intensas.

3. Subcuenca Oeste: Las urbanizaciones costeras del oeste cuentan con colectores que dirigen el agua de lluvia hacia la playa, aunque la red es limitada y carece de infraestructura adecuada para manejar grandes volúmenes de agua.

4. Subcuenca Noreste y Polígonos Industriales: Las aguas pluviales de barrios residenciales y polígonos industriales en esta área son canalizadas a través de un gran canal a cielo abierto hacia el Guadalete.

5. Subcuenca del Polígono Guadalete: Las aguas pluviales de este polígono se manejan mediante una estación de bombeo que las envía al río.

6. Subcuenca de Valdelagrana: Valdelagrana tiene una red separativa para aguas pluviales, las cuales se canalizan al Guadalete mediante estaciones de bombeo que impulsan el agua desde colectores subterráneos.

Este complejo sistema de saneamiento y drenaje pluvial está en constante evolución, con proyectos en marcha para mejorar la capacidad y eficiencia, enfrentando desafíos ambientales y técnicos debido a la mezcla de redes unitarias y separativas.

La red de aguas fecales.

El sistema de saneamiento de aguas fecales en El Puerto de Santa María está condicionado por la topografía del municipio y la ubicación de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de Las Galeras en la zona occidental de la ciudad. Este sistema recoge las aguas fecales de las diversas cuencas vertientes del núcleo urbano, que se dividen en función de la carretera

de Sanlúcar de Barrameda. Su comprometida posición actual respecto al núcleo urbano, en un lugar muy sensible de la población genera problemas ambientales en su entorno próximo, y aunque dispone de una buena tecnología en los procesos de desodorización, lo cierto es que genera problemas porque está muy saturada de carga contaminante y necesita ser ampliada en capacidad de tratamiento.

Funcionalidad del sistema de saneamiento. Las aguas fecales de la cuenca occidental pueden llegar a la EDAR por gravedad, mientras que las de las zonas oriental y central, junto con los sectores al sur y este del río Guadalete (incluyendo Valdelagrana y el Polígono Industrial Guadalete), requieren estaciones de bombeo para su traslado. En total, 16 estaciones de bombeo y elevadoras permiten que todas las aguas fecales sean canalizadas hacia la EDAR para su tratamiento.

Elementos del sistema de aguas residuales.

Estaciones de Bombeo: El sistema cuenta con 16 estaciones clave que permiten el movimiento de aguas fecales hacia la EDAR. Estas incluyen, entre otras, las estaciones de bombeo de La Guachi, Puerto, Puerto Sherry, La Noria, y El Palmar, que gestionan el flujo desde diversas partes del municipio.

Colectores Generales: Los colectores generales son conductos principales que transportan las aguas residuales hacia la EDAR. Los más importantes incluyen:

1. Emisarios del Centro Histórico: Estos colectores transportan las aguas fecales desde la parte oriental del Puerto hacia el oeste, cruzando el Centro Histórico. Se dividen en dos emisarios principales:

    - Ribera del Guadalete: Canaliza aguas fecales desde áreas industriales y residenciales, terminando en la estación de bombeo Aurora.

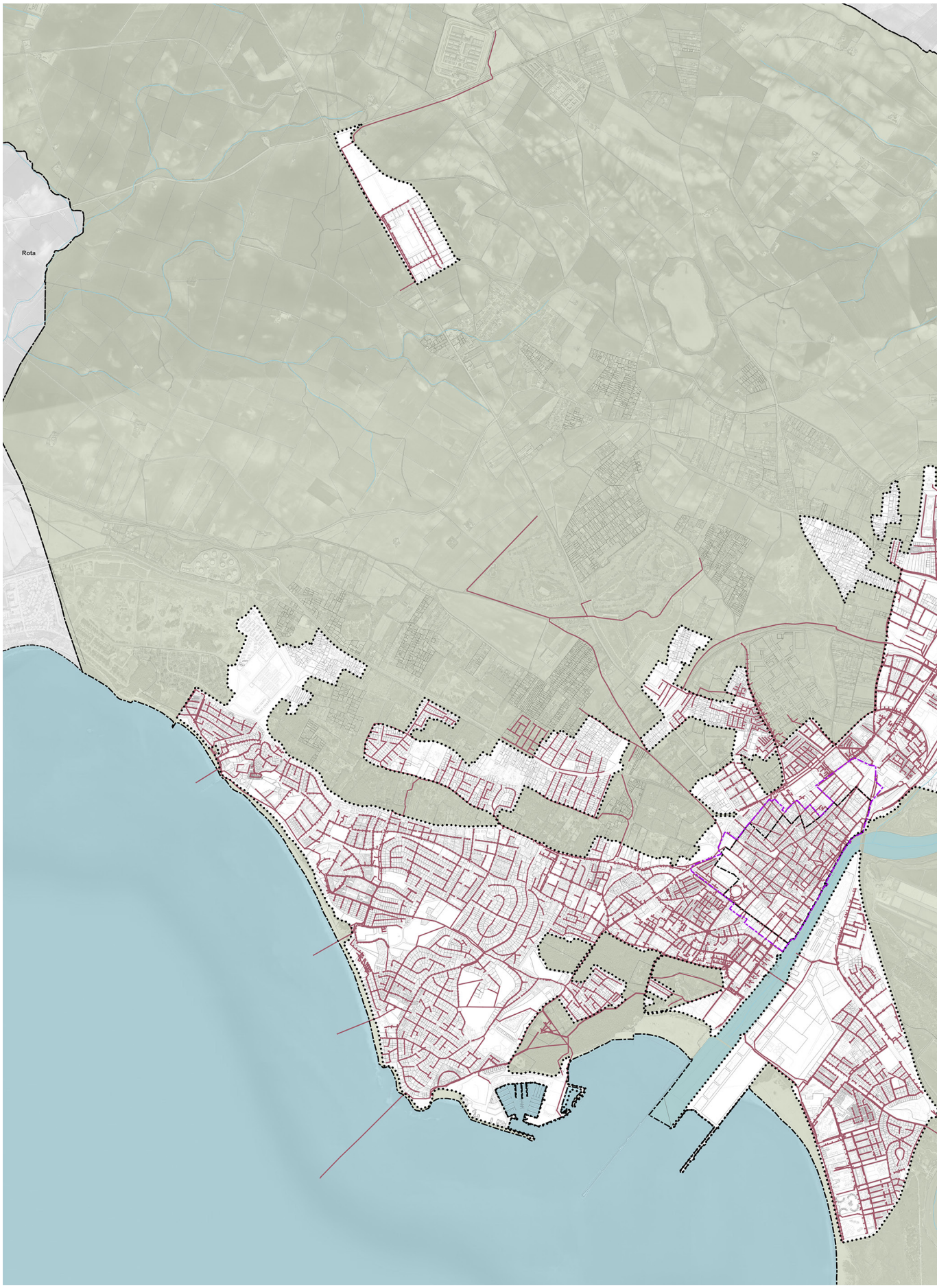
    - Emisario Norte del Centro: Recoge vertidos desde áreas residenciales e industriales, finalizando en la estación de bombeo La Noria.

2. Emisario General Oeste: Atraviesa avenidas importantes como Fuentebravía y La Libertad, recogiendo vertidos de varios sectores residenciales y urbanizaciones, y conectando estaciones de bombeo en serie hasta la EDAR.

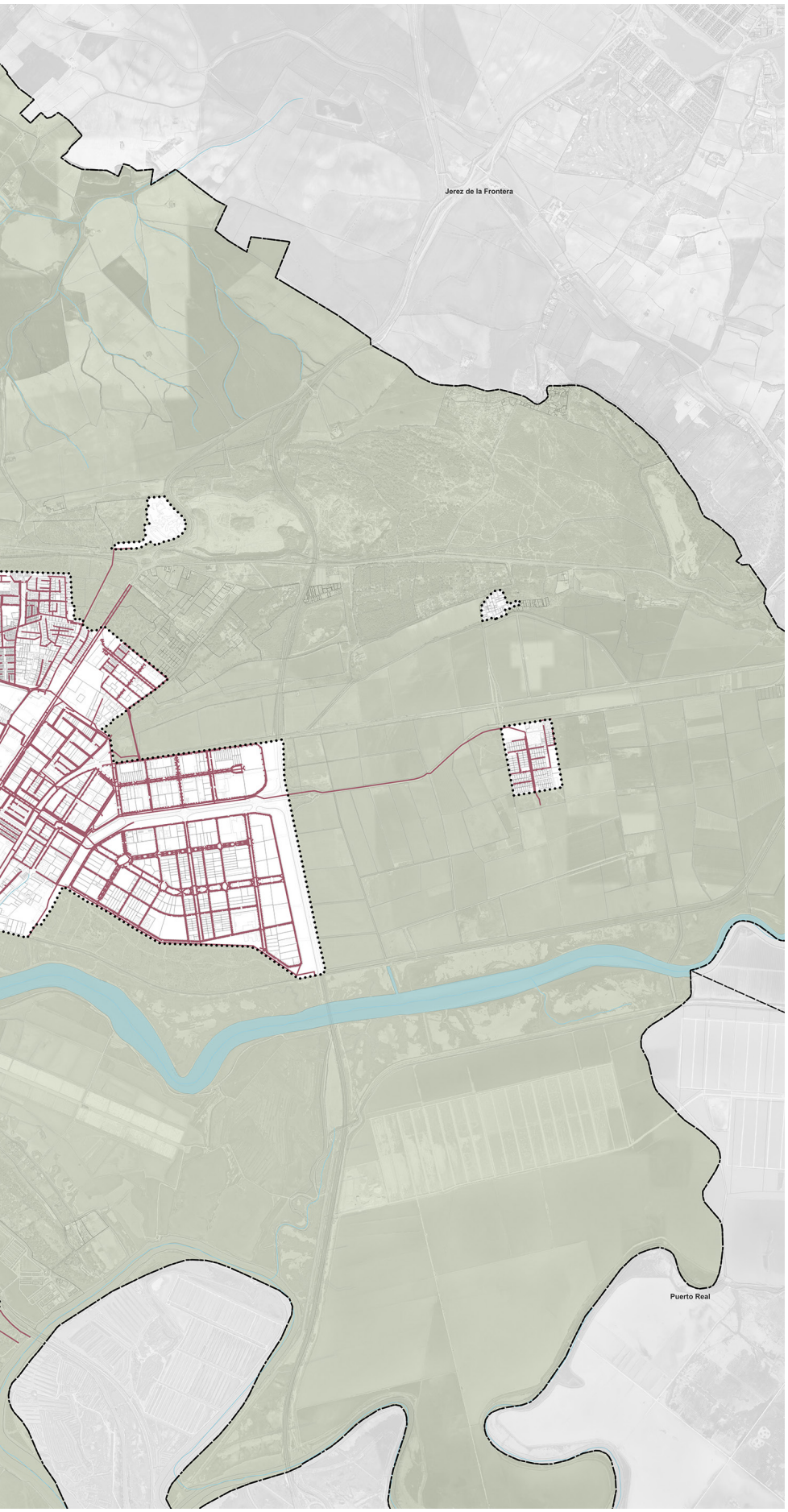
3. Emisario General de Valdelagrana y Polígono Industrial Guadalete: Este colector gestiona las aguas fecales de Valdelagrana y el Polígono Industrial Guadalete, utilizando varias estaciones de bombeo para cruzar el río Guadalete y dirigir las aguas hacia la EDAR.

4. Vertidos de Polígonos Industriales de Salinas de San José y Levante: Las aguas fecales de estos polígonos son impulsadas sucesivamente a través de colectores urbanos, comenzando en la estación de bombeo El Palmar, y eventualmente incorporándose al emisario general del Centro Norte.

Desafíos y capacidad del sistema. El sistema de saneamiento enfrenta desafíos, especialmente en áreas con redes unitarias que combinan aguas pluviales y fecales, lo que puede llevar a sobrecargas y vertidos no tratados durante lluvias intensas. Además, algunas secciones de los colectores están al límite de su capacidad, lo que subraya la necesidad de mejoras y ampliaciones en la infraestructura para garantizar un tratamiento adecuado de todas las aguas residuales del municipio.



Infraestructura de saneamiento APEMSA.



Delimitación del suelo urbano propuesta

Red de saneamiento

7.5.3. Infraestructuras eléctricas

El sistema de suministro de energía eléctrica de alta tensión en El Puerto de Santa María depende principalmente de la subestación "Puerto de Santa María" (220 kV), gestionada por Red Eléctrica de España, ubicada en el límite oeste del término municipal de Rota. Esta subestación se conecta directamente a la subestación La Cartuja mediante una línea de 220 kV. La Cartuja, a su vez, está conectada al circuito básico de alta tensión que enlaza Sevilla y Algeciras, lo que proporciona una alta garantía de suministro, reforzada por su conexión con las principales centrales de generación en la Bahía de Algeciras.

Red de distribución.

La distribución de energía dentro del municipio es gestionada por ENDESA, que opera tres subestaciones principales: La Valenciana, Platero y Valdelagrana, todas con una tensión de 66 kV. Sin embargo, las subestaciones La Valenciana y Platero están saturadas y no pueden aceptar nuevos suministros. Estas subestaciones son alimentadas por tres líneas principales:

1. Línea de 220 kV: Conecta las subestaciones de Cartuja y El Puerto, proporcionando energía a la subestación de Red Eléctrica Española en El Puerto de Santa María.

2. Línea de 66 kV: Une las subestaciones de La Cartuja y El Puerto de Santa María, corriendo paralelamente a la línea de 220 kV.

3. Línea de 66 kV entre Santo Domingo y Puerto Real: También conecta con la subestación El Puerto de Santa María y alimenta las subestaciones urbanas principales, como La Valenciana y Platero, además de subestaciones secundarias como Hinojeras y la subestación privada CLH, destinada a la distribución de combustibles.

Subestaciones en Servicio

1. Subestación Platero: Es la principal subestación urbana y está al límite de su capacidad de suministro. Se encuentra en una parcela urbana consolidada y abastece a desarrollos importantes como Cerro de Cabezas y un nuevo campo de golf, que requieren el soterramiento de la línea aérea de suministro.

2. Subestación La Valenciana: Al igual que Platero, está saturada y enfrenta desafíos de capacidad para nuevos suministros. Las líneas aéreas de alta y media tensión que alimentan y distribuyen desde esta subestación afectan a los desarrollos urbanísticos en tramitación, como el Camino del Juncal.

3. Subestación Valdelagrana: Suministra exclusivamente a la urbanización Valdelagrana y tiene capacidad adicional. Sin embargo, su ubicación alejada limita su efectividad para los nuevos desarrollos urbanísticos debido a la excesiva longitud requerida para las líneas de media tensión.

4. Subestación Eléctrica del Polígono Salinas: Una subestación nueva que opera a 66 kV, destinada a los suelos industriales del Plan Parcial en la zona oriental del municipio. Posee dos transformadores de 20 MVA cada uno y capacidad adicional para futuros suministros, lo que ayudará a aliviar la carga de la subestación La Valenciana.

Diagnóstico general.

El sistema eléctrico en El Puerto de Santa María enfrenta desafíos significativos, especialmente en términos de capacidad de las subestaciones urbanas. Las subestaciones principales están al límite, y aunque existen capacidades adicionales en instalaciones como Valdelagrana y el Polígono Salinas, su efectividad está limitada por su ubicación y la infraestructura de distribución. Es necesario realizar inversiones para ampliar la capacidad y garantizar un suministro confiable para los nuevos desarrollos urbanísticos y la creciente demanda eléctrica del municipio.

7.5.4. Infraestructuras de telecomunicaciones

El Puerto de Santa María dispone de una infraestructura de telecomunicaciones sólida y en expansión, que respalda las necesidades de sus residentes, empresas y sectores industriales. Con una red bien establecida de telefonía fija y móvil, acceso a internet de alta velocidad, servicios avanzados de televisión, y sistemas especializados para la seguridad pública, la ciudad está bien posicionada para afrontar los retos del futuro y continuar su crecimiento como un centro dinámico y conectado.

Red de telefonía fija

La red de telefonía fija en El Puerto de Santa María es extensa y confiable, gestionada por múltiples operadores que garantizan una cobertura integral en todas las áreas del municipio. Las líneas telefónicas fijas permiten no solo la comunicación de voz tradicional, sino también el acceso a servicios adicionales como fax, líneas dedicadas para negocios, y conexiones a internet mediante ADSL en zonas donde la fibra óptica aún no está disponible. Las centrales telefónicas locales están bien distribuidas por todo el municipio, lo que asegura que la calidad de las llamadas y la disponibilidad del servicio sean consistentes. Estas infraestructuras son clave para muchas áreas residenciales y comerciales que dependen de la telefonía fija como su principal medio de comunicación, especialmente en entornos empresariales.

Red de Telefonía Móvil

El Puerto de Santa María cuenta con una cobertura de telefonía móvil robusta, proporcionada por los principales operadores de telecomunicaciones en España, como Movistar, Vodafone, Orange, y otros. Estos operadores ofrecen servicios de 3G, 4G, y en muchas áreas del municipio, 5G, lo que asegura que los usuarios puedan disfrutar de conexiones rápidas y confiables en casi cualquier lugar de la ciudad. La cobertura móvil es generalmente excelente en el núcleo urbano, con una buena penetración también en las zonas periféricas y rurales. Sin embargo, en algunas áreas más remotas o menos pobladas, pueden existir variaciones en la intensidad de la señal, un reto común en muchas localidades. La expansión de la red 5G, que está en proceso de despliegue en muchas partes de la ciudad, promete mejorar aún más la calidad y la velocidad de las conexiones móviles, facilitando el acceso a servicios avanzados de datos y aplicaciones móviles.

Infraestructura de Internet de Alta Velocidad

El acceso a internet en El Puerto de Santa María ha mejorado significativamente en los últimos años, impulsado por la expansión de la fibra óptica. Esta tecnología permite a los hogares y negocios en gran parte del municipio acceder a internet de alta velocidad, con conexiones que generalmente superan los 100 Mbps, y en algunos casos, alcanzan hasta 1 Gbps. La fibra óptica está disponible en la mayoría de las zonas urbanas y en muchos de los nuevos desarrollos

residenciales, lo que asegura que los usuarios puedan disfrutar de una conectividad rápida y estable. En áreas más antiguas o menos desarrolladas del municipio, donde la expansión de la fibra óptica aún no ha llegado, el acceso a internet se basa en tecnologías más tradicionales como ADSL, que aunque ofrecen velocidades más lentas, siguen siendo una opción viable para muchos usuarios. Además, en estas áreas, las tecnologías inalámbricas como el 4G y el 5G se utilizan para complementar la conectividad, proporcionando acceso a internet donde las opciones cableadas no son factibles o están limitadas.

Televisión por cable y satélite

El servicio de televisión en El Puerto de Santa María se ofrece a través de redes de cable y satélite, brindando a los residentes una amplia gama de opciones para el entretenimiento y la información. Empresas como Movistar+, Vodafone TV, y otras, proporcionan paquetes de televisión digital que incluyen canales nacionales e internacionales, además de servicios de video bajo demanda (VOD). La televisión por cable está vinculada en gran medida a la infraestructura de fibra óptica, lo que significa que las áreas que disponen de esta tecnología pueden acceder a los servicios de televisión más avanzados, incluyendo contenidos en alta definición (HD) y ultra alta definición (UHD). El servicio de televisión satelital es otra opción importante, especialmente en áreas donde el cable no está disponible o donde los usuarios prefieren una mayor variedad de canales internacionales. Esta tecnología también se utiliza en zonas rurales o aisladas, proporcionando una cobertura amplia y confiable.

Redes de comunicaciones para seguridad y emergencias

Las infraestructuras de telecomunicaciones en El Puerto de Santa María incluyen también sistemas especializados para la seguridad pública y la gestión de emergencias. Estos sistemas son fundamentales para garantizar que los servicios de policía, bomberos, ambulancias, y otros cuerpos de emergencia puedan comunicarse de manera efectiva y coordinada en situaciones críticas. El municipio está equipado con redes de radio comunicación dedicadas, que aseguran una cobertura completa en todo el territorio, incluyendo áreas rurales y zonas industriales. Estas redes permiten la transmisión rápida y segura de información entre los diferentes servicios de emergencia, lo que es crucial para la gestión de crisis y la respuesta rápida ante incidentes.

Infraestructuras de comunicación para empresas y sectores industriales

El Puerto de Santa María también cuenta con infraestructuras de telecomunicaciones diseñadas específicamente para atender las necesidades de las empresas y sectores industriales. Estas infraestructuras incluyen líneas de fibra óptica dedicadas, servicios de datos de alta velocidad, y soluciones de telecomunicaciones personalizadas que permiten a las empresas operar con eficiencia y mantenerse competitivas en un mercado global. Los parques industriales y zonas empresariales en el municipio están conectados a estas redes avanzadas, lo que facilita el acceso a servicios como videoconferencias, gestión remota de sistemas, y aplicaciones de *cloud computing*. La disponibilidad de estas infraestructuras es un factor clave para atraer nuevas inversiones y fomentar el desarrollo económico en la región.

Desafíos y perspectivas futuras

A pesar de los avances significativos en las infraestructuras de telecomunicaciones en El Puerto de Santa María, existen desafíos que deben ser abordados para garantizar que toda la población tenga acceso a servicios de calidad. Uno de los principales desafíos es la expansión de la fibra óptica a áreas rurales y nuevos desarrollos urbanísticos, donde la conectividad aún depende de tecnologías más antiguas o donde la infraestructura es insuficiente. Además, la creciente demanda de servicios de alta velocidad, tanto en internet como en telecomunicaciones

móviles, requiere inversiones continuas en la expansión y modernización de la infraestructura existente. La implementación completa de la red 5G es una de las prioridades para los próximos años, ya que permitirá el despliegue de nuevas aplicaciones y servicios, desde el internet de las cosas (IoT) hasta el desarrollo de ciudades inteligentes.

7.5.5. Infraestructura de gas natural

El suministro de gas en El Puerto de Santa María se realiza en alta presión a través del gasoducto Jerez de la Frontera- El Portal-Puerto de Santa Maria - Tres Caminos. Este gasoducto es un ramal principal que da servicio a la Bahía de Cádiz y costa oriental, derivado del gasoducto del Magreb Tarifa-Jerez-Córdoba.

Este gasoducto principal tiene una derivación hacia la base de Rota por la zona norte del municipio, y continua hacia Puerto Real apoyándose en el trazado de la variante del Puerto de Santa María, en dirección a Tres Caminos, donde se separan los ramales hacia Chiclana y hacia San Fernando y Cádiz.

La concesión administrativa del servicio público de gas lo representa la empresa Endesa Gas Distribucion, quien realiza la explotación del servicio para El Puerto de Santa María.

El gasoducto en alta tensión de suministro a El Puerto tiene una sección de 12 pulgadas, y finaliza en el Polígono Industrial Salinas de Levante, donde se encuentra la posición de inicio de la red de distribución urbana en el municipio de Puerto de Santa María.

La red de distribución urbana.

Desde la cámara de regulación urbana-interurbana del Polígono Salinas de Levante, se extiende la red principal de distribución de gas en el núcleo urbano de la ciudad. Esta cámara está situada en la zona oriental del núcleo urbano, y desde ella se extiende la red principal de tuberías en sentido desde el este hacia el oeste sobre el eje central de la población, formado por las avenidas de El Palmar- Ronda del Ferrocarril -Fuentebravia, en sección de doble tubería de 200mm.

La posición central del ramal principal de distribución urbana, situado en el centro de gravedad de la ciudad, facilita la explotación del sistema mediante un eje central con ramales laterales de suministro a los diferentes bolsas de suelo en el núcleo urbano, y también facilita que los nuevos desarrollos urbanísticos puedan ser incorporados a la red de distribución urbana mediante ramales de conexión directa desde la red principal existente.

De esta manera, a partir del eje formado por las calles El Palmar-Ronda del Ferrocarril-Avda. de Fuentebravia, se derivan los ramales secundarios de conexión con el Centro, los barrios de la ciudad, las urbanizaciones de la costa occidental y Puerto Sherry, y los sectores urbanos de nuevos crecimientos de la población.

Desde dicho eje principal se derivan los ramales secundarios siguientes, todos ellos en diámetros 160 y 200mm:

- Ramal de conexión con el Centro Histórico y entorno.
- Ramal de conexión con la Variante de Rota.
- Ramal de conexión con la avda. de Fuentebravía.
- Ramal de conexión con la avda. de Valencia.
- Ramal de conexión con la avda. de la Libertad y Vistahermosa.

7.5.6. Instalaciones de alumbrado público.

El Ayuntamiento del Puerto de Santa Maria realiza directamente las tareas de explotación y conservación de las instalaciones de Alumbrado Público a través del Servicio de Infraestructuras, conjuntamente con las fuentes públicas y la iluminación de los monumentos y otros elementos ornamentales de la ciudad.

Las urbanizaciones residenciales privadas de la costa occidental realizan por su cuenta la conservación y mantenimiento de sus instalaciones interiores.

No existe una Ordenanza Municipal que establezca los criterios medioambientales y de eficiencia energética de las nuevas instalaciones, y en líneas generales se observa que el alumbrado público presenta una gran dispersión y variabilidad de soluciones en cuanto a la tipología y características de las instalaciones, criterios de iluminación del viario, niveles de iluminación general de los viales y espacios públicos, la potencia lumínica a establecer, y sobre las características técnicas de los elementos y materiales de las instalaciones en orden a mejorar las condiciones estéticas y energéticas del servicio.

Un déficit importante afecta a la elevada antigüedad de las instalaciones de alumbrado, con puntos de luz que en muchos casos son prácticamente obsoletos, y escasa eficiencia energética, como sucede en muchas calles y espacios de la zona central.

Sobre este aspecto y en relación con la uniformidad de criterios heterogéneos se observa en la disparidad de soluciones de columnas, báculos y luminarias de diferentes tipos y marcas comerciales, y se pueden observar los siguientes tipos de luminarias:

- Faroles murales tipo “El Puerto” con cristales laterales de diversas texturas, que se implantan adosados en la fachada y siendo utilizados principalmente en las calles del Centro urbano, en alturas entre 4 y 6m. Son elementos metálicos de elevada antigüedad y poco eficientes energéticamente, aunque de elevado valor ambiental y sobre todo de fácil conservación.

- Faroles clásicos tipo Fernandino, instalados en algunas plazas del casco urbano. La emisión de flujo sobre el hemisferio superior es mínima dado la opacidad de su superficie superior, lo que hace que su utilización sea óptima.

- Báculos y columnas prismáticas con báculos galvanizados de altura variable, mayoritariamente en las zonas urbanas y en los viarios de interconexión.

- Columnas con proyectores para iluminación especial de intersecciones, glorietas y aparcamientos.

- Luminarias esféricas tipo globo, aunque en pequeña proporción aún existen instaladas en algunas urbanizaciones y en algunas zonas verdes de la ciudad. Presentan graves problemas de contaminación lumínica y escaso rendimiento energético.

7.5.7. Sobre los residuos sólidos urbanos y el reciclaje.

El Puerto de Santa María realiza una gestión integral de los residuos sólidos urbanos (RSU), abarcando desde la recolección y clasificación hasta el vertido y reciclaje de residuos. Estas actividades incluyen la recogida de residuos orgánicos y reciclables, la limpieza pública de calles, parques, jardines y playas, y están enmarcadas en la Ordenanza Municipal de Residuos Urbanos y Limpieza Pública.

Gestión de residuos sólidos urbanos.

El municipio recoge los residuos sólidos orgánicos mediante camiones que trasladan los residuos desde contenedores homologados hasta el Centro de Tratamiento Integral de Las Calandrias en Jerez de la Frontera. Este centro sirve a varias localidades de la comarca, incluyendo El Puerto de Santa María, y realiza la clasificación selectiva de los residuos orgánicos.

En la ciudad, la recogida de residuos se realiza principalmente a través de contenedores en la vía pública, y en algunas áreas, especialmente en el Centro Histórico, se enfrenta a desafíos debido a la estructura urbana y la protección del entorno. El municipio ha comenzado a renovar los contenedores tradicionales por otros más grandes y estéticamente integrados, con el fin de reducir los puntos de vertido y aumentar la capacidad de recolección.

Recogida selectiva de residuos reciclables.

La recogida selectiva de residuos reciclables (papel, vidrio, envases y aceite usado) se realiza en colaboración con la Mancomunidad de Municipios Bahía de Cádiz, utilizando contenedores específicos en la vía pública. Los residuos recogidos se envían al Centro de Recepción de Envases (CRR) en el Polígono Industrial Las Salinas, donde son tratados para su reciclaje. Este centro recibe residuos de varios municipios de la bahía, incluyendo El Puerto de Santa María.

Residuos de construcción y demoliciones.

El municipio exige que los residuos de construcción y demolición sean gestionados por operadores autorizados, que están registrados en el Registro Municipal de Gestores de Residuos de Construcción y Demoliciones. Estos residuos se tratan en el Centro de Las Calandrias. La legislación actual limita la gestión de estos residuos a los operadores del propio municipio, lo que podría beneficiarse de una ampliación para incluir operadores de municipios vecinos, mejorando la competencia y reduciendo costos.

Punto Limpio.

El municipio cuenta con un Punto Limpio en el Polígono Industrial El Palmar que facilita la clasificación selectiva y el reciclaje de residuos domésticos como ropa, electrodomésticos, pilas, aceites, y material electrónico. Además, El Puerto de Santa María ofrece un servicio móvil de recogida de residuos en diferentes barrios, acercando estos servicios a la ciudadanía y promoviendo la reducción de residuos en origen y su reutilización.

También se ha implementado un programa municipal para la recogida de pilas usadas, con puntos de recogida en centros educativos, dependencias municipales y asociaciones de vecinos, buscando minimizar el impacto ambiental de estos residuos peligrosos.


Centro de Salud
Puerto de Santa María Norte
Ángel Salvatierra

IA.8/

EL PARQUE EDIFICATORIO.

8.1. INTRODUCCIÓN

El presente epígrafe tiene por objeto desarrollar un análisis técnico y detallado del parque edificatorio existente dentro del ámbito del Plan de Ordenación Urbanística (POU).

La metodología empleada se fundamenta en la explotación y tratamiento de la información procedente de las bases de datos catastrales disponibles, mediante un proceso de volcado, depuración y sistematización de datos que permite su representación tanto gráfica como numérica. El análisis se ha estructurado conforme a una triple escala de aproximación:

- Escala de parcela, que permite la caracterización individualizada del tejido edificatorio.
- Escala de zona, que agrupa parcelas con homogeneidad tipológica y morfológica.
- Escala global del ámbito del POU, que integra la información para el conjunto del municipio, posibilitando la obtención de indicadores agregados y comparativos.

La sectorización del ámbito del POU se ha establecido atendiendo a criterios de tipología edificatoria, intensidad de ocupación y densidad, complementados con la identificación de límites físicos reconocibles (como ejes viarios principales, espacios libres estructurantes o elementos naturales), y con la delimitación de barrios consolidados o ámbitos resultantes de desarrollos urbanísticos previos, ya urbanizados y ejecutados.

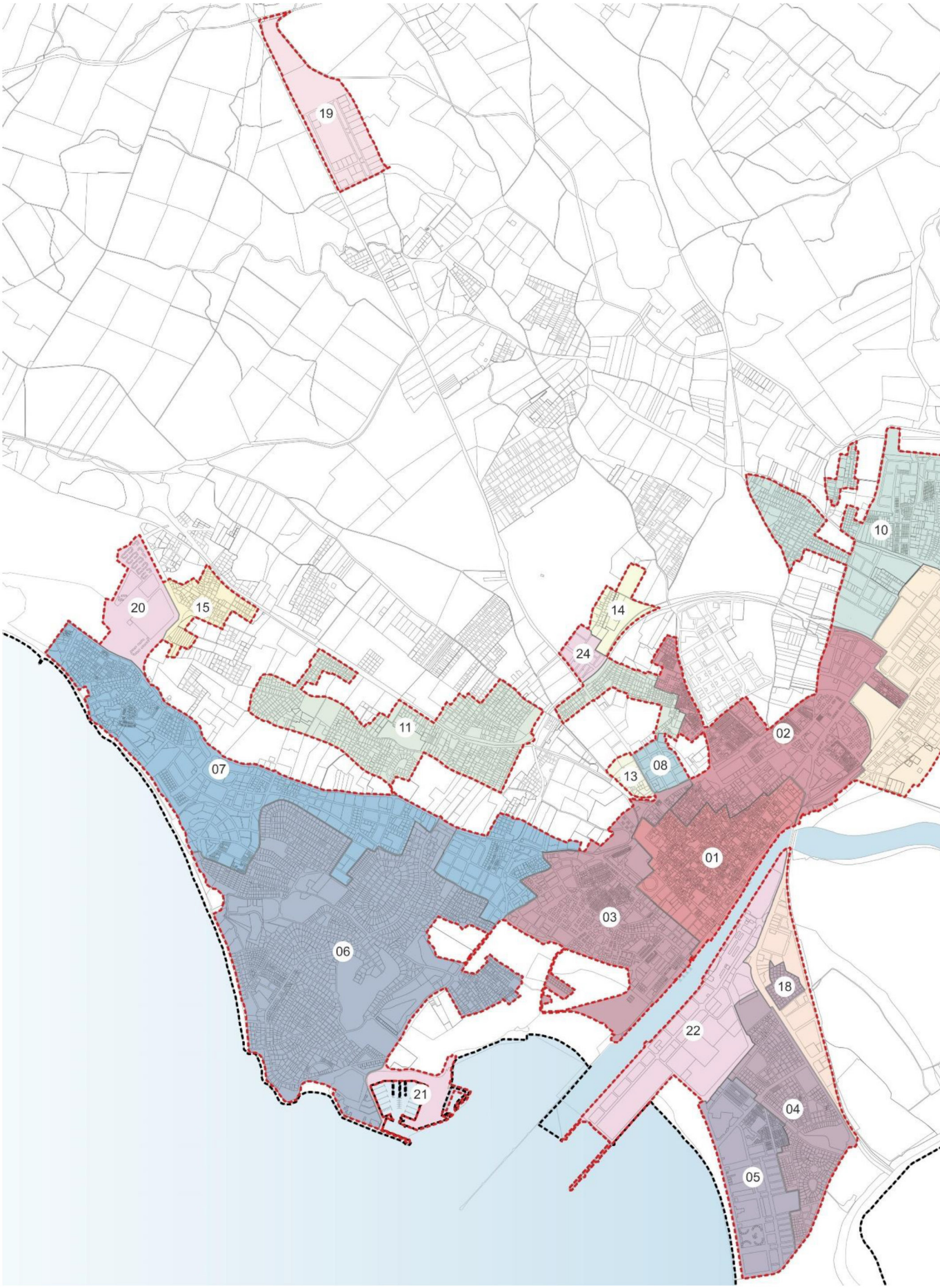
Esta estructuración del territorio permite establecer comparativas entre zonas homogéneas y obtener indicadores diferenciados para cada nivel de análisis, favoreciendo una evaluación precisa del estado actual del parque edificatorio y su correlación con las dinámicas urbanas y territoriales del municipio.

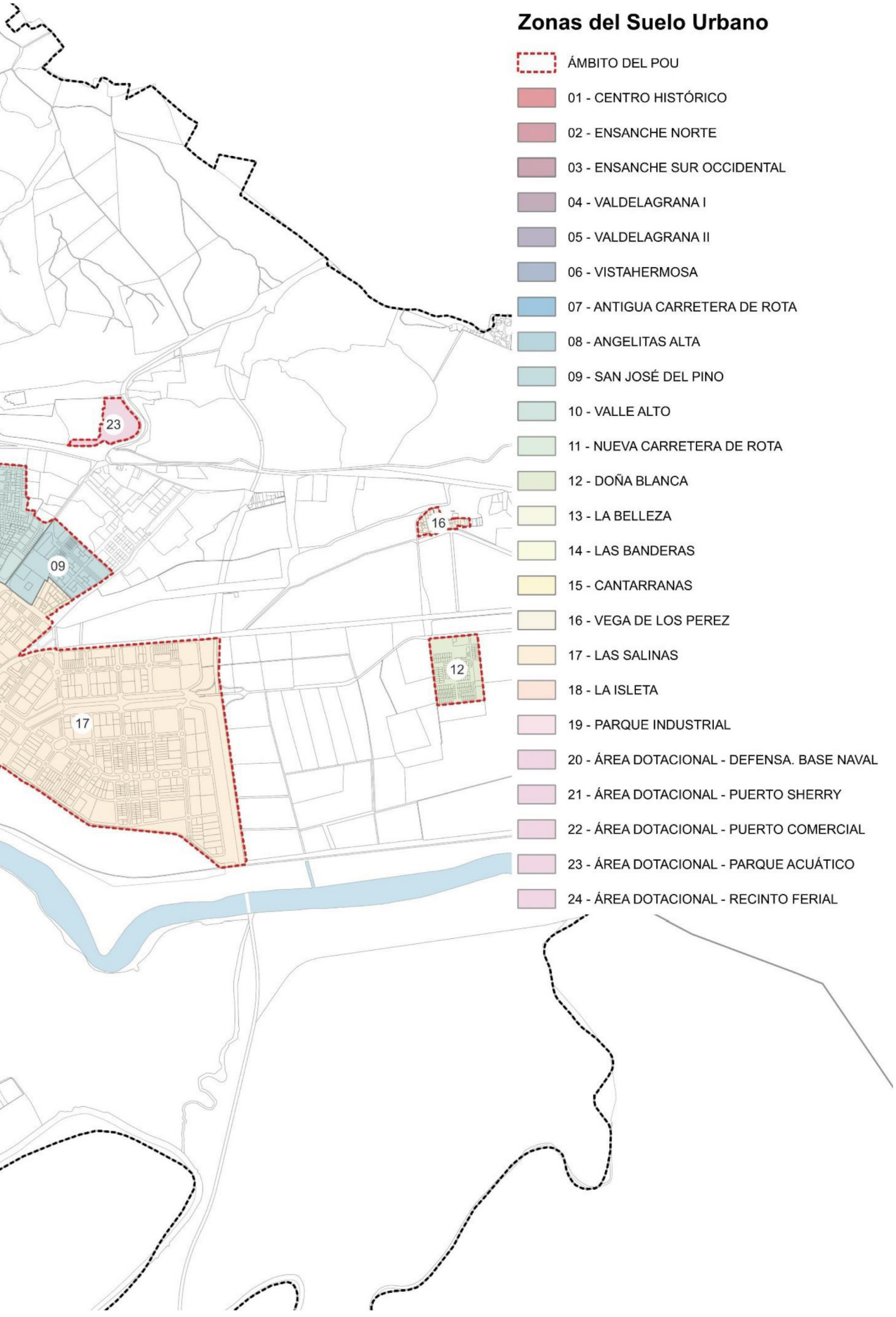
La descripción y categorización de los distintas zonas o distritos urbanos se ha realizado en el apartado *7.1 Ocupación del territorio y distritos urbanos* de esta Memoria, y se refleja en el siguiente plano:

Las fuentes de información utilizadas en el presente análisis han sido de carácter diverso, destacando como principal la procedente de la Sede Electrónica del Catastro, a través del parcelario catastral digital y de las bases de datos asociadas (ficheros CAT). Estos ficheros integran la caracterización geométrica y alfanumérica de cada parcela y de las construcciones existentes.

Entre ellas destacan:

- T11. Parcelas o fincas: Cada registro T11 representa una parcela catastral, es decir, una porción de terreno delimitada jurídicamente. Contiene información sobre la superficie total de la finca, la superficie construida, la superficie bajo y sobre rasante y la superficie de cubierta.


19
10
20
15
14
24
11
02
07
08
13
01
03
06
18
22
21
04
05


Zonas del Suelo Urbano
ÁMBITO DEL POU
01 - CENTRO HISTÓRICO
02 - ENSANCHE NORTE
03 - ENSANCHE SUR OCCIDENTAL
04 - VALDELAGRANA I
05 - VALDELAGRANA II
06 - VISTAHERMOSA
07 - ANTIGUA CARRETERA DE ROTA
08 - ANGELITAS ALTA
09 - SAN JOSÉ DEL PINO
10 - VALLE ALTO
11 - NUEVA CARRETERA DE ROTA
12 - DOÑA BLANCA
13 - LA BELLEZA
14 - LAS BANDERAS
15 - CANTARRANAS
16 - VEGA DE LOS PEREZ
17 - LAS SALINAS
18 - LA ISLETA
19 - PARQUE INDUSTRIAL
20 - ÁREA DOTACIONAL - DEFENSA. BASE NAVAL
21 - ÁREA DOTACIONAL - PUERTO SHERRY
22 - ÁREA DOTACIONAL - PUERTO COMERCIAL
23 - ÁREA DOTACIONAL - PARQUE ACUÁTICO
24 - ÁREA DOTACIONAL - RECINTO FERIAL
23
09
16
12
17

- T13. Unidades Constructivas: Cada registro T13, hace referencia a una unidad constructiva, es decir, a un edificio o construcción diferenciada dentro de una parcela. Incluye datos sobre el año de construcción, la superficie de suelo ocupada por la UC (m^2) y la longitud de la fachada (cm). En una misma parcela, pueden existir varias unidades constructivas.

- T14. Construcciones: Cada registro T14 corresponde a una construcción o un local dentro de una unidad constructiva, como puede ser una vivienda, local comercial o garaje. Aporta información sobre el año y tipo de reforma, el año de antigüedad efectiva en catastro, la superficie total, la superficie de porches y terrazas y la tipología constructiva.

- T15. Bienes Inmuebles: Cada registro T15 identifica un bien inmueble completo, entendido como la unidad jurídica y económica de propiedad, que puede comprender una o varias construcciones situadas sobre una o varias parcelas.

La integración de estas tablas permite obtener una visión analítica y coherente del parque edificatorio, combinando los datos geométricos con los atributos físicos y funcionales. Esta información ha sido procesada y georreferenciada para su análisis a distintas escalas (parcela, zona y ámbito global del POU), sirviendo de base para la elaboración de indicadores sintéticos de caracterización del tejido urbano y tipología edificatoria.

También se ha utilizado la información proveniente del proyecto URBAN 3R, un sistema de información urbana, y una metodología de diagnóstico diseñada para la evaluación integral del parque edificado y del tejido urbano existente. Su objetivo es proporcionar indicadores homogéneos sobre el estado físico, funcional, social y ambiental de las edificaciones y barrios, facilitando la toma de decisiones en políticas de rehabilitación y regeneración urbana.

Desarrollado inicialmente en el marco de programas de rehabilitación sostenible impulsados por la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo del Ministerio de Fomento (actual MITMA), URBAN 3R se consolidó como una plataforma de análisis multicriterio, aplicable tanto a escala de edificio como a escala de barrio o municipio.



Asimismo, se ha incorporado al análisis la Malla Estadística de Población (Grid) elaborada por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA), que proporciona una representación geoespacial precisa de la distribución poblacional en unidades homogéneas de referencia. La utilización de esta fuente permite integrar variables demográficas geolocalizadas dentro del ámbito del POU, estableciendo una correlación directa entre la estructura edificatoria y la densidad residencial efectiva.

Esta integración de datos posibilita la obtención de una visión analítica y detallada del núcleo urbano de El Puerto de Santa María, facilitando una comprensión global de su morfología urbana, ocupación y dinámica poblacional. A partir de ello, se favorece la identificación de áreas con desequilibrios funcionales, déficits dotacionales o potenciales de regeneración, constituyendo una base objetiva para la formulación de propuestas de mejora, renovación o reequilibrio urbano en el marco del presente Plan.

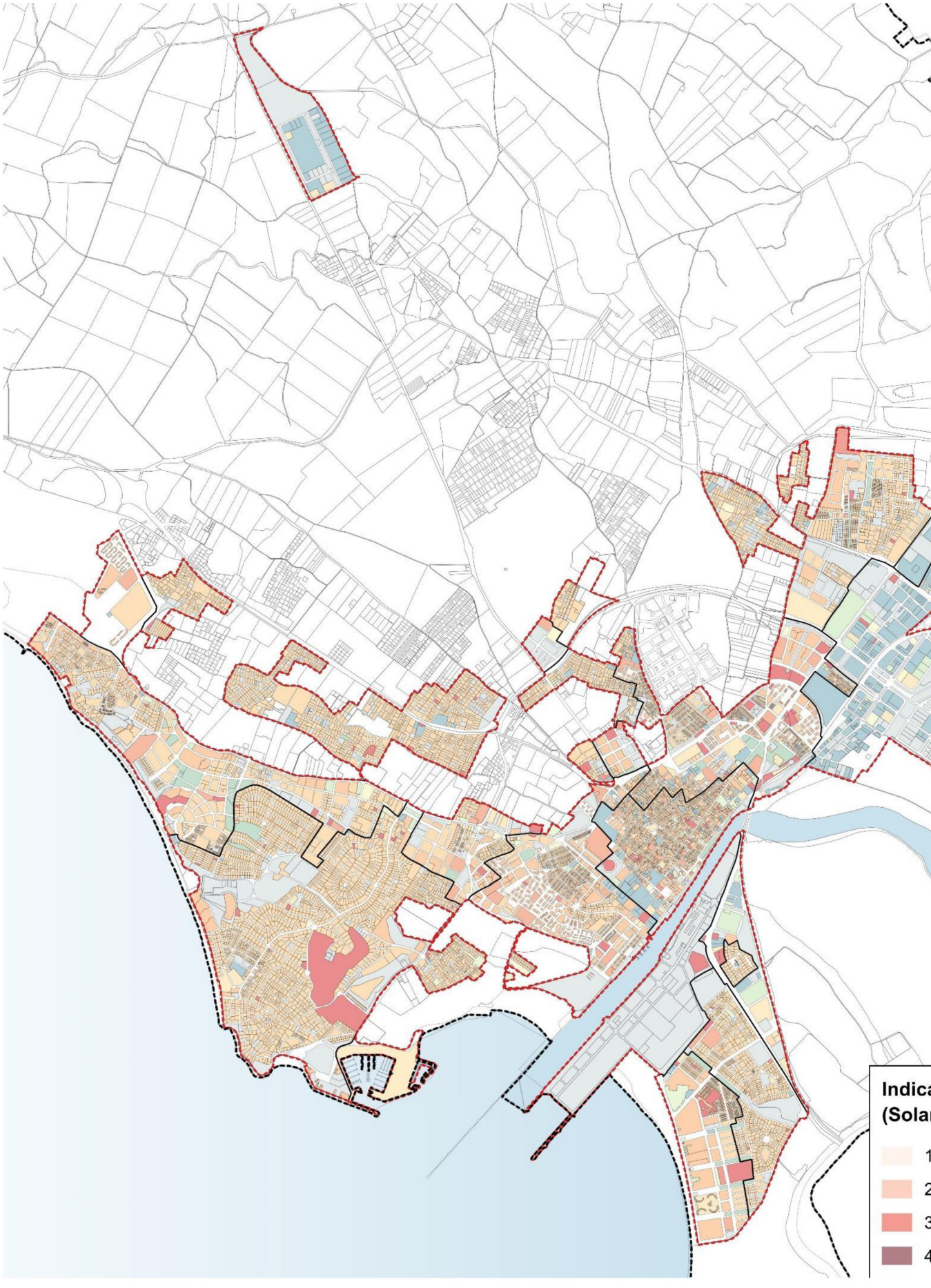
8.2. USO PRINCIPAL DE LA EDIFICACIÓN

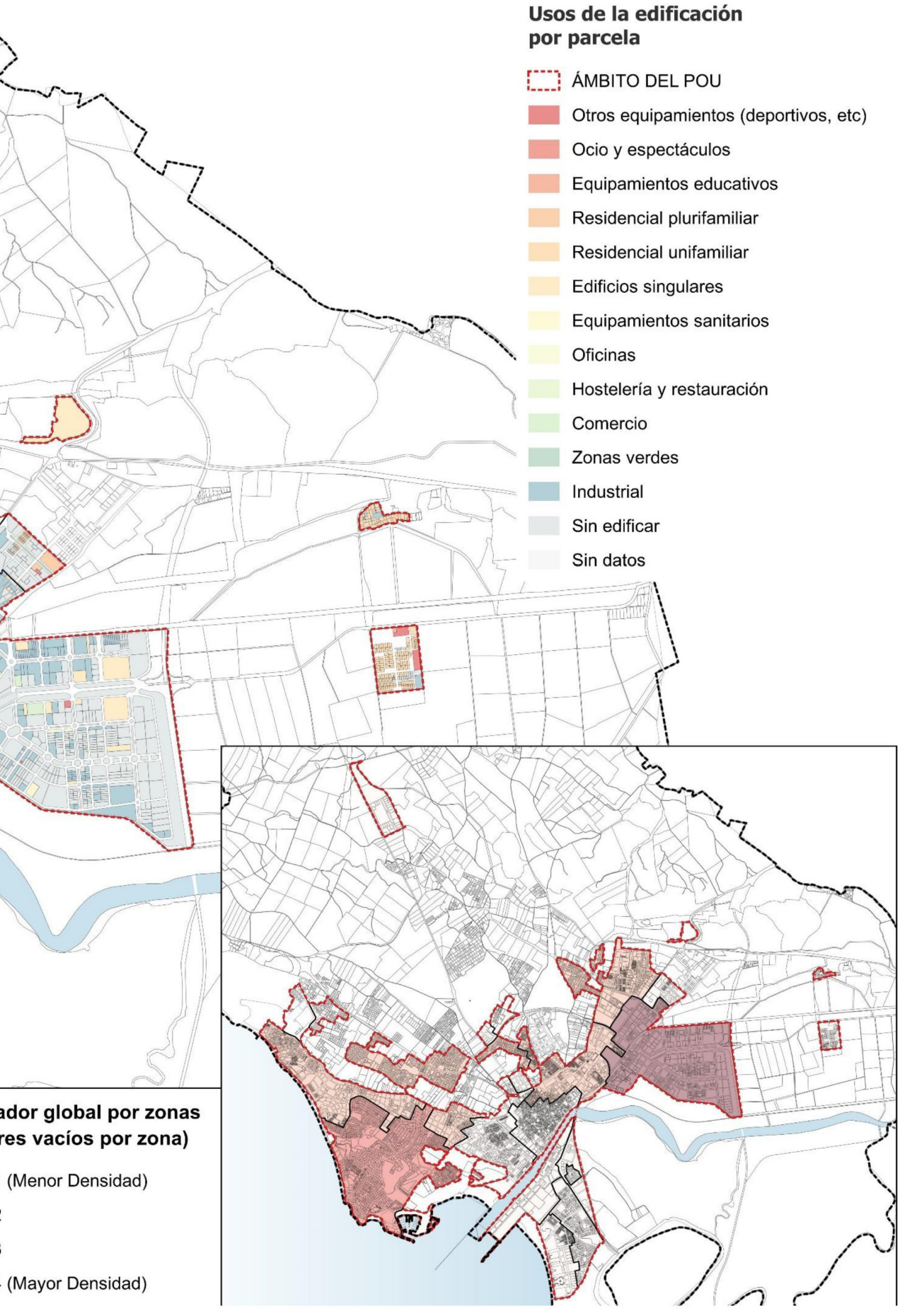
El análisis de los usos permite comprender la estructura funcional del tejido urbano y la distribución de actividades que configuran la ciudad, con el objetivo de identificar los usos dominantes en el parque edificatorio (residencial, terciario, industrial, dotacional…, etc.), así como su localización y grado de concentración en las distintas zonas del ámbito del POU.

Este estudio permite interpretar la organización espacial de la actividad urbana, la relación entre las áreas residenciales y los centros de empleo y servicios, y el equilibrio entre los distintos componentes del sistema urbano. Además, proporciona la base necesaria para evaluar la diversificación funcional del ámbito, detectar desequilibrios territoriales y orientar las estrategias de ordenación hacia un modelo de ciudad más compacta, equilibrada y sostenible, en coherencia con los principios de la LISTA.

Los datos analizados se expresan en el siguiente plano y tablas:




Indica
(Sola
1
2
3
4


Usos de la edificación
por parcela
ÁMBITO DEL POU
Otros equipamientos (deportivos, etc)
Ocio y espectáculos
Equipamientos educativos
Residencial plurifamiliar
Residencial unifamiliar
Edificios singulares
Equipamientos sanitarios
Oficinas
Hostelería y restauración
Comercio
Zonas verdes
Industrial
Sin edificar
Sin datos
ador global por zonas
res vacíos por zona)
(Menor Densidad)
(Mayor Densidad)

		Residencial				Uso comercial	
		Plurifamiliar		Unifamiliar			
	ZONAS SUELO URBAN0	Nº Parcelas	Superficie m²	Nº Parcelas	Superficie m²	Nº Parcelas	Superficie m²
1	Conjunto Histórico	475	206.669	791	202.735	36	13.329
2	Ensanche Norte	422	222.074	1.154	216.365	17	6.751
3	Ensanche Sur Occidental	520	276.620	756	211.010	17	5.790
4	Valdelagrana I	3	4.098	681	454.778	4	275
5	Valdelagrana II	45	231.444	401	114.941	4	4.908
6	Vistahermosa	28	124.017	2.211	1.944.829	3	7.263
7	Antigua Carretera de Rota	85	260.072	997	885.910	9	20.618
8	Angelitas Alta	10	39.492	0	0	0	0
9	San José del Pino	2	19.703	43	8.845	0	0
10	Valle Alto	5	84.454	934	671.213	4	3.477
11	Nueva Carretera de Rota	2	902	1.087	923.966	2	978
12	Doña Blanca	3	1.567	150	83.879	0	0
13	La Belleza	0	0	25	47.936	0	0
14	Las Banderas	0	0	46	63.923	0	0
15	Cantarranas	0	0	148	153.890	0	0
16	Vega de los Pérez	1	957	47	36.336	0	0
17	Las Salinas	0	0	7	6.560	15	119.322
18	La Isleta	1	6.932	1	4.827	2	58.803
19	Parque Industrial	0	0	0	0	0	0
20	Área Dotacional - Defensa. Base Naval	73	39.432	6	77.361	0	0
21	Área Dotacional - Puerto Sherry	0	0	0	0	0	0
22	Área Dotacional - Puerto Comercial	0	0	0	0	0	0
23	Área Dotacional - Parque Acuático	0	0	0	0	0	0
24	Área Dotacional - Recinto Ferial	0	0	0	0	0	0
Total		**1.675**	**1.518.433**	**9.485**	**6.109.304**	**113**	**241.514**
		12,10%	**8,60%**	**68,53%**	**34,60%**	**0,82%**	**1,37%**

Edificios singulares		Equipamiento					
Educativo	Sanitario	Otros					
Nº Parcelas	Superficie m²	Nº Parcelas	Superficie m²	Nº Parcelas	Superficie m²	Nº Parcelas	Superficie m²
16	22.508	13	15.677	2	314	22	24.516
13	66.938	12	77.529	3	8.977	19	96.224
1	2.186	16	112.153	8	18.638	5	13.556
1	2.733	2	27.245	0	0	5	5.713
2	29.721	1	7.862	0	0	7	58.556
5	31.912	0	0	0	0	18	266.578
8	22.807	10	91.157	3	11.831	11	43.422
0	0	0	0	0	0	1	5.858
0	0	0	0	0	0	1	1.350
6	82.750	1	1.155	2	8.693	4	5.838
0	0	0	0	0	0	9	15.503
0	0	1	1.403	1	73	2	18.589
0	0	0	0	0	0	1	5.810
1	435	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	1	2.125
0	0	0	0	0	0	0	0
15	146.797	0	0	2	13.507	5	11.031
5	41.981	0	0	0	0	5	12.377
3	13.978	0	0	0	0	0	0
0	0	1	17.629	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	1	20.009
1	96.846	0	0	0	0	0	0
0	0	1	9.373	1	9.842	0	0
77	**561.592**	**58**	**361.183**	**22**	**71.875**	**117**	**607.055**
0,56%	**3,18%**	**0,42%**	**2,05%**	**0,16%**	**0,41%**	**0,85%**	**3,44%**

		Hostelero-Restauración		Industrial		Ocio-Esparcimiento	
	ZONAS SUELO URBAN0	Nº Parcelas	Superficie m²	Nº Parcelas	Superficie m²	Nº Parcelas	Superficie m²
1	Conjunto Histórico	40	23.178	87	127.502	3	2.863
2	Ensanche Norte	10	2.984	110	58.128	0	0
3	Ensanche Sur Occidental	15	17.074	50	34.290	2	2.797
4	Valdelagrana I	4	5.588	23	2.584	1	1.122
5	Valdelagrana II	9	34.183	4	8.455	1	7.450
6	Vistahermosa	5	21.614	24	17.774	0	0
7	Antigua Carretera de Rota	5	8.783	21	2.088	0	0
8	Angelitas Alta	0	0	0	0	1	4.340
9	San José del Pino	0	0	3	55.848	0	0
10	Valle Alto	2	1.542	27	26.892	1	28.613
11	Nueva Carretera de Rota	2	932	31	42.166	0	0
12	Doña Blanca	0	0	4	8.684	0	0
13	La Belleza	0	0	2	3.179	1	3.204
14	Las Banderas	0	0	1	387	0	0
15	Cantarranas	1	2.482	2	695	0	0
16	Vega de los Pérez	0	0	4	4.615	0	0
17	Las Salinas	1	2.044	290	877.710	0	0
18	La Isleta	3	6.906	9	33.759	0	0
19	Parque Industrial	0	0	18	185.064	0	0
20	Área Dotacional - Defensa. Base Naval	0	0	1	1.199	0	0
21	Área Dotacional - Puerto Sherry	0	0	0	0	0	0
22	Área Dotacional - Puerto Comercial	0	0	0	0	0	0
23	Área Dotacional - Parque Acuático	0	0	0	0	0	0
24	Área Dotacional - Recinto Ferial	0	0	0	0	0	0
Total		**97**	**127.310**	**711**	**1.491.019**	**10**	**50.389**
		0,70%	**0,72%**	**5,14%**	**8,44%**	**0,07%**	**0,29%**

Oficinas		Suelo no edificado		Zonas verdes	
Nº Parcelas	Superficie m²	Nº Parcelas	Superficie m²	Nº Parcelas	Superficie m²
40	16.397	63	74.513	1	12.468
1	89	130	147.621	7	54.447
8	2.263	44	245.463	1	9.044
2	589	20	201.953	5	17.769
1	143	5	12.249	8	28.448
2	3.571	138	633.636	2	30.876
6	7.532	120	283.217	17	83.487
0	0	13	30.528	2	6.374
0	0	60	135.513	4	5.722
0	0	118	257.633	8	22.047
0	0	127	157.340	2	3.994
1	243	13	7.814	0	0
0	0	8	9.637	0	0
0	0	5	3.301	0	0
0	0	13	23.667	0	0
0	0	3	1.665	0	0
7	24.367	373	2.227.491	1	5.451
0	0	7	71.740	0	0
0	0	15	260.227	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	1	1.180	0	0
0	0	61	967.748	0	0
0	0	0	0	0	0
0	0	12	429.450	0	0
68	**55.194**	**1.349**	**6.183.586**	**58**	**280.127**
0,49%	**0,31%**	**9,75%**	**35,02%**	**0,42%**	**1,59%**

Superficie por uso y zona						
	ZONAS SUELO URBAN0	**Residencial**	**Uso comercial**	**Edificios singulares**	**Equipamiento**	**Hostelero-Restauración**
1	Conjunto Histórico	409.404	13.329	22.508	40.507	23.178
2	Ensanche Norte	438.439	6.751	66.938	182.730	2.984
3	Ensanche Sur Occidental	487.630	5.790	2.186	144.347	17.074
4	Valdelagrana I	458.876	275	2.733	32.958	5.588
5	Valdelagrana II	346.385	4.908	29.721	66.418	34.183
6	Vistahermosa	2.068.846	7.263	31.912	266.578	21.614
7	Antigua Carretera de Rota	1.145.982	20.618	22.807	146.410	8.783
8	Angelitas Alta	39.492	0	0	5.858	0
9	San José del Pino	28.548	0	0	1.350	0
10	Valle Alto	755.667	3.477	82.750	15.686	1.542
11	Nueva Carretera de Rota	924.868	978	0	15.503	932
12	Doña Blanca	85.446	0	0	20.065	0
13	La Belleza	47.936	0	0	5.810	0
14	Las Banderas	63.923	0	435	0	0
15	Cantarranas	153.890	0	0	2.125	2.482
16	Vega de los Pérez	37.293	0	0	0	0
17	Las Salinas	6.560	119.322	146.797	24.538	2.044
18	La Isleta	11.759	58.803	41.981	12.377	6.906
19	Parque Industrial	0	0	13.978	0	0
20	Área Dotacional - Defensa. Base Naval	116.793	0	0	17.629	0
21	Área Dotacional - Puerto Sherry	0	0	0	0	0
22	Área Dotacional - Puerto Comercial	0	0	0	20.009	0
23	Área Dotacional - Parque Acuático	0	0	96.846	0	0
24	Área Dotacional - Recinto Ferial	0	0	0	19.215	0
Total superficie		**7.627.737**	**241.514**	**561.592**	**1.040.113**	**127.310**
% respecto superficie total		**43,196%**	**1,368%**	**3,180%**	**5,890%**	**0,721%**

Industrial	Ocio-Esparcimiento	Oficinas	Suelo no edificado	Zonas verdes	Superficie	
127.502	2.863	16.397	74.513	12.468	742.669	4,206%
58.128	0	89	147.621	54.447	958.127	5,426%
34.290	2.797	2.263	245.463	9.044	950.884	5,385%
2.584	1.122	589	201.953	17.769	724.447	4,103%
8.455	7.450	143	12.249	28.448	538.360	3,049%
17.774	0	3.571	633.636	30.876	3.082.070	17,454%
2.088	0	7.532	283.217	83.487	1.720.924	9,746%
0	4.340	0	30.528	6.374	86.592	0,490%
55.848	0	0	135.513	5.722	226.981	1,285%
26.892	28.613	0	257.633	22.047	1.194.307	6,763%
42.166	0	0	157.340	3.994	1.145.781	6,489%
8.684	0	243	7.814	0	122.252	0,692%
3.179	3.204	0	9.637	0	69.766	0,395%
387	0	0	3.301	0	68.046	0,385%
695	0	0	23.667	0	182.859	1,036%
4.615	0	0	1.665	0	43.573	0,247%
877.710	0	24.367	2.227.491	5.451	3.434.280	19,448%
33.759	0	0	71.740	0	237.325	1,344%
185.064	0	0	260.227	0	459.269	2,601%
1.199	0	0	0	0	135.621	0,768%
0	0	0	1.180	0	1.180	0,007%
0	0	0	967.748	0	987.757	5,594%
0	0	0	0	0	96.846	0,548%
0	0	0	429.450	0	448.665	2,541%
1.491.019	**50.389**	**55.194**	**6.183.586**	**280.127**	**17.658.581**	**100,00%**
8,444%	**0,285%**	**0,313%**	**35,017%**	**1,586%**		

Número de parcelas por uso y zona						
	ZONAS SUELO URBAN0	**Residencial**	**Uso comercial**	**Edificios singulares**	**Equipamiento**	**Hostelero-Restauración**
1	Conjunto Histórico	1.266	36	16	37	40
2	Ensanche Norte	1.576	17	13	34	10
3	Ensanche Sur Occidental	1.276	17	1	29	15
4	Valdelagrana I	684	4	1	7	4
5	Valdelagrana II	446	4	2	8	9
6	Vistahermosa	2.239	3	5	18	5
7	Antigua Carretera de Rota	1.082	9	8	24	5
8	Angelitas Alta	10	0	0	1	0
9	San José del Pino	45	0	0	1	0
10	Valle Alto	939	4	6	7	2
11	Nueva Carretera de Rota	1.089	2	0	9	2
12	Doña Blanca	153	0	0	4	0
13	La Belleza	25	0	0	1	0
14	Las Banderas	46	0	1	0	0
15	Cantarranas	148	0	0	1	1
16	Vega de los Pérez	48	0	0	0	0
17	Las Salinas	7	15	15	7	1
18	La Isleta	2	2	5	5	3
19	Parque Industrial	0	0	3	0	0
20	Área Dotacional - Defensa. Base Naval	79	0	0	1	0
21	Área Dotacional - Puerto Sherry	0	0	0	0	0
22	Área Dotacional - Puerto Comercial	0	0	0	1	0
23	Área Dotacional - Parque Acuático	0	0	1	0	0
24	Área Dotacional - Recinto Ferial	0	0	0	2	0
Total parcelas		**11.160**	**113**	**77**	**197**	**97**
% respecto total parcelas		**80,636%**	**0,816%**	**0,556%**	**1,423%**	**0,701%**

Industrial	Ocio-Esparcimiento	Oficinas	Suelo no edificado	Zonas verdes	Nº Parcelas	
87	3	40	63	1	1.589	11,48%
110	0	1	130	7	1.898	13,71%
50	2	8	44	1	1.443	10,43%
23	1	2	20	5	751	5,43%
4	1	1	5	8	488	3,53%
24	0	2	138	2	2.436	17,60%
21	0	6	120	17	1.292	9,34%
0	1	0	13	2	27	0,20%
3	0	0	60	4	113	0,82%
27	1	0	118	8	1.112	8,03%
31	0	0	127	2	1.262	9,12%
4	0	1	13	0	175	1,26%
2	1	0	8	0	37	0,27%
1	0	0	5	0	53	0,38%
2	0	0	13	0	165	1,19%
4	0	0	3	0	55	0,40%
290	0	7	373	1	716	5,17%
9	0	0	7	0	33	0,24%
18	0	0	15	0	36	0,26%
1	0	0	0	0	81	0,59%
0	0	0	1	0	1	0,01%
0	0	0	61	0	62	0,45%
0	0	0	0	0	1	0,01%
0	0	0	12	0	14	0,10%
711	**10**	**68**	**1.349**	**58**	**13.840**	**100,00%**
5,137%	**0,072%**	**0,491%**	**9,747%**	**0,419%**		

El análisis de los datos de usos principales de la edificación en el suelo urbano de El Puerto de Santa María muestra un claro predominio del uso **residencial**, tanto en superficie como en número de parcelas. Este uso representa la función estructural del municipio, configurando la mayor parte del tejido urbano consolidado. Sin embargo, la lectura detallada de los datos evidencia diferencias sustanciales entre el peso del uso residencial en términos de superficie edificada y su distribución parcelaria: mientras que la vivienda ocupa alrededor del 43 % de la superficie total, representa más del 80 % del total de parcelas.

Este contraste se explica por el fuerte predominio de la **tipología unifamiliar**, que concentra más del 68 % de las parcelas residenciales, pero con una ocupación media reducida frente a la vivienda plurifamiliar. El modelo urbano resultante es de **baja densidad y estructura dispersa**, con especial concentración en Vistahermosa, Valdelagrana y los ensanches norte y sur, donde predominan las viviendas unifamiliares aisladas y adosadas. Por el contrario, la **residencia plurifamiliar**, más compacta y eficiente en el uso del suelo, tiene mayor peso en superficie (casi el 9 % del total), concentrándose en el centro histórico, el ensanche norte y las zonas de borde urbano, donde el tejido urbano alcanza mayores intensidades edificatorias.

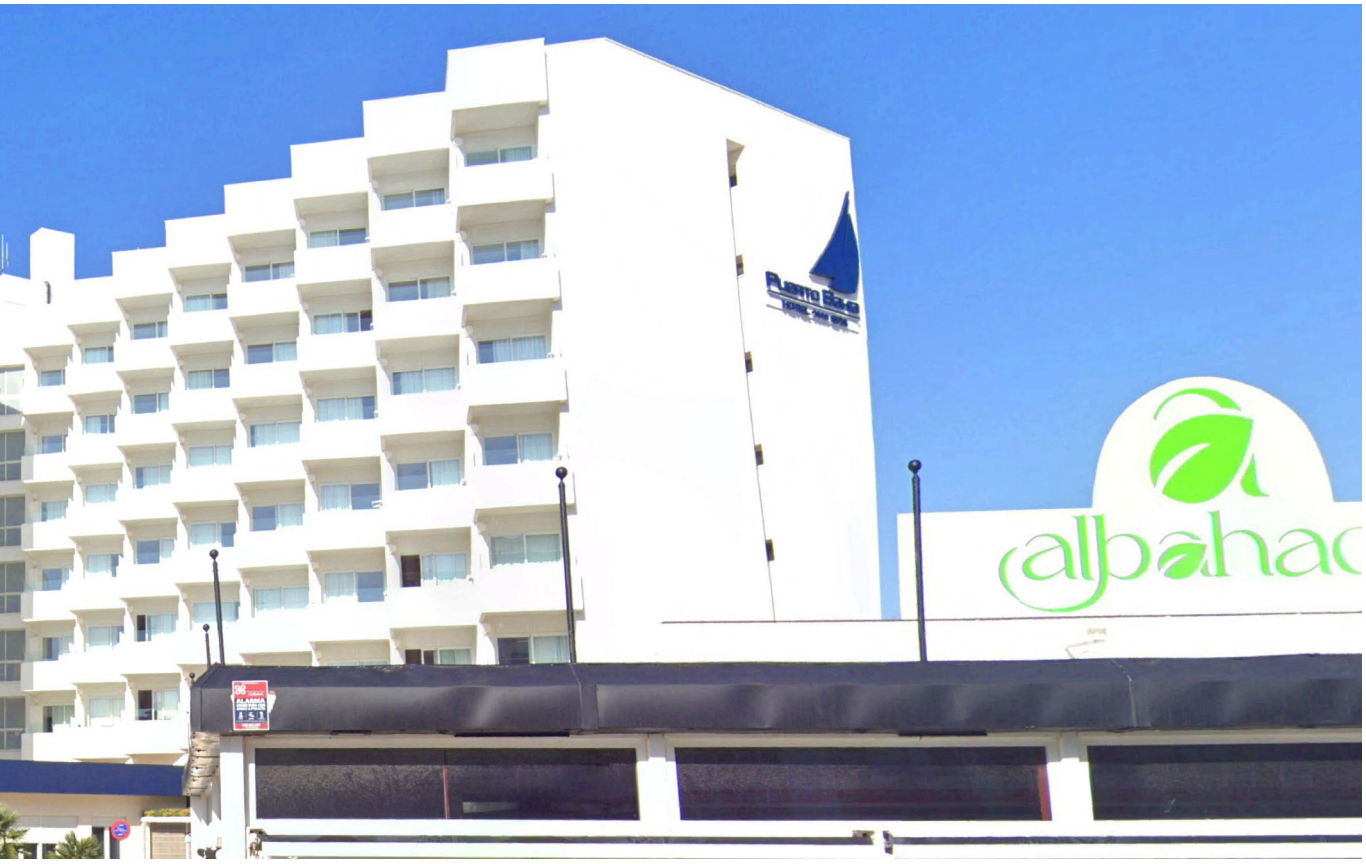
Los **equipamientos** representan en conjunto cerca del 6 % de la superficie urbana, pero apenas el 1,4 % del número de parcelas, lo que evidencia la existencia de **pocas parcelas de gran tamaño**. Dentro de este grupo, los **equipamientos educativos** son los de mayor extensión, seguidos por los **equipamientos sanitarios** y los **equipamientos de otros usos públicos** (administrativos, culturales o deportivos). Su distribución territorial es heterogénea: los equipamientos educativos predominan en los ensanches y áreas de expansión residencial; los sanitarios se concentran en el centro y suroeste urbano; y los de otros usos presentan un patrón disperso, con grandes instalaciones en Vistahermosa y la Antigua Carretera de Rota. Este reparto refleja un sistema dotacional bien dimensionado en superficie, pero con déficits funcionales y de proximidad en algunos sectores del norte y noreste urbano.



En el conjunto del suelo urbano, los **usos terciarios** (comercial, hostelero y de oficinas) presentan un peso reducido en superficie (en torno al 2–3 %), pero con una proporción algo mayor en número de parcelas. Este desequilibrio refleja un patrón de ocupación fragmentada y dispersa, donde los usos de servicio se insertan de manera puntual en el tejido urbano, especialmente en los ejes comerciales del centro histórico y en los ensanches. Se trata, por tanto, de un modelo caracterizado por la coexistencia de pequeños locales y parcelas mixtas, más que por la presencia de grandes equipamientos o superficies terciarias. Los usos de **equipamiento comunitario y edificios singulares** suman una superficie significativa, próxima al 9 % del total, lo que confirma la adecuada dotación general del municipio, aunque su distribución espacial presenta concentración en las áreas centrales y déficit en las zonas de borde urbano.

El **uso industrial** ocupa cerca del 8,5 % de la superficie edificada, pero sólo el 5 % de las parcelas, lo que evidencia la presencia de **parcelas de gran tamaño** y menor densidad en comparación con el tejido urbano residencial. Estas áreas se concentran en los **polígonos de El Palmar, Las Salinas y el Parque Industrial**, configurando los principales espacios productivos de la ciudad. Su peso en superficie demuestra su relevancia territorial, aunque su número limitado de parcelas refleja una baja diversidad de agentes y actividades. La modernización, la accesibilidad y la integración funcional de estos enclaves resultan claves para favorecer la diversificación económica del municipio y reducir la dependencia del sector servicios.

Uno de los aspectos más destacados es el elevado porcentaje de **suelo no edificado**, que alcanza más de un tercio de la superficie urbana total (alrededor del 35 %), pero sólo representa el 10 % del número de parcelas. Este contraste indica la existencia de grandes bolsas de suelo vacante o infrautilizado, que constituyen una reserva importante para la consolidación y la regeneración urbana.



Las **zonas verdes y espacios libres públicos**, aunque cuantitativamente limitadas en superficie (1,5 %) y número de parcelas (0,4 %), se distribuyen de manera desigual, con mayor presencia en los nuevos desarrollos residenciales y menor en el casco histórico, lo que pone de manifiesto la necesidad de reequilibrar su dotación mediante estrategias de renaturalización urbana.

La comparación entre los porcentajes por superficie y por número de parcelas pone de relieve una estructura urbana caracterizada por una elevada fragmentación parcelaria residencial, la concentración del equipamiento en grandes ámbitos puntuales y una limitada presencia de usos económicos diversificados. En términos urbanísticos, esto se traduce en un tejido con baja intensidad de uso y escasa mezcla funcional, especialmente en las zonas de vivienda unifamiliar. El POU debe orientar sus propuestas hacia la optimización del suelo urbano consolidado, fomentando la densificación selectiva en las áreas unifamiliares, la reutilización de parcelas vacantes para usos complementarios (comerciales, terciarios o dotacionales) y la equidistribución del sistema de equipamientos, con criterios de proximidad, multifuncionalidad y sostenibilidad.



8.3. EDAD DEL PARQUE EDIFICATORIO

El análisis de la edad del parque edificatorio constituye un elemento importante para la comprensión de la estructura urbana actual y de las dinámicas de crecimiento que han configurado su tejido edificatorio. Este apartado tiene como objetivo caracterizar la distribución temporal de las edificaciones existentes, identificar los periodos de mayor expansión urbana y poder establecer la relación entre la antigüedad de la edificación y las condiciones de habitabilidad, eficiencia energética y sostenibilidad del parque.

El conocimiento de la edad del parque edificado permite, además, detectar las áreas con mayor grado de obsolescencia constructiva, donde resulta prioritario intervenir mediante estrategias de rehabilitación y regeneración urbana, en coherencia con los principios establecidos en la LISTA, y con los objetivos de la Agenda Urbana de Andalucía 2030. Este análisis aporta información de base para la evaluación del estado de conservación del patrimonio construido, la planificación de las dotaciones urbanas y la formulación de políticas municipales de vivienda.

Para el análisis de la antigüedad del parque edificatorio se ha utilizado la información catastral relativa a las obras de rehabilitación, renovación y reforma registradas en las edificaciones. En el plano de antigüedad de la edificación, la edad asignada a cada inmueble incorpora las renovaciones y reformas registradas, de modo que dichas actuaciones se consideran en la valoración final y actualizan la edad efectiva del edificio, reflejando su estado real de conservación y modernización.

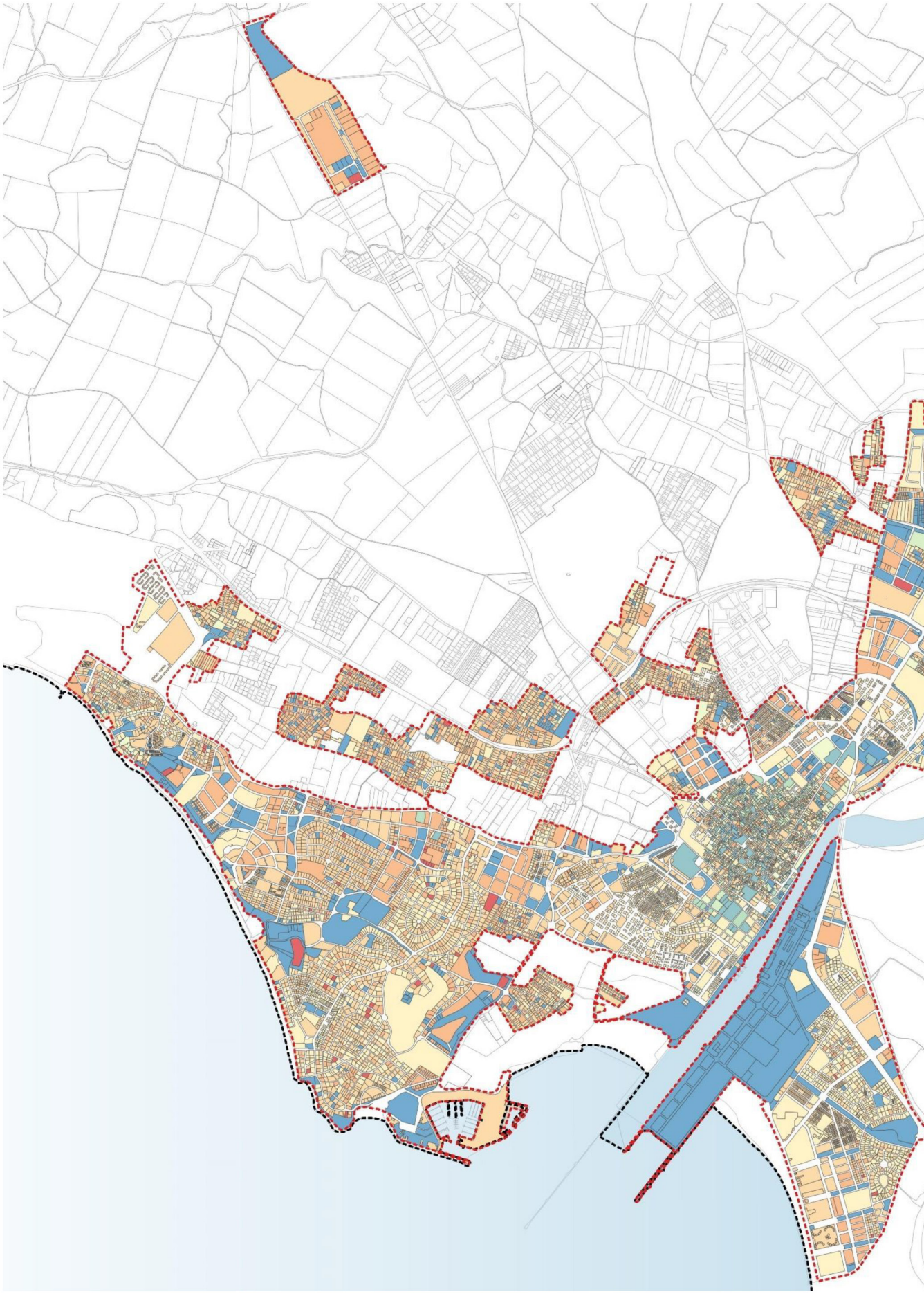
Del estudio de la antigüedad de la edificación en el suelo urbano de El Puerto de Santa María se deduce que, del total del parque analizado (que asciende a 13.840 unidades edificadas), un 21,92% corresponden a edificaciones con más de 50 años, 68,50 % a edificaciones menores de 50 años, y 9,58 % carecen de datos acreditados de antigüedad.

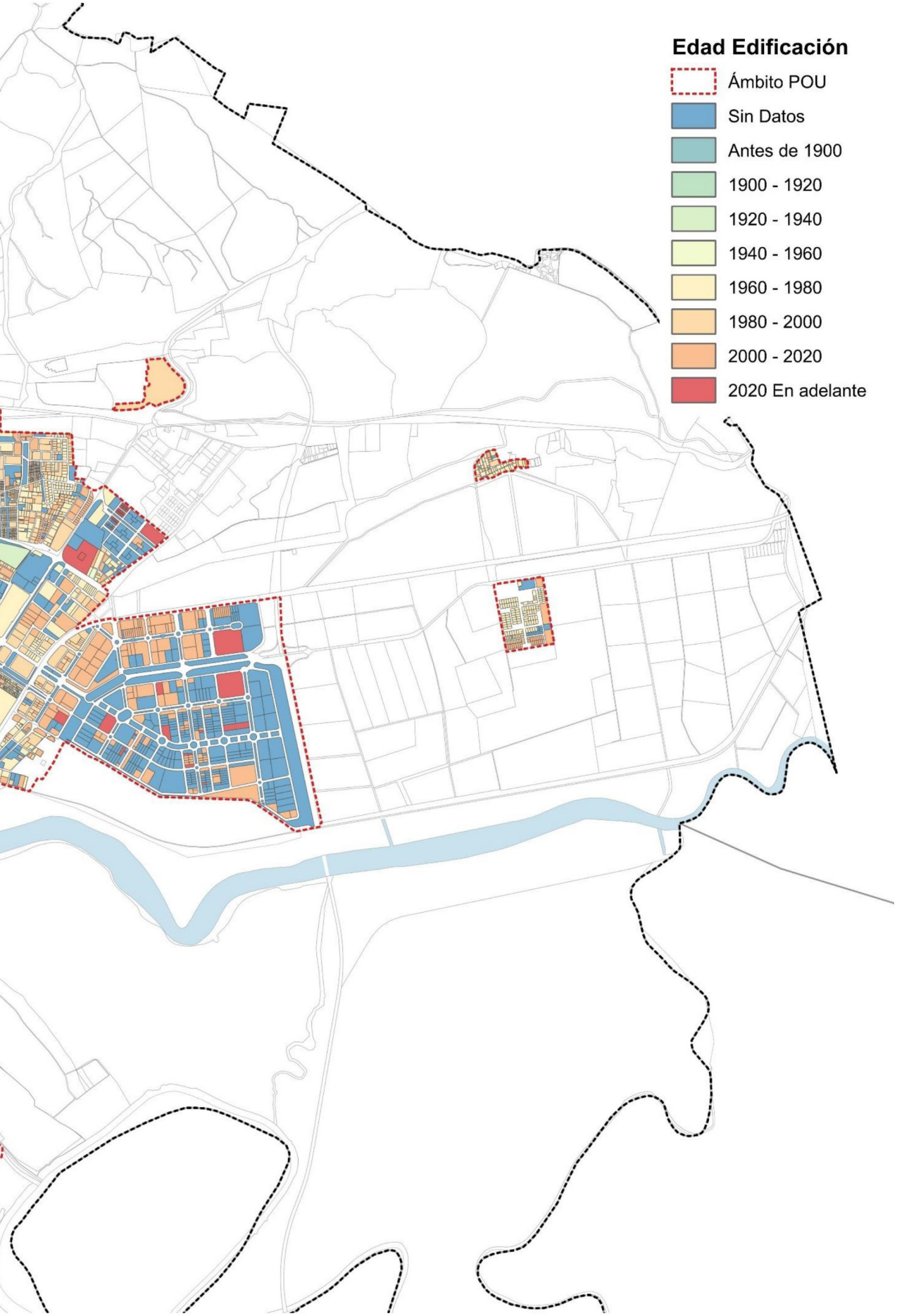
Esta distribución revela una ciudad mayoritariamente construida en las últimas cinco décadas, pero con un núcleo consolidado y envejecido que conserva la estructura originaria del asentamiento urbano.

La cartografía de la antigüedad edificatoria muestra un gradiente temporal claramente concéntrico, donde las edificaciones más antiguas se agrupan en el Centro Histórico y ensanches adyacentes, configurando un núcleo compacto y continuo. A partir de este centro, se dispone un cinturón de zonas intermedias con mezcla de edades, correspondientes a barrios de transición consolidados entre los años 1960-1980. Finalmente, hacia el perímetro norte, este y litoral oeste, predominan los sectores de edificación reciente, con una estructura urbana más abierta y de baja densidad.

Este patrón refleja una expansión urbana progresiva hacia el litoral y el norte del término municipal, coherente con la evolución histórica del municipio y con los procesos de crecimiento vinculados al turismo y la residencia secundaria.

Esta información se recoge en el siguiente plano y tabla:




Edad Edificación
Ámbito POU
Sin Datos
Antes de 1900
1900 - 1920
1920 - 1940
1940 - 1960
1960 - 1980
1980 - 2000
2000 - 2020
2020 En adelante

Edad de las edificaciones

ZONAS DE SUELO URBANO		Mayor 50 años		Menor de 50 años	
		Unidades	% en la zona	Unidades	% en la zona
1	CONJUNTO HISTÓRICO	1034	65,07	491	30,90
2	ENSANCHE NORTE	711	37,46	1059	55,80
3	ENSANCHE SUR OCCIDENTAL	614	42,55	785	54,40
4	VALDELAGRANA I	238	31,69	490	65,25
5	VALDELAGRANA II	2	0,41	473	96,93
6	VISTAHERMOSA	41	1,68	2267	93,06
7	ANTIGUA CARRETERA DE ROTA	126	9,75	1035	80,11
8	ANGELITAS ALTA	0	0,00	12	44,44
9	SAN JOSÉ DEL PINO	0	0,00	50	44,25
10	VALLE ALTO	51	4,59	950	85,43
11	NUEVA CARRETERA DE ROTA	33	2,61	1106	87,64
12	DOÑA BLANCA	89	50,86	73	41,71
13	LA BELLEZA	8	21,62	21	56,76
14	LAS BANDERAS	0	0,00	50	94,34
15	CANTARRANAS	11	6,67	143	86,67
16	VEGA DE LOS PEREZ	10	18,18	42	76,36
17	LAS SALINAS	62	8,66	290	40,50
18	LA ISLETA	4	12,12	24	72,73
19	PARQUE INDUSTRIAL	0	0,00	25	69,44
20	ÁREA DOTACIONAL - DEFENSA. BASE NAVAL	0	0,00	81	100,00
21	ÁREA DOTACIONAL - PUERTO SHERRY	0	0,00	0	0,00
22	ÁREA DOTACIONAL - PUERTO COMERCIAL	0	0,00	1	1,61
23	ÁREA DOTACIONAL - PARQUE ACUÁTICO	0	0,00	1	100,00
24	ÁREA DOTACIONAL - RECINTO FERIAL	0	0,00	11	78,57
Total General		**3034**		**9480**	
		21,92%		**68,50%**	

Sin Datos		Total	
Unidades	**% en la zona**	**Unidades**	**% en la zona**
64	4,03	1589	11,48%
128	6,74	1898	13,71%
44	3,05	1443	10,43%
23	3,06	751	5,43%
13	2,66	488	3,53%
128	5,25	2436	17,60%
131	10,14	1292	9,34%
15	55,56	27	0,20%
63	55,75	113	0,82%
111	9,98	1112	8,03%
123	9,75	1262	9,12%
13	7,43	175	1,26%
8	21,62	37	0,27%
3	5,66	53	0,38%
11	6,67	165	1,19%
3	5,45	55	0,40%
364	50,84	716	5,17%
5	15,15	33	0,24%
11	30,56	36	0,26%
0	0,00	81	0,59%
1	100,00	1	0,01%
61	98,39	62	0,45%
0	0,00	1	0,01%
3	21,43	14	0,10%
1326		**13840**	**100,00%**
9,58%			

El análisis de la edad de las edificaciones refleja una clara diferenciación territorial entre las zonas más antiguas, vinculadas al núcleo histórico y primeros ensanches, y las áreas de expansión reciente, desarrolladas a partir de la segunda mitad del siglo XX. En conjunto, aproximadamente dos tercios del parque edificado tiene menos de 50 años, lo que denota un proceso de renovación y crecimiento urbano sostenido. Sin embargo, casi una cuarta parte de las edificaciones supera los 50 años, concentrándose principalmente en las áreas centrales, donde el tejido urbano tradicional mantiene una presencia significativa.

El **Centro Histórico** constituye el ámbito con mayor antigüedad edificatoria, con más del 65 % de los inmuebles construidos hace más de medio siglo. Este dato es coherente con su condición de núcleo fundacional y con la existencia de un valioso patrimonio arquitectónico, aunque también implica la necesidad de políticas activas de rehabilitación y conservación. Le siguen los **Ensanches Norte y Sur Occidental**, donde la presencia de edificios antiguos ronda entre el 35 % y el 45 %, combinando construcciones de mediados del siglo XX con nuevas promociones que reflejan la renovación progresiva de estos barrios consolidados.

Por el contrario, las **zonas residenciales turísticas y de expansión moderna**, como **Valdelagrana I y II, Vistahermosa y la Antigua Carretera de Rota**, presentan un predominio muy alto de edificaciones con menos de 50 años, en la mayoría de los casos por encima del 80 %. Estas áreas responden a un modelo urbano más reciente, vinculado a la vivienda unifamiliar y a la segunda residencia, con una estructura urbana más ordenada, baja densidad y edificaciones de mayor calidad constructiva. En Vistahermosa, por ejemplo, el 93 % de los edificios es reciente, reflejando la renovación constante y el buen estado general del parque residencial.

En el extremo opuesto, los **barrios periféricos y de origen rural** (Doña Blanca, La Belleza, Vega de los Pérez, Cantarranas) muestran una mezcla de edificaciones antiguas y recientes, reflejando procesos de consolidación paulatina y sustitución parcial del parque edificado. Doña Blanca destaca por conservar un porcentaje elevado de construcciones antiguas (más del 50 %), lo que evidencia la necesidad de medidas de mejora y adecuación del hábitat. En cambio, los sectores industriales y dotacionales (Las Salinas, Parque Industrial, Base Naval) presentan una estructura reciente o renovada, en muchos casos con edificaciones funcionales de menos de 50 años, si bien algunos ámbitos carecen de información completa o presentan grandes superficies sin edificar.

El análisis por zonas pone de manifiesto una **dualidad urbana**: un centro histórico y primeros ensanches con fuerte presencia de edificación envejecida, que requiere intervenciones de rehabilitación y renovación funcional, frente a áreas de crecimiento reciente con un parque edificado más moderno y homogéneo. Este patrón territorial refleja la evolución histórica del municipio y plantea la necesidad de estrategias diferenciadas en el planeamiento urbano: conservación y revitalización en los tejidos antiguos, consolidación y mejora en las zonas intermedias, y gestión eficiente del crecimiento y mantenimiento en las áreas residenciales y productivas recientes.

El diagnóstico del parque edificatorio plantea como prioridad la rehabilitación y renovación del tejido construido existente, especialmente en el centro histórico y los primeros ensanches, donde predominan edificaciones con más de 50 años. Programas de rehabilitación integral y mejora del estado estructural y energético de los edificios, junto con la puesta en valor del patrimonio arquitectónico y la incorporación de criterios de accesibilidad universal se revelan como medidas muy beneficiosas. Deben orientarse a prolongar la vida útil del parque edificado, mejorar su eficiencia y asegurar la conservación del carácter urbano tradicional.

En las áreas de expansión más recientes, como Valdelagrana, Vistahermosa y la Antigua Carretera de Rota, las actuaciones se centrarán en la conservación preventiva del parque residencial moderno, incentivando la rehabilitación energética y la adaptación funcional de las edificaciones para mantener su calidad a largo plazo. Deben establecerse medidas que fomenten la reutilización de edificaciones infrautilizadas y la incorporación de soluciones constructivas sostenibles, promoviendo la actualización del parque edificado sin alterar su morfología consolidada.

En los barrios periféricos y sectores con viviendas de menor calidad o envejecidas parcialmente, el planeamiento deberá impulsar actuaciones de rehabilitación a pequeña escala y de mejora del hábitat, orientadas a la adecuación de instalaciones, eficiencia térmica y accesibilidad.

8.4. INDICADORES DE DENSIDAD DE USOS

El análisis de los indicadores de densidad de usos con el fin de evaluar la intensidad edificatoria y la relación entre el número de actividades y la estructura parcelaria existente, permite comprender la forma en que se distribuyen los usos urbanos en el tejido consolidado y en los nuevos desarrollos, así como para valorar su coherencia con el modelo y la capacidad del suelo urbano.

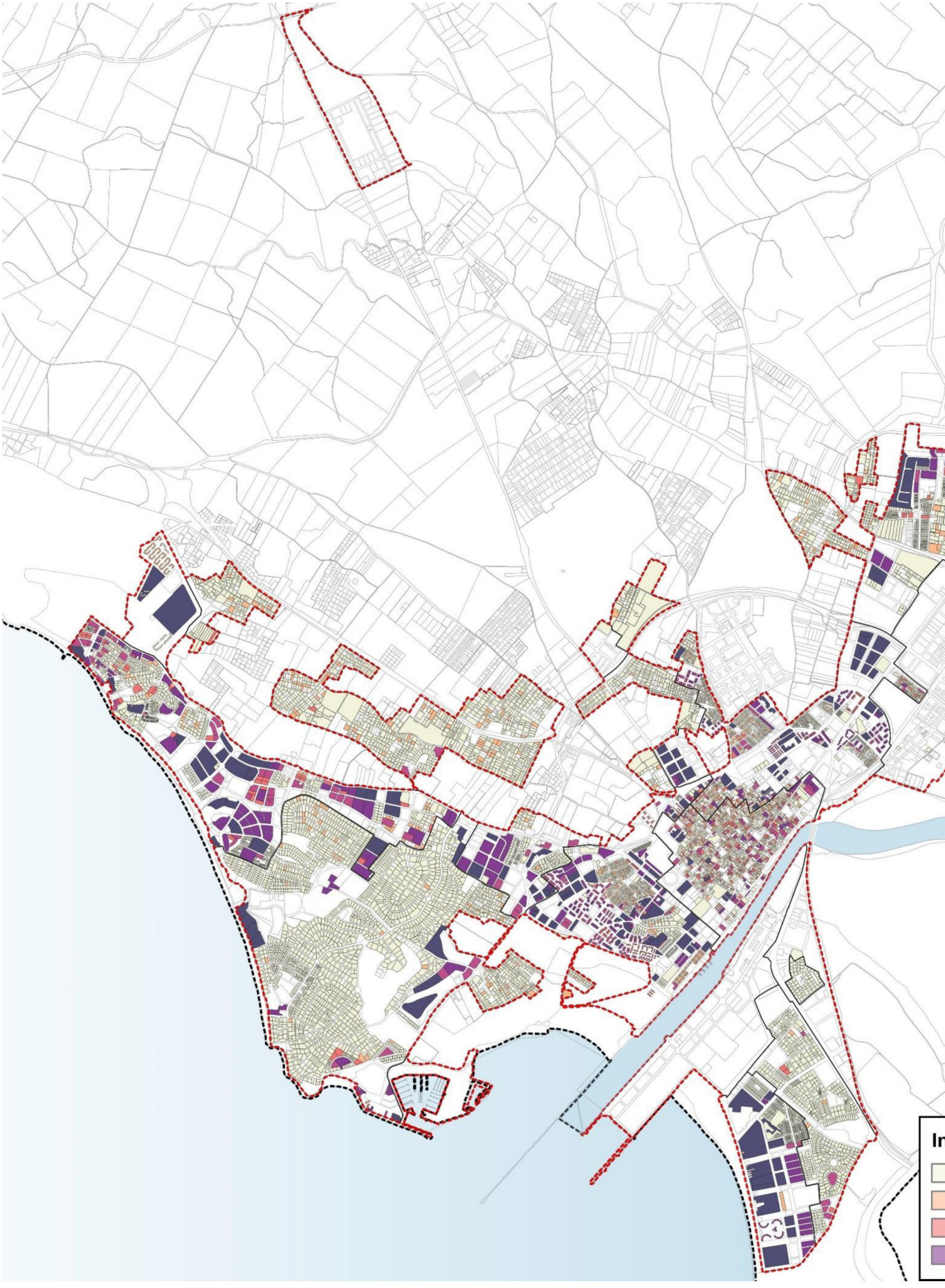
El estudio de la densidad de usos permite identificar patrones de ocupación y concentración funcional, ofreciendo una visión cuantitativa de la distribución de la población y la actividad económica en el ámbito del POU. De esta manera, pueden detectarse áreas con alta intensidad de uso, donde se concentran mayores niveles de actividad o demanda de servicios, y aquellas con baja ocupación funcional, en las que resulta oportuno promover estrategias de diversificación y revitalización urbana.

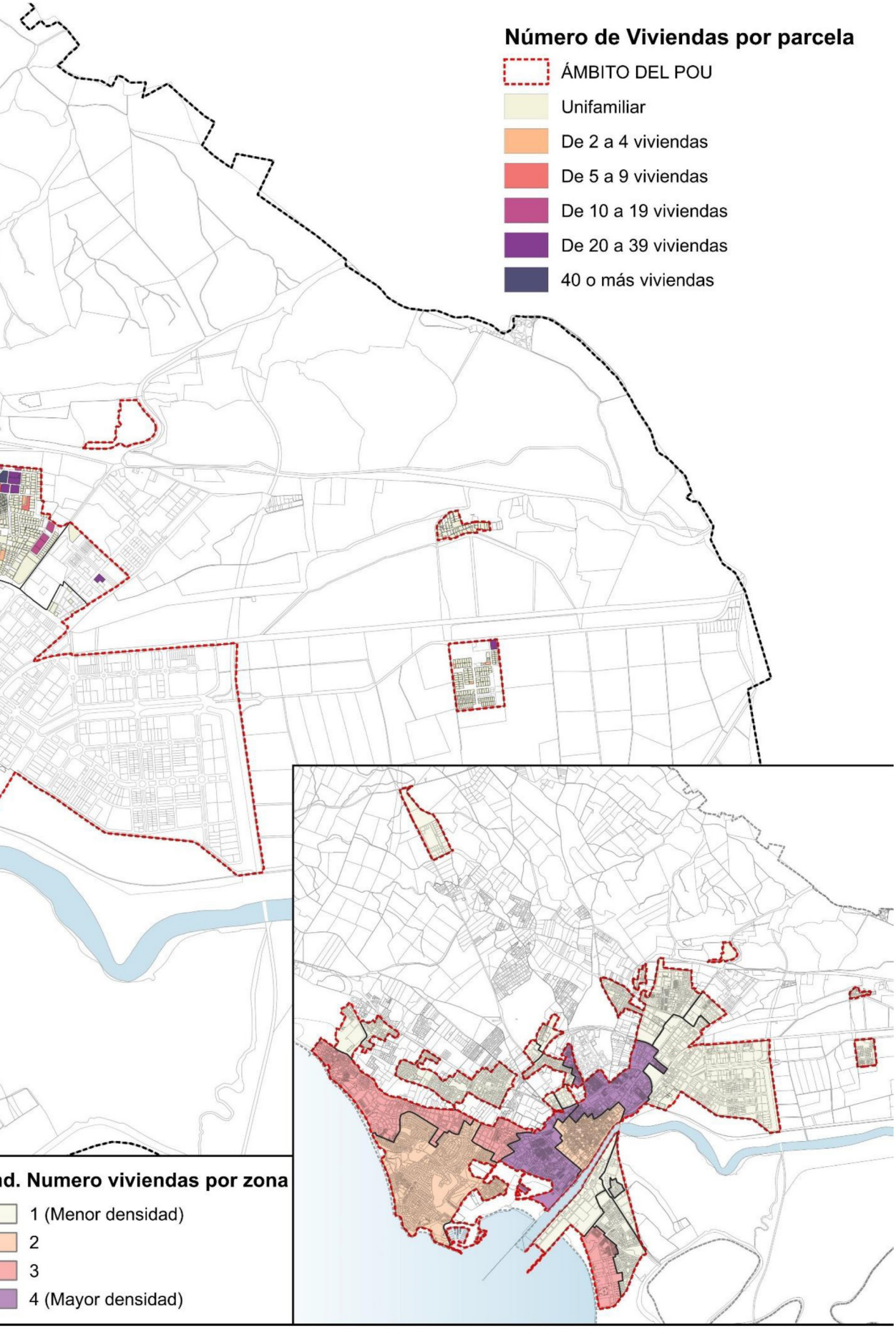
Por un lado, el Indicador de número de viviendas por parcela permite valorar la intensidad del uso residencial y su relación con la morfología edificatoria y la tipología dominante en cada zona del suelo urbano. Y por otro, el Indicador de número de comercios por parcela, está orientado a medir la concentración de actividad económica y la capacidad de atracción de las áreas comerciales dentro de la estructura urbana.

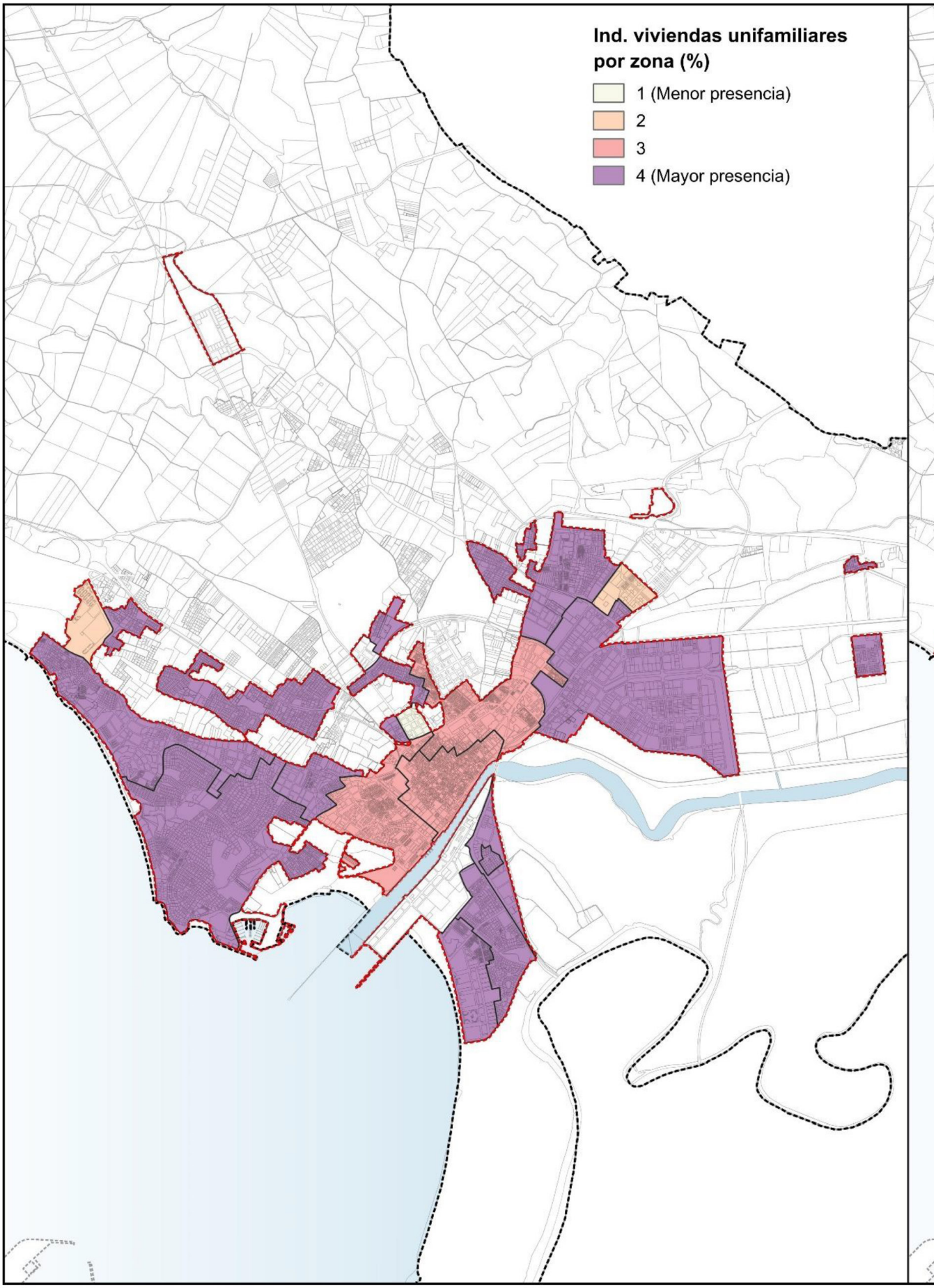
8.4.1. Indicadores de número de viviendas por zona y por parcela

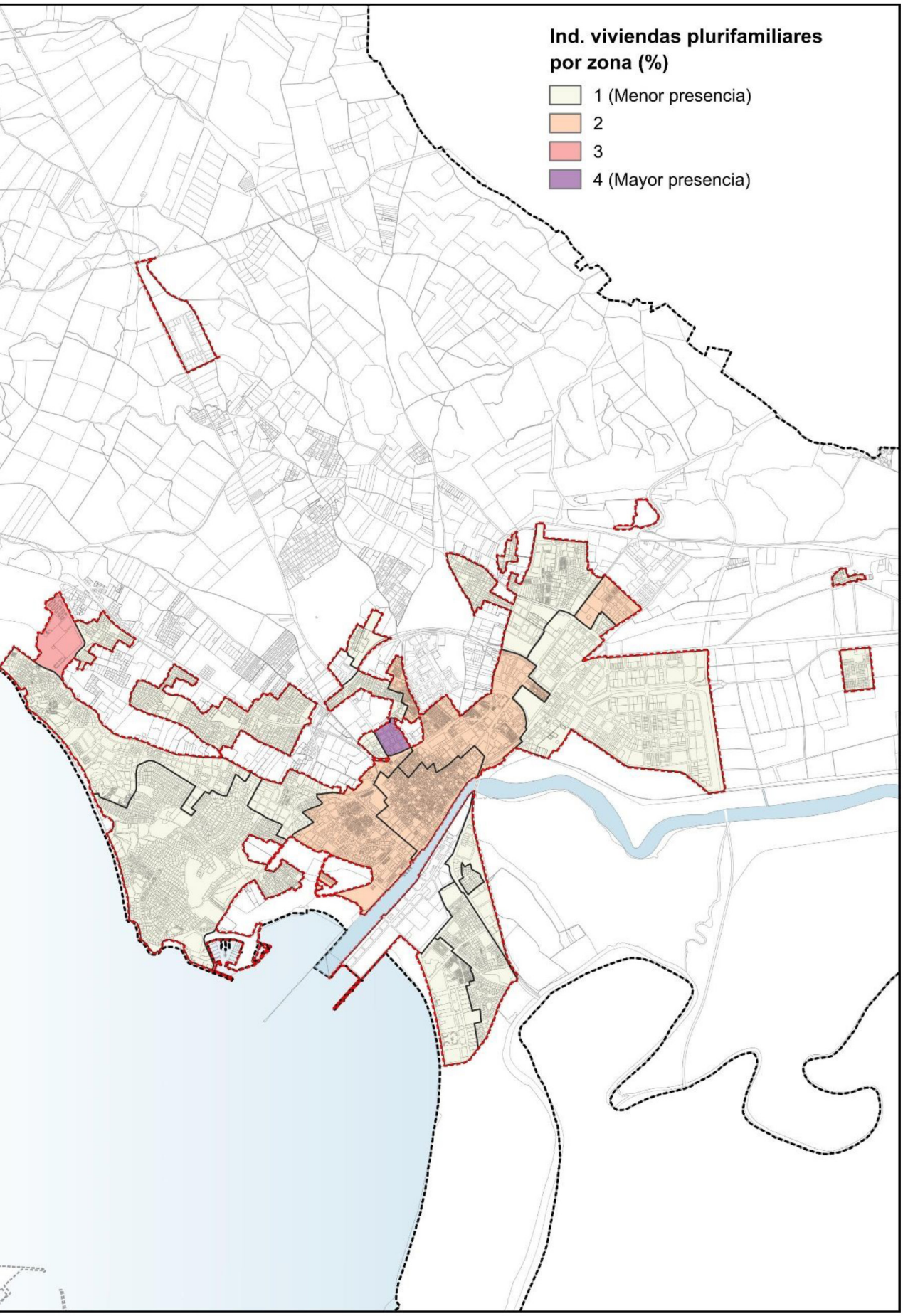
Paras estudiar la densidad residencial del suelo urbano de El Puerto de Santa María, se utilizan los indicadores de número de viviendas por zona y número de viviendas por parcela, con el fin de evaluar la intensidad de ocupación del suelo urbano y las diferencias existentes entre los distintos tejidos residenciales. Este análisis permite identificar los patrones de concentración de la edificación y la relación entre la estructura parcelaria y el número de viviendas, proporcionando una visión detallada de cómo se distribuye la población y la tipología edificatoria en el ámbito del POU.

Los resultados de estos indicadores se reflejan en los siguientes planos y tabla:




Número de Viviendas por parcela
ÁMBITO DEL POU
Unifamiliar
De 2 a 4 viviendas
De 5 a 9 viviendas
De 10 a 19 viviendas
De 20 a 39 viviendas
40 o más viviendas
d. Numero viviendas por zona
1 (Menor densidad)
2
3
4 (Mayor densidad)


Ind. viviendas unifamiliares por zona (%)
1 (Menor presencia)
2
3
4 (Mayor presencia)


Ind. viviendas plurifamiliares por zona (%)
1 (Menor presencia)
2
3
4 (Mayor presencia)

ZONAS SUELO URBANO		Total número de viviendas	% respecto del total de viviendas	Viviendas unifamiliares		Viviendas plurifamiliares	
				Número de viviendas	% en la zona	Número de viviendas	% en la zona
1	CONJUNTO HISTÓRICO	4636	10,694	866	18,68	3770	81,32
2	ENSANCHE NORTE	8497	19,601	1098	12,92	7399	87,08
3	ENSANCHE SUR OCCIDENTAL	9723	22,429	728	7,49	8995	92,51
4	VALDELAGRANA I	777	1,792	673	86,62	104	13,38
5	VALDELAGRANA II	5366	12,378	386	7,19	4980	92,81
6	VISTAHERMOSA	3456	7,972	2157	62,41	1299	37,59
7	ANTIGUA CARRETERA DE ROTA	6172	14,238	846	13,71	5326	86,29
8	ANGELITAS ALTA	808	1,864	0	0,00	808	100,00
9	SAN JOSÉ DEL PINO	24	85,714	1	4,17	23	95,83
10	VALLE ALTO	1832	4,226	907	49,51	925	50,49
11	NUEVA CARRETERA DE ROTA	1149	2,651	967	84,16	182	15,84
12	DOÑA BLANCA	180	0,415	150	83,33	30	16,67
13	LA BELLEZA	27	0,062	23	85,19	4	14,81
14	LAS BANDERAS	52	0,120	49	94,23	3	5,77
15	CANTARRANAS	167	0,385	142	85,03	25	14,97
16	VEGA DE LOS PEREZ	46	0,106	46	100,00	0	0,00
17	LAS SALINAS	9	0,021	9	100,00	0	0,00
18	LA ISLETA	1	0,002	1	100,00	0	0,00
19	PARQUE INDUSTRIAL	0	0,000	0	0,00	0	0,00
20	ÁREA DOTACIONAL - DEFENSA. BASE NAVAL	427	0,985	25	5,85	402	94,15
21	ÁREA DOTACIONAL - PUERTO SHERRY	0	0,000	0	0,00	0	0,00
22	ÁREA DOTACIONAL - PUERTO COMERCIAL	0	0,000	0	0,00	0	0,00
23	ÁREA DOTACIONAL - PARQUE ACUÁTICO	0	0,000	0	0,00	0	0,00
24	ÁREA DOTACIONAL - RECINTO FERIAL	1	0,002	1	100,00	0	0,00
TOTAL GENERAL		**43350**	**100**	**9075**		**34275**	
				20,93		**79,07**	

	Total Número de parcelas residenciales	% respecto del total de parcelas residenciales	Parcelas unifamiliares		Parcelas plurifamiliares	
			Número de parcelas	% en la zona	Número de parcelas	% en la zona
	1229	11,43	811	65,99	418	34,01
	1498	13,93	1040	69,43	458	30,57
	1236	11,49	690	55,83	546	44,17
	682	6,34	671	98,39	11	1,61
	439	4,08	385	87,70	54	12,30
	2216	20,60	2136	96,39	80	3,61
	1064	9,89	841	79,04	223	20,96
	10	0,09	0	0,00	10	100,00
	2	0,02	1	50,00	1	50,00
	929	8,64	874	94,08	55	5,92
	1003	9,33	942	93,92	61	6,08
	109	1,01	104	95,41	5	4,59
	24	0,22	22	91,67	2	8,33
	49	0,46	48	97,96	1	2,04
	139	1,29	131	94,24	8	5,76
	40	0,37	40	100,00	0	0,00
	7	0,07	7	100,00	0	0,00
	1	0,01	1	100,00	0	0,00
	0	0,00	0	0,00	0	0,00
	79	0,73	25	31,65	54	68,35
	0	0,00	0	0,00	0	0,00
	0	0,00	0	0,00	0	0,00
	0	0,00	0	0,00	0	0,00
	0	0,00	0	0,00	0	0,00
	10756	**100**	**8769**		**1987**	
			81,53		**18,47**	

El parque residencial total del ámbito del POU de El Puerto de Santa María asciende a 43.350 **viviendas**, distribuidas entre viviendas unifamiliares (9.075, 20,93%) y viviendas en edificación plurifamiliar (34.275, 79,07%). Esta estructura revela un claro predominio, por número de unidades de vivienda (no así por extensión de suelo ocupado) de la vivienda en edificación plurifamiliar.

Los datos reflejan que aproximadamente cuatro quintas partes del parque residencial corresponde a viviendas en edificación plurifamiliar, frente a un 20 % de viviendas unifamiliares, aunque el número de parcelas muestra la proporción inversa: más del 80% de las mismas son destinadas a viviendas unifamiliares. Esta diferencia indica que, aunque el tejido compacto concentra la mayor parte de las viviendas, la estructura urbana está dominada en extensión por tipologías de baja densidad.

El patrón de parcelación del ámbito del POU es predominantemente unifamiliar en número, pero plurifamiliar en intensidad edificatoria, lo que implica una alta concentración de viviendas por parcela en las zonas de mayor densidad (Ensanches, Centro Histórico, Valdelagrana II) frente a una ocupación mucho más baja en el litoral occidental y en los núcleos periféricos.

Por zonas, se observa una distribución desigual que refleja las distintas etapas históricas de crecimiento urbano y los patrones residenciales asociados a cada ámbito.

El Centro Histórico y los Ensanches Norte y Sur Occidental concentran el grueso del parque plurifamiliar, con un predominio muy elevado de bloques residenciales y edificaciones en manzana cerrada o alineada a vial, propias de la estructura tradicional. En estas zonas se observa una ocupación intensa del suelo, alta compacidad y diversidad funcional, especialmente en el centro, donde coexisten usos residenciales, comerciales y administrativos. El POU debe orientar sus actuaciones en estos ámbitos a la rehabilitación del parque plurifamiliar antiguo, la mejora de la accesibilidad y la eficiencia energética, así como a la revalorización del espacio público para mantener su papel central y atractivo residencial.

En las áreas residenciales intermedias, como Antigua Carretera de Rota, Valle Alto o Nueva Carretera de Rota, se combina un predominio plurifamiliar con una presencia creciente de viviendas unifamiliares, reflejo de procesos de expansión y sustitución del parque edificado. Estos sectores representan una transición entre la ciudad compacta y las urbanizaciones periféricas, con un tejido más abierto y tipologías adosadas o en hilera. En estos ámbitos, el POU debe fomentar la diversificación tipológica y la consolidación del tejido existente, evitando la fragmentación y promoviendo la mezcla de densidades y usos que garantice un crecimiento equilibrado y sostenible.

Las zonas de baja densidad y residencia unifamiliar, como Vistahermosa, Valdelagrana, Doña Blanca, Cantarranas o Vega de los Pérez, presentan un modelo de urbanización extensivo, con predominio de viviendas aisladas o pareadas y una baja ocupación del suelo. Estas áreas, con un número elevado de parcelas unifamiliares, se asocian a un alto valor ambiental y paisajístico, pero también a una mayor demanda de infraestructuras y servicios. El planeamiento debe orientarse a la conservación y mantenimiento del parque existente, impulsando la rehabilitación energética y funcional de las viviendas y garantizando la eficiencia en la gestión de redes y equipamientos.

Por último, los sectores dotacionales y productivos, como la Base Naval o los ámbitos industriales, mantienen presencia residencial marginal o vinculada a usos específicos, mientras que los nuevos suelos urbanizables carecen de desarrollo residencial significativo.

El diagnóstico muestra que el POU debe centrar su estrategia en preservar y rehabilitar el parque plurifamiliar consolidado, mantener y actualizar las áreas unifamiliares, y optimizar el uso del suelo urbano existente, favoreciendo un modelo residencial equilibrado, diverso y

sostenible que reduzca la necesidad de expansión y refuerce la calidad de vida en los distintos barrios de la ciudad.

8.4.2. Indicador de número de comercios por parcela

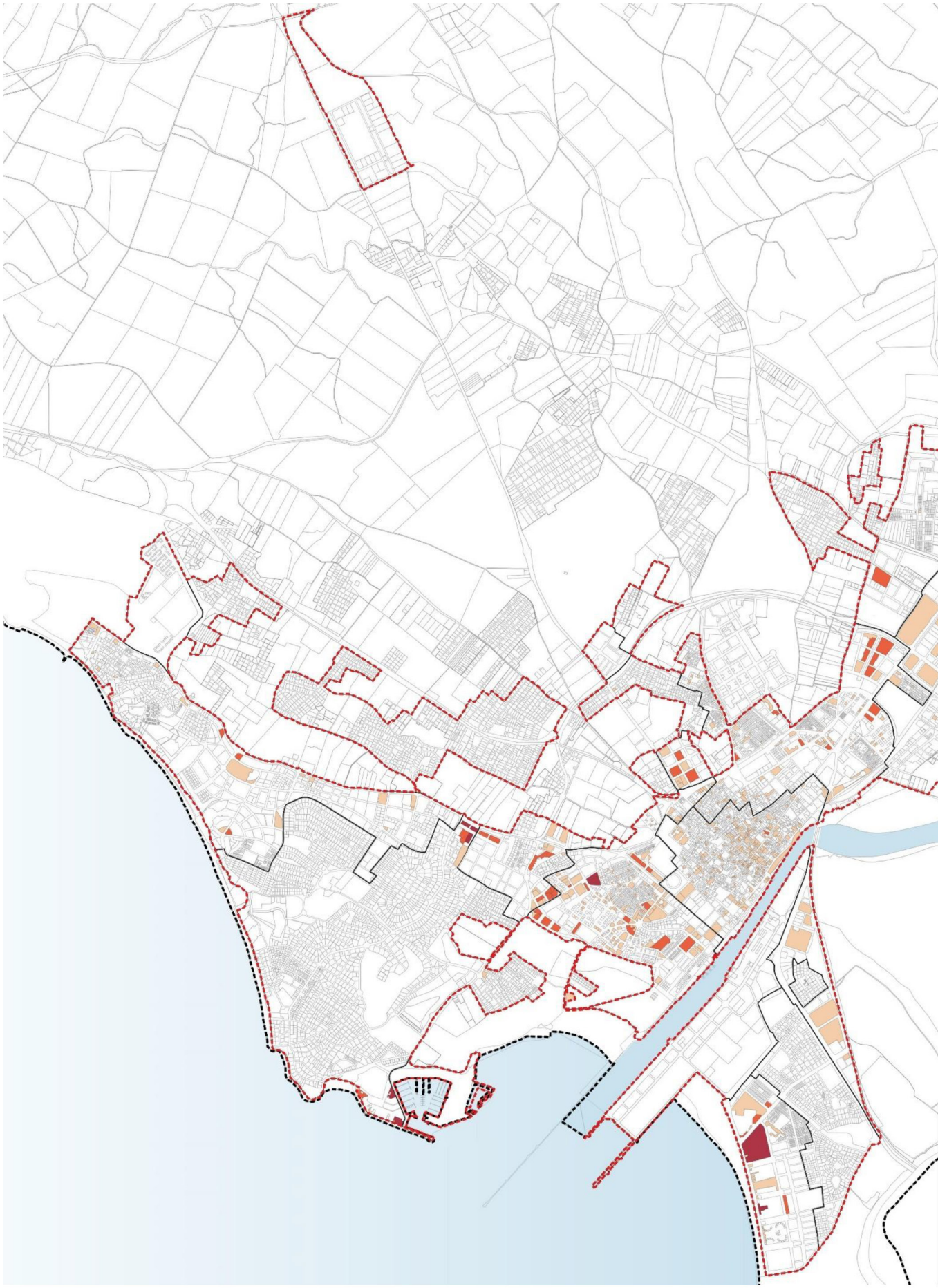
El indicador de número de comercios por parcela y por zonas permite medir la concentración y distribución espacial de los establecimientos comerciales dentro del tejido urbano. Este estudio ofrece una visión cuantitativa del grado de ocupación del suelo destinado a usos terciarios, facilitando la identificación de áreas con alta densidad comercial, zonas de actividad media y sectores con presencia residual o inexistente de comercio.

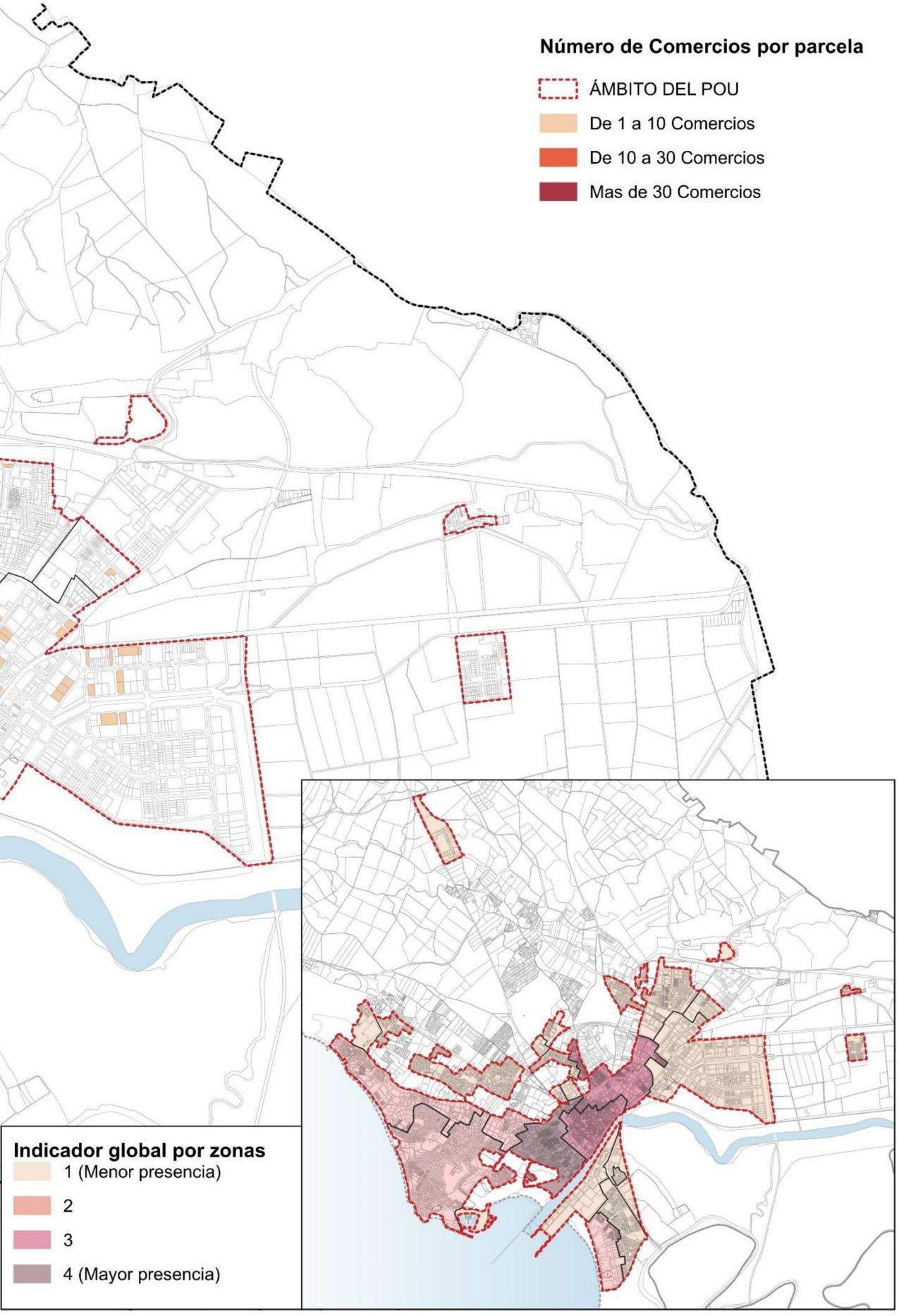
El conjunto del suelo urbano de El Puerto de Santa María cuenta con 2.585 establecimientos comerciales, distribuidos de forma muy desigual entre las distintas zonas de suelo urbano. Esta asimetría evidencia la polarización funcional del sistema comercial del ámbito del POU.

En términos globales, el ámbito del POU presenta una media aproximada de 1 comercio por cada 17 viviendas, con fuertes contrastes entre el Centro Histórico (1/10) y los barrios periféricos residenciales (1/40 o menos).

La distribución de los comercios en el ámbito muestra una fuerte concentración en el eje central y en los sectores consolidados de la ciudad, especialmente en el Ensanche Sur Occidental, el Centro Histórico y el Ensanche Norte, que juntos reúnen más del 60 % del total de establecimientos. Esta concentración refleja la importancia de estos ámbitos como núcleo comercial y de servicios urbanos, donde la estructura compacta, la mezcla de usos y la accesibilidad favorecen la continuidad de la actividad económica. En particular, el Centro Histórico conserva su papel de referencia comercial y turística, con presencia significativa de pequeño comercio tradicional, aunque con cierto envejecimiento del parque de locales.

ZONAS SUELO URBANO		Comercios	
		Número	%
01	CONJUNTO HISTÓRICO	462	17,87
02	ENSANCHE NORTE	418	16,17
03	ENSANCHE SUR OCCIDENTAL	707	27,35
04	VALDELAGRANA I	4	0,15
05	VALDELAGRANA II	221	8,55
06	VISTAHERMOSA	285	11,03
07	ANTIGUA CARRETERA DE ROTA	286	11,06
08	ANGELITAS ALTA	66	2,55
09	SAN JOSÉ DEL PINO	3	0,12
10	VALLE ALTO	33	1,28
11	NUEVA CARRETERA DE ROTA	1	0,04
12	DOÑA BLANCA	2	0,08
13	LA BELLEZA	0	0,00
14	LAS BANDERAS	0	0,00
15	CANTARRANAS	0	0,00
16	VEGA DE LOS PEREZ	0	0,00
17	LAS SALINAS	52	2,01
18	LA ISLETA	10	0,39
19	PARQUE INDUSTRIAL	0	0,00
20	ÁREA DOTACIONAL - DEFENSA. BASE NAVAL	1	0,04
21	ÁREA DOTACIONAL - PUERTO SHERRY	34	1,32
22	ÁREA DOTACIONAL - PUERTO COMERCIAL	0	0,00
23	ÁREA DOTACIONAL - PARQUE ACUÁTICO	0	0,00
24	ÁREA DOTACIONAL - RECINTO FERIAL	0	0,00
TOTAL GENERAL		**2.585**	**100,00**




Número de Comercios por parcela
ÁMBITO DEL POU
De 1 a 10 Comercios
De 10 a 30 Comercios
Mas de 30 Comercios
Indicador global por zonas
1 (Menor presencia)
2
3
4 (Mayor presencia)

El Ensanche Sur Occidental se consolida como el principal polo comercial del municipio, tanto por número absoluto de establecimientos como por su papel de transición entre el centro y las áreas de expansión. Su tejido denso, con locales en planta baja y buena conectividad viaria, le confiere un papel estratégico en la articulación del comercio de proximidad. A su vez, el Ensanche Norte actúa como zona complementaria, con un tejido mixto donde coexisten el comercio de barrio, oficinas y algunos medianos establecimientos, representando un área clave para la modernización y revitalización del comercio urbano.

Las zonas residenciales de la franja occidental (Valdelagrana I y II, Vistahermosa y la Antigua Carretera de Rota) presentan una estructura comercial vinculada al turismo y al consumo estacional, especialmente en Vistahermosa y Valdelagrana II, donde el comercio se concentra en torno a la hostelería y los servicios de temporada. La escasa presencia de comercios en Valdelagrana I contrasta con la intensidad de usos en Vistahermosa, donde el tejido comercial responde a la población flotante y a la demanda de servicios de ocio. Estas áreas, aunque de menor densidad permanente, ofrecen un potencial para la reconfiguración del comercio estacional en clave sostenible y de mayor integración urbana.

En los barrios periféricos y zonas de crecimiento reciente —como Angelitas Alta, Valle Alto, Doña Blanca o Nueva Carretera de Rota— la presencia comercial es reducida y fragmentada, lo que evidencia carencias en la oferta de proximidad y desequilibrio funcional. Estas áreas dependen de los núcleos centrales para la mayoría de servicios y carecen de una estructura comercial propia consolidada. Desde la perspectiva del POU, estos ámbitos demandan estrategias de refuerzo del comercio de barrio y de dotación de usos mixtos en planta baja, que contribuyan a generar centralidades locales y a reducir la necesidad de desplazamientos motorizados.

Finalmente, las zonas industriales y dotacionales —como Las Salinas, el Parque Industrial o la Base Naval— apenas presentan actividad comercial, salvo en los sectores mixtos como Las Salinas y Puerto Sherry, donde la actividad está asociada a servicios logísticos, náuticos o de ocio.

Analizada globalmente, la estructura comercial del municipio mantiene una polarización entre el eje central consolidado y los sectores turísticos del litoral, con escasa presencia en los barrios periféricos. El POU debe orientar sus propuestas a equilibrar esta estructura, fomentando la revitalización de los ejes comerciales tradicionales, la implantación de nuevos focos de actividad en los barrios emergentes y la integración del comercio con el espacio público como soporte de la vida urbana.

El indicador de comercios por parcela muestra un mayor valor en el Centro Histórico y el Ensanche Sur Occidental, con parcelas que albergan más de 30 establecimientos. Este patrón refleja la función histórica y actual de estas áreas como núcleo comercial y de servicios del municipio, asociado a la estructura urbana más densa, la presencia de edificios plurifamiliares con locales en planta baja y una red viaria favorable a la accesibilidad peatonal. En estas zonas, la continuidad del uso comercial contribuye a mantener la vitalidad urbana, aunque también plantea retos de renovación de locales, mejora del espacio público y equilibrio con el uso residencial.

Las áreas con presencia media de comercios se localizan en el Ensanche Norte, la Antigua Carretera de Rota y Vistahermosa, donde los usos comerciales se distribuyen de forma más discontinua y vinculada a ejes de tránsito y zonas residenciales consolidadas. Estos ámbitos presentan una estructura de comercio de proximidad y servicios básicos, con potencial para reforzarse mediante estrategias de densificación de usos mixtos y mejora de la accesibilidad peatonal y ciclista, especialmente en los entornos de equipamientos y nodos urbanos. En estas zonas, la diversificación del uso del suelo puede favorecer la autosuficiencia a nivel del barrio y reducir la dependencia del centro urbano.

Por el contrario, la escasa o nula presencia de comercio por parcela se concentra en los sectores periféricos, áreas industriales y barrios de reciente urbanización, donde el tejido edificado responde principalmente a un modelo residencial monofuncional. Estos déficits comerciales reflejan una falta de centralidades locales y una estructura urbana dispersa, lo que dificulta el acceso a servicios básicos sin desplazamiento motorizado. En estos ámbitos, el POU puede impulsar estrategias hacia la implantación progresiva de pequeños polos comerciales o equipamientos de barrio, incentivando la mezcla de usos en planta baja y el desarrollo de una red de servicios distribuidos de forma equilibrada por todo el tejido urbano.

8.5. PARQUE EDIFICATORIO VINCULADO A LOS ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS

El análisis del parque edificatorio vinculado a los alojamientos turísticos adquiere una importancia significativa para comprender la estructura y dinámica del tejido urbano de El Puerto de Santa María, así como su incidencia sobre la ordenación urbanística y los usos del suelo. La creciente importancia del turismo como motor económico local ha impulsado en los últimos años una notable diversificación tipológica del alojamiento, coexistiendo establecimientos hoteleros tradicionales con viviendas de uso turístico, apartamentos turísticos, campamentos y alojamientos rurales (descritos en el apdo.*2.3.1.1.5.Alojamientos turísticos*). Esta pluralidad configura un modelo turístico complejo, con implicaciones directas en la morfología urbana, la demanda de servicios, la movilidad y la estructura socioeconómica de los distintos ámbitos del municipio.

En este subapartado se incorporan y analizan los datos procedentes del Registro de Turismo de Andalucía, que permiten cuantificar y localizar los distintos tipos de alojamiento presentes en el término municipal, atendiendo a su categoría, modalidad y capacidad. El análisis por las principales zonas homogéneas del POU, permite identificar patrones territoriales, concentraciones espaciales y posibles desequilibrios entre las áreas urbanas, costeras y rurales. Servirá de base para evaluar la compatibilidad de los usos turísticos con el tejido residencial, así como para orientar estrategias de ordenación que promuevan un modelo de desarrollo coherente con la identidad urbana y territorial de El Puerto de Santa María.

8.5.1. Los establecimientos hoteleros

La oferta de **establecimientos hoteleros en El Puerto de Santa María** muestra una estructura diversa, con **cerca de 3.000 plazas**, que representan alrededor del **18 % del total de la capacidad alojativa municipal**. Predominan los **hoteles de tres y cuatro estrellas**, tanto en la ciudad como en la zona de playa. Los hoteles de cuatro estrellas, con presencia destacada en ambos ámbitos, concentran el mayor número de plazas y aportan un nivel de calidad medio-alto al conjunto del destino. A menor escala, las **pensiones y hostales** contribuyen a una oferta más asequible y de carácter urbano, mientras que los **hoteles-apartamento** diversifican la tipología hacia estancias prolongadas.

La distribución de los **establecimientos hoteleros** en el suelo urbano de El Puerto de Santa María, como puede deducirse en los siguientes planos, muestra una clara **concentración en el Centro Histórico**, donde se localiza casi la mitad de los hoteles del municipio. Este patrón confirma el papel del casco urbano como núcleo tradicional de acogida turística, vinculado a la oferta cultural, patrimonial y gastronómica, así como a la proximidad de la estación y los principales ejes comerciales.

El segundo foco de concentración se localiza en el **Ensanche Sur Occidental** y en **Valdelagrana**, que en conjunto reúnen cerca de un tercio de los establecimientos. Estas áreas representan la expansión natural del turismo hacia el litoral, donde la oferta hotelera se orienta principalmente al turismo vacacional y de playa.

Por su parte, la presencia de hoteles en **Vistahermosa y el Ensanche Norte** introduce un perfil turístico de mayor nivel, vinculado al ocio, el golf y la oferta residencial de calidad. En cambio, el resto de las zonas urbanas presentan una **ausencia total de establecimientos hoteleros**, lo que refleja la escasa diversificación espacial de esta oferta turística. Este vacío indica la oportunidad de **reorientar el planeamiento del POU hacia una mayor descentralización del alojamiento turístico**, especialmente en áreas con potencial de renovación urbana o cercanas a equipamientos y zonas verdes, de modo que se fomente un modelo más equilibrado.

ZONAS SUELO URBAN0		Establecimientos hoteleros	
			%
1	Conjunto Histórico	13	48,15%
2	Ensanche Norte	2	7,41%
3	Ensanche Sur Occidental	5	18,52%
4	Valdelagrana I	2	7,41%
5	Valdelagrana II	1	3,70%
6	Vistahermosa	3	11,11%
8	Angelitas Alta	1	3,70%
Total		**27**	**100,00%**

8.5.2. Los apartamentos turísticos

La oferta de apartamentos turísticos en El Puerto de Santa María es reducida en comparación con otras tipologías de alojamiento, con un total de nueve establecimientos y 338 plazas, lo que supone una participación marginal dentro del conjunto del parque turístico local. Predomina la modalidad de edificio o complejo, que concentra la mayoría de los establecimientos y plazas, frente a los apartamentos en conjunto, más escasos y de menor capacidad. En cuanto a la modalidad, existe un reparto equilibrado entre la ciudad y la zona de playa, lo que permite atender tanto la demanda urbana como la vacacional. Las categorías de una a tres llaves reflejan un nivel medio de confort y servicios, orientado a un público familiar o a estancias de mayor duración.

La distribución de los apartamentos turísticos en el suelo urbano presenta una clara concentración en el Centro Histórico, donde se localizan dos tercios del total de establecimientos. Este patrón evidencia la importancia del casco urbano como núcleo principal de alojamiento turístico urbano, vinculado a la oferta patrimonial, cultural y gastronómica, así como a la proximidad de los servicios y de las principales vías de acceso. La presencia de este tipo de alojamiento en el centro contribuye a la reactivación del parque edificatorio tradicional, favoreciendo la rehabilitación y el mantenimiento de inmuebles históricos, aunque también plantea la necesidad de una gestión equilibrada para evitar tensiones sobre el uso residencial permanente y sobre el precio de la vivienda.

Por su parte, los apartamentos turísticos localizados en Vistahermosa y el Ensanche Norte representan una proporción menor, pero significativa, al introducir una diversificación espacial del alojamiento hacia zonas de mayor nivel residencial y cercanas a los principales ejes de ocio y equipamientos deportivos. En el caso de Vistahermosa, la presencia de apartamentos turísticos se asocia a un perfil de visitante de estancias largas y poder adquisitivo medio-alto, vinculado al turismo de golf, náutico y de segunda residencia. En cambio, el Ensanche Norte aparece como un espacio emergente en la oferta de alojamiento reglado, con capacidad para absorber parte de la demanda estival sin sobrecargar el centro histórico. En conjunto, la distribución actual refleja una estructura turística concentrada pero en expansión controlada, lo que ofrece margen de actuación al POU para orientar el crecimiento de esta tipología hacia áreas con capacidad edificatoria y servicios adecuados, garantizando su integración equilibrada en el tejido urbano.

ZONAS SUELO URBAN0		Apartamentos turísticos	
			%
1	Conjunto Histórico	6	66,67%
2	Ensanche Norte	1	11,11%
6	Vistahermosa	2	22,22%
Total		**9**	**100,00%**

8.5.3. Las viviendas de uso turístico

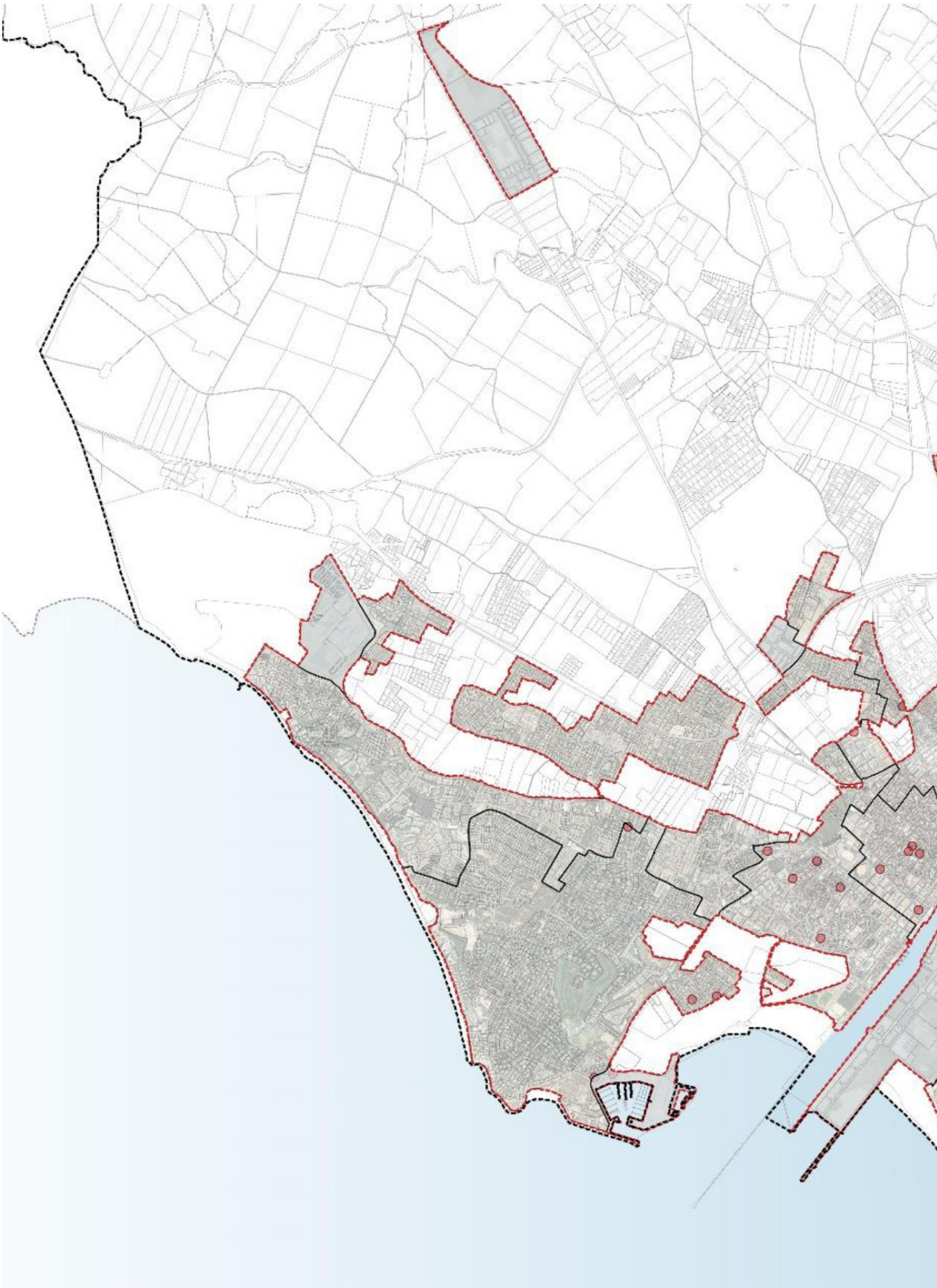
La vivienda de uso turístico constituye, con diferencia, la tipología dominante dentro del parque de alojamientos del ámbito del POU, con cerca de 2.000 establecimientos y más de 10.700 plazas, lo que representa alrededor del 65 % de la capacidad total municipal registrada. Este predominio evidencia el fuerte auge del turismo residencial en el municipio, impulsado por la expansión de plataformas digitales y la elevada demanda de alojamiento vacacional flexible. La gran mayoría de estas viviendas se ofrecen en su modalidad completa, lo que refleja un modelo orientado a familias y grupos que buscan estancias de media o larga duración, especialmente en los meses estivales.

La modalidad por habitaciones mantiene una presencia muy reducida, lo que confirma la preferencia por fórmulas de uso exclusivo frente a las opciones compartidas. Este patrón de crecimiento, aunque ha contribuido a diversificar la oferta turística y a dinamizar la economía local, también plantea aspectos urbanísticos y sociales a abordar, especialmente en las zonas residenciales y en el casco histórico, donde la presión del uso turístico puede afectar al equilibrio entre vivienda habitual y alojamiento vacacional. En conjunto, esta tipología se ha consolidado como el principal motor del alojamiento turístico local, pero requiere una gestión reguladora desde el planeamiento urbano que asegure su integración sostenible en el tejido edificatorio y su convivencia con los usos residenciales permanentes.

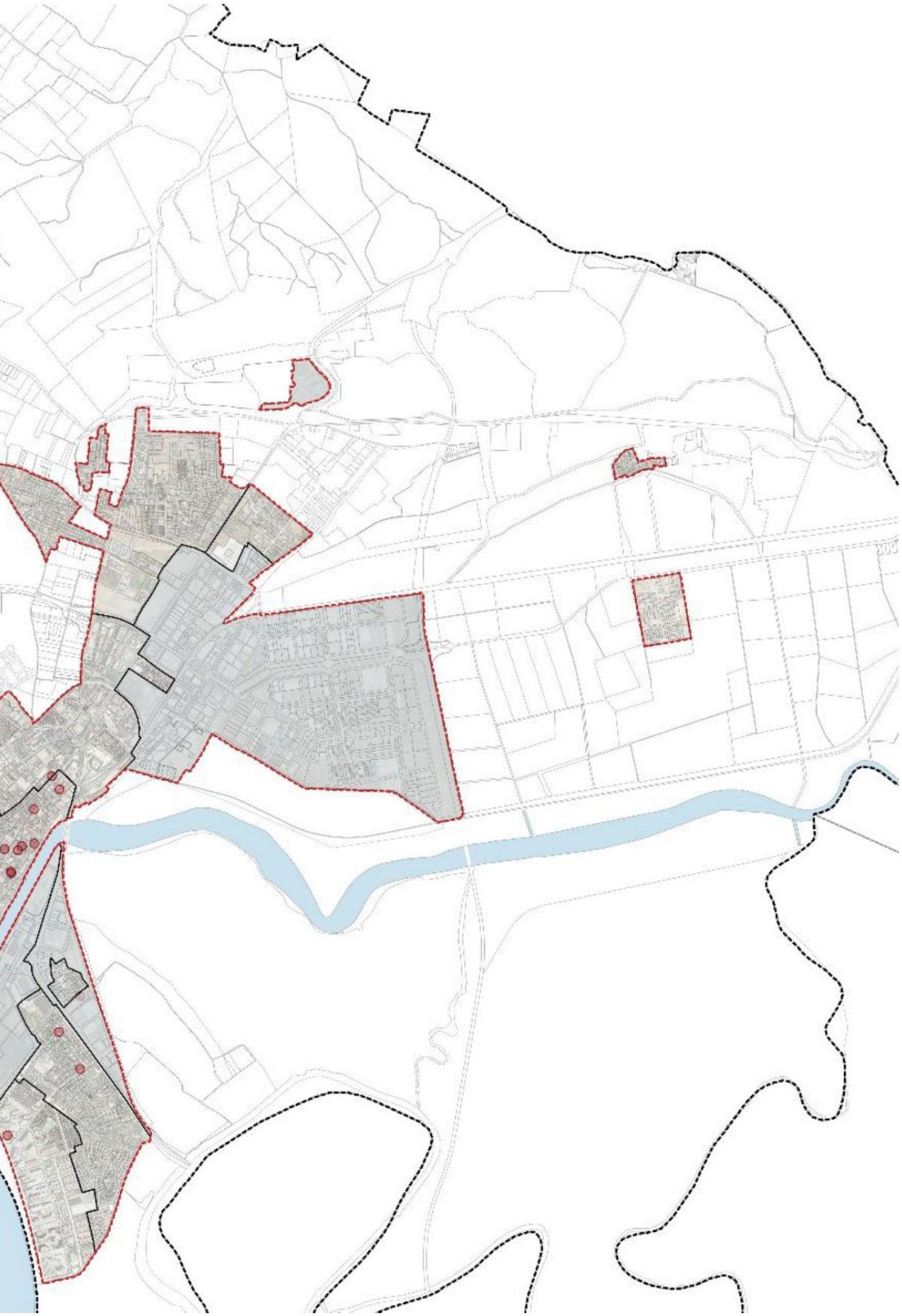
La **distribución de las viviendas turísticas** refleja un patrón espacial complejo, que combina la concentración en el **Centro Histórico** con una notable expansión hacia áreas residenciales periféricas y de litoral. El centro de la ciudad concentra más de una cuarta parte del total, lo que evidencia su papel como **principal foco de atracción del turismo urbano**. Esta presencia puede contribuir a la reactivación económica y a la rehabilitación del parque edificatorio tradicional, pero también acentúa la presión sobre el uso residencial y la disponibilidad de vivienda permanente, por lo que su gestión debe orientarse a preservar el equilibrio funcional del casco antiguo.

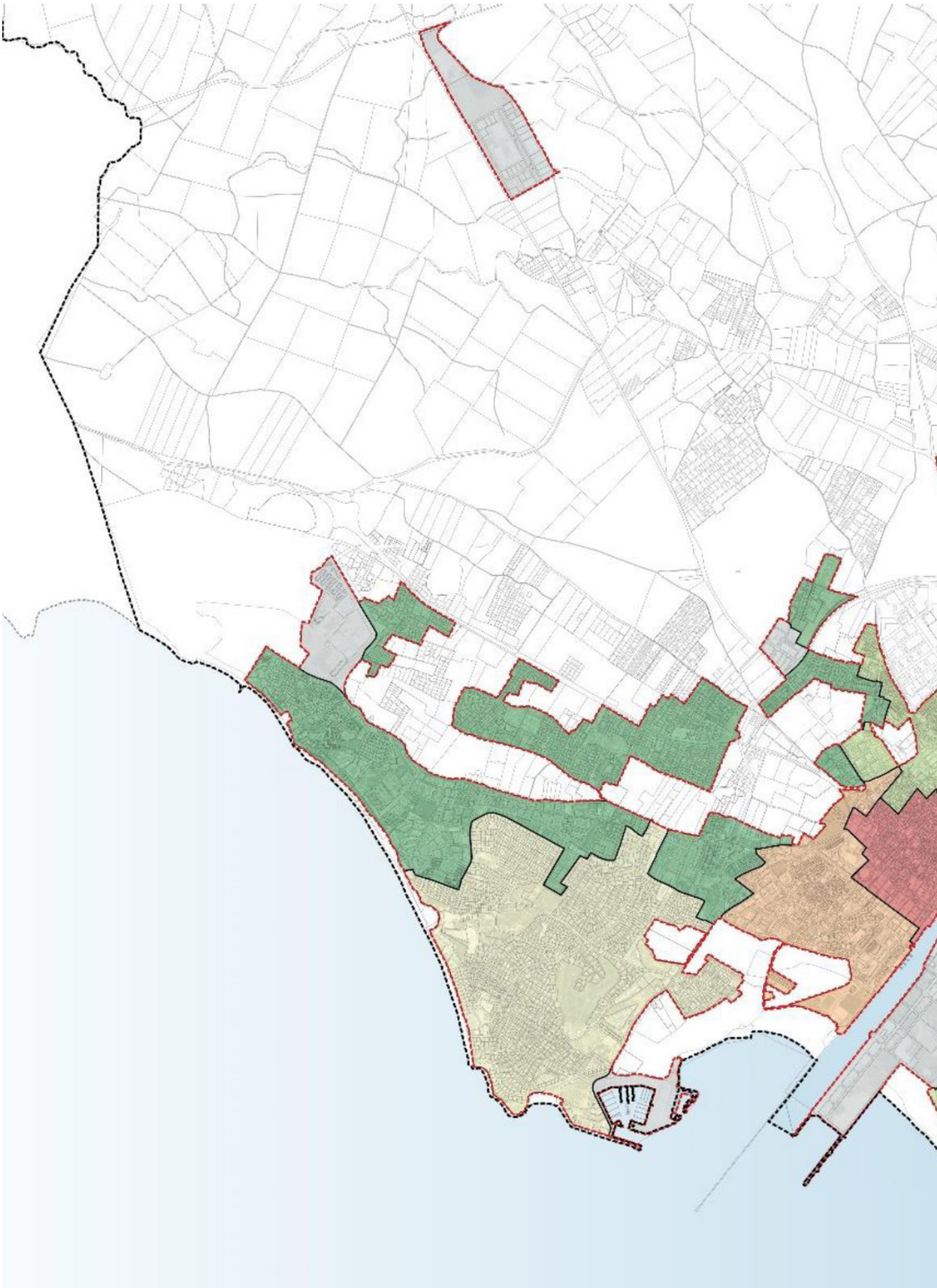
Más allá del centro, destaca el **fuerte desarrollo de la vivienda turística en la zona de la Antigua Carretera de Rota y en Valdelagrana II**, que en conjunto reúnen cerca del 40% de los alojamientos de este tipo. Estos sectores actúan como **áreas de expansión del turismo residencial**, con viviendas unifamiliares y urbanizaciones de playa que responden a una demanda de estancias vacacionales de temporada. En particular, Valdelagrana mantiene una vocación turística consolidada, asociada al turismo familiar y de sol y playa, mientras que la franja de la Carretera de Rota experimenta una transformación más reciente, vinculada al auge del alquiler vacacional.

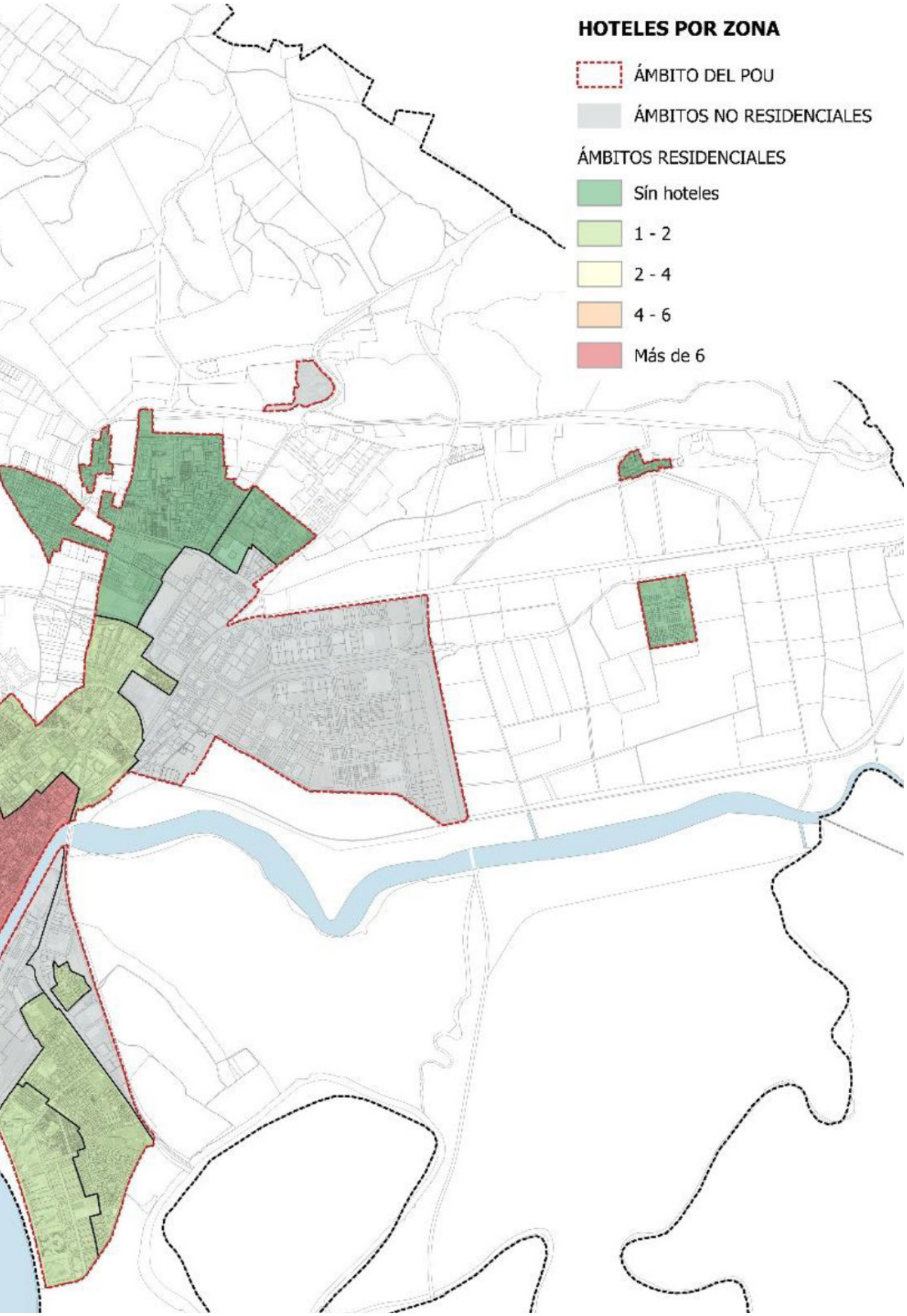
Asimismo, zonas como **Vistahermosa y el Ensanche Sur Occidental** muestran un peso relevante dentro del mapa turístico urbano, combinando el atractivo de su entorno residencial de calidad con la proximidad a la costa y a los equipamientos de ocio. Estas áreas reflejan una **tendencia hacia la diversificación de la localización del alojamiento turístico**, con una presencia creciente de viviendas turísticas en barrios consolidados y de alto valor inmobiliario. En cambio, los sectores periféricos como Cantarranas, Valle Alto o Doña Blanca apenas registran incidencia, lo que evidencia una concentración del fenómeno turístico en las zonas centrales y de litoral.

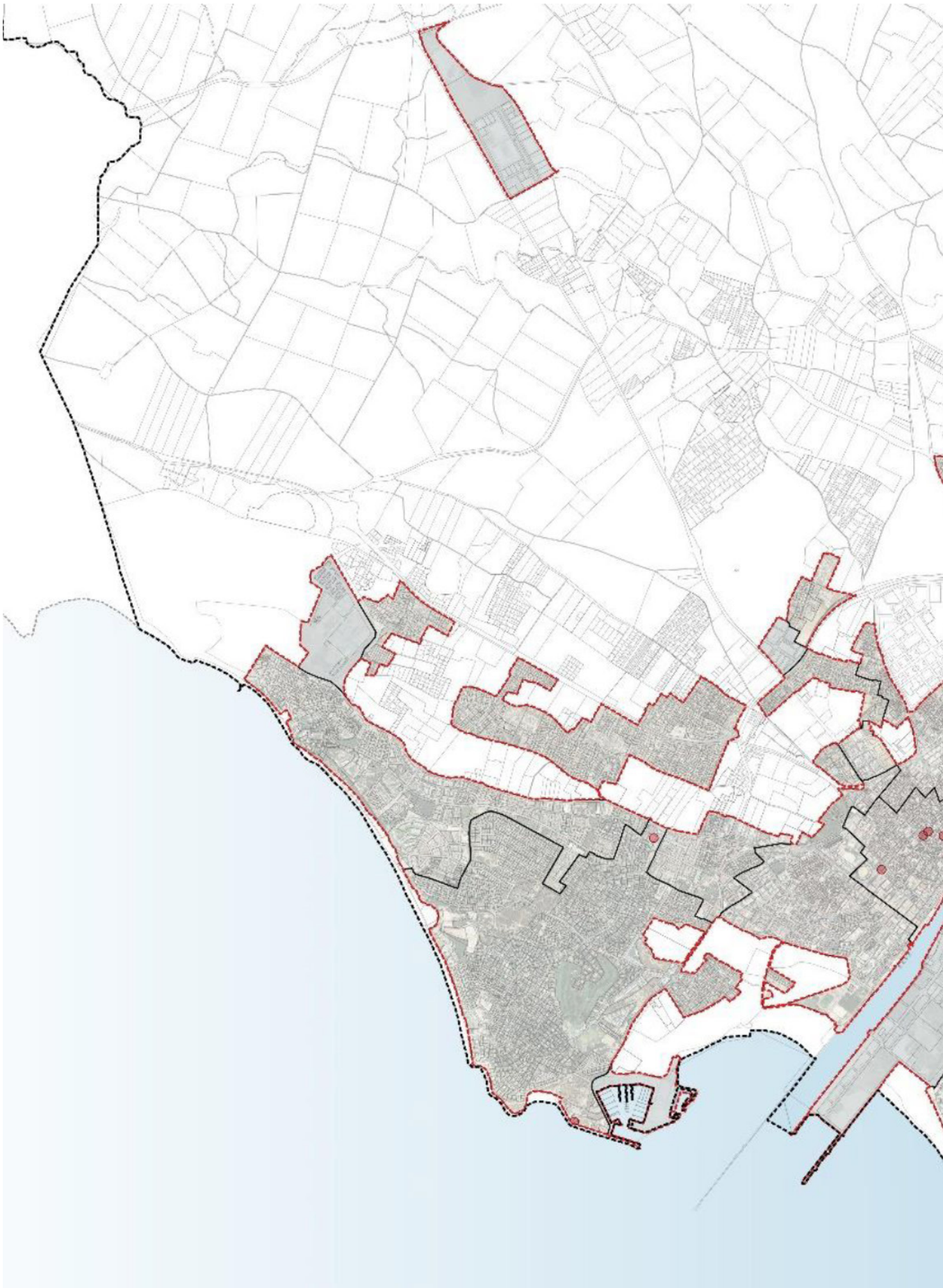


Distribución de establecimientos hoteleros

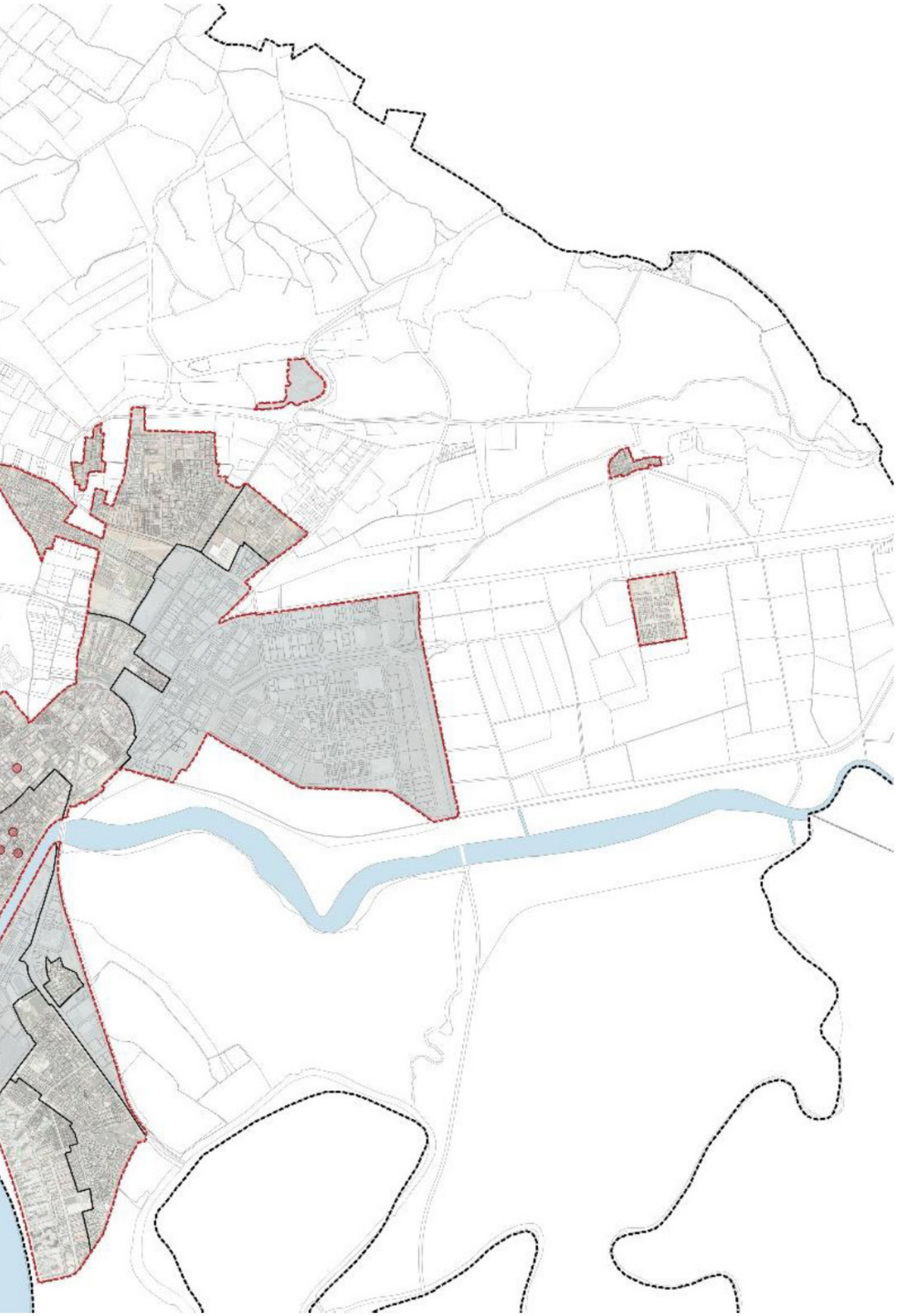


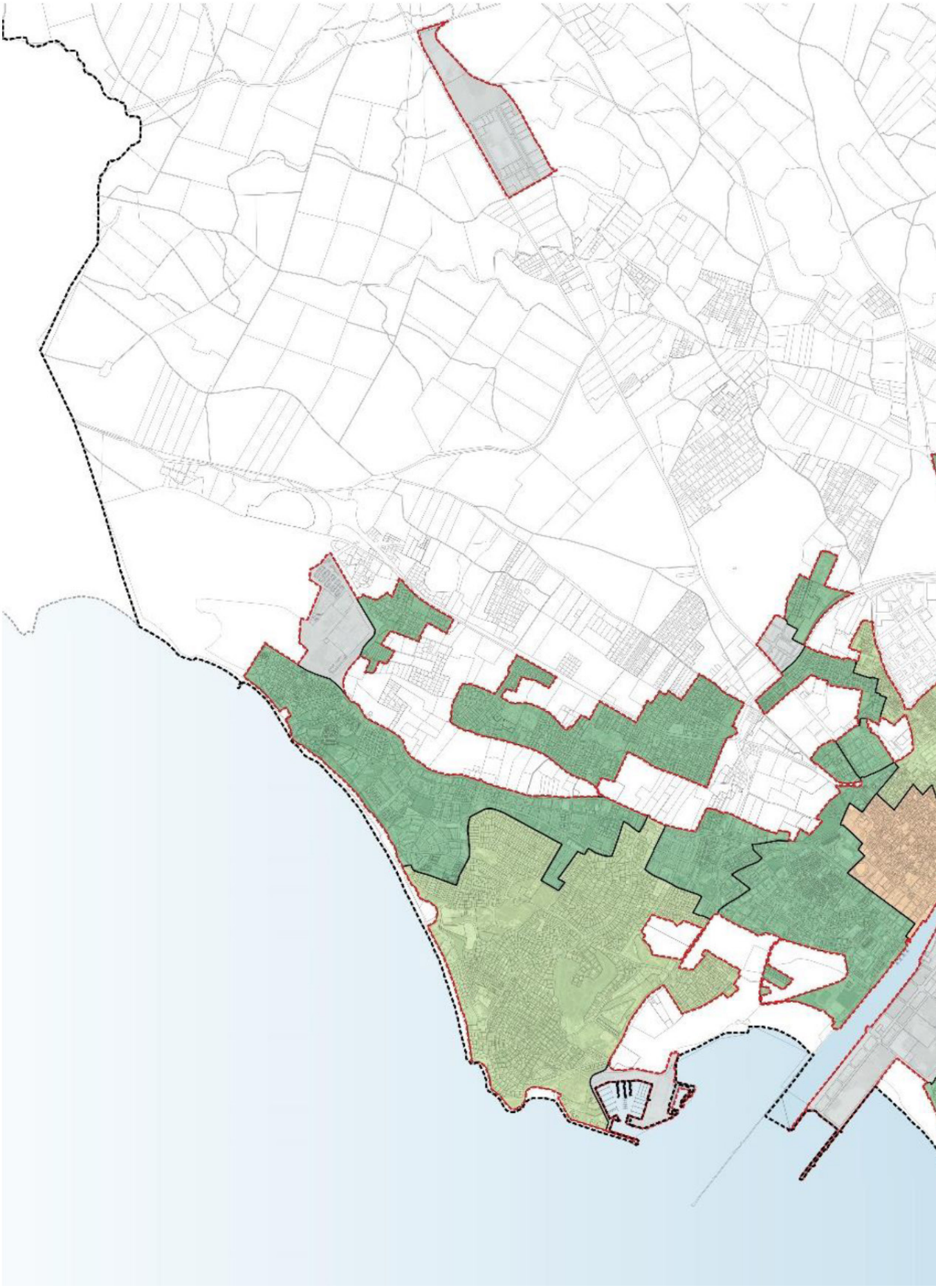


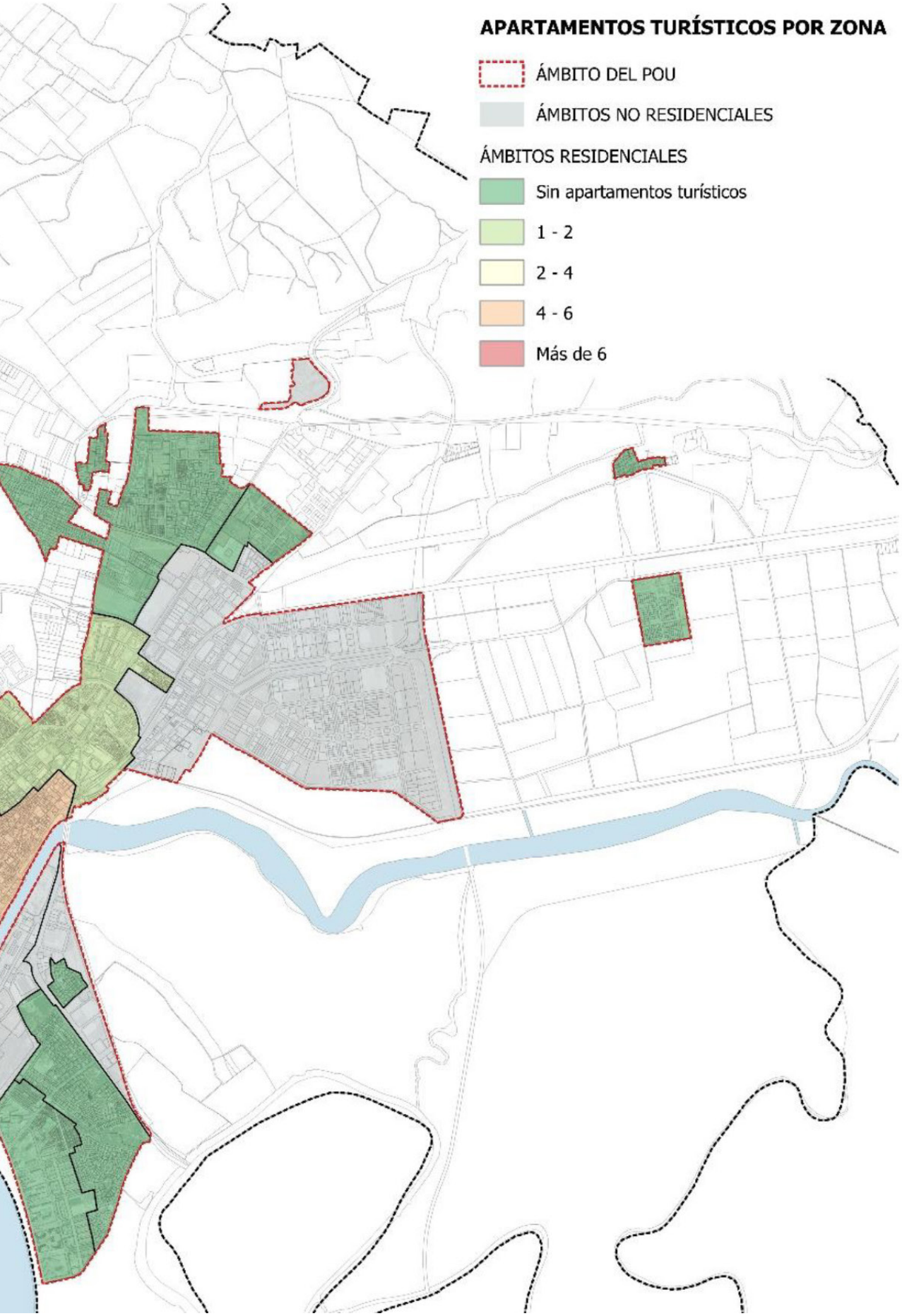

HOTELES POR ZONA
ÁMBITO DEL POU
ÁMBITOS NO RESIDENCIALES
ÁMBITOS RESIDENCIALES
Sín hoteles
1 - 2
2 - 4
4 - 6
Más de 6



Distribución de apartamentos turísticos.






APARTAMENTOS TURÍSTICOS POR ZONA
ÁMBITO DEL POU
ÁMBITOS NO RESIDENCIALES
ÁMBITOS RESIDENCIALES
Sin apartamentos turísticos
1 - 2
2 - 4
4 - 6
Más de 6

Este fenómeno tiene una doble lectura: por un lado, contribuye a dinamizar la economía local; por otro, puede generar presión sobre el mercado de alquiler permanente y sobre los precios de la vivienda, especialmente en áreas céntricas y costeras. El seguimiento de este segmento y su regulación deberán incorporarse como línea específica de actuación del POU, en coherencia con las estrategias autonómicas en materia de vivienda y turismo.

Asimismo, el POU debe incorporar criterios de ordenación y compatibilidad de usos, orientados a garantizar la convivencia entre la función residencial y la turística, evitando procesos de saturación o desplazamiento poblacional en las áreas más tensionadas del municipio.

ZONAS SUELO URBAN0		Viviendas turísticas	
			%
1	Conjunto Histórico	519	27,09%
2	Ensanche Norte	137	7,15%
3	Ensanche Sur Occidental	200	10,44%
4	Valdelagrana I	30	1,57%
5	Valdelagrana II	348	18,16%
6	Vistahermosa	214	11,17%
7	Antigua Carretera de Rota	400	20,88%
8	Angelitas Alta	22	1,15%
9	San José del Pino	1	0,05%
10	Valle Alto	19	0,99%
11	Nueva Carretera de Rota	21	1,10%
12	Doña Blanca	1	0,05%
15	Cantarranas	4	0,21%
Total		**1.916**	**100,00%**

8.5.4. Conclusiones

El análisis conjunto de la distribución de los alojamientos turísticos revela una estructura territorial altamente concentrada y con marcadas diferencias funcionales entre zonas. El Centro Histórico se configura como el núcleo principal de la oferta turística reglada, al concentrar casi la mitad de los hoteles y dos tercios de los apartamentos turísticos, además de más de una cuarta parte de las viviendas turísticas. Esta concentración confirma el papel del casco histórico como espacio vertebrador del turismo, apoyado en la proximidad a los principales hitos patrimoniales, gastronómicos y de ocio. Sin embargo, también plantea tensiones sobre el parque edificatorio tradicional, especialmente por la competencia entre el uso residencial y el turístico, lo que exige del planeamiento medidas específicas de equilibrio funcional, control de intensidades y fomento de la rehabilitación compatible con el uso mixto.

ZONAS SUELO URBAN0		Hoteles		Viviendas turísticas		Apartamentos turísticos	
			%		%		%
1	Conjunto Histórico	13	48,15%	519	27,09%	6	66,67%
2	Ensanche Norte	2	7,41%	137	7,15%	1	11,11%
3	Ensanche Sur Occidental	5	18,52%	200	10,44%	0	0,00%
4	Valdelagrana I	2	7,41%	30	1,57%	0	0,00%
5	Valdelagrana II	1	3,70%	348	18,16%	0	0,00%
6	Vistahermosa	3	11,11%	214	11,17%	2	22,22%
7	Antigua Carretera de Rota	0	0,00%	400	20,88%	0	0,00%
8	Angelitas Alta	1	3,70%	22	1,15%	0	0,00%
9	San José del Pino	0	0,00%	1	0,05%	0	0,00%
10	Valle Alto	0	0,00%	19	0,99%	0	0,00%
11	Nueva Carretera de Rota	0	0,00%	21	1,10%	0	0,00%
12	Doña Blanca	0	0,00%	1	0,05%	0	0,00%

ZONAS SUELO URBAN0		Hoteles		Viviendas turísticas		Apartamentos turísticos	
			%		%		%
13	La Belleza	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
14	Las Banderas	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
15	Cantarranas	0	0,00%	4	0,21%	0	0,00%
16	Vega de los Pérez	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Total		**27**	**100,00%**	**1.916**	**100,00%**	**9**	**100,00%**

Más allá del centro, se observa una distribución radial y selectiva del alojamiento turístico. Las zonas del Ensanche Sur Occidental, Valdelagrana II, Vistahermosa y la franja de la Antigua Carretera de Rota emergen como ejes de diversificación del turismo de playa y residencial. En estos sectores predomina la vivienda turística, con presencia limitada o nula de hoteles y apartamentos reglados, lo que refleja la consolidación del modelo de turismo residencial y vacacional, apoyado en viviendas unifamiliares o urbanizaciones costeras. Esta expansión hacia el litoral y las áreas de mayor calidad urbana ha permitido aumentar la capacidad alojativa sin concentrar la presión en el centro, pero también genera nuevas dinámicas territoriales y urbanísticas (como la estacionalidad en la ocupación o la transformación del tejido residencial) que el POU debe considerar en la regulación de usos y densidades.

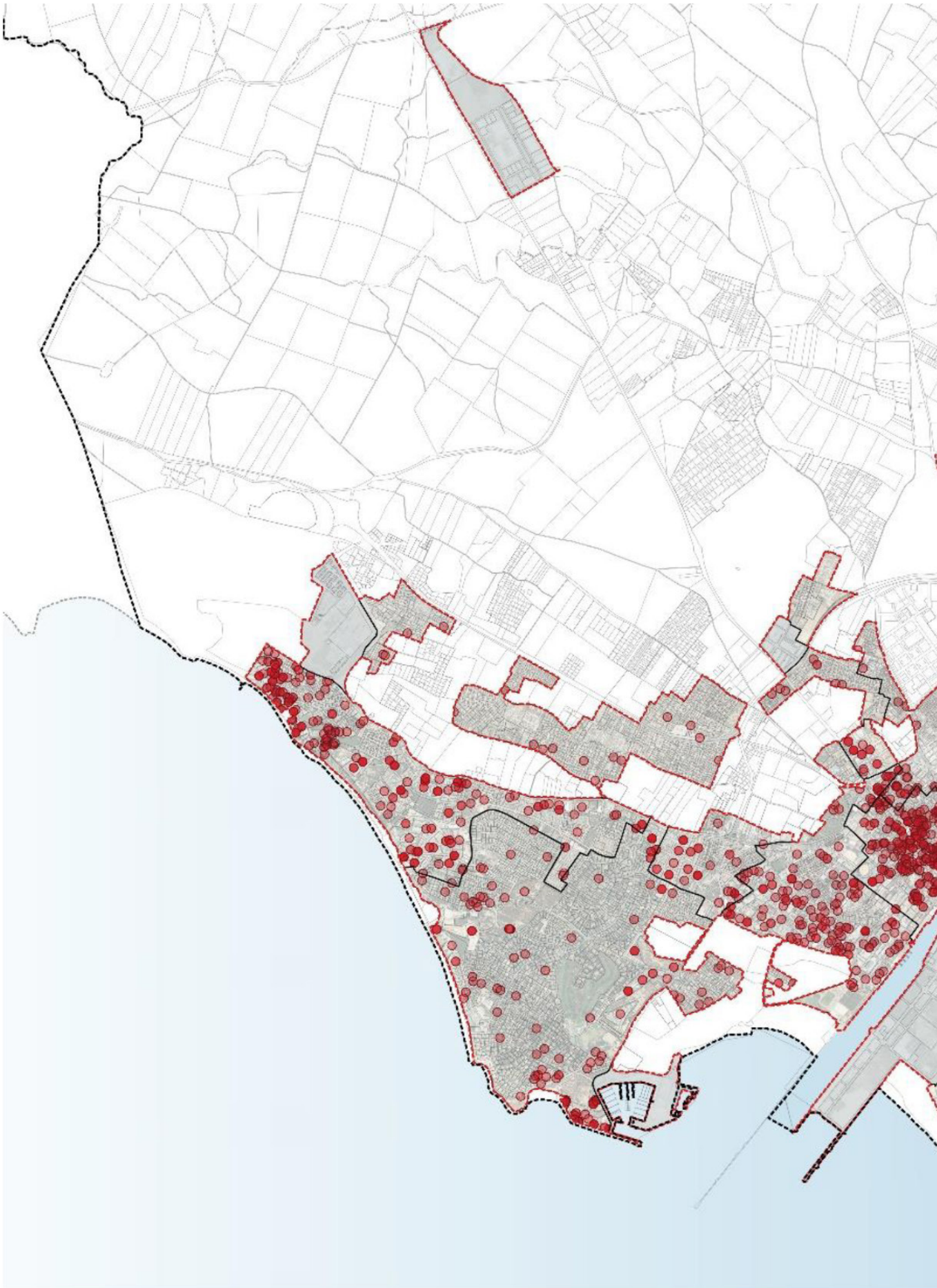
Las zonas sin actividad turística (como La Belleza, Las Banderas, Vega de los Pérez, San José del Pino, Doña Blanca o Valle Alto) se caracterizan por su función predominantemente residencial, ajena a la dinámica turística del municipio. En estos ámbitos, el tejido urbano mantiene un carácter local y de baja intensidad en usos terciarios, con edificaciones destinadas a vivienda habitual, equipamientos de barrio o actividades económicas no turísticas. Su ausencia de alojamientos hoteleros o viviendas turísticas refleja una segregación funcional del turismo, concentrado en el litoral, el centro histórico y las zonas de expansión residencial de mayor atractivo. Desde la perspectiva del POU, estas áreas ofrecen potencial para reforzar la función residencial permanente y equilibrar el modelo urbano, evitando una expansión indiscriminada de los usos turísticos y consolidando la diversidad funcional del municipio, al tiempo que actúan como ámbitos de estabilidad habitacional dentro de un sistema urbano con elevada presión estacional.

En términos de diagnóstico, la estructura actual evidencia un doble modelo turístico: uno localizado en el centro y en parte del ensanche, y otro litoral y residencial, dominante en Valdelagrana, Vistahermosa y la Carretera de Rota. Esta dualidad ofrece oportunidades para la complementariedad funcional del destino, pero requiere una planificación diferenciada por zonas.

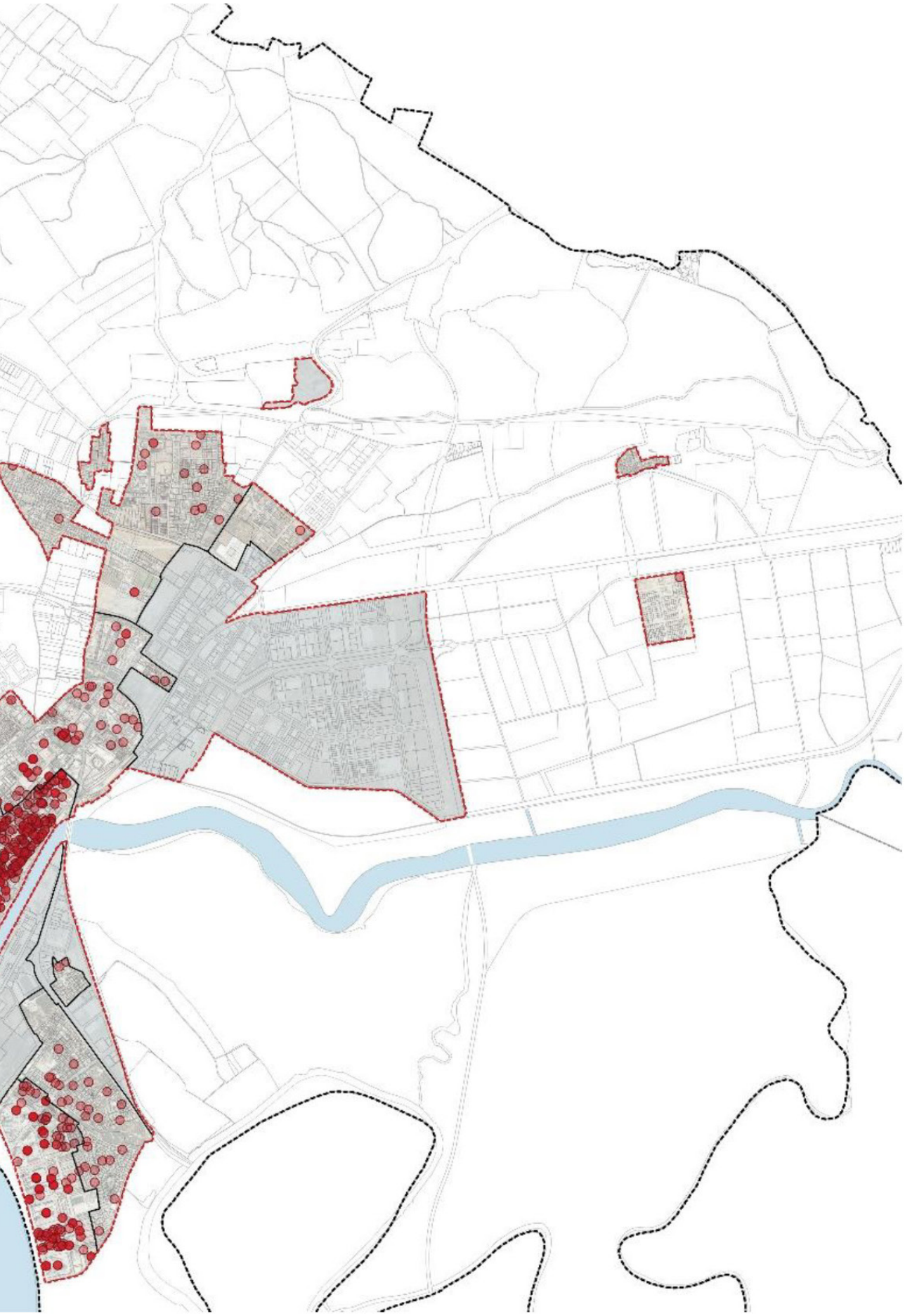
El POU debería incidir en la ordenación de los usos turísticos en el centro histórico, promoviendo la rehabilitación equilibrada y la protección del uso residencial, mientras que en las zonas de litoral y expansión residencial sería conveniente establecer límites de densidad turística, criterios de sostenibilidad y compatibilidad con el uso permanente.

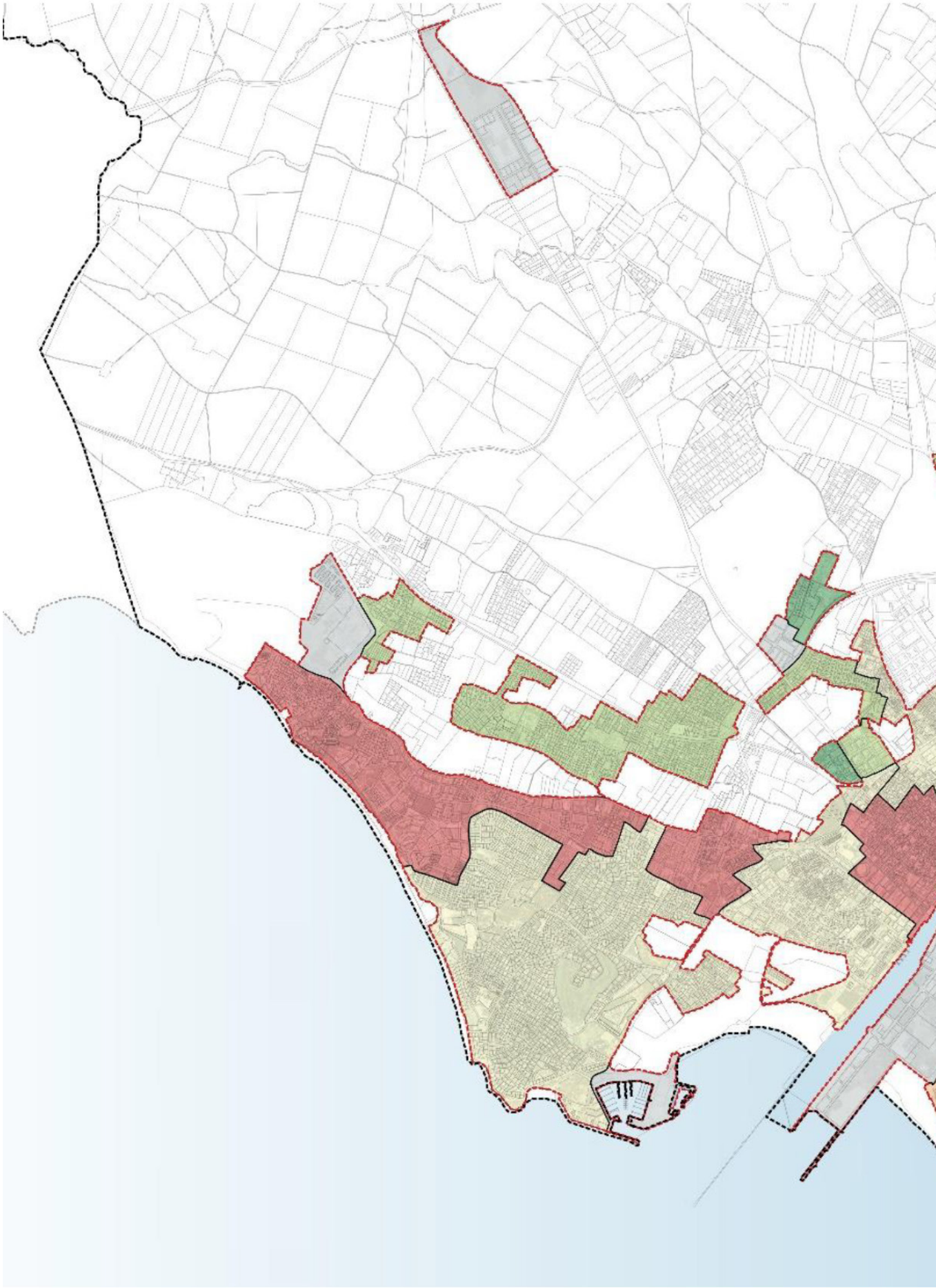
La distribución actual subraya la necesidad de gestionar de forma planificada la implantación turística, evitando la saturación en áreas consolidadas y orientando el crecimiento hacia modelos sostenibles e integrados en el tejido urbano existente.

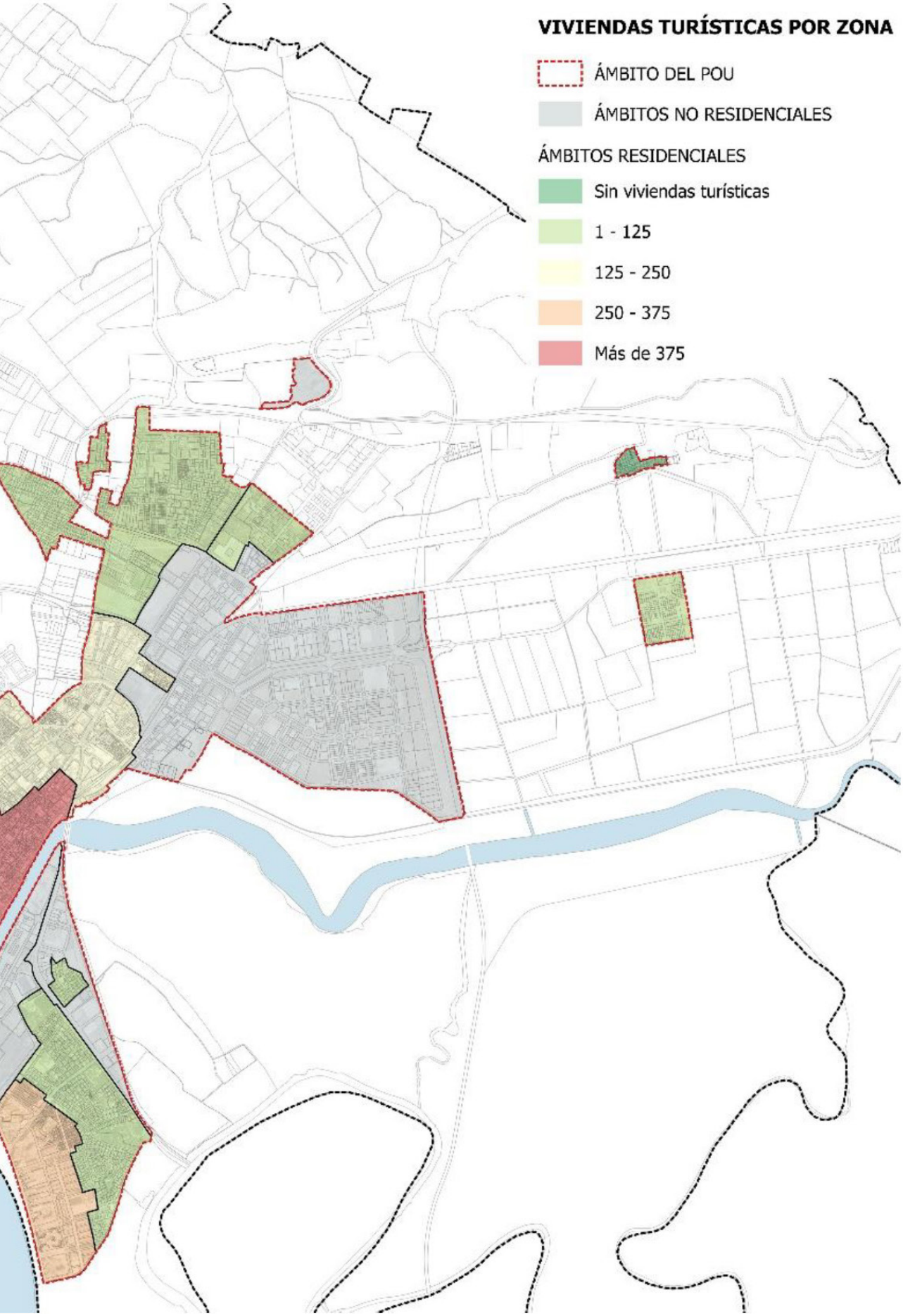
Es necesario considerar los efectos de la población flotante asociada al turismo mediante una planificación que anticipe su impacto sobre los servicios urbanos y las dotaciones públicas. Para ello, debe considerar prever reservas suficientes de suelo para equipamientos y zonas verdes en las áreas con alta concentración turística, reforzar las infraestructuras de saneamiento, abastecimiento y movilidad durante los periodos de máxima ocupación, y fomentar una red de



Distribución de viviendas turísticas.






VIVIENDAS TURÍSTICAS POR ZONA
ÁMBITO DEL POU
ÁMBITOS NO RESIDENCIALES
ÁMBITOS RESIDENCIALES
Sin viviendas turísticas
1 - 125
125 - 250
250 - 375
Más de 375

transporte público eficiente y estacionalmente adaptable que conecte los núcleos residenciales, las zonas turísticas y el litoral.

El objetivo en esta materia es promover una ordenación equilibrada capaz de absorber la presión de la población turística sin generar déficits estructurales ni deterioro en las condiciones de habitabilidad urbana.

El elevado número de viviendas de uso turístico en El Puerto de Santa María puede generar efectos significativos sobre la oferta de vivienda residencial permanente, especialmente en las zonas más demandadas del centro histórico, el litoral y los barrios de mayor valor urbano. En primer lugar, la conversión de viviendas tradicionales en alojamientos turísticos reduce directamente la disponibilidad de vivienda para uso habitual, lo que provoca un incremento de los precios de venta y alquiler y dificulta el acceso a la vivienda de la población local. Este fenómeno puede derivar en procesos de sustitución social y pérdida de población residente en los ámbitos más turísticos, afectando al equilibrio demográfico y a la vitalidad cotidiana del tejido urbano.

Además, la expansión del uso turístico intensivo genera una presión añadida sobre el parque edificatorio existente, acelerando su transformación hacia modelos de ocupación temporal y afectando al mantenimiento del uso residencial tradicional. Esto puede conllevar un deterioro de la cohesión vecinal y de los servicios de proximidad, que se adaptan progresivamente a la demanda turística en detrimento de las necesidades cotidianas de los residentes.

Desde la óptica del planeamiento, el POU debe abordar este escenario mediante instrumentos de gestión y zonificación del uso turístico, limitando su concentración en determinadas áreas, favoreciendo la rehabilitación con fines residenciales y promoviendo vivienda protegida o asequible en zonas de presión, con el fin de preservar la función habitacional de la ciudad y mantener un equilibrio sostenible entre el turismo y la vida urbana permanente.

8.6. ESTADO DEL PARQUE RESIDENCIAL

8.6.1. Edad del parque residencial

Según los datos del último *Censo de población y vivienda* (2021), el parque residencial de El Puerto de Santa María está compuesto por 49.077 viviendas, de las cuales el 66,2 % son viviendas principales (32.489 unidades) y el 33,8 % son viviendas no principales (16.588 unidades), muchas de ellas vinculadas al uso turístico y de segunda residencia.

El análisis de la antigüedad de las viviendas pone de manifiesto un parque residencial moderno y relativamente reciente, con un claro predominio de construcciones edificadas a partir de la década de 1970, y especialmente entre 1980 y 2010, periodo en el que se concentra más del 60 % del total del parque.

De este modo, más de tres cuartas partes del parque residencial (75,8 %) fueron construidas después de 1970, lo que evidencia la reciente consolidación del tejido urbano y el predominio de tipologías modernas frente a las edificaciones de carácter histórico o tradicional.

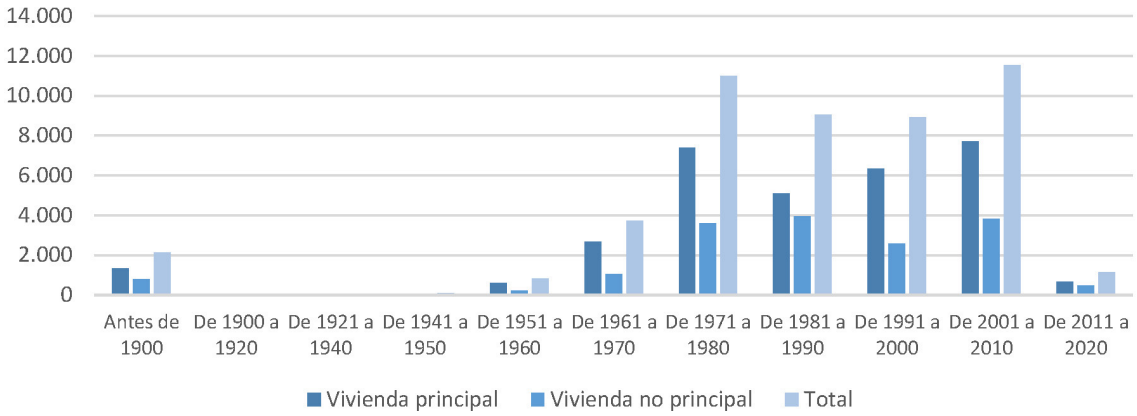
Antigüedad	Vivienda principal		Vivienda no principal		Total	
Antes de 1900	1.323	4,07%	796	4,80%	2.119	4,32%
De 1900 a 1920	14	0,04%	5	0,03%	19	0,04%
De 1921 a 1940	21	0,06%	5	0,03%	26	0,05%
De 1941 a 1950	60	0,18%	35	0,21%	95	0,19%
De 1951 a 1960	592	1,82%	226	1,36%	818	1,67%
De 1961 a 1970	2.680	8,25%	1.054	6,35%	3.734	7,61%
De 1971 a 1980	7.405	22,79%	3.591	21,65%	10.996	22,41%
De 1981 a 1990	5.095	15,68%	3.948	23,80%	9.043	18,43%
De 1991 a 2000	6.352	19,55%	2.577	15,54%	8.929	18,19%
De 2001 a 2010	7.721	23,76%	3.817	23,01%	11.538	23,51%
De 2011 a 2020	662	2,04%	469	2,83%	1.131	2,30%
No consta	564	1,74%	65	0,39%	629	1,28%
Total	**32.489**	**100,00%**	**16.588**	**100,00%**	**49.077**	**100,00%**

Fuente: Censo de población y vivienda (2021). INE.

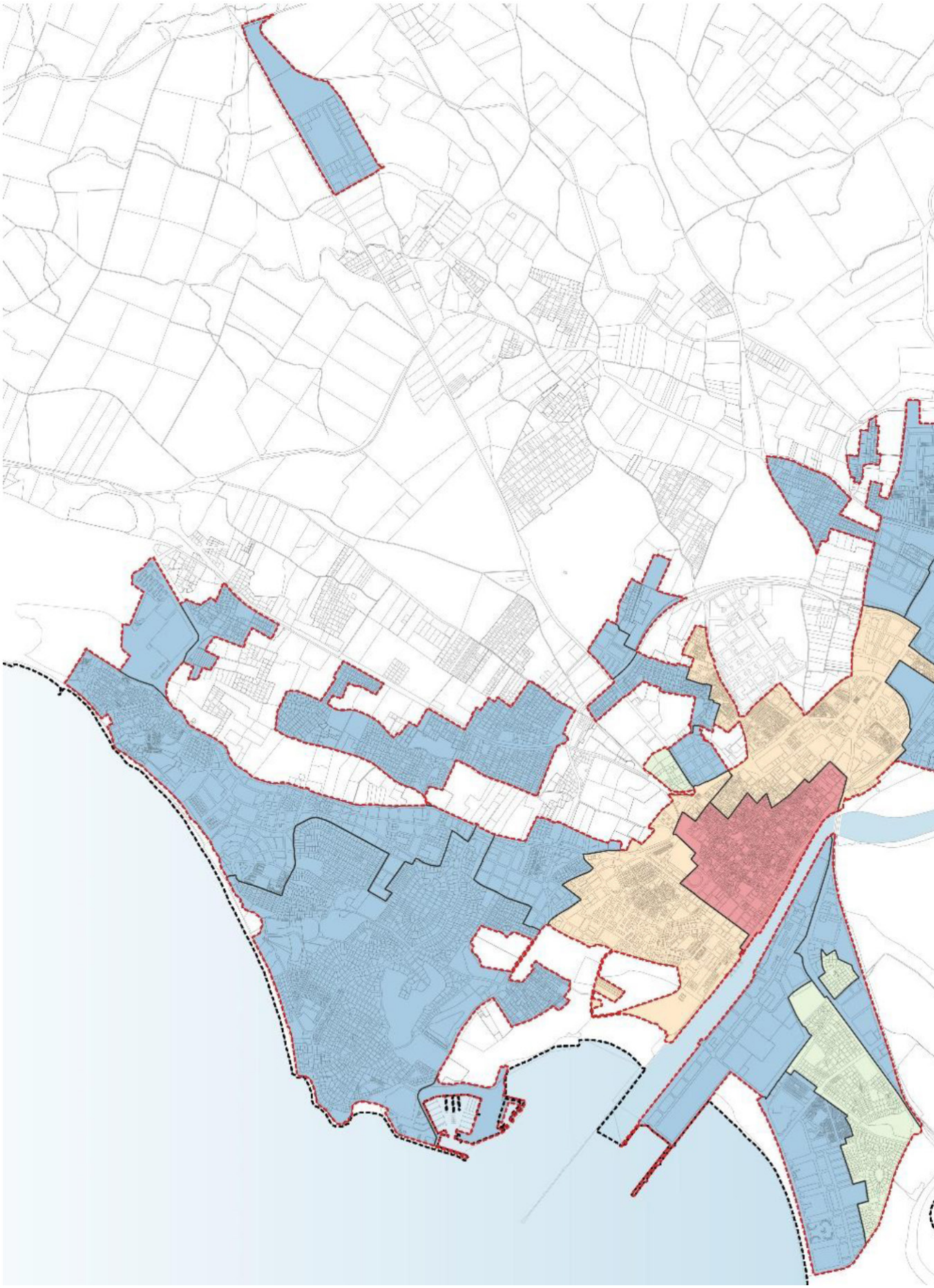
Las **viviendas principales** presentan una distribución temporal similar al conjunto, aunque con mayor peso relativo de las construcciones recientes. El 23,76 % de las viviendas principales se edificaron entre 2001 y 2010, el 22,79 % entre 1971 y 1980 y el 19,55 % entre 1991 y 2000. Solo el 6,2 % del total de viviendas principales es anterior a 1960, lo que evidencia un parque habitado predominantemente moderno y en buen estado estructural, aunque con núcleos antiguos concentrados en el Centro Histórico y áreas de los ensanches tradicionales.

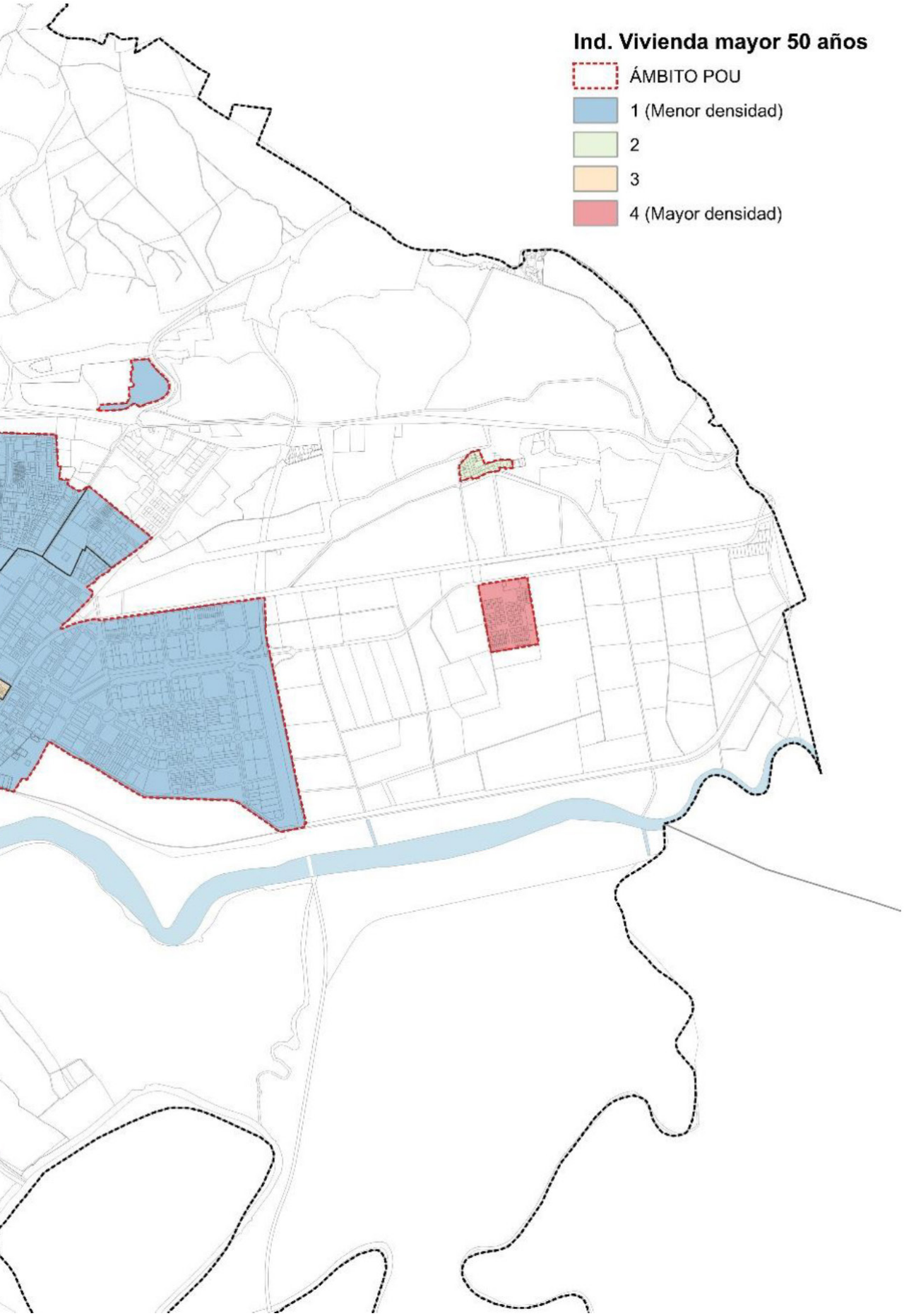
La evolución refleja un proceso continuo de sustitución y expansión, especialmente a partir de la década de 1970, coincidiendo con el desarrollo turístico-residencial y la progresiva urbanización del litoral y de las áreas suburbanas.

Las **viviendas no principales** (segunda residencia o de uso ocasional) muestran una distribución temporal algo distinta, con mayor peso relativo de las edificaciones construidas en las décadas de 1980 y 2000, coincidiendo con el auge del uso turístico y vacacional. Entre 1981 y 1990 se concentra el 23,8 % de este tipo de viviendas, seguido del periodo 2001–2010 con el 23,0 %, y del tramo 1971–1980 con el 21,6 %. La presencia de viviendas no principales anteriores a 1960 es residual (menos del 7,5 %), confirmando la reciente consolidación del parque turístico-residencial y su localización preferente en las zonas costeras y urbanizaciones de baja densidad.



Viviendas según año de construcción.
Fuente: Censo de Población y vivienda 2021. INE




Ind. Vivienda mayor 50 años
ÁMBITO POU
1 (Menor densidad)
2
3
4 (Mayor densidad)

Puede concluirse que el parque residencial del POU es mayoritariamente reciente, con más del 90% de las viviendas construidas en los últimos 60 años. La edad media de las viviendas se sitúa entre 30 y 40 años, reflejando un tejido urbano moderno, aunque con sectores de edificación antigua en el centro histórico y los primeros ensanches. El peso creciente de las viviendas no principales desde 1980 refuerza el carácter residencial-turístico del suelo urbano, especialmente en el litoral.

El plano de densidad de vivienda con más de 50 años permite identificar la distribución y concentración de la edificación más antigua dentro del Suelo Urbano de El Puerto de Santa María. Este indicador refleja tanto la evolución histórica del crecimiento urbano como el grado de consolidación de los distintos tejidos residenciales.

La edificación de mayor antigüedad se concentra en el núcleo central del ámbito del POU y disminuye progresivamente hacia la periferia, evidenciando un patrón concéntrico y litoralizado característico de los municipios históricos andaluces de origen portuario.

El análisis del plano de densidad de vivienda mayor de 50 años permite concluir que el **Centro Histórico** y los **ensanches adyacentes** constituyen el **ámbito más envejecido** del parque residencial del suelo urbano. Los **barrios intermedios** presentan una **edad edificatoria heterogénea**, resultado de procesos de sustitución y ampliación progresiva. Las **zonas periféricas** (especialmente las litorales y norte) albergan un **parque residencial moderno**, con una proporción muy reducida de edificación antigua.

8.6.2. Alturas de las edificaciones residenciales

El análisis de la altura de las edificaciones representa un elemento clave para comprender la morfología urbana, la estructura volumétrica del tejido construido y la relación entre densidad, tipología y ocupación del suelo. La finalidad del mismo es estudiar la distribución de alturas en las distintas zonas de suelo urbano, identificando los patrones edificatorios predominantes y las diferencias entre las áreas consolidadas, los ensanches y los nuevos desarrollos residenciales.

La caracterización de la altura edificatoria permite evaluar la coherencia de la forma urbana y su integración con el entorno, así como valorar la capacidad del tejido existente para absorber nuevas densidades o para acoger procesos de regeneración y renovación urbana.

Asimismo, en el contexto normativo vigente, el conocimiento de la estructura en altura del parque edificatorio permite orientar las estrategias de planificación hacia modelos urbanos más equilibrados, compactos y eficientes.

La distribución de las alturas refleja el modelo de ocupación del suelo, el grado de densidad edificatoria y las tipologías predominantes en cada zona, permitiendo identificar las diferencias entre las áreas de baja densidad unifamiliar, los ensanches urbanos de media densidad y las zonas centrales de mayor compacidad.

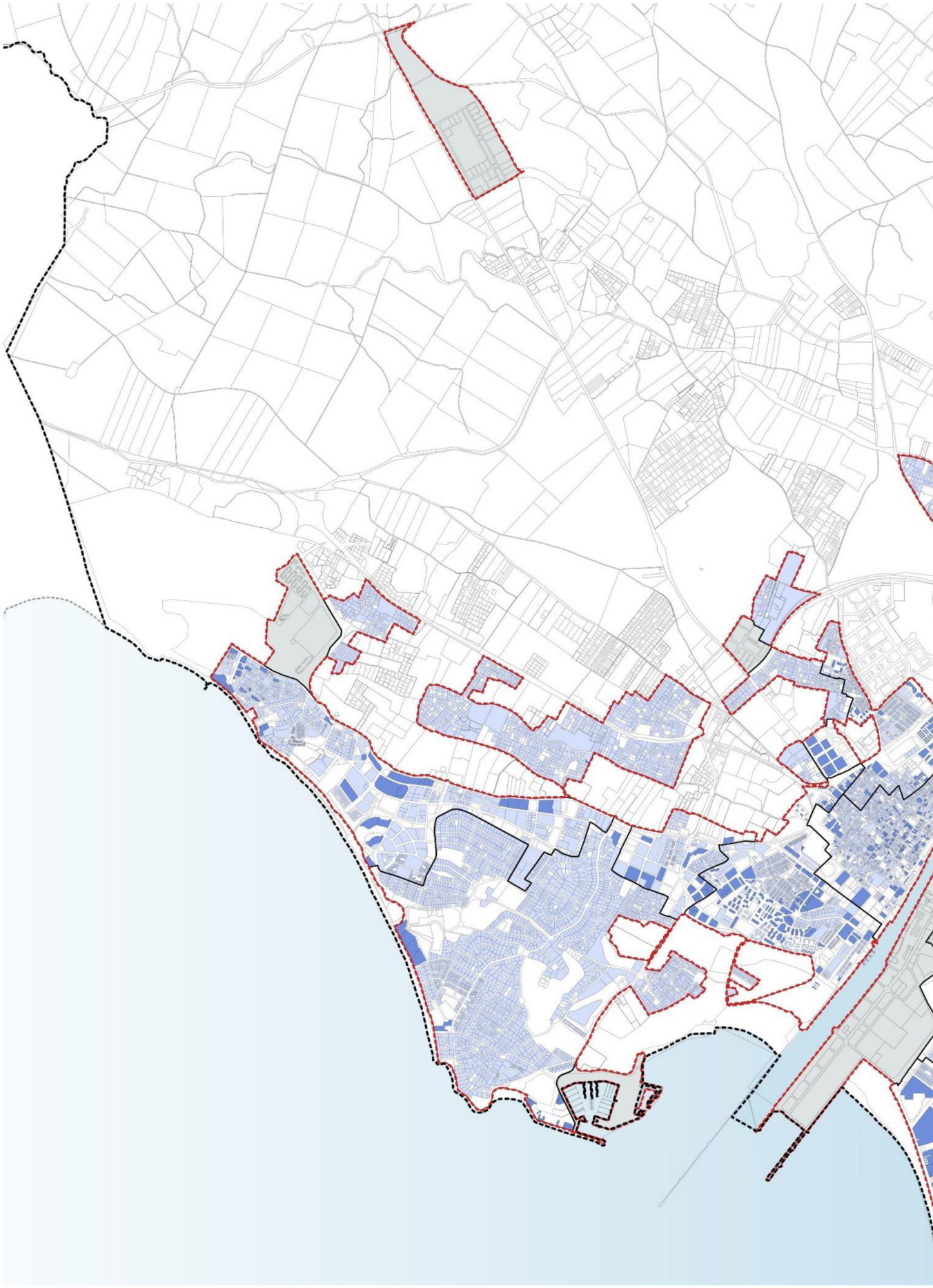
Se representa el resultado del análisis en el siguiente plano y tabla:

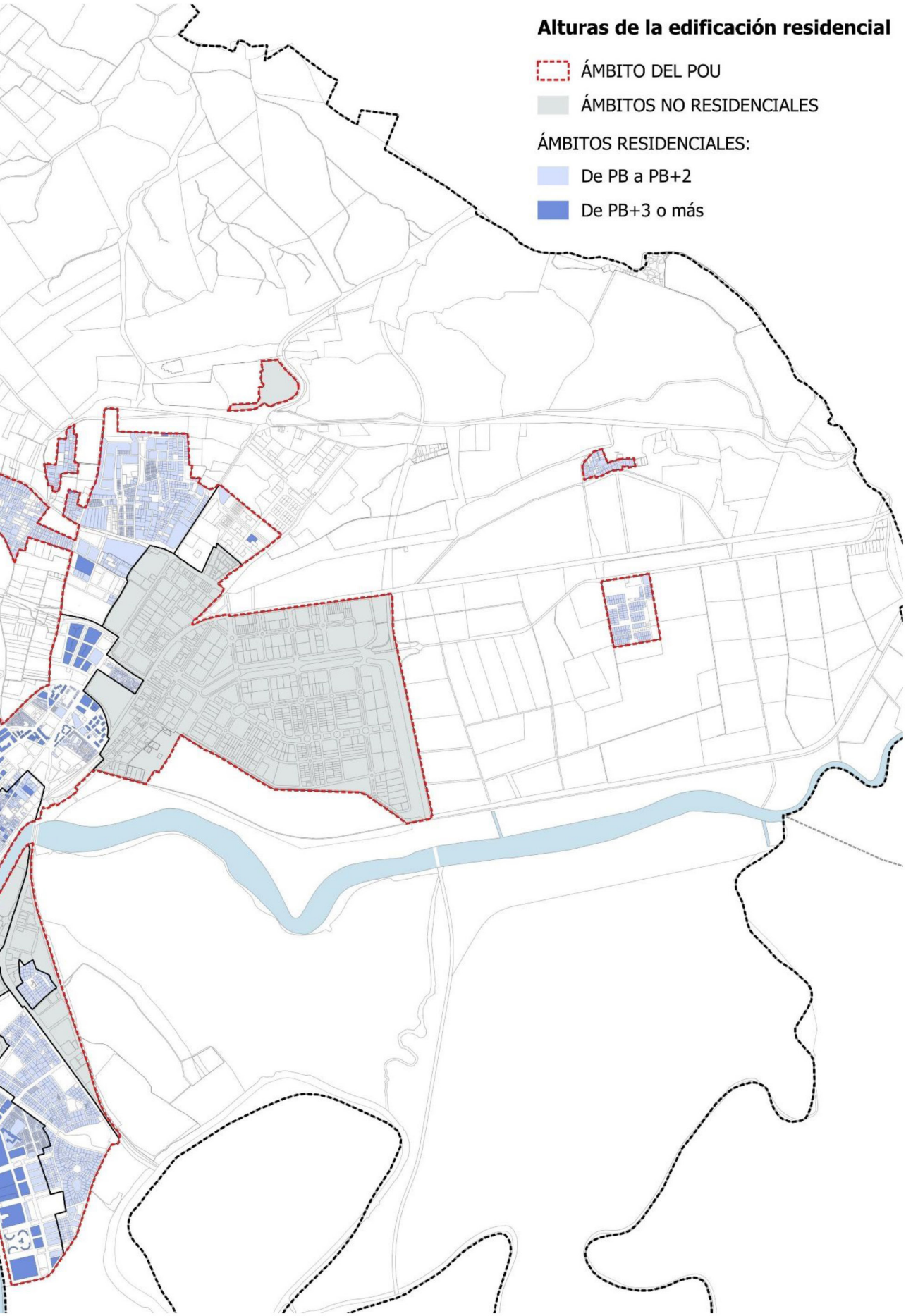
ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN RESIDENCIAL						
ZONAS SUELO URBAN0		Hasta planta baja más dos pisos en altura		Planta baja más 3 pisos (o más) en altura		TOTAL
		Edificaciones	% en la zona	Edificaciones	% en la zona	
1	Centro Histórico	1.154	88,43%	151	11,57%	1.305
2	Ensanche Norte	1.354	86,68%	208	13,32%	1.562
3	Ensanche Sur Occidental	1.065	83,14%	216	16,86%	1.281
4	Valdelagrana I	684	100,00%	0	0,00%	684
5	Valdelagrana II	399	90,27%	43	9,73%	442
6	Vistahermosa	2.215	99,02%	22	0,98%	2.237
7	Antigua Carretera de Rota	1.013	94,67%	57	5,33%	1.070
8	Angelitas Alta	0	0,00%	10	100,00%	10
9	San José del Pino	1	50,00%	1	50,00%	2
10	Valle Alto	959	99,69%	3	0,31%	962
11	Nueva Carretera de Rota	1.027	99,90%	1	0,10%	1.028
12	Doña Blanca	155	100,00%	0	0,00%	155
13	La Belleza	25	100,00%	0	0,00%	25
14	Las Banderas	50	100,00%	0	0,00%	50
15	Cantarranas	150	100,00%	0	0,00%	150
16	Vega de los Pérez	46	100,00%	0	0,00%	46
Total General		**10.297**		**712**		**11.009**
		93,53%		**6,47%**		**100,00%**

El parque edificatorio residencial del ámbito del POU contabiliza un total de 11.009 edificaciones, de las cuales 10.297 (93,53 %) corresponden a inmuebles de hasta planta baja más dos pisos en altura, mientras que solo 712 edificaciones (6,47 %) alcanzan o superan las tres plantas. Este dato evidencia un modelo edificatorio mayoritariamente horizontal, con predominio de construcciones de baja altura.

Este patrón general define una morfología urbana de escala media y carácter doméstico, coherente con la estructura histórica del municipio y con la vocación residencial de buena parte de su suelo urbano. Solo una pequeña proporción de edificaciones alcanza alturas superiores (planta baja más tres pisos o más), concentrándose en zonas puntuales del centro y los ensanches, donde la mayor edificabilidad responde a procesos de renovación o a un tejido urbano más denso y consolidado.

El Centro Histórico mantiene una edificación predominantemente baja, con edificios tradicionales de dos o tres plantas, adaptados a la trama original y al parcelario estrecho. Sin embargo, en torno a un 10% de los edificios superan esa altura, evidenciando transformaciones y sustituciones que han introducido tipologías más densas, aunque sin alterar de forma significativa la escala del conjunto. En el Ensanche Norte y el Ensanche Sur Occidental, el porcentaje de edificaciones de mayor altura es ligeramente superior, reflejando una mayor verticalidad asociada a la modernización urbana y a la coexistencia de bloques plurifamiliares con viviendas adosadas o entre medianeras.




Alturas de la edificación residencial
ÁMBITO DEL POU
ÁMBITOS NO RESIDENCIALES
ÁMBITOS RESIDENCIALES:
De PB a PB+2
De PB+3 o más

En cambio, los sectores residenciales costeros y de baja densidad (como Vistahermosa, Valdelagrana I y II) presentan una edificación claramente horizontal, con un predominio casi absoluto de viviendas unifamiliares de una o dos plantas. Vistahermosa destaca por su homogeneidad y baja edificabilidad, propia de un modelo urbano extensivo, mientras que en Valdelagrana II se detectan algunos bloques de mayor altura vinculados al uso turístico y a la localización junto al litoral. Este contraste entre áreas compactas y áreas de baja densidad define una dualidad morfológica característica del municipio, donde la verticalidad se asocia a los centros de actividad y la horizontalidad al tejido residencial de mayor calidad ambiental.

Por su parte, los barrios periféricos (como Valle Alto, Nueva Carretera de Rota, Doña Blanca o Cantarranas) muestran una uniformidad marcada por edificaciones de baja altura, mayoritariamente en planta baja más uno o dos pisos, lo que refuerza su condición de entornos monofuncionales y de baja densidad. La ausencia de edificaciones altas en estos ámbitos refleja su desarrollo como áreas residenciales homogéneas, aunque plantea cuestiones a resolver en términos de eficiencia del suelo y dotación de servicios de proximidad.

Analizada globalmente, la estructura de alturas de la edificación residencial evidencia un modelo urbano predominantemente horizontal, con una escala edificatoria que favorece la habitabilidad y la integración paisajística, pero que limita la densidad y la mezcla de usos en algunos sectores.

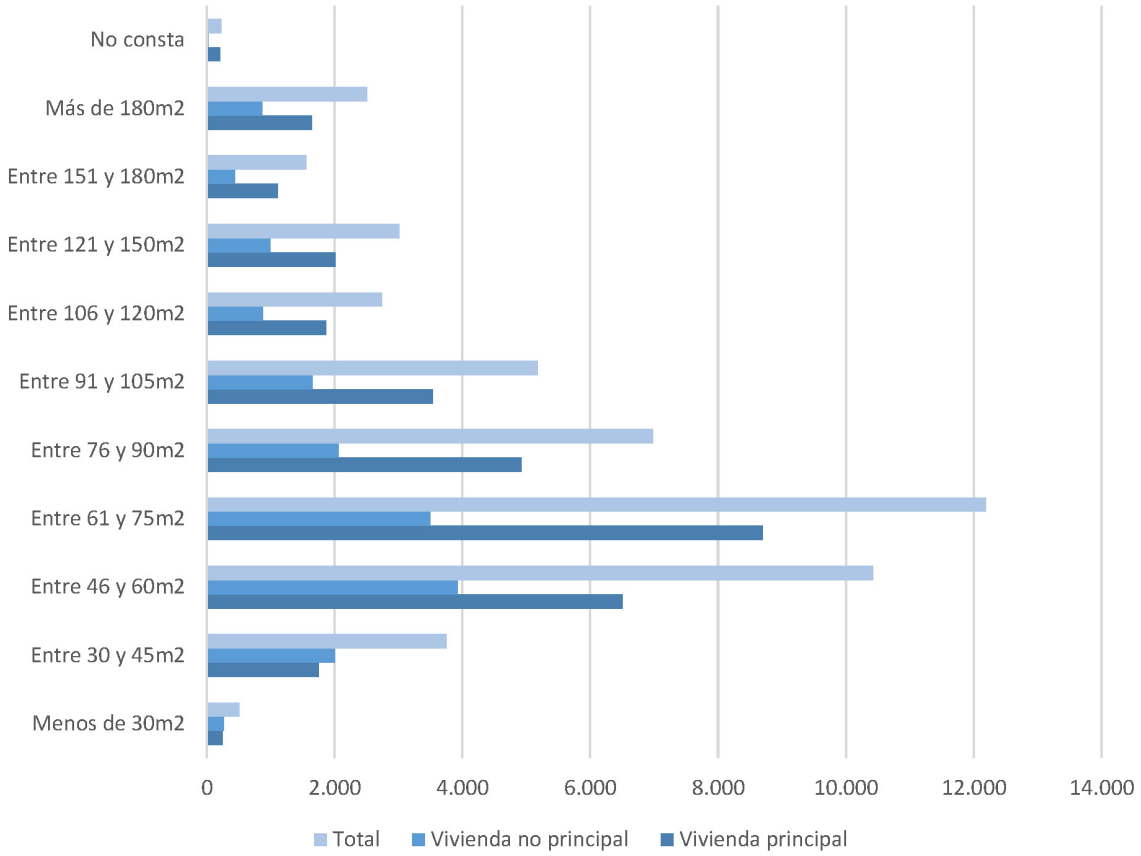
Desde la perspectiva del POU, las estrategias urbanísticas deberían centrarse en preservar la escala característica de los tejidos tradicionales, permitir la densificación selectiva en los ensanches y ejes urbanos consolidados y promover la rehabilitación del parque edificado como alternativa prioritaria frente a nuevos crecimientos, garantizando la eficiencia del suelo urbano y la cohesión morfológica de la ciudad.

8.6.3. Tamaño de vivienda

El análisis de la superficie útil permite caracterizar el tipo de vivienda predominante en el ámbito del POU, evidenciando una estructura residencial equilibrada, con una clara preeminencia de las viviendas de tamaño medio (entre 60 y 90 m²) y una presencia significativa de viviendas de gran superficie en los ámbitos turísticos y de baja densidad.

	Vivienda principal	Vivienda no principal	Total viviendas	
Menos de 30 m²	248	262	510	1,04%
Entre 30 y 45 m²	1.754	1.998	3.752	7,65%
Entre 46 y 60 m²	6.502	3.921	10.423	21,24%
Entre 61 y 75 m²	8.694	3.500	12.194	24,85%
Entre 76 y 90 m²	4.926	2.060	6.986	14,23%
Entre 91 y 105 m²	3.533	1.648	5.181	10,56%
Entre 106 y 120 m²	1.862	875	2.737	5,58%
Entre 121 y 150 m²	2.014	997	3.011	6,14%
Entre 151 y 180 m²	1.108	443	1.551	3,16%
Más de 180 m²	1.646	862	2.508	5,11%
No consta	202	22	224	0,46%
Total	32.489	16.588	49.077	100,00%

La estructura del parque muestra un predominio de viviendas de tamaño medio (entre 46 y 90 m²), que representan casi el 71 % del total municipal. Este grupo constituye el rango habitual de las tipologías residenciales colectivas en bloque y adosado, tanto en el núcleo urbano consolidado como en los ensanches de segunda mitad del siglo XX.



Superficie útil de vivienda.
Fuente: Censo de Población y vivienda 2021. INE

Las viviendas principales, con una media de superficie entre 60 y 90 m², presentan una distribución dominada por los rangos intermedios. El 27 % se sitúa entre 61 y 75 m² (8.694 viviendas), el 20 % entre 46 y 60 m² (6.502 viviendas), y solo el 10 % supera los 105 m².

Estas cifras evidencian un parque habitacional compacto y de densidad media, coherente con la estructura de bloques plurifamiliares de los ensanches urbanos y barrios tradicionales. Las viviendas de menor tamaño (<45 m²) suponen únicamente el 6% del total, concentrándose en el Centro Histórico y áreas antiguas donde predominan tipologías tradicionales de pequeño formato.

Las viviendas no principales (de uso vacacional o segunda residencia) presentan una superficie media ligeramente superior, lo que refleja su localización en zonas de menor densidad y su orientación hacia un uso recreativo: El 23,8 % dispone de superficies entre 46 y 60 m², el 21,1 % entre 61 y 75 m², y más del 15 % supera los 120 m².

Destaca especialmente la proporción de viviendas de más de 150 m² (8 % del total de no principales), cifra significativamente superior a la de las viviendas principales en ese rango (3,5 %). Estas tipologías se localizan principalmente en los ámbitos litorales y suburbanos (Vistahermosa, Valdelagrana, Las Redes o Las Salinas), caracterizados por urbanizaciones residenciales de baja densidad y viviendas unifamiliares.

El análisis del tamaño medio de las viviendas en relación con la estructura urbana del suelo urbano permite distinguir tres grandes patrones:

- Centro Histórico y Ensanches (núcleo urbano consolidado):

  Predominio de viviendas entre 46 y 75 m², con elevada proporción de unidades pequeñas (<60 m²) derivadas de la estructura edificatoria tradicional y de los bloques plurifamiliares construidos hasta los años 70.

- Ámbitos intermedios y residenciales consolidados (Ensanche Norte, Sur Occidental, Carretera de Rota):

  Vivienda media entre 75 y 105 m², correspondiente a edificaciones de los años 80 y 90 con tipologías de bloque abierto y adosado.

- Periferia litoral y urbanizaciones recientes (Vistahermosa, Las Redes, Valdelagrana, Valle Alto):

  Mayor presencia de viviendas de gran tamaño (>120 m²), asociadas a tipologías unifamiliares aisladas o pareadas de carácter vacacional o permanente de alto nivel.

Puede resumirse que en el ámbito del POU predominan las viviendas de tamaño medio, adecuadas al uso permanente y vinculadas a las tipologías residenciales que caracterizan los barrios consolidados del municipio. Este predominio convive con una proporción significativa de viviendas de gran superficie, asociadas en su mayoría al uso turístico y a la segunda residencia, localizadas principalmente en las áreas litorales y en las urbanizaciones de baja densidad.

La superficie útil media estimada del conjunto del parque residencial se sitúa entre los 80 y 90 m², valor ligeramente superior a la media andaluza, lo que pone de manifiesto el peso que tienen las viviendas unifamiliares dentro de la estructura urbana portuense.

Por otro lado, la escasa proporción de viviendas de pequeño tamaño (inferiores a 45 m²) y la notable presencia de viviendas con más de 120 m² confirman la existencia de un modelo urbano de baja compacidad, especialmente visible en las periferias y en las zonas de expansión turística. Este patrón espacial evidencia la tendencia hacia una ocupación extensiva del suelo y una menor densidad residencial.

8.6.4. Segmentación del parque residencial en clústeres tipológicos

El análisis desarrollado se apoya en la metodología utilizada en el *Estudio (01)* para la *ERESEE 2020*, *"Estrategia a largo plazo para la Rehabilitación Energética en el Sector de la Edificación en España"*, elaborado por la Subdirección General de Políticas Urbanas de la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo del entonces Ministerio de Fomento (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana -MITMA-, en la actualidad).

Dicho estudio tiene por objeto realizar una segmentación del parque de viviendas en España que permita identificar por provincias el número de viviendas en cada uno de los clústeres elegidos, para posteriormente calcular la demanda energética agregada, repartir el consumo real de energía total y asignar a cada clúster un menú tipo de rehabilitación, de modo que finalmente se puedan calcular los ahorros en energía y emisiones que se obtendrían y las inversiones necesarias para ello.

La segmentación se realiza atendiendo fundamentalmente al cruce de dos variables: por un lado, si se trata de viviendas unifamiliares o en edificios plurifamiliares y, por otro, su período de construcción (<1940, 1941-1960, 1961-1980, 1981-2007, 2008-2011). Las fechas corresponden a los principales cambios en la normativa técnica de la edificación y de los sistemas constructivos más habituales en cada momento en nuestro país, destacando la NBE-CT 79 (1979), que introdujo los primeros requerimientos de eficiencia energética en España y el Código Técnico de la Edificación de 2007. A partir de la combinación de estas variables se definen 15 clústeres tipológicos.

A la hora de analizar la presencia y distribución dentro del ámbito del POU de cada uno de estos clústeres tipológicos, se hace la siguiente apreciación. Por un lado, se incluye de manera diferenciada, el rango de periodo de construcción anterior a 1900, dado el importante número de edificaciones (sobre todo unifamiliares) existentes en el ámbito del POU.

Por otro lado, el rango del periodo 2008-2011 del estudio de referencia, finalizaba en 2011 puesto que se basaba en el Censo de Población y viviendas de 2011. En este análisis se prolonga hasta 2020 dado que en la actualidad se cuentan con estos datos, quedando el rango establecido en 2008-2020.

Por último, se ha incluido un último periodo, >2021, para destacar las últimas edificaciones construidas.

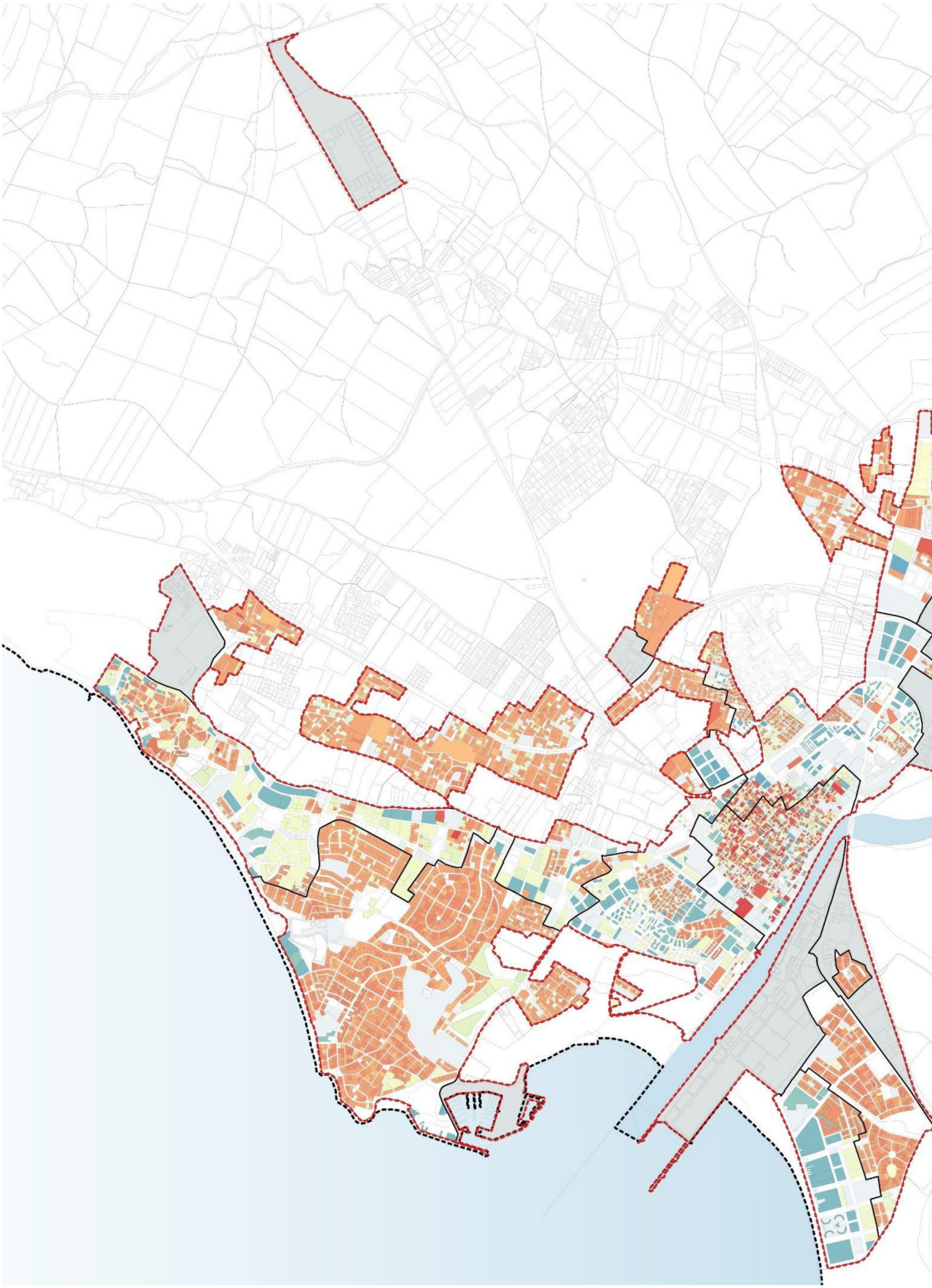
Por lo que, para el ámbito del POU de El Puerto de Santa María, con estos criterios, se obtiene una matriz de segmentación de 21 clústeres tipológicos de vivienda

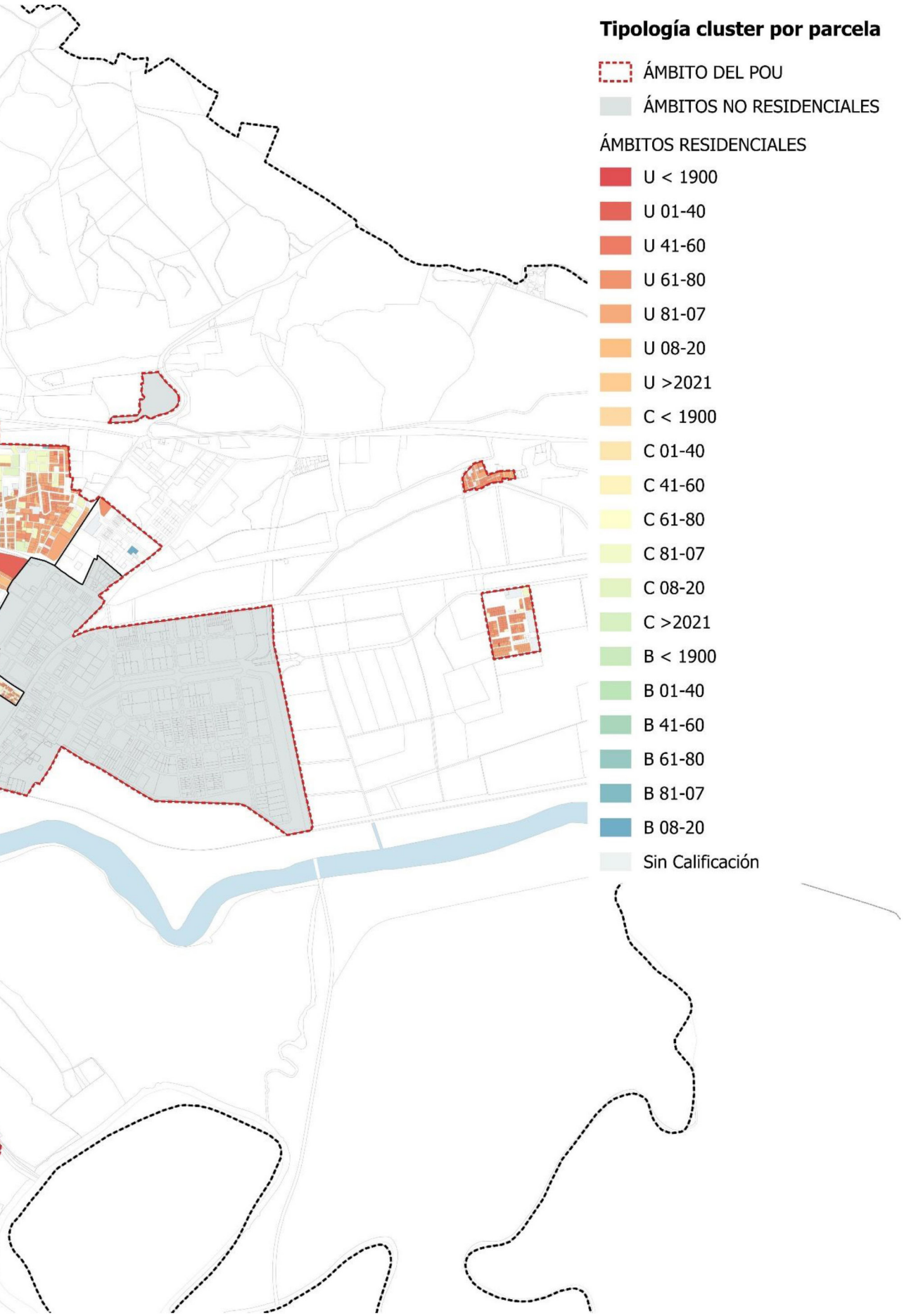
	U[1]:	C	B
Periodo de construcción	**Vivienda unifamiliar**	**Vivienda en edificio plurifamiliar de hasta 3 plantas**	**Vivienda en edificio plurifamiliar de más de 3 plantas**
Antes de 1900	U <1900	C<1900	B<1900
1901-1940	U 01-40	C 01-40	B 01-40
1941-1960	U 41-60	C 41-60	B 41-60
1961-1980	U 61-80	C 61-80	B 61-80
1981-2007	U 81-07	C 81-07	B 81-07
2008-2020	U 08-20	C 08-20	B 08-20
Después de 2021	U >2021	C >2021	B >2021

Analizados los datos globalmente (para todo el ámbito del POU), puede comprobarse que la tipología dominante, a mucha distancia, es la de vivienda unifamiliar, que representa más de cuatro quintas partes del total. Le siguen las viviendas en edificios plurifamiliares de hasta tres plantas, con una proporción moderada, mientras que los bloques de mayor altura son minoritarios. Este reparto define un modelo urbano de baja densidad.

Desde el punto de vista temporal, la mayor parte de las edificaciones residenciales se construyó entre 1961 y 2007, lo que indica un parque maduro y consolidado. Las viviendas anteriores a 1960 son residuales, localizadas sobre todo en el centro histórico, mientras que la construcción posterior a 2008 ha sido muy limitada, reflejando una fase reciente de estabilización en el crecimiento urbano. Este perfil temporal implica que buena parte del parque existente se encuentra en el rango de antigüedad que requiere intervenciones de mantenimiento, mejora de la eficiencia energética y adaptación funcional.

[1] Se utiliza para la denominación de las tipologías una única letra mayúscula, al tratarse de edificaciones en situación urbana (ciudad mayor de 20.000 habitantes), conforme al criterio establecido en la metodología del Estudio para la ERESEE 2020 de referencia.




Tipología cluster por parcela
ÁMBITO DEL POU
ÁMBITOS NO RESIDENCIALES
ÁMBITOS RESIDENCIALES
U < 1900
U 01-40
U 41-60
U 61-80
U 81-07
U 08-20
U >2021
C < 1900
C 01-40
C 41-60
C 61-80
C 81-07
C 08-20
C >2021
B < 1900
B 01-40
B 41-60
B 61-80
B 81-07
B 08-20
Sin Calificación

	U[2]	C	B	TOTAL	
Periodo de construcción	**Vivienda unifamiliar**	**Vivienda en edificio plurifamiliar de hasta 3 plantas**	**Vivienda en edificio plurifamiliar de más de 3 plantas**		
Antes de 1900	160	25	2	187	1,68%
1901-1940	329	88	6	423	3,80%
1941-1960	195	55	19	271	2,44%
1961-1980	2.506	435	326	3.274	29,45%
1981-2007	5.304	617	275	6.276	56,44%
2008-2020	549	85	34	669	6,02%
Después de 2021	16	3	0	19	0,17%
Total	**9.059**	**1.308**	**662**	**11.119**	**100,00%**
	82,14%	**11,86%**	**5,53%**		

La distribución geográfica de las tipologías de clúster se representa en el siguiente plano y tabla:

		Tipología vivienda Unifamiliar							Tipología edificio		
ZONAS SUELO URBANO		**U < 1900**	**U 01-40**	**U 41-60**	**U 61-80**	**U 81-07**	**U 08-20**	**U >2021**	**C < 1900**	**C 01-40**	**C 41-60**
1	Centro Histórico	144	240	82	248	124	28	0	20	62	32
2	Ensanche Norte	8	82	40	481	420	58	10	4	24	8
3	Ensanche Sur Occidental	0	4	31	442	231	20	0	1	2	14
4	Valdelagrana I	0	0	0	331	302	40	0	0	0	0
5	Valdelagrana II	0	0	0	1	372	13	0	0	0	0
6	Vistahermosa	0	0	0	544	1.421	191	1	0	0	0
7	Antigua Carretera de Rota	5	1	29	145	612	51	3	0	0	1
8	Angelitas Alta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	San José del Pino	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
10	Valle Alto	0	1	9	127	726	43	1	0	0	0
11	Nueva Carretera de Rota	2	0	2	58	836	85	1	0	0	0
12	Doña Blanca	1	0	0	80	67	2	0	0	0	0
13	La Belleza	0	0	1	3	19	0	0	0	0	0
14	Las Banderas	0	0	0	4	43	4	0	0	0	0
15	Cantarranas	0	1	1	14	115	11	0	0	0	0
16	Vega de los Pérez	0	0	0	27	16	3	0	0	0	0
Total General		**160**	**329**	**195**	**2.506**	**5.304**	**549**	**16**	**25**	**88**	**55**
		9.059									
		75,67%									

2 Se utiliza para la denominación de las tipologías una única letra mayúscula, al tratarse de edificaciones en situación urbana (ciudad mayor de 20.000 habitantes), conforme al criterio establecido en la metodología del Estudio para la ERESEE 2020 de referencia.

plurifamiliar de hasta 3 plantas				Tipología edificio plurifamiliar demás de 3 plantas						Sin Calificación	Total Ámbito POU
C 61-80	C 81-07	C 08-20	C >2021	B < 1900	B 01-40	B 41-60	B 61-80	B 81-07	B 08-20		
56	133	24	0	2	6	10	33	49	12	238	1.543
99	117	8	0	0	0	5	149	39	11	198	1.761
256	65	3	0	0	0	3	127	76	6	121	1.402
6	2	3	0	0	0	0	0	0	0	44	728
0	13	0	0	0	0	0	3	40	0	33	475
4	47	6	1	0	0	0	3	19	0	72	2.309
7	135	24	2	0	0	1	11	43	0	80	1.150
0	0	0	0	0	0	0	0	7	3	2	12
0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	4
1	43	9	0	0	0	0	0	1	1	49	1.011
1	53	6	0	0	0	0	0	1	0	77	1.122
4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	7	162
0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	29
0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	55
1	5	2	0	0	0	0	0	0	0	6	156
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	52
435	**617**	**85**	**3**	**2**	**6**	**19**	**326**	**275**	**34**	**942**	**11.971**
1.308						**662**					
10,93%						**5,53%**				**7,87%**	**100,00%**

Por zonas, se distinguen patrones claramente diferenciados. El Centro Histórico constituye el núcleo más antiguo y compacto, con un equilibrio entre vivienda unifamiliar y plurifamiliar de baja altura, concentrando las edificaciones previas a 1960. En este ámbito predomina la estructura tradicional entre medianeras, con una proporción significativa de inmuebles anteriores a 1940, lo que lo convierte en el principal foco patrimonial y de potencial intervención para programas de rehabilitación y regeneración urbana.

En los Ensanches Norte y Sur Occidental se configura el segundo gran grupo tipológico, caracterizado por una alta presencia de vivienda plurifamiliar construida entre 1960 y 2007, junto con un volumen menor de vivienda unifamiliar. Estos ámbitos concentran los tejidos residenciales más densos del municipio, con bloques de hasta tres plantas y algunos edificios de mayor altura. Constituyen el soporte físico de la mayor parte del parque residencial urbano y albergan una parte importante de la población activa. Por su morfología compacta y diversidad edificatoria, son zonas prioritarias para actuaciones de mejora del espacio público, eficiencia energética y renovación de la edificación existente.

Por su parte, los sectores de Valdelagrana I y II, junto con Vistahermosa, representan un modelo residencial distinto, basado en vivienda unifamiliar de baja densidad y alta calidad ambiental, desarrollada mayoritariamente a partir de la década de 1980. Este grupo de zonas forma el “cluster” turístico-residencial del municipio, donde la vivienda responde a tipologías aisladas o adosadas, con predominio del uso estacional y escasa mezcla funcional. Las intervenciones urbanísticas deberían orientarse aquí a garantizar la sostenibilidad del modelo mediante estrategias de movilidad, mejora de los servicios urbanos y gestión eficiente del suelo.

Las áreas periféricas (Antigua Carretera de Rota, Valle Alto, Nueva Carretera de Rota y Doña Blanca) configuran un cuarto patrón, compuesto casi exclusivamente por vivienda unifamiliar construida entre 1980 y 2020. Se trata de tejidos suburbanos consolidados, con una urbanización monofuncional, donde la densidad y la complejidad urbana son bajas. Estos ámbitos presentan oportunidades de integración funcional con los ejes urbanos próximos y requieren medidas para reforzar la accesibilidad, el transporte público y la implantación progresiva de servicios de proximidad.



Finalmente, los pequeños núcleos residenciales dispersos (Cantarranas, La Belleza, Vega de los Pérez o Las Banderas) completan el mosaico residencial con una escala mínima y tipología exclusivamente unifamiliar. Son enclaves de escasa población y edificación reciente, generalmente con baja ocupación y limitados servicios. Desde la perspectiva del POU, su tratamiento debe centrarse en el mantenimiento del carácter rural y en la mejora puntual de infraestructuras básicas, evitando procesos de expansión que comprometan la sostenibilidad y la coherencia del modelo urbano general.

En conjunto, el parque residencial del ámbito del POU se organiza en cuatro grandes tipologías territoriales: el centro histórico patrimonial, los ensanches densos de vivienda plurifamiliar, las áreas costeras de baja densidad y los barrios periféricos unifamiliares de expansión reciente. Desde el punto de vista urbanístico, este diagnóstico sugiere que las estrategias del POU deben orientarse a reforzar la rehabilitación y regeneración en los tejidos centrales, mejorar la eficiencia del suelo y la movilidad en los ensanches, y promover la compacidad y mezcla funcional en las zonas unifamiliares recientes, garantizando la sostenibilidad, la accesibilidad y la diversidad tipológica del conjunto urbano.

8.6.5. Calificación energética del parque residencial

El análisis de la segmentación de las viviendas en clústeres tipológicos permite determinar las tendencias dominantes en cuanto al comportamiento energético de la población, siendo los factores con mayores vectores de aumento de demanda energética, según orden de influencia: la zona climática, la tipología edificatoria, el periodo de construcción y el número de plantas.

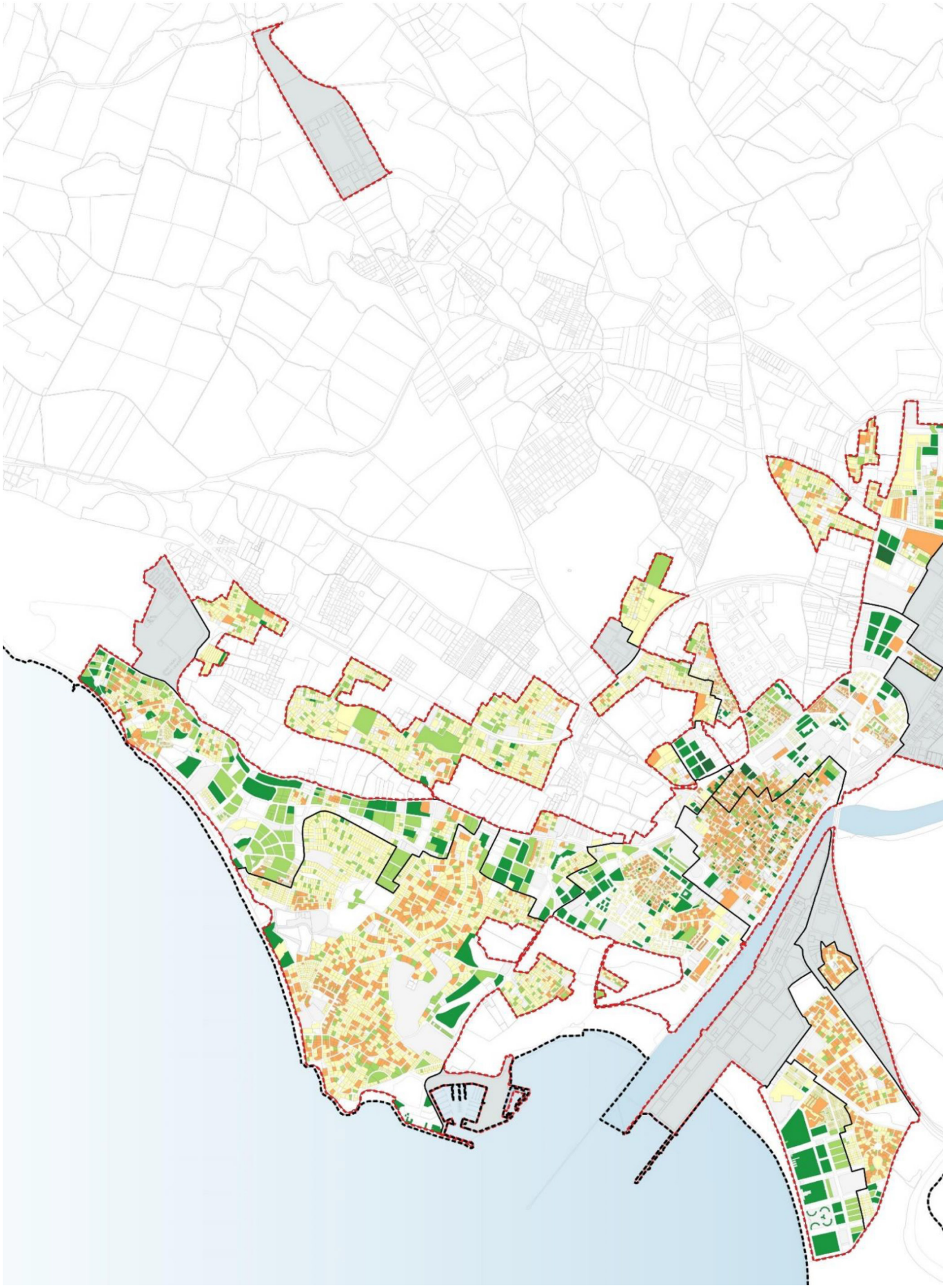
La información utilizada para este análisis procede de Urban3r, que es una aplicación que permite visualizar diferentes indicadores sobre el estado actual de la edificación a partir de los datos elaborados en el marco de la ERESEE 2020 (*Estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España*). La herramienta ofrece la capacidad de consultar y descargar toda esta información a nivel de referencia catastral.

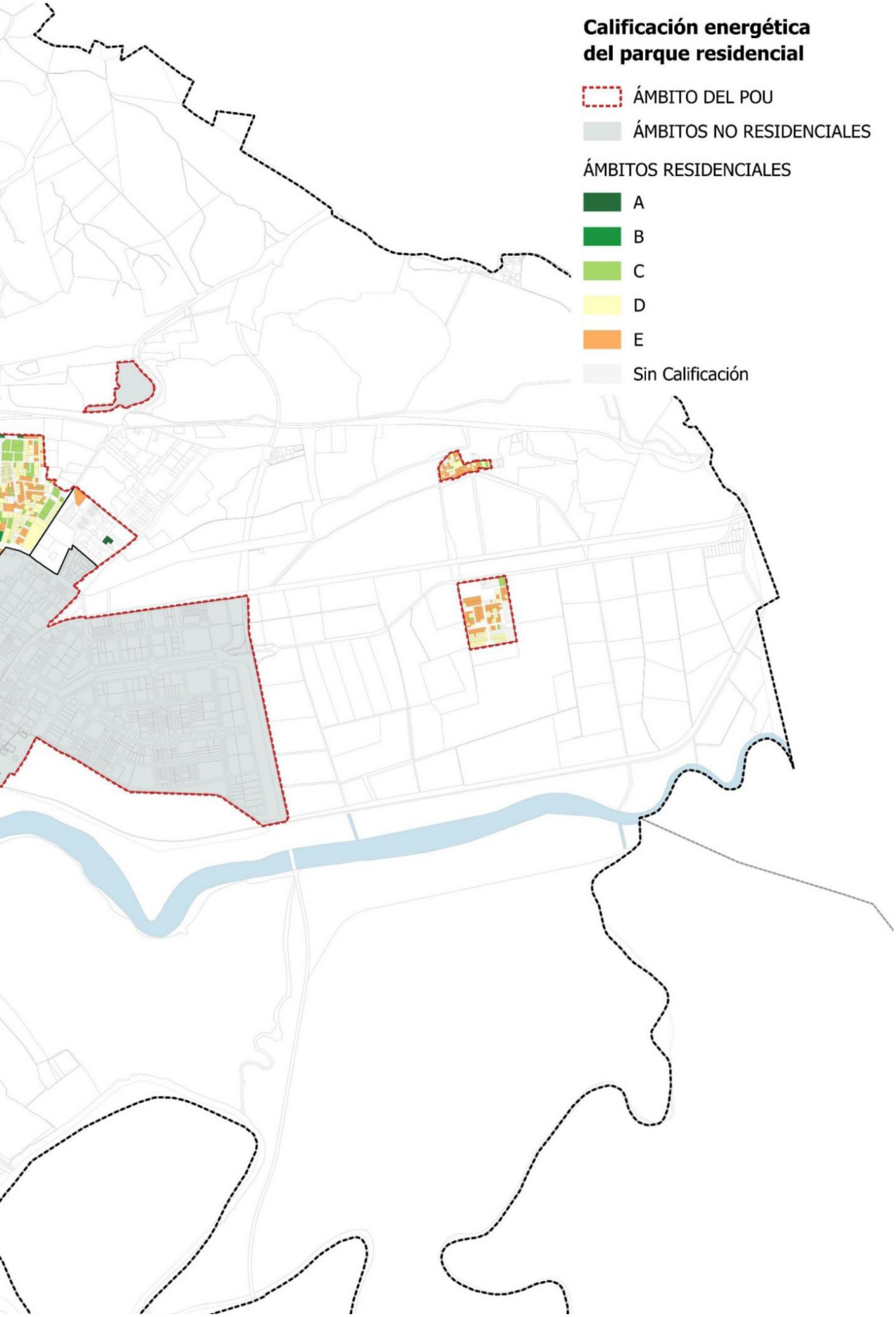
Las hipótesis y la metodología empleada para realizar los cálculos de demanda energética asociados a cada clúster, según la localización y zona climática concreta, pueden consultarse en el documento "*Aproximación a la demanda energética residencial para calefacción en España*".

El análisis del comportamiento energético del parque residencial que se ha efectuado se ha basado en los datos de Calificación Energética actual de las viviendas.

La calificación energética de una vivienda indica su eficiencia en el consumo de energía, clasificada en una escala de siete letras de la A -más eficiente- a la G -menos eficiente- (en el ámbito del POU la calificación de las viviendas analizadas se concentra en los niveles desde A hasta E). Esta calificación, que se expresa en kWh/m²/año, sirve para comparar el consumo energético y las emisiones de CO_2 y conocer el impacto ambiental y los costes de energía asociados.

Este diagnóstico permite evaluar el grado de eficiencia energética de las tipologías de viviendas existentes, detectar áreas con mayor vulnerabilidad energética y orientar las estrategias de rehabilitación, regeneración y sostenibilidad del tejido urbano. Los resultados se expresan en el siguiente plano y tabla:




Calificación energética
del parque residencial
ÁMBITO DEL POU
ÁMBITOS NO RESIDENCIALES
ÁMBITOS RESIDENCIALES
A
B
C
D
E
Sin Calificación

ZONAS DE SUELO URBANO		A (unidades)	%A en la zona	B (unidades)	%B en la zona	C (unidades)	%C en la zona
1	Conjunto Histórico	12	0,78	73	4,73	161	10,43
2	Ensanche Norte	11	0,63	47	2,67	175	9,94
3	Ensanche Sur Occidental	6	0,43	79	5,63	85	6,06
4	Valdelagrana I	0	0,00	3	0,41	42	5,77
5	Valdelagrana II	0	0,00	40	8,42	26	5,47
6	Vistahermosa	0	0,00	25	1,08	238	10,31
7	Antigua Carretera de Rota	0	0,00	67	5,83	186	16,17
8	Angelitas Alta	3	25,00	7	58,33	0	0,00
9	San José del Pino	1	25,00	0	0,00	0	0,00
10	Valle Alto	1	0,10	10	0,99	86	8,51
11	Nueva Carretera de Rota	0	0,00	7	0,63	134	12,13
12	Doña Blanca	0	0,00	0	0,00	3	1,85
13	La Belleza	0	0,00	0	0,00	2	6,90
14	Las Banderas	0	0,00	0	0,00	5	9,43
15	Cantarranas	0	0,00	2	1,28	16	10,26
16	Vega de los Pérez	0	0,00	0	0,00	3	5,77
Total General		**34**		**360**		**1.162**	
		0,284%		**3,012%**		**9,723%**	



D (unidades)	%D en la zona	E (unidades)	%E en la zona	Sin calificación	%Sin Calificación en la zona	Total unidades tipológicas
223	14,45	836	54,18	238	15,42	1.543,00
672	38,18	647	36,76	208	11,82	1.760,00
617	44,01	494	35,24	121	8,63	1.402,00
308	42,31	331	45,47	44	6,04	728,00
375	78,95	1	0,21	33	6,95	475,00
1.428	61,84	544	23,56	74	3,20	2.309,00
631	54,87	181	15,74	85	7,39	1.150,00
0	0,00	0	0,00	2	16,67	12,00
0	0,00	1	25,00	2	50,00	4,00
727	71,91	137	13,55	50	4,95	1.011,00
824	74,57	62	5,61	78	7,06	1.105,00
71	43,83	81	50,00	7	4,32	162,00
19	65,52	4	13,79	4	13,79	29,00
41	77,36	4	7,55	3	5,66	53,00
116	74,36	16	10,26	6	3,85	156,00
16	30,77	27	51,92	6	11,54	52,00
6.068		**3.366**		**961**		**11.951,00**
50,774%		**28,165%**		**8,041%**		**1,00**



Estos datos reflejan un predominio de calificaciones energéticas medias o bajas. Más de la mitad de las edificaciones registradas se sitúan en la categoría D, mientras que las de clase E representan algo más de una cuarta parte del total. En conjunto, las viviendas con calificación A o B son muy escasas, por debajo del 4%, lo que evidencia un parque edificado con baja eficiencia energética y un margen de mejora muy amplio. Por tanto, el tejido residencial de El Puerto de Santa María presenta una eficiencia global moderada-baja, con necesidad de actuaciones de mejora sustanciales en materia de aislamiento térmico, instalaciones y consumo energético.

El análisis por zonas de suelo urbano permite identificar patrones diferenciados.

Los tejidos tradicionales y consolidados (Centro Histórico y Ensanches) presentan los valores más bajos de eficiencia. En el centro, más de la mitad de las viviendas están en clase E, y el resto se concentra en D o C, reflejando la antigüedad del parque y la limitada modernización de sus envolventes. En los ensanches, aunque aparecen mayores proporciones de categorías D y C, el comportamiento global es similar: predominio de edificios construidos antes de la generalización de criterios de eficiencia térmica. Estas zonas, por su compacidad y densidad residencial, constituyen los principales ámbitos donde el POU podría fomentar la rehabilitación energética integral mediante incentivos y programas de regeneración urbana.

En contraste, los ámbitos residenciales recientes y de baja densidad (como Valdelagrana, Vistahermosa, Valle Alto y Nueva Carretera de Rota) muestran una ligera mejora en las calificaciones, con una mayoría de viviendas en las categorías D y E, y algunas unidades en B o C. Aunque el rendimiento energético sigue siendo moderado, la antigüedad media menor y la tipología unifamiliar permiten intervenciones más viables de mejora pasiva y activa (aislamiento, captación solar, gestión de sombras). En las zonas periféricas y núcleos rurales menores, el predominio de las clases E y D se combina con edificaciones dispersas y de baja demanda energética, lo que exige estrategias diferenciadas de eficiencia y autoconsumo.

Al contrastar los resultados energéticos con los clústeres tipológicos se observa una correlación inversa entre la eficiencia energética y la antigüedad edificatoria, es decir, cuanto más antiguo es el parque residencial, menor es su rendimiento energético medio. Los conjuntos edificados antes de 1980, especialmente los situados en el Centro Histórico y los Ensanches, concentran las calificaciones más bajas (E y D) y una elevada proporción de edificios sin certificación, consecuencia directa de su construcción previa a la implantación de normativas térmicas y de eficiencia. Estas zonas, que coinciden con los tejidos urbanos más compactos, presentan además una mayor dificultad para incorporar mejoras estructurales o aislamientos por la protección patrimonial o la configuración de sus edificaciones.

En cambio, los sectores desarrollados a partir de los años ochenta, como Valdelagrana, Vistahermosa o las áreas de expansión recientes en torno a la Carretera de Rota y Valle Alto, muestran un comportamiento energético algo más favorable, aunque aún dominado por las categorías D y E. Su menor antigüedad y su tipología unifamiliar permiten una adaptación más flexible a medidas de eficiencia, tales como la incorporación de aislamientos, cubiertas ventiladas o sistemas de energía solar. No obstante, su modelo urbano de baja densidad y viviendas aisladas incrementa la superficie expuesta y, por tanto, la demanda energética, lo que explica que las calificaciones altas sigan siendo minoritarias.

Del análisis combinado de los datos de calificación energética y la segmentación en clústeres tipológicos, se extrae:

- La antigüedad edificatoria es el principal determinante de la eficiencia energética. Las viviendas construidas antes de 1980 concentran los peores resultados, especialmente las unifamiliares tradicionales y los bloques plurifamiliares de primera generación. Esta

tendencia se debe a la evolución de las técnicas constructivas y la introducción normativa de materiales con mejores propiedades aislantes.

- La vivienda unifamiliar es la tipología dominante, pero también la menos eficiente. Su baja densidad y mayor superficie expuesta provocan mayores pérdidas térmicas, con una clara necesidad de intervenciones de aislamiento y modernización de instalaciones.

- Las zonas de expansión reciente (Ensanche Norte, Angelitas Alta) muestran una mejora significativa en los niveles de calificación (C o incluso B), lo que refleja el efecto de la normativa térmica posterior al CTE 2006.

- La calificación es peor en edificios de 1 a 3 plantas que en los de más altura, lo que se justifica por razones de compacidad de los edificios.

- La falta de calificación energética en más del 10 % del parque residencial limita la planificación integral de la rehabilitación energética, siendo recomendable su incorporación progresiva a los inventarios municipales.

El análisis del parque residencial del suelo urbano de El Puerto de Santa María evidencia una eficiencia energética global moderada-baja, con un claro predominio de las calificaciones D y E y una presencia mínima de viviendas con calificación A o B. Esta situación responde a la antigüedad del parque edificado, mayoritariamente anterior a la implantación de normativas térmicas, y a la baja calidad de los aislamientos y sistemas constructivos. Los tejidos más consolidados (Centro Histórico y Ensanches) concentran los peores resultados, lo que convierte su rehabilitación energética en una prioridad. El POU puede actuar como herramienta para impulsar la regeneración energética del tejido existente, promoviendo mejoras de envolvente, renovación de instalaciones, integración de energías renovables.

En los ámbitos residenciales más recientes, de baja densidad y tipología unifamiliar (como Vistahermosa, Valdelagrana o Valle Alto), las calificaciones mejoran ligeramente, aunque persisten niveles de eficiencia medios y una elevada demanda energética por vivienda. En estos sectores, el planeamiento debería favorecer estrategias de eficiencia urbana y energética, fomentando el autoconsumo fotovoltaico, el diseño bioclimático y soluciones pasivas de control térmico.

8.6.6. Vivienda pública, nuevos desarrollos y otros segmentos del parque residencial

El análisis complementario de la información facilitada por la empresa pública Suvipuerto y por el Registro Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida permite profundizar en la caracterización del parque residencial y en el papel de la vivienda pública y asequible dentro del conjunto del municipio. Estos datos, junto con la información sobre vivienda turística y vivienda vacía, contribuyen a comprender mejor la estructura funcional del parque existente y las líneas de actuación a considerar en la planificación urbanística.

A. Vivienda pública existente

El parque actual de vivienda pública en El Puerto de Santa María asciende a un total de 568 viviendas, distribuidas entre las promovidas directamente por Suvipuerto (340 unidades) y las gestionadas por la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía – AVRA (228 unidades).

Esta dotación resulta modesta en relación con el tamaño del municipio (más de 90.000 habitantes) y el volumen total del parque residencial estimado (unas 57.000 viviendas en 2024), representando aproximadamente el 1 % del total.

Dicha proporción se sitúa claramente por debajo de la media andaluza de vivienda protegida en alquiler o propiedad pública, lo que refleja una capacidad limitada del parque público para atender la demanda social de vivienda, especialmente en un contexto de incremento de precios y tensiones en el mercado del alquiler.

El papel de Suvipuerto y AVRA resulta, por tanto, estratégico en la política local de vivienda: ambas entidades no solo gestionan el parque existente, sino que actúan como agentes de promoción y coordinación de los futuros desarrollos de vivienda protegida previstos en el municipio.

B. Nuevos desarrollos de vivienda protegida

Según los datos facilitados, los principales ámbitos de nueva vivienda protegida (VPO) programados o previstos son los siguientes:

Ámbito	Nº Viviendas VPO
Las Marías	300
Rancho Linares	882
La Puntilla	222
El Caracol	182
Monasterio Victoria	55
La Pastora	23
Gutiérrez Colosía	20
La Florida I Fase 1	1.190
La Florida I Fase 2	1.223
La Florida II	947

Total previsto: 5.044 viviendas protegidas.

De este conjunto, el ámbito de La Florida constituye el desarrollo más relevante, con cerca de 3.360 viviendas VPO distribuidas en tres fases.

Según la información de Suvipuerto, la primera fase de La Florida se encuentra ya en tramitación avanzada: la Comisión de Seguimiento (SEPES–AVRA–Suvipuerto) ha acordado, conforme a las previsiones de la Ley 7/2021 (LISTA), ejecutar una primera etapa parcial del desarrollo. SEPES tiene previsto licitar el proyecto de urbanización a finales del presente año.

Estos desarrollos configuran una reserva estratégica de vivienda protegida para los próximos años, que permitirá atender tanto la demanda actual registrada como la previsión futura de hogares, contribuyendo a equilibrar la oferta y a facilitar el acceso a vivienda asequible. Su incorporación progresiva deberá coordinarse con la ejecución del POU y con la capacidad de gestión y absorción del mercado local.

C. Registro Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida

El Registro Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida, gestionado por Suvipuerto, constituye el principal instrumento de referencia para evaluar la demanda efectiva de vivienda asequible en el municipio.

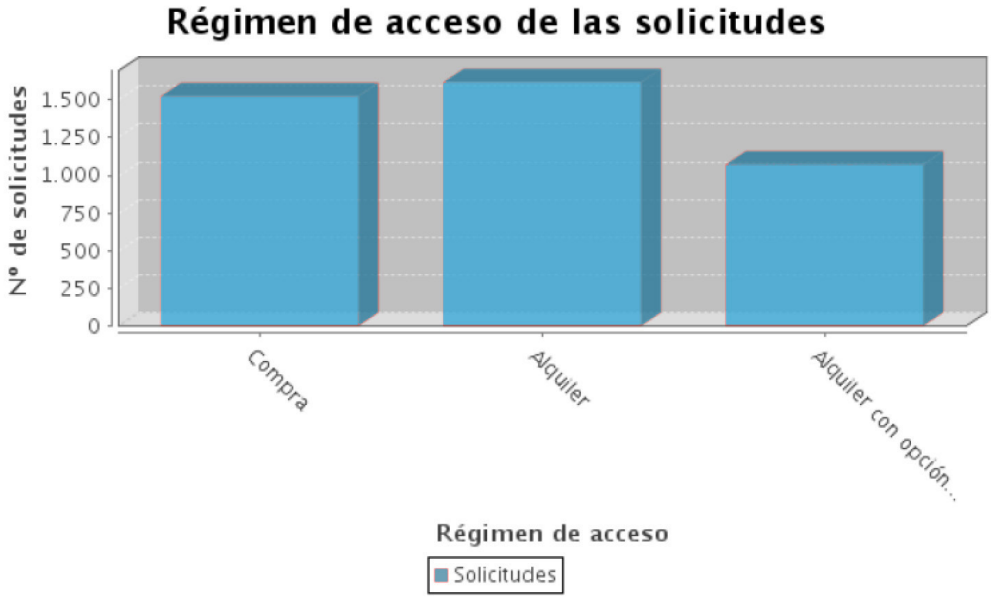
Si bien los datos concretos están en proceso de actualización, el propio organismo indica que la cifra actual está siendo revisada en el marco de una campaña de renovación y verificación de inscripciones, por lo que es previsible que se produzcan variaciones significativas

en próximamente. Se analizan en el presente apartado, los datos disponibles a fecha de octubre de 2025.

RÉGIMEN DE ACCESO

Nº Solicitudes de alta

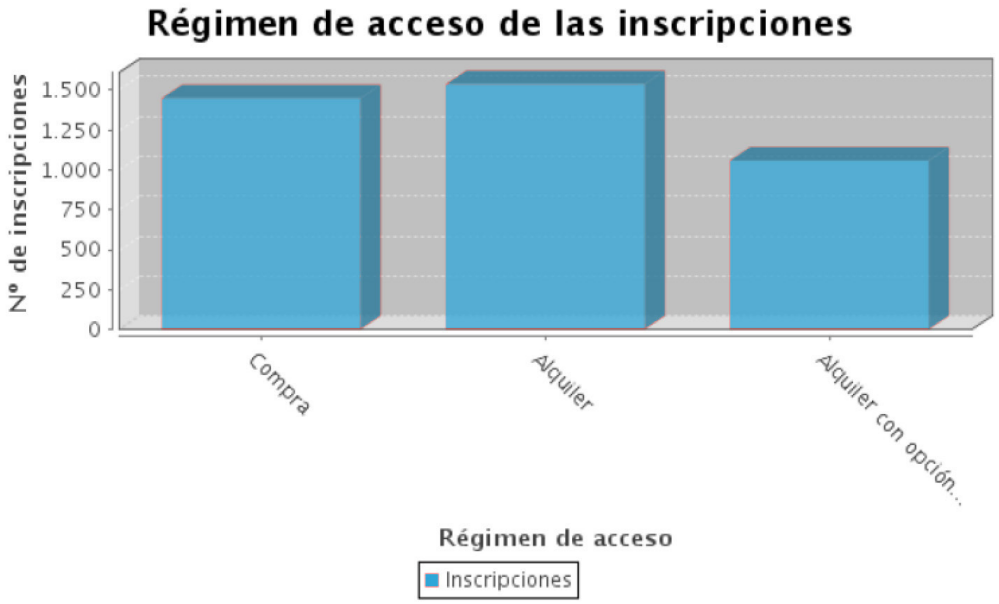
Alquiler:	1617
Alquiler con Opción a compra:	1071
Compra:	1525



Nº solicitudes de alta _ Fuente: Informe Suvipuerto octubre 2025

Nº Inscripciones

Alquiler:	1537
Alquiler con Opción a compra:	1058
Compra:	1449



Nº Inscripciones _ Fuente: Informe Suvipuerto octubre 2025

Los datos registrados a octubre de 2025 muestran la siguiente distribución de la demanda de vivienda, diferenciando entre el número de solicitudes de alta (demandantes inscritos que inician el procedimiento) y el número de inscripciones activas (demandantes con expediente validado y vigente):

Régimen de acceso	Nº Solicitudes de alta	Nº Inscripciones activas	Variación (altas - inscripciones)	% de inscripciones sobre el total de altas
Alquiler	1.617	1.537	-80	95,0 %
Alquiler con opción a compra	1.071	1.058	-13	98,8 %
Compra	1.525	1.449	-76	95,0 %
Total	4.213	4.044	-169	96,0 %

El total de demandantes activos en el registro asciende a 4.044 inscripciones, frente a 4.213 solicitudes de alta, lo que supone una ratio de validación del 96 %, reflejando un alto grado de consolidación y depuración del registro.

Las diferencias entre las solicitudes y las inscripciones activas son reducidas y pueden atribuirse a procesos administrativos de actualización, duplicidades o bajas automáticas, lo que refuerza la fiabilidad de la información.

El reparto por régimen de acceso mantiene una estructura equilibrada, con una ligera predominancia del alquiler sobre las modalidades de compra y alquiler con opción a compra.

En cuanto a la estructura de la demanda, hay que destacar:

a) Alquiler (38,5 % de las altas / 38,0 % de las inscripciones)

El alquiler concentra el mayor número de solicitudes (1.617) y de inscripciones activas (1.537), representando aproximadamente cuatro de cada diez demandantes.

Esta preferencia confirma una tendencia consolidada hacia el régimen de arrendamiento como principal vía de acceso a la vivienda, especialmente entre jóvenes, hogares monoparentales, trabajadores temporales o con ingresos inestables.

El alto grado de conversión (95 %) entre solicitudes y altas activas sugiere una demanda sólida y sostenida, lo que refuerza la necesidad de incrementar la oferta de vivienda protegida en alquiler en el municipio.

b) Alquiler con opción a compra (25,4 % de las altas / 26,1 % de las inscripciones)

Con 1.071 solicitudes y 1.058 inscripciones activas, esta modalidad muestra una de las tasas de validación más altas (98,8 %).

Su estabilidad indica la existencia de una demanda estructural de vivienda asequible con mecanismos de acceso progresivo a la propiedad, vinculada a perfiles con ingresos medios o inestabilidad laboral temporal.

Este dato respalda la conveniencia de mantener y ampliar programas de promoción pública o concertada bajo esta fórmula, especialmente en ámbitos de regeneración urbana o vivienda protegida de nueva ejecución, donde puede facilitar la integración social y la rotación equilibrada del parque.

c) Compra (36,2 % de las altas / 35,8 % de las inscripciones)

La compra directa mantiene un peso relevante, con 1.525 solicitudes y 1.449 inscripciones activas, equivalente a más de un tercio de la demanda total.

Aunque este porcentaje es inferior al que históricamente ha caracterizado al municipio, evidencia que la propiedad continúa siendo un objetivo prioritario para una parte importante de los demandantes, especialmente aquellos con mayor estabilidad económica o familiar.

El ligero descenso entre altas e inscripciones (-76) sugiere procesos de selección más rigurosos en la validación, posiblemente por la necesidad de acreditar capacidad de financiación.

La demanda de vivienda en El Puerto de Santa María muestra una estructura equilibrada entre los diferentes regímenes de acceso (alquiler, alquiler con opción a compra y compra), lo que refleja una diversificación progresiva del modelo residencial. Esta tendencia evidencia un cambio en los hábitos y necesidades de la población, que busca mayor flexibilidad y opciones adaptadas a sus circunstancias económicas y vitales.

Más del 60 % de la demanda se concentra en las modalidades de arrendamiento, lo que confirma la necesidad estructural de reforzar el parque público y protegido de vivienda en alquiler. El alto porcentaje de inscripciones activas (96 %) indica que la demanda no es meramente potencial, sino real y solvente, ofreciendo una base estadística fiable para orientar la planificación urbanística y las políticas de vivienda del municipio.

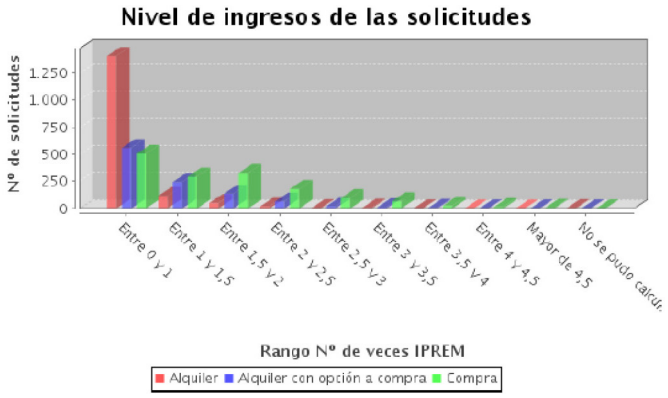
A partir de este diagnóstico, se recomienda priorizar la promoción de vivienda protegida en alquiler y programas de alquiler con opción a compra, integrando estos resultados en la estimación del nivel dotacional residencial exigido por el artículo 78 del RGLISTA. Al mismo tiempo, es necesario mantener una oferta equilibrada de vivienda en propiedad, capaz de atender a los distintos perfiles socioeconómicos existentes.

En conjunto, los datos analizados ponen de manifiesto la urgencia de ampliar el parque de vivienda asequible y promover fórmulas de acceso mixtas y sostenibles, consolidando un modelo urbano inclusivo, adaptable y coherente con los principios de la LISTA, que responda a la realidad social y económica de El Puerto de Santa María.

NIVEL DE INGRESOS

Nº Solicitudes de alta

	Alquiler	Alquiler con Opción a compra	Compra
Nº de veces IPREM entre 0 y 0,99	1.410	560	507
Nº de veces IPREM entre 1 y 1,49	117	246	294
Nº de veces IPREM entre 1,5 y 1,99	51	137	328
Nº de veces IPREM entre 2 y 2,49	21	65	181
Nº de veces IPREM entre 2,5 y 2,99	4	21	98
Nº de veces IPREM entre 3 y 3,49	8	12	68
Nº de veces IPREM entre 3,5 y 3,99	1	6	27
Nº de veces IPREM entre 4 y 4,49	0	1	15
mayor de 4,5	0	1	6
No se calculará el IPREM	4	1	1
TOTAL	**1.617**	**1.071**	**1.525**

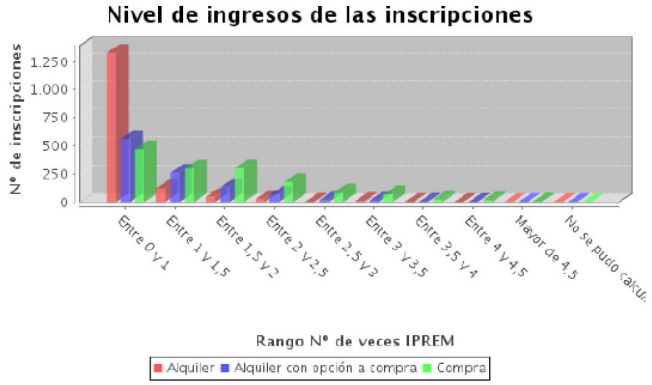


Nivel de Ingresos / Nº Solicitudes de alta.
Fuente: Informe Suvipuerto octubre 2025

Nº Inscripciones

	Alquiler	Alquiler con Opción a compra	Compra
Nº de veces IPREM entre 0 y 0,99	1.327	563	471 (*)
Nº de veces IPREM entre 1 y 1,49	122	261	299
Nº de veces IPREM entre 1,5 y 1,99	47	131	300
Nº de veces IPREM entre 2 y 2,49	27	65	179
Nº de veces IPREM entre 2,5 y 2,99	4	19	86
Nº de veces IPREM entre 3 y 3,49	8	13	70
Nº de veces IPREM entre 3,5 y 3,99	1	4	24
Nº de veces IPREM entre 4 y 4,49	1	2	17
Nº de veces IPREM mayor de 4,5	0	0	3
No se calculará el IPREM	0	0	0
TOTAL	**1.537**	**1.058**	**1.449**

(*) Estas inscripciones han sido inscritas en el régimen de compra con el nº de veces IPREM a efectos de ingresos mínimos.



Nivel de Ingresos / Nº Inscripciones
Fuente: Informe Suvipuerto octubre 2025

El análisis de los ingresos de los solicitantes inscritos en el Registro Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida permite conocer con precisión la capacidad económica real de los hogares que demandan vivienda en el municipio y, por tanto, definir con rigor la orientación social y el régimen de acceso más adecuado para atender sus necesidades.

Los datos se expresan en función del número de veces que los ingresos familiares equivalen al Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples (IPREM), principal referencia estatal para determinar la elegibilidad y los límites económicos en el acceso a vivienda protegida.

Los resultados muestran una concentración muy significativa de la demanda en los tramos de renta más bajos, especialmente entre 0 y 0,99 veces el IPREM, que agrupa a:

- 1.410 solicitantes de alquiler (87,2 % del total en ese régimen)
- 560 de alquiler con opción a compra (52,3 %)
- 507 de compra (33,2 %).

Esta tendencia se mantiene prácticamente invariable entre solicitudes e inscripciones activas, lo que demuestra que la mayoría de los demandantes cumplen los requisitos económicos de acceso a vivienda protegida y que la estructura de ingresos es estable y coherente con la realidad social del municipio.

En conjunto, más del 70 % de los demandantes en todas las modalidades se sitúan por debajo de 2 veces el IPREM, lo que indica una fuerte dependencia del parque público o subvencionado y la imposibilidad de acceder a la vivienda libre en condiciones de mercado.

En cuanto a la distribución por régimen de acceso se deduce lo siguiente:

a) Alquiler

El grupo de ingresos inferiores al IPREM (0–0,99) representa el 86 % de las solicitudes y el 86 % de las inscripciones, lo que evidencia que la demanda de alquiler procede casi exclusivamente de hogares en situación de vulnerabilidad económica o con rentas muy bajas. Los tramos superiores a 1,5 veces el IPREM apenas concentran un 4 % adicional, por lo que el perfil del demandante de vivienda en alquiler es claramente de bajos ingresos y alta necesidad de apoyo público.

b) Alquiler con opción a compra

La demanda en esta modalidad muestra una mayor dispersión de niveles de ingreso, aunque sigue concentrándose en los tramos bajos y medios:

- El 52 % de los solicitantes se sitúan por debajo del IPREM
- Un 39 % adicional entre 1 y 2 veces el IPREM.

Esto indica que esta modalidad atrae a hogares con cierta estabilidad económica que buscan mecanismos de acceso gradual a la propiedad, pero no alcanzan la solvencia necesaria para una compra directa.

c) Compra

El régimen de compra agrupa el perfil económico más alto dentro del registro, aunque sigue mostrando niveles de renta modestos.

- El 33 % de los solicitantes se sitúan por debajo del IPREM,
- el 40 % entre 1 y 2 veces el IPREM,
- y sólo un 27 % supera las 2 veces el IPREM.

Aun tratándose del segmento con mayor capacidad adquisitiva, la mayoría de estos demandantes se mantiene por debajo de los umbrales medios de renta, lo que confirma la dificultad general de acceso a la propiedad incluso para los hogares con ingresos medios.

El análisis de la estructura de ingresos de los demandantes inscritos en el Registro Municipal de Vivienda de El Puerto de Santa María muestra un claro predominio de hogares con rentas bajas, situados mayoritariamente por debajo de 1,5 veces el IPREM. En concreto, este grupo representa el 71 % de las inscripciones activas, lo que define un perfil socioeconómico vulnerable y altamente dependiente de las políticas públicas de vivienda. Este patrón evidencia que una gran parte de la población no dispone de recursos suficientes para acceder a una vivienda en el mercado libre sin apoyo institucional.

La demanda de vivienda protegida en régimen de alquiler se concentra de forma significativa en los tramos de ingresos más reducidos, lo que justifica la necesidad de ampliar el parque público o asequible de alquiler. Asimismo, se hace imprescindible fortalecer los programas de ayudas al arrendamiento y de acceso a la vivienda, especialmente dirigidos a jóvenes, familias monoparentales y colectivos con inestabilidad laboral, que conforman el núcleo principal de esta demanda.

Por su parte, el alquiler con opción a compra actúa como una modalidad de transición para hogares con ingresos intermedios, situados entre 1 y 2,5 veces el IPREM. Esta opción representa una herramienta eficaz para facilitar el acceso progresivo a la propiedad, al permitir que familias con cierta capacidad de ahorro puedan consolidar su residencia de manera gradual. Su papel resulta estratégico dentro de un modelo de vivienda equilibrado que combine flexibilidad, asequibilidad y estabilidad residencial.

En cambio, el régimen de compra concentra a los solicitantes con mayores ingresos, aunque sigue mostrando limitaciones. Menos del 5 % de los demandantes supera las 3 veces el IPREM, lo que confirma que la capacidad real de acceso a la vivienda libre es muy reducida. En este contexto, la vivienda protegida se consolida como un instrumento esencial para garantizar el derecho a la vivienda, no sólo para los colectivos vulnerables, sino también para las clases medias emergentes.

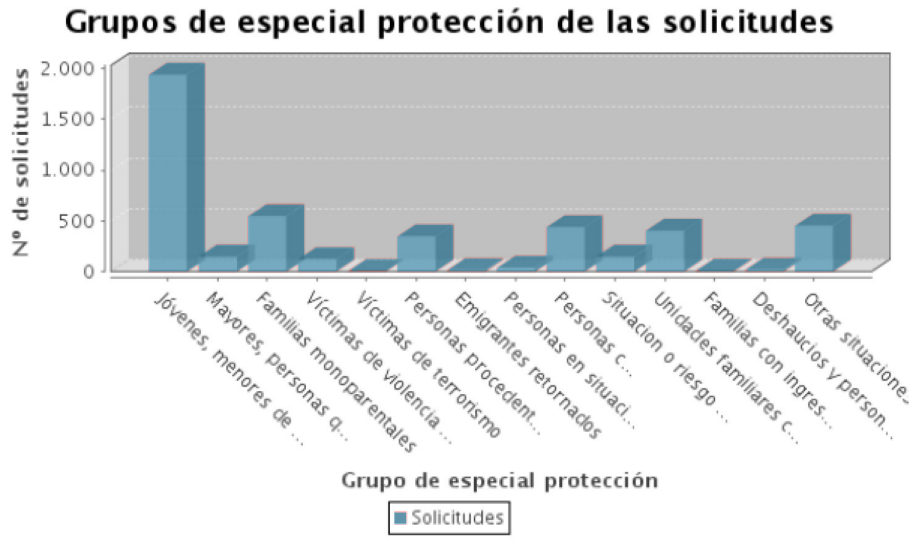
En conclusión, los datos analizados confirman que la demanda residencial en El Puerto de Santa María está condicionada por los bajos niveles de renta y requiere una planificación orientada hacia la vivienda asequible y protegida. El POU deberá priorizar los programas de alquiler y alquiler con opción a compra, ajustando los estándares dotacionales al perfil real de la población. Del mismo modo, resulta necesario impulsar la promoción de vivienda protegida a precios moderados y la rehabilitación del parque existente, consolidando así un modelo urbano socialmente equilibrado y coherente con los principios de sostenibilidad y equidad establecidos por la LISTA.



GRUPOS DE ESPECIAL PROTECCIÓN

Nº Solicitudes de alta

JOV	MAY	FMP	VVG	VT	RUP	EMI	DEP	DIS	RIE	UF	FI	DP	CAS
1933	148	545	121	5	346	15	37	436	148	402	10	18	452



Grupos de especial protección de las solicitudes _ Fuente: Informe Suvipuerto octubre 2025

Nº Inscripciones

JOV	MAY	FMP	VVG	VT	RUP	EMI	DEP	DIS	RIE	UF	FI	DP	CAS
1708	155	512	127	7	359	13	36	488	146	496	14	33	352



Grupos de especial protección de las inscripciones _ Fuente: Informe Suvipuerto octubre 2025

El análisis de los grupos de especial protección permite identificar los colectivos sociales con mayores dificultades de acceso a la vivienda y, por tanto, aquellos que deben ser considerados prioritarios en la programación de vivienda protegida y en las políticas municipales de intervención social. La siguiente tabla se ha realizado con los datos obtenidos del Registro Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida de El Puerto de Santa María, y reflejan tanto las solicitudes de alta como

las inscripciones activas, lo que permite valorar el grado de consolidación de la demanda en cada grupo.

Código	Grupo de especial protección	Solicitudes de alta	Inscripciones activas
JOV	Jóvenes	1.933	1.708
MAY	Mayores	148	155
FMP	Familias monoparentales	545	512
VVG	Víctimas de violencia de género	121	127
VT	Víctimas del terrorismo	5	7
RUP	Residentes en una vivienda inadecuada o precaria	346	359
EMI	Emigrantes retornados	15	13
DEP	Dependientes o personas a cargo	37	36
DIS	Personas con discapacidad	436	488
RIE	Personas en riesgo de exclusión social	148	146
UF	Unidades familiares numerosas	402	496
FI	Familias inmigrantes	10	14
DP	Desahuciados o pérdida de vivienda por causas económicas	18	33
CAS	Casos sociales de emergencia	452	352
TOTAL		**4.616**	**4.646**

Estos datos reflejan el perfil general y la estructura de la demanda, mostrando una demanda altamente diversificada, en la que confluyen colectivos de distinta naturaleza (jóvenes, familias monoparentales, personas con discapacidad o en situación de vulnerabilidad), lo que evidencia la complejidad social del acceso a la vivienda en El Puerto de Santa María.

El número total de inscripciones activas (4.646) es prácticamente equivalente al de solicitudes (4.616), lo que indica un elevado grado de validación administrativa (más del 99%), y por tanto una demanda consolidada y real.

Los jóvenes (JOV) constituyen con diferencia el grupo más numeroso, con 1.708 inscripciones activas (36,8 % del total). Este dato refleja la dificultad estructural del colectivo joven para acceder a la vivienda, debido a la precariedad laboral, los salarios reducidos y la falta de ahorro para afrontar el mercado libre.

En segundo lugar, destacan las personas con discapacidad (DIS) con 488 inscripciones (10,5 %), y las familias monoparentales (FMP) con 512 (11 %) del total, ambos colectivos con necesidades residenciales específicas que requieren viviendas adaptadas y tipologías accesibles.

También presentan una representación significativa las unidades familiares numerosas (UF), con 496 inscripciones activas, y los casos sociales de emergencia (CAS), con 352, lo que revela la existencia de una demanda acumulada por causas sociales o económicas graves.

Entre los grupos de vulnerabilidad social destaca el de residentes en vivienda inadecuada o precaria (RUP) con 359 inscripciones, indicador directo de déficit habitacional y necesidad de rehabilitación o realojo. Las víctimas de violencia de género (VVG) también constituyen un grupo relevante, con 127 inscripciones activas, lo que exige la reserva específica de viviendas protegidas adaptadas a este colectivo. Los desahuciados o personas que han perdido su vivienda por causas económicas (DP) ascienden a 33 casos activos, reflejando la persistencia de situaciones de emergencia residencial. Otros grupos, aunque minoritarios, como personas mayores (MAY), familias inmigrantes (FI) y emigrantes retornados (EMI), deben considerarse dentro de la estrategia de vivienda social y adaptada, especialmente en el contexto de envejecimiento poblacional y movilidad laboral.

El análisis conjunto de los grupos de especial protección revela una serie de tendencias estructurales que condicionan de manera significativa la demanda de vivienda en El Puerto de Santa María. La elevada proporción de jóvenes y familias monoparentales inscritas en el registro pone de manifiesto una demanda estable y no coyuntural, derivada de la dificultad sostenida de estos colectivos para acceder a una vivienda en el mercado libre. Este perfil exige la definición de soluciones residenciales asequibles y sostenibles, orientadas a facilitar la emancipación y la estabilidad familiar a medio y largo plazo.

Asimismo, la presencia destacada de personas con discapacidad, dependencia o en riesgo de exclusión social evidencia la necesidad de contar con viviendas accesibles, adaptadas y ubicadas en entornos inclusivos, que garanticen la integración social y la autonomía personal. Estos grupos, que representan un porcentaje significativo de la demanda activa, deben ser considerados en el diseño del parque residencial mediante tipologías flexibles y criterios de accesibilidad universal.

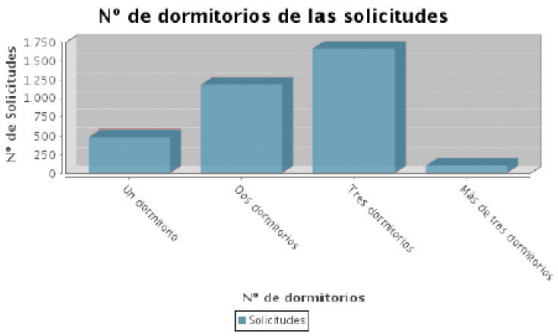
El volumen elevado de casos sociales de emergencia y de residentes en viviendas inadecuadas o precarias confirma la existencia de bolsas persistentes de vulnerabilidad urbana, que requieren actuaciones coordinadas entre la planificación urbanística y las políticas sociales. En estos ámbitos resulta imprescindible impulsar programas de rehabilitación, realojo y regeneración urbana integrada, con especial atención a la mejora de la habitabilidad y la reducción de las desigualdades territoriales.

De igual modo, los grupos con necesidad de protección reforzada, como las víctimas de violencia de género o las personas desahuciadas, precisan de protocolos de respuesta inmediata y reservas específicas de vivienda protegida dentro del planeamiento municipal. La incorporación de estas medidas permitirá atender situaciones de emergencia habitacional de forma ágil, garantizando el derecho efectivo a una vivienda digna.

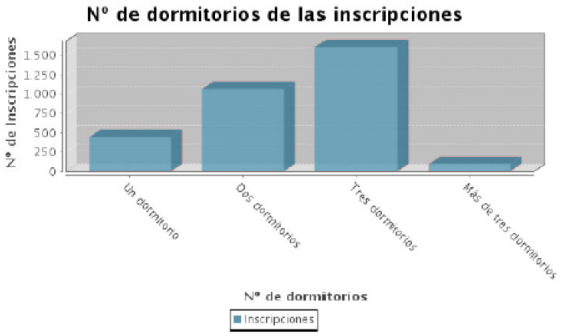
En conclusión, los datos analizados reflejan que más del 60 % de los demandantes de vivienda protegida pertenecen a grupos de especial protección, lo que demuestra que la problemática residencial en El Puerto de Santa María está profundamente vinculada a factores sociales y económicos. Esta realidad obliga a que el POU incorpore criterios de inclusión, accesibilidad y diversidad tipológica, priorizando la vivienda protegida en régimen de alquiler y la rehabilitación del parque existente como instrumentos clave de cohesión. La integración de estos resultados en la planificación, conforme al artículo 78 del RGLISTA y a los principios de la LISTA, permitirá avanzar hacia un modelo urbano habitable, equitativo e inclusivo, capaz de responder a las necesidades de todos los perfiles sociales del municipio.

Nº DE DORMITORIOS

Nº	Solicitudes de alta
Un dormitorio:	487
Dos dormitorios:	1181
Tres dormitorios:	1670
Más de tres	104
TOTAL	3500



Nº Inscripciones	
Un dormitorio:	443
Dos dormitorios:	1068
Tres dormitorios:	1610
Más de tres	94
TOTAL	3215



Nº de dormitorios de las solicitudes y de las inscripciones _ Fuente: Informe Suvipuerto octubre 2025

El estudio del número de dormitorios solicitados por los demandantes de vivienda protegida constituye un indicador esencial para comprender la estructura y tamaño medio de los hogares y orientar la programación de vivienda protegida y las tipologías edificatorias en el planeamiento. Los datos analizados proceden del Registro Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida y reflejan tanto las solicitudes de alta como las inscripciones activas, lo que permite identificar tendencias consolidadas y preferencias residenciales reales.

La estructura general de la demanda, el total de 3.500 solicitudes de alta y 3.215 inscripciones activas, muestra una demanda estable y validada (92 % de conversión), lo que confirma la fiabilidad de los datos. La distribución por número de dormitorios es la siguiente:

Nº de dormitorios	Solicitudes de alta	Inscripciones activas	% sobre inscripciones
1 dormitorio	487	443	13,8 %
2 dormitorios	1.181	1.068	33,2 %
3 dormitorios	1.670	1.610	50,1 %
Más de 3 dormitorios	104	94	2,9 %
TOTAL	**3.500**	**3.215**	**100 %**

Los resultados muestran una concentración muy elevada (83 %) en las tipologías de dos y tres dormitorios, lo que sugiere que la demanda principal corresponde a hogares pequeños o de tamaño medio, compuestos por una o dos personas adultas y, en su caso, hijos menores.

En cuanto a las tipologías más demandadas, la vivienda de tres dormitorios representa la mitad exacta de la demanda total (50,1 %) y se consolida como la tipología de referencia en el municipio, asociada a familias con hijos o hogares en crecimiento. Este dato coincide con las tendencias observadas a nivel regional y nacional, donde las viviendas de tres dormitorios ofrecen un equilibrio adecuado entre superficie útil, coste y adaptabilidad.

Por su parte, las viviendas de dos dormitorios suponen un 33 % de las inscripciones, y reflejan la preferencia de hogares de menor tamaño, jóvenes, monoparentales o personas mayores, así como de quienes priorizan precios más asequibles o menores costes de mantenimiento. Este segmento de la demanda está estrechamente vinculado a los regímenes de alquiler y alquiler con opción a compra, lo que refuerza la necesidad de promover promociones adaptadas a este perfil económico.

Las viviendas de un dormitorio, con un 13,8 % de las inscripciones, mantienen una presencia significativa, lo que evidencia un crecimiento de la demanda de vivienda unipersonal o para colectivos específicos (jóvenes, mayores, personas con movilidad reducida o situaciones de emergencia habitacional). Su incorporación en las futuras promociones debe considerarse dentro de una estrategia de compacidad y eficiencia residencial.

En cambio, las viviendas con más de tres dormitorios tienen una representación residual (menos del 3 %), lo que indica una escasa demanda de grandes superficies, coherente con la estructura actual de los hogares y con los niveles de renta observados en los apartados anteriores.

En definitiva, el análisis del número de dormitorios demandados permite identificar con claridad las tendencias residenciales y tipológicas de El Puerto de Santa María, fundamentales para orientar la planificación del POU. El predominio de las viviendas de dos y tres dormitorios, que representan conjuntamente más del 80 % de las inscripciones activas, refleja una demanda centrada en hogares pequeños y medianos, con estructuras familiares compactas y necesidades habitacionales moderadas. Este patrón se corresponde con la evolución demográfica del municipio y con los niveles de renta observados, que limitan la capacidad de acceso a viviendas de gran tamaño.

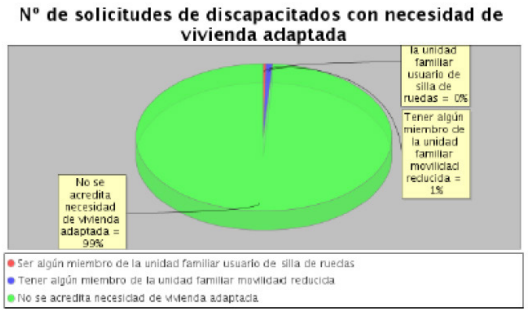
La presencia creciente de viviendas de un dormitorio, que suponen ya un 13,8 % de la demanda, evidencia un cambio estructural en los modelos de convivencia, asociado al aumento de los hogares unipersonales, a la emancipación tardía de los jóvenes y a las necesidades residenciales de las personas mayores o con movilidad reducida. Este fenómeno aconseja fomentar la diversificación tipológica, incorporando viviendas más pequeñas y adaptadas dentro de un marco de compacidad urbana y eficiencia energética.

En términos de planificación, estos datos apuntan a la conveniencia de que el POU priorice las tipologías de dos y tres dormitorios como estándar base, garantizando un equilibrio entre funcionalidad, coste y flexibilidad. No obstante, resulta igualmente necesario reservar una proporción de vivienda de un dormitorio, tanto en régimen de alquiler como en alquiler con opción a compra, para atender a la demanda emergente de vivienda individual y a los colectivos con menores recursos.

En conclusión, la estructura de la demanda habitacional del municipio pone de manifiesto la necesidad de una oferta residencial variada, asequible y adaptable a las nuevas realidades sociales. El futuro desarrollo urbanístico de El Puerto de Santa María deberá ajustarse a estas tendencias, favoreciendo un modelo de ciudad compacta, equilibrada y socialmente inclusiva, en el que la vivienda protegida y las tipologías flexibles constituyan herramientas clave para garantizar el derecho efectivo a una vivienda adecuada.

DISCAPACITADOS CON NECESIDADES DE VIVIENDA ADAPTADA

Nº Solicitudes de alta	
Ser algún miembro de la unidad familiar usuario de silla de ruedas:	11
Tener algun miembro de la unidad familiar movilidad reducida:	24
No se acredita necesidad de vivienda adaptada:	2705



Nº Inscripciones	
Ser algún miembro de la unidad familiar usuario de silla de ruedas:	12
Tener algun miembro de la unidad familiar movilidad reducida:	31
No se acredita necesidad de vivienda adaptada:	2705



Nº de solicitudes y de inscripciones de discapacitados _ Fuente: Informe Suvipuerto octubre 2025

El estudio de la demanda de vivienda adaptada constituye un elemento clave para evaluar la capacidad de respuesta del parque residencial existente frente a las necesidades de accesibilidad y habitabilidad de la población con discapacidad o movilidad reducida. Los datos proceden del Registro Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida de El Puerto de Santa María (octubre de 2025) y distinguen entre solicitudes de alta y inscripciones activas, lo que permite identificar la magnitud y la consistencia de este tipo de demanda.

Situación	Nº Solicitudes de alta	Nº Inscripciones activas
Usuario de silla de ruedas	11	12
Movilidad reducida (sin uso de silla)	24	31
No acredita necesidad de vivienda adaptada	2.705	2.705
TOTAL	**2.740**	**2.748**

La estructura general de la demanda muestra que la demanda de vivienda específicamente adaptada representa un 1,6 % del total de inscripciones activas, cifra que, aunque aparentemente reducida, reviste gran importancia desde el punto de vista de la inclusión residencial y la accesibilidad universal. De las 2.748 inscripciones, 12 corresponden a unidades familiares con al menos un miembro usuario de silla de ruedas y 31 a familias con personas con movilidad reducida, lo que evidencia la existencia de necesidades específicas de adaptación funcional del espacio doméstico.

La estabilidad entre las solicitudes y las inscripciones activas demuestra que se trata de una demanda real y consolidada, no meramente declarativa, y que el sistema de registro ha logrado identificar con precisión los casos que requieren una atención especial en el planeamiento y la promoción de vivienda.

Aunque el número absoluto de demandantes con necesidad de vivienda adaptada es reducido (43 inscripciones activas, lo que representa en torno al 1,6 % del total), su relevancia dentro de la planificación urbanística es estructural y prioritaria. Este grupo engloba a hogares con mayores dificultades de acceso a una vivienda adecuada, dado que las limitaciones de accesibilidad del parque residencial existente impiden su plena integración en la ciudad. La presencia de personas con movilidad reducida o dependencia funcional sugiere que, más allá de los casos severos, existe una demanda latente de viviendas accesibles que tenderá a aumentar con el envejecimiento progresivo de la población y la creciente diversidad de estructuras familiares.

En este contexto, la planificación del POU debe incorporar la accesibilidad universal como principio transversal, garantizando que todas las promociones de vivienda, y en especial las protegidas, incluyan un porcentaje suficiente de viviendas adaptadas o fácilmente adaptables, conforme a los estándares del RGLISTA y la normativa autonómica de habitabilidad. Del mismo modo, resulta esencial impulsar la rehabilitación del parque existente para eliminar barreras

arquitectónicas y adecuar las viviendas a las necesidades funcionales de sus residentes, priorizando los barrios más consolidados y las tipologías más antiguas.

Además, la accesibilidad debe entenderse de forma integral, extendiéndose al diseño del espacio público, los itinerarios peatonales y los equipamientos comunitarios, de manera que se garantice la continuidad entre la vivienda y su entorno urbano. La adaptación de aceras, cruces, mobiliario urbano y transporte público constituye un componente esencial de esta estrategia.

SOLICITUDES EN OTROS MUNICIPIOS

Nº Solicitudes de alta

Preferentes:	3485
No preferentes:	24



N Inscripciones

Preferentes:	3189
No preferentes:	26



Nº de solicitudes y de inscripciones en otros municipios _ Fuente: Informe Suvipuerto octubre 2025

Los datos relativos a las solicitudes e inscripciones de demandantes de vivienda en otros municipios permiten evaluar el grado de vinculación residencial y territorial de la población inscrita en el Registro Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida de El Puerto de Santa María, así como su interrelación con el mercado comarcal y metropolitano.

Tipo de solicitud	Solicitudes de alta	Inscripciones activas
Preferentes (otros municipios del área)	3.485	3.189
No preferentes	24	26
TOTAL	**3.509**	**3.215**

El número total de solicitudes preferentes en otros municipios asciende a 3.485, de las cuales 3.189 permanecen activas, lo que implica una tasa de validación del 91,5 %, muy similar a la observada en El Puerto de Santa María (donde la tasa global de validación entre solicitudes e inscripciones ronda el 96 %).

Este dato refleja una demanda territorial consolidada y real, y confirma que la búsqueda de vivienda protegida se extiende más allá de los límites municipales, con una dinámica metropolitana y supralocal marcada por la proximidad y la movilidad laboral y residencial.

El volumen de solicitudes de vivienda en otros municipios (3.509 en total, de las cuales 3.189 permanecen activas) resulta muy próximo al número de demandantes registrados en El Puerto de Santa María, lo que evidencia una interdependencia residencial y funcional clara dentro del área Bahía–Jerez. Este equilibrio cuantitativo indica que el fenómeno de la demanda

de vivienda protegida trasciende los límites administrativos locales, configurando un mercado metropolitano compartido, en el que los flujos de población responden principalmente a la disponibilidad de vivienda asequible, el coste del suelo y la accesibilidad laboral o de servicios. En este contexto, El Puerto actúa como nodo intermedio de atracción y redistribución poblacional, al tiempo que comparte con los municipios vecinos la presión derivada del déficit de vivienda protegida.

La práctica totalidad de las solicitudes registradas en otros municipios son preferentes (más del 99 %), lo que confirma que los demandantes mantienen vínculos residenciales, familiares o laborales directos con dichos municipios. Esta característica revela que la demanda intermunicipal no es aleatoria ni oportunista, sino que forma parte de un sistema habitacional integrado, en el que la población se desplaza dentro de un mismo entorno urbano-funcional en busca de mejores condiciones residenciales. Las solicitudes no preferentes, residuales y sin peso estadístico, corroboran que el interés por acceder a vivienda protegida se mantiene fuertemente anclado en el contexto local y comarcal.

La existencia de un volumen de demanda casi equivalente entre El Puerto y su entorno inmediato pone de relieve la necesidad de coordinar las políticas de vivienda a escala metropolitana, siguiendo los principios de cohesión territorial y equidad social establecidos por la LISTA. Esto implica que el futuro POU debe reconocer y gestionar la realidad de un mercado residencial supramunicipal, fomentando la cooperación entre administraciones locales para optimizar los recursos disponibles y evitar la competencia descoordinada entre municipios.

Así pues, la comparación confirma que el problema de acceso a la vivienda protegida en El Puerto de Santa María no puede abordarse de forma aislada, sino como parte de una estrategia compartida del área Bahía–Jerez. La planificación deberá, por tanto, incorporar una visión territorial integrada, reforzando la oferta de vivienda asequible, en especial en régimen de alquiler, y desarrollando proyectos conjuntos de promoción y rehabilitación que contribuyan a construir un sistema residencial equilibrado, inclusivo y sostenible en el conjunto del ámbito metropolitano.

D. Vivienda vacía y necesidades de información complementaria

Actualmente no existen datos oficiales actualizados sobre el número de viviendas vacías en el municipio. Suvipuerto ha indicado que se solicitará información a la empresa municipal APEMSA relativa al número de contadores sin suministro de agua, lo que permitirá aproximar la magnitud del parque desocupado.

Este indicador resulta clave para ajustar las estrategias del POU, ya que la movilización del parque vacío constituye una herramienta prioritaria de optimización del suelo urbano consolidado y de reducción de la presión sobre nuevos desarrollos. La futura integración de esta información permitirá estimar con mayor precisión la vivienda efectiva disponible y las necesidades reales de nueva edificación.

Viviendas por intensidad de uso a partir del consumo eléctrico

Ante la inexistencia de cifras oficiales de viviendas vacías, puede hacerse una aproximación de la intensidad del uso de las mismas a partir de los datos de consumo eléctrico.

El análisis del parque de vivienda según su uso resulta especialmente importante para conocer el porcentaje de viviendas vacías o sin uso. Aunque en el contexto de las ciudades intermedias resulta complejo movilizar las viviendas vacías hacia el mercado inmobiliario, el en marco de redacción del nuevo planeamiento es necesario conocer el patrimonio construido

infrautilizado o sin uso, pues en caso de necesidad de nuevas viviendas la puesta en uso de este representaría una estrategia sostenible, con un menor coste social, económico y ambiental.

Históricamente el INE clasificaba las viviendas según su uso a partir de un sistema de muestreo que daba resultados con un elevado margen de error. Esta metodología establecía tres categorías:

- Vivienda principal. Son aquellas que se utilizan como hogar familiar la mayor parte del año.

- Vivienda secundaria. Aquellas que se utilizan durante los periodos vacacionales o de forma continuada, pero por grupos diferentes.

- Vivienda vacía. Son las viviendas que no están ocupadas.

El censo de 2021 ha trabajado estos datos a partir de un nuevo método que clasifica las viviendas según su consumo eléctrico. El principal problema de este sistema, además de su carácter experimental, ha sido que los datos utilizados son referentes al consumo del año 2020, por lo que están mediados por las restricciones de movilidad y confinamiento establecidas a partir de la crisis sanitaria de La COVID-19. Si bien es cierto, que el uso continuado de estos datos en diferentes contextos territoriales permite considerar que la variación derivada por los efectos de La Covid-19 no representa incidencia notable.

La categorización propuesta es la siguiente:

- Vivienda vacía. Son viviendas que no cuentan con contrato de suministro eléctrico.

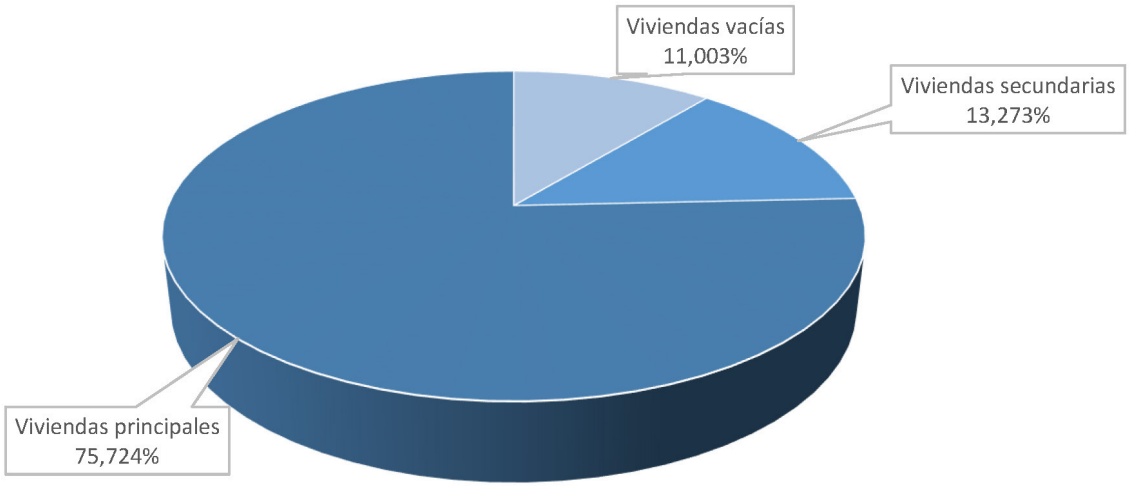
- Viviendas con bajo consumo. Presentan un consumo eléctrico anual de menos de 250 Kwh, lo que supone aproximadamente menos de un mes de uso al año.

- Viviendas de uso esporádico. Son aquellas que tienen un consumo registrado entre 251 y 750 Kwh. Esto implica un uso aproximado de dos o tres meses al año.

- Viviendas con un consumo superior a 751 Kwh. Estas pueden considerarse viviendas principales, ya que tienen un uso continuado a lo largo del año.

Según esta clasificación, en El Puerto de Santa María se registran 5.400 viviendas vacías, lo que representa el 11% del parque residencial del municipio. Las viviendas de bajo consumo y uso esporádico suponen el 13,28%, lo que indica que hay menos viviendas vacías que secundarías. Por último, el 75,72% de las viviendas son principales.

Clasificación según intensidad de uso	Clasificación según consumo eléctrico	Nº viviendas	%
Viviendas vacías	Vivienda sin consumo eléctrico	5.400	11,00%
Viviendas secundarias	Viviendas con bajo consumo <250kwh	1.328	2,71%
	Viviendas de uso esporádico 250-751kwh	5.186	10,57%
Viviendas principales	Viviendas con consumo + de 751 kwh	37.163	75,72%
TOTAL		**49.077**	**100,00%**



Clasificación de viviendas según intensidad de uso
Fuente: Censo de Población y viviendas 2021. INE. Elaboración propia

Este análisis revela una estructura dominada por la vivienda principal que confirma el carácter eminentemente residencial y estable del municipio. Este dato evidencia una ocupación continuada del parque habitacional y una base poblacional consolidada a lo largo del año, coherente con su condición de ciudad principal dentro de la Bahía de Cádiz.

Las viviendas secundarias o de uso esporádico alcanzan un 13,28%, proporción significativa que pone de manifiesto el peso del uso vacacional y estacional vinculado a la actividad turística y a la segunda residencia, especialmente en áreas costeras y de urbanizaciones consolidadas como Valdelagrana, Vistahermosa o Costa Oeste. Este segmento tiene una clara repercusión sobre la demanda estacional de servicios y equipamientos, así como sobre la infraestructura turística y de movilidad.

Por su parte, las viviendas vacías suponen un 11% del total (5.400 unidades), porcentaje moderado pero relevante en términos de eficiencia urbana y sostenibilidad residencial. Este dato sugiere la necesidad de políticas activas de rehabilitación, puesta en uso y regeneración urbana, especialmente en áreas consolidadas o con signos de obsolescencia, con el fin de reducir el parque vacío y optimizar el aprovechamiento del suelo urbano existente.

En conjunto, la estructura residencial de El Puerto de Santa María combina un parque de vivienda principal sólido con una presencia relevante de segundas residencias y viviendas desocupadas, lo que plantea como objetivo estratégico del POU favorecer la ocupación efectiva del parque existente, fomentar la rehabilitación energética y funcional del tejido urbano consolidado y gestionar de forma equilibrada el uso turístico y residencial para garantizar la sostenibilidad y cohesión del municipio.

8.6.7. Conclusiones

El parque residencial de El Puerto de Santa María es mayoritariamente reciente y consolidado, con una fuerte expansión desde los años setenta y especial intensidad entre 1980 y 2010. Este perfil temporal refleja un tejido urbano moderno, en el que los inmuebles anteriores a mediados del siglo XX se concentran en el Centro Histórico y primeros ensanches, configurando un núcleo patrimonial acotado frente a una ciudad ampliamente edificada en periodos recientes.

La vivienda principal domina el conjunto y presenta tipologías actuales, mientras que la vivienda no principal (segunda residencia y uso vacacional) crece con fuerza desde los ochenta, especialmente en el litoral y urbanizaciones de baja densidad. Este patrón confirma el carácter

residencial-turístico del municipio, con una ocupación anual estable y un componente estacional relevante que condiciona servicios y movilidad.

La morfología edificatoria es, en general, de baja altura y escala doméstica: predomina la edificación hasta planta baja más dos, con presencia limitada de bloques más altos en ámbitos concretos del centro y los ensanches. El resultado es una ciudad de compacidad media, con contrastes entre tejidos centrales más densos y periferias extensivas de tipología unifamiliar.

En tamaño de vivienda prevalecen los rangos intermedios (aprox. 60–90 m²), coherentes con bloques plurifamiliares y adosados de los ensanches. Las viviendas pequeñas se concentran en el centro, mientras que las superficies grandes se localizan en ámbitos turísticos-residenciales (litoral y urbanizaciones), donde la baja densidad y la unifamiliar predominan, reforzando una ocupación del suelo más extensiva.

La segmentación tipológica confirma la hegemonía de la vivienda unifamiliar, seguida de la plurifamiliar de hasta tres plantas; los bloques de mayor altura son minoritarios. Temporalmente, la mayor parte del parque se construyó entre 1961 y 2007, lo que anticipa necesidades crecientes de rehabilitación (eficiencia energética, accesibilidad y actualización funcional) en un parque maduro pero no obsoleto.

En eficiencia energética, predomina un rendimiento medio-bajo (clases D y E), con mejores resultados en zonas recientes y de baja densidad, y peores en tejidos tradicionales y ensanches previos a las exigencias térmicas actuales. La mejora del comportamiento energético pasa por actuaciones en envolventes, instalaciones y soluciones pasivas, especialmente en los ámbitos consolidados donde la rehabilitación integral es más necesaria.

Por intensidad de uso, la vivienda principal es claramente mayoritaria, con un peso significativo de segundas residencias y un volumen moderado de viviendas vacías. Este perfil sugiere un municipio residencialmente estable pero con bolsas de infrautilización y estacionalidad en áreas turísticas. Para el planeamiento, las prioridades se orientan a activar parque vacío, impulsar rehabilitación energética y funcional en tejidos consolidados y gestionar el equilibrio entre usos residencial y turístico para sostener la cohesión urbana y la eficiencia del suelo existente.



IA. 9 /

EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN REDACCIÓN.

Promovido por el Ayuntamiento se viene redactando un Nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), Plan Director de la Bicicleta y Plan Director de Señalización. Se trata de un proyecto cofinanciado por FEDER en un 80% en el marco del Programa Operativo Plurirregional de España 2014-2020. La elaboración del PMUS se engloba, además, en la EDUSI "El Puerto".

Este plan pretende ser una hoja de ruta integral que aborde los desafíos actuales y futuros de la movilidad urbana en El Puerto de Santa María, proponiendo soluciones concretas y factibles para promover una ciudad más accesible, segura y sostenible.

9.1. DEMANDA DE MOVILIDAD.

El análisis de la demanda de movilidad en El Puerto de Santa María ofrece un panorama detallado sobre cómo diversos factores sociodemográficos y productivos influyen en los patrones de desplazamiento, la infraestructura de transporte y la accesibilidad en la ciudad. A continuación, se presenta un resumen más extenso que abarca las principales dimensiones analizadas:

Factores Sociodemográficos

- Población:

  En 2021, la población de El Puerto de Santa María alcanzó los 89.060 habitantes, casi igualando el máximo histórico de 2013, después de un período de ligera disminución y estabilización. La mayoría de la población se encuentra en el grupo de 15 a 49 años, aunque este grupo ha disminuido desde 2010, mientras que la población mayor de 49 años ha crecido, reflejando un envejecimiento demográfico. La pirámide poblacional de 2021 muestra una estructura regresiva, con menos jóvenes y un porcentaje significativo de personas mayores. La población está casi equitativamente dividida por género, con una ligera mayoría femenina. Las proyecciones indican un leve crecimiento poblacional hasta 2040, con un aumento notable en la población mayor de 50 años, lo que impactará la planificación urbana y la demanda de servicios.

- Empleo:

  El análisis del empleo en El Puerto de Santa María revela una estabilidad en la actividad laboral, con un aumento en el número de residentes ocupados de 26.636 en septiembre de 2021 a 28.089 en junio de 2022. Sin embargo, el desempleo sigue siendo un problema importante, con 9.312 personas desempleadas en junio de 2022. Aunque la tasa de paro ha disminuido desde su pico del 34% durante la crisis de 2012, sigue siendo alta en comparación con la media nacional, aunque es una de las más bajas en la provincia

de Cádiz. En 2021, el desempleo afectó a más hombres (6.072) que mujeres (3.906), y la precariedad laboral es evidente, con 33.244 contratos registrados, de los cuales 30.671 fueron temporales y solo 2.492 indefinidos. Además, 1.096 de estos contratos fueron para trabajadores extranjeros.

- Actividad Turística y Hostelera:

  El turismo es un sector clave para la economía local, con patrones de afluencia que varían según la estación. Según los datos del INE para el periodo de septiembre de 2021 a agosto de 2022, el número de viajeros y pernoctaciones en El Puerto de Santa María alcanzó su punto máximo durante los meses estivales, especialmente en julio y agosto. La llegada de turistas extranjeros fue más significativa en los meses de abril y mayo de 2022, mientras que los turistas nacionales prefirieron viajar en junio, julio y agosto, alineándose con la tendencia general en España.

- Grado de Motorización:

  Desde 2015, el parque automovilístico de El Puerto de Santa María ha crecido de manera sostenida, lo que contrasta con la estabilidad de la población. Este aumento en el número de vehículos registrados, que alcanzó una ratio de 662,97 vehículos por cada 1.000 habitantes en 2021, refleja una creciente dependencia del transporte privado. Este fenómeno puede estar asociado a diversas causas, como la estructura urbana, la insuficiencia del transporte público y la dispersión de la población.

Factores Productivos y Análisis de Desplazamientos

- Desplazamientos y Distribución Espacial:

  Los principales viarios utilizados para los desplazamientos dentro de la ciudad en vehículos motorizados incluyen avenidas y calles clave como la Avenida de Fuentebravía, Avenida de la Libertad, Avenida del Cisne, y otras similares. Estas vías soportan un flujo considerable de tráfico diario, particularmente en horas punta, lo que subraya la necesidad de una planificación y gestión del tráfico más eficiente para evitar congestiones.

- Tráfico y Seguridad Vial:

  Los datos sobre siniestralidad y accidentalidad recogidos entre 2015 y 2020 muestran que, aunque existen problemas de seguridad vial en la ciudad,

- Análisis de la Demanda de Aparcamientos y Distribución Urbana de Mercancías

  Aparcamientos:

  No se dispone de información concreta sobre la demanda de aparcamientos en El Puerto de Santa María al momento de la redacción del documento. Sin embargo, es evidente que la creciente motorización y el uso intensivo de vehículos privados podrían estar generando una presión adicional sobre la infraestructura existente.

  Distribución Urbana de Mercancías:

  El Puerto de Santa María cuenta con siete polígonos industriales, como El Palmar, El Martillo y Guadalete, que generan un tráfico considerable, especialmente en horas punta, debido a accesos mal dimensionados. La mayoría de las empresas en estos polígonos se

dedican al almacenaje y distribución, excepto en La Isleta, que alberga grandes centros comerciales. Además, las infraestructuras portuarias y comerciales, especialmente la antigua N-IV, contribuyen al tráfico y la congestión, afectando tanto el tráfico local como el de toda el Área Metropolitana de la Bahía de Cádiz.

En el Casco Histórico y Crevillet, hay una notable escasez de plazas para carga y descarga, con solo 17 disponibles, insuficientes para las necesidades comerciales. La falta de homogeneidad en los horarios de carga y descarga complica el cumplimiento de las normativas.

El tráfico de vehículos pesados es otro factor crítico, con las principales rutas siendo la antigua N-IV y la A-491, que conecta con Rota. A pesar de la ampliación de la A-491 en 2011, la demanda de viajes sigue siendo alta, y la infraestructura en las rutas que cruzan la vía del tren sigue siendo insuficiente.

- Análisis del Transporte Público

Pese a las recomendaciones del Plan de Movilidad Sostenible y Accesibilidad de 2009, no se han implementado mejoras significativas en el sistema de transporte público. Este estancamiento ha perpetuado o incluso agravado las deficiencias identificadas en el estudio original. La falta de datos específicos sobre la demanda en las líneas de transporte urbano e interurbano complica el análisis detallado, aunque se dispone de información sobre la demanda diaria media de usuarios en las estaciones de Cercanías-Renfe de El Puerto de Santa María y Valdelagrana en 2018.

En conclusión, el análisis refleja una ciudad que enfrenta varios desafíos en términos de movilidad y transporte, derivados de un crecimiento poblacional moderado, una alta dependencia del transporte privado, insuficiencias en la infraestructura de transporte y un envejecimiento progresivo de la población. La falta de implementación de mejoras en el transporte público, junto con la creciente motorización y la congestión en áreas clave, subraya la necesidad de un enfoque integral para mejorar la movilidad y accesibilidad en El Puerto de Santa María.

9.2. OFERTA DE MOVILIDAD.

El análisis de la oferta de movilidad en El Puerto de Santa María abarca diversos componentes esenciales, incluyendo la red viaria, el tráfico, el estacionamiento, la movilidad peatonal y ciclista, el transporte público (urbano e interurbano), y los riesgos sociales y ambientales asociados con la movilidad urbana. A continuación, se ofrece un resumen más amplio y detallado de cada uno de estos aspectos.

Red Viaria, Tráfico y Estacionamiento

- Red Viaria Interurbana:

El Puerto de Santa María está bien conectado con el resto de la Bahía de Cádiz y otras provincias a través de varias vías principales que permiten una movilidad eficiente entre municipios y regiones. Las principales carreteras interurbanas que atraviesan la ciudad son:

- **A-4 y N-IV**: Estas vías son fundamentales en la articulación del eje Norte-Sur, facilitando la conexión entre los municipios de la Bahía de Cádiz (incluido El Puerto de Santa María) con Jerez de la Frontera, y extendiéndose hacia Sevilla y Córdoba.

La A-4 es una autovía de alta capacidad, mientras que la N-IV, en disposición de calzada única, atraviesa tanto Valdelagrana como el núcleo urbano principal, lo que puede generar problemas de tráfico debido a su diseño más convencional.

- **A-491**: Esta autovía conecta El Puerto de Santa María con Rota, y es el único eje importante en dirección Sudeste-Noroeste dentro de la Bahía de Cádiz. Es una ruta clave para el tráfico interurbano y soporta una carga significativa de vehículos.

- **A-2001 y A-2002**: Estas carreteras secundarias son cruciales para la conectividad de El Puerto de Santa María con Sanlúcar de Barrameda (A-2001) y Jerez de la Frontera (A-2002). La A-2002, en particular, tiene un trazado más transversal que cubre varios núcleos secundarios del municipio, siendo vital para el tráfico local y regional.

- **CA-3106**: Actúa como un conector entre la A-4 y la A-2002, permitiendo una mejor distribución del tráfico entre estas dos rutas principales.

• Red Viaria Urbana:

Dentro del municipio, la red viaria se estructura jerárquicamente en tres niveles que organizan el flujo de tráfico y facilitan la movilidad interna:

- **Red Principal**: Incluye las vías más importantes dentro de la ciudad, que soportan grandes volúmenes de tráfico y cuentan con al menos dos carriles por sentido. La velocidad permitida en estas vías es de 50 km/h, y están diseñadas para asegurar un flujo constante de vehículos, conectando diferentes partes del municipio de manera eficiente.

- **Red Local**: Esta categoría comprende vías con menor intensidad de tráfico, diseñadas para servir a los desplazamientos internos dentro de barrios y zonas residenciales. Tienen un límite de velocidad de 30 km/h, y muchas de estas vías incluyen espacios para aparcamiento en la vía pública y zonas de carga y descarga, lo que las hace esenciales para la movilidad diaria de los residentes.

- **Vías Colectoras**: Estas vías sirven de conexión entre la red principal y las autovías o carreteras de mayor nivel, actuando como arterias secundarias que distribuyen el tráfico desde las rutas más transitadas hacia áreas más locales.

La principal arteria viaria que atraviesa el municipio es la **CA-603**, que se extiende de oeste a noreste, conocida como Avenida de Fuentebravía en su sección occidental y como Avenida de Sanlúcar en la sección que cruza el núcleo principal del municipio. Esta vía es fundamental para la circulación dentro de la ciudad y conecta diversas zonas urbanas con áreas periféricas y rutas interurbanas.

El estado de conservación de las vías principales es, en general, adecuado. La mayoría de las vías cuentan con un buen asfalto y señalización en condiciones óptimas, aunque se identificaron algunas deficiencias en calles específicas como Albareda, donde la señalización tiene problemas de visibilidad, o en otras como Avenida Catalina Santos La Guachi, Fray Bernal Boyl, Francisco Cossi Ochoa y la Ronda del Ferrocarril, donde la señalización muestra un notable deterioro.

- Estacionamiento:

  El Puerto de Santa María dispone de varias zonas de aparcamiento, tanto off-street (fuera de la vía pública) como subterráneos, que son fundamentales para gestionar la demanda de estacionamiento en la ciudad. Las más destacadas incluyen:

  - **Aparcamiento del Mercadillo de La Puntilla**: Ubicado cerca de una zona comercial, es un punto clave para los visitantes del mercadillo y áreas aledañas.

  - **Aparcamiento Pasarela del Guadalete**: Situado estratégicamente cerca de un puente peatonal, facilita el acceso al centro de la ciudad.

  - **Aparcamiento Plaza de Toros**: Ubicado en una zona céntrica, sirve a residentes y turistas que visitan el centro histórico y la plaza de toros.

  - **Aparcamiento Plaza Isaac Peral**: Otro aparcamiento céntrico que apoya la actividad comercial y turística en el núcleo urbano.

  - **Aparcamiento público Avenida de la Bajamar**: Ubicado cerca de una de las principales avenidas, facilita el acceso a áreas comerciales y de ocio.

  Además, se presta especial atención a las personas con movilidad reducida, quienes tienen derecho a solicitar una reserva de aparcamiento cerca de sus domicilios, lugares de trabajo o estudio, con exención del pago de tasas. Este enfoque inclusivo es fundamental para garantizar la accesibilidad y equidad en la movilidad urbana.

Movilidad peatonal

La movilidad peatonal en El Puerto de Santa María está bien desarrollada en el casco histórico, donde se han implementado varias zonas peatonales y áreas de plataforma compartida para fomentar el tránsito a pie. Las principales características de la movilidad peatonal incluyen:

- **Ejes peatonales en el Casco Histórico**: En calles como Pagador, Plaza de España y Calle Luna, la circulación vehicular está restringida o limitada a ciertas horas, permitiendo que los peatones circulen con seguridad y comodidad. Estas áreas son clave para mantener la vitalidad del centro histórico, atrayendo a turistas y residentes.

- **Plataformas compartidas**: En calles como Ganado y algunos tramos de la Calle Palacios, se ha dado prioridad a los peatones y ciclistas, creando entornos más seguros y agradables para el tránsito no motorizado.

Sin embargo, fuera del centro histórico, la situación es menos favorable. En gran parte del municipio, las infraestructuras peatonales se limitan a aceras estrechas en calles con tráfico rodado, lo que dificulta la movilidad peatonal. Este problema se agrava por el estacionamiento indebido en las aceras, que reduce aún más el espacio disponible para los peatones, especialmente en calles residenciales y comerciales de gran actividad.

El análisis del estado general de las infraestructuras peatonales revela que, aunque muchas de las vías principales tienen aceras de ancho suficiente, en las vías secundarias y capilares, la capacidad peatonal es significativamente menor. Por ejemplo, en la Calle Francisco Cossi Ochoa, las aceras son deficientes y no cumplen con los estándares mínimos de accesibilidad. En áreas más céntricas como la Calle Granado, el espacio para peatones es limitado, y la instalación de bolardos para disuadir el aparcamiento ilegal reduce aún más la anchura de las aceras.

En cuanto a las zonas peatonales sin tráfico rodado, el pavimento y el mobiliario urbano se encuentran en condiciones aceptables en general, y todas las áreas están bien iluminadas. Sin embargo, se destaca la falta de bancos en algunas calles, como Jesús de los Milagros y Justo Pastor, lo que podría mejorar la comodidad de los peatones, especialmente para personas mayores o con movilidad reducida.

Movilidad ciclista

La infraestructura ciclista en El Puerto de Santa María se ha desarrollado como parte de las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), dotando al municipio de una red de carriles bici que, aunque en expansión, presenta algunas deficiencias en cuanto a su continuidad y seguridad. Los principales aspectos de la movilidad ciclista incluyen:

- **Carriles bici en avenidas principales**: La red ciclista abarca avenidas importantes como Corrales, Europa y Víctimas del Terrorismo, donde las infraestructuras se encuentran en buen estado y ofrecen una continuidad razonable. Estos carriles bici facilitan la movilidad ciclista entre diferentes partes de la ciudad y mejoran la seguridad para los ciclistas.

- **Deficiencias en la Red Global**: A pesar de los avances, la red ciclista en su conjunto carece de una cohesión adecuada. Por ejemplo, en la Avenida de Sanlúcar, la ejecución del carril bici es solo parcial, y existen interrupciones y obstáculos como tapas de alcantarillas y discontinuidades antes de los pasos de cebra, que representan un riesgo para los ciclistas.

La expansión de la red ciclista sigue siendo una prioridad para mejorar la conectividad y seguridad de los ciclistas, especialmente en una ciudad donde la movilidad sostenible está ganando cada vez más importancia.

Transporte Público Urbano

El transporte público urbano en El Puerto de Santa María está gestionado a través de un sistema de autobuses que opera 7 líneas, cubriendo tanto el núcleo principal como las áreas periféricas, incluyendo Valdelagrana, Fuentebravía y El Juncal. Las características clave de este sistema incluyen:

- **Líneas circulares (1 y 2)**: Estas líneas circulares, que operan en direcciones opuestas, tienen frecuencias de 20 minutos por la mañana y 30 minutos por la tarde en días laborables. Durante los fines de semana, la frecuencia disminuye, con un autobús cada 30 minutos los sábados y uno cada hora los domingos. Este sistema asegura una cobertura aceptable, aunque las largas rutas pueden reducir la competitividad frente al transporte privado.

- **Otras líneas**: La línea 3 conecta Valdelagrana con la Costa Oeste y tiene un comportamiento similar en cuanto a frecuencias. La línea 4 opera en el centro urbano hasta Urbaluz, y la línea 5 cubre núcleos más dispersos, como Pago La Alhaja y Poblado Doña Blanca, con una frecuencia de un autobús cada 90 minutos. Las líneas 6 y 7 operan principalmente en días laborables, con frecuencias más bajas.

- **Servicio de taxi**: El Puerto de Santa María cuenta con 75 licencias de taxi, una cifra que se ajusta a la normativa, pero que puede resultar insuficiente durante los picos de demanda en verano, cuando la población y la actividad turística aumentan significativamente.

Transporte Público Interurbano

El transporte interurbano en El Puerto de Santa María está gestionado por 20 concesiones del Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz, que conectan la ciudad con otros núcleos urbanos importantes, como Jerez de la Frontera y Cádiz. Las características principales incluyen:

- **Frecuencias de paso**: Aunque la ciudad cuenta con buena conectividad, las frecuencias de paso de los autobuses interurbanos son en su mayoría de menos de un autobús por hora, y algunas líneas ofrecen solo uno o dos servicios diarios. Esta baja frecuencia limita la competitividad del transporte público frente al uso del vehículo privado.

- **Transporte Ferroviario**: La línea C-1 de Cercanías, que tiene paradas en El Puerto de Santa María y Valdelagrana, es una opción clave para la movilidad interurbana. Con frecuencias de un tren cada 20 minutos en horas punta y uno por hora en el resto del día, ofrece una alternativa fiable para los desplazamientos hacia Cádiz y Jerez.

- **Transporte Marítimo**: El transporte por mar se realiza mediante la línea B-042, un catamarán que conecta El Puerto de Santa María con Cádiz en aproximadamente 30 minutos. Las frecuencias varían, con un barco cada 40 minutos en horas punta de la mañana y cada 80 minutos el resto del día. Los fines de semana, el servicio es más limitado, con solo 5-6 salidas diarias.

Riesgos sociales y Huella de Carbono

La movilidad urbana en El Puerto de Santa María no solo tiene implicaciones logísticas y de planificación, sino también impactos significativos en la sociedad y el medio ambiente. Estos incluyen:

- <u>Huella de Carbono:</u>

  La huella de carbono es un indicador clave en el análisis de la movilidad, reflejando las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) generadas por diversas actividades, especialmente el transporte. En 2019, El Puerto de Santa María registró un total de 369.509 toneladas de CO_2 equivalente, con el sector del transporte siendo responsable del 27,8% de estas emisiones (102.823 t CO_2-eq). Esto equivale a un consumo energético de más de 1.514 millones de Mega Julios (MJ).

  El parque móvil de la ciudad, con 62.644 vehículos matriculados en 2019, es un factor determinante en estas emisiones. La mayoría de las emisiones provienen de turismos (69,3% del parque móvil), seguidos de camiones y ciclomotores. A pesar de una ligera reducción en las emisiones durante la crisis económica de 2012, estas han vuelto a aumentar, impulsadas por la antigüedad del parque móvil (promedio de 10,7 años) y el uso predominante de combustibles fósiles, especialmente diésel, que es responsable del 74,17% de las emisiones del transporte.

- <u>La movilidad por género y renta:</u>

  La movilidad en El Puerto de Santa María también refleja desigualdades sociales, particularmente en términos de género y nivel de renta. Un análisis de los metadatos de telefonía móvil muestra que el 64% de los viajes en un día de verano son realizados por personas con un nivel de renta media de entre 7.000 y 10.000 euros. Las diferencias de

género en los patrones de movilidad son pequeñas, pero en algunos casos, los hombres realizan un 1,5% más de viajes que las mujeres dentro de este rango de renta.

En resumen, El Puerto de Santa María enfrenta diversos desafíos y oportunidades en su oferta de movilidad**. Mientras que la ciudad cuenta con una red viaria bien desarrollada y opciones de transporte público, existen áreas que requieren mejoras significativas, como la continuidad de la infraestructura ciclista, la accesibilidad peatonal en zonas secundarias, y la frecuencia del transporte público interurbano**. Además, la movilidad en la ciudad tiene impactos ambientales y sociales que deben ser abordados para asegurar un desarrollo urbano sostenible y equitativo.

9.3. EL DIAGNÓSTICO

El análisis DAFO del sistema de movilidad en El Puerto de Santa María ofrece una visión detallada de los factores internos y externos que afectan el desarrollo de la movilidad en la ciudad, organizándolos en fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas. Este diagnóstico es crucial para entender la situación actual y planificar intervenciones que mejoren la accesibilidad, la sostenibilidad y la eficiencia del transporte en la ciudad.

FORTALEZAS.

Marco Físico:

- **Ubicación estratégica**: El Puerto de Santa María está estratégicamente ubicado en la Bahía de Cádiz, lo que facilita su conexión con otros municipios y regiones. Esta posición geográfica favorece la integración regional y la movilidad interurbana, especialmente a través de las principales arterias de transporte que atraviesan el municipio.

- **Terreno llano y clima agradable**: La topografía mayormente plana de la ciudad, con pocas áreas de gran desnivel, es ideal para la movilidad peatonal y ciclista. Además, el clima templado durante gran parte del año fomenta el uso de modos de transporte no motorizados, como caminar y andar en bicicleta, mejorando la calidad de vida de los residentes y reduciendo la dependencia del automóvil.

Urbanismo y Ordenación del Territorio:

- **Distancias cortas**: El núcleo principal de la ciudad tiene dimensiones compactas, lo que permite que muchas actividades cotidianas se realicen a pie o en bicicleta. Esta característica urbana reduce la necesidad de desplazamientos largos y apoya el desarrollo de un sistema de transporte sostenible.

- **Áreas peatonales**: Existen zonas en el centro de la ciudad donde se ha priorizado la movilidad peatonal, como en el casco histórico. Estas áreas fomentan un entorno más seguro y agradable para los peatones, incentivando el comercio local y la actividad turística.

Marco Social y Regulador:

- **Marco regulador sólido**: La ciudad cuenta con un marco regulador bien desarrollado que incluye ordenanzas específicas para las nuevas modalidades de transporte personal, como los vehículos de movilidad personal (VMP). Además, las administraciones locales han mostrado una buena predisposición para colaborar en la implementación de mejoras en la movilidad urbana.

- **Diagnóstico previo**: El municipio ya ha identificado y diagnosticado muchos de sus problemas de movilidad, y existen propuestas definidas y en ejecución para abordar estos desafíos, lo que facilita la planificación de futuras intervenciones.

Red Viaria y Tráfico:

- **Conectividad**: La red viaria del municipio está bien conectada con las áreas circundantes gracias a vías de circunvalación efectivas, como la A-491. Estas carreteras permiten que el tráfico interurbano evite el tránsito interior en la ciudad, reduciendo la congestión en el núcleo urbano.

- **Cultura de estacionamiento regulada**: Existe una cultura de estacionamiento regulado ya implantada, lo que ayuda a gestionar la demanda de aparcamiento, especialmente en las zonas más congestionadas como el centro histórico.

Transporte Público:

- **Oferta adecuada**: El sistema de transporte público urbano está bien adaptado al tamaño de la población, ofreciendo una cobertura razonable del municipio. La flota de autobuses urbanos es relativamente moderna, lo que contribuye a un servicio más eficiente y menos contaminante.

- **Intermodalidad**: Se prevé un crecimiento en la intermodalidad con la futura estación de autobuses que estará ubicada junto a la actual estación de tren. Esta mejora facilitará las conexiones entre diferentes modos de transporte, haciendo el sistema más accesible y atractivo para los usuarios.

Movilidad Peatonal y Ciclista:

- **Mejoras recientes en la movilidad peatonal**: Las intervenciones recientes han mejorado la accesibilidad peatonal en varias áreas, haciendo que el entorno sea más seguro y atractivo para los peatones.

- **Extensión de la red ciclista**: La ciudad cuenta con una red ciclista relativamente extensa, que supera a la de otros municipios de la comarca. Esto proporciona una buena base para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano.

DEBILIDADES.

Marco Físico:

- **Barreras físicas**: El río Guadalete crea un importante efecto barrera dentro de la ciudad, dificultando la conectividad entre diferentes áreas urbanas. De manera similar, el ferrocarril, especialmente en la sección este y las áreas industriales, actúa como otra barrera que complica la movilidad interna y la accesibilidad.

Urbanismo y Ordenación del Territorio:

- **Viario denso y estrecho**: El entorno urbano de El Puerto de Santa María se caracteriza por un viario muy denso y estrecho, particularmente en el centro histórico, lo que limita la capacidad de las calles para absorber grandes volúmenes de tráfico y dificulta la implementación de infraestructuras para la movilidad sostenible.

- **Dispersión poblacional**: Existe una alta dispersión de la población en diferentes núcleos urbanos dentro del municipio, lo que fomenta el uso del vehículo privado debido a la falta de alternativas de transporte eficientes y conectadas.

Marco Social:

- **Alta presión demográfica y envejecimiento**: El núcleo principal del municipio experimenta una alta presión demográfica, y la población está envejeciendo, con perspectivas de un incremento en la edad media. Esto plantea desafíos adicionales para la movilidad, ya que las personas mayores tienden a tener problemas de movilidad y una menor autonomía.

- **Baja conciencia en modos de movilidad sostenibles**: Existe una baja concienciación y adopción de modos de movilidad sostenible, como el ciclismo o caminar, lo que perpetúa la dependencia del automóvil y agrava los problemas de tráfico y contaminación.

Red Viaria y Tráfico:

- **Baja penetración de tecnologías eléctricas**: Solo un 2,2% de los vehículos en la ciudad son eléctricos, lo que refleja una baja adopción de tecnologías más limpias y sostenibles. La alta proporción de vehículos con motor de combustión, especialmente diésel, contribuye a los problemas de contaminación del aire.

- **Problemas de estacionamiento**: Hay deficiencias significativas en la infraestructura de estacionamiento, especialmente en las áreas comerciales del centro histórico. Además, faltan plazas de estacionamiento dedicadas para residentes en muchas zonas, lo que genera competencia por el espacio y aumenta la congestión.

- **Ruido y carga y descarga**: Los niveles de ruido en algunas áreas residenciales son elevados, y el número de plazas para la carga y descarga es insuficiente, lo que afecta negativamente a la calidad de vida y la eficiencia del transporte de mercancías.

Transporte Público:

- **Insuficiencia de taxis**: El número de taxis disponibles es insuficiente para cubrir la demanda, especialmente durante los picos de demanda estacionales, como en verano. Esto puede dificultar la movilidad para aquellos que dependen de este servicio.

- **Longitud de las líneas de autobuses**: Las líneas de autobuses urbanos son excesivamente largas, lo que aumenta los tiempos de viaje y desincentiva su uso en comparación con el transporte privado.

- **Falta de Estación de Autobuses**: Aunque está en desarrollo, actualmente no hay una estación de autobuses, lo que limita la eficiencia del sistema de transporte público y dificulta las conexiones intermodales.

Movilidad Peatonal y Ciclista:

- **Aceras estrechas y obstáculos**: Muchas aceras en la ciudad son estrechas y están obstruidas, a menudo debido al estacionamiento indebido de vehículos, lo que dificulta la movilidad peatonal, especialmente para personas con movilidad reducida.

- **Conectividad ciclista insuficiente**: Aunque existe una red ciclista, esta carece de conectividad en algunas áreas, lo que limita su utilidad. Además, no hay un servicio de

alquiler de bicicletas públicas, y los aparcabicis son escasos, lo que desincentiva el uso de la bicicleta.

OPORTUNIDADES.

Contexto Económico y Social:

- **Tendencia global hacia la movilidad sostenible**: A nivel mundial, hay un creciente impulso hacia el uso de modos de transporte no motorizados, como caminar y andar en bicicleta, impulsado por la preocupación por el cambio climático y la salud pública. Esta tendencia ofrece una oportunidad para que El Puerto de Santa María desarrolle su infraestructura sostenible.

- **Nuevas tecnologías y movilidad colaborativa**: Las tecnologías de movilidad están volviéndose más accesibles y extendidas, incluyendo el carsharing y la movilidad como servicio (MaaS), que pueden reducir la necesidad de poseer un vehículo privado y promover el uso de alternativas más sostenibles.

- **Cultura del teletrabajo**: El auge del teletrabajo reduce la necesidad de desplazamientos diarios, lo que puede disminuir la congestión y abrir nuevas oportunidades para rediseñar el sistema de transporte.

- **Sensibilidad ambiental**: La creciente conciencia ambiental entre la población puede ser aprovechada para promover políticas de movilidad sostenible y reducir la dependencia del automóvil.

- **Recuperación económica**: La reciente recuperación del empleo ofrece un entorno más favorable para la implementación de proyectos de movilidad sostenible.

Transporte y Movilidad:

- **Incremento en el precio de combustibles fósiles**: La subida en los precios de los combustibles fósiles puede incentivar a los residentes a adoptar modos de transporte no motorizados o a considerar vehículos eléctricos, reduciendo así la huella de carbono de la ciudad.

- **Distancias adecuadas para movilidad ciclista**: Las distancias entre los diferentes núcleos poblacionales dentro del municipio son adecuadas para promover el uso de la bicicleta, lo que puede contribuir a una mayor adopción de este medio de transporte.

Marco Jurídico y Organizativo:

- **Normativas pro-movilidad sostenible**: El aumento de impuestos y las restricciones al uso de vehículos de combustión fósil, junto con el impulso normativo a nivel europeo hacia estrategias de movilidad sostenible, ofrecen un marco favorable para la implementación de medidas que promuevan el transporte limpio.

- **Fondos Europeos**: La disponibilidad de recursos financieros a través del Plan de Recuperación para Europa y otras iniciativas de la Unión Europea representa una oportunidad significativa para financiar proyectos de infraestructura de movilidad sostenible en El Puerto de Santa María.

- **Nuevas tecnologías de la información**: La adopción de tecnologías como las Smart iCities y los Sistemas de Ayuda a la Explotación (SAE) puede mejorar la gestión del tráfico y la movilidad urbana, haciendo que el sistema de transporte sea más eficiente y centrado en el usuario.

AMENAZAS.

Contexto Económico y Social:

- **Cambio climático**: El cambio climático representa una amenaza directa para las infraestructuras de la ciudad, con posibles impactos en las rutas de transporte, especialmente en áreas costeras. Además, el clima extremo puede afectar negativamente la movilidad y la infraestructura urbana.

- **Incertidumbre económica y social**: La pandemia de COVID-19, junto con la inflación y los conflictos bélicos en Europa, han generado una coyuntura económica y social incierta, que podría afectar la implementación de proyectos de movilidad y alterar las prioridades de los ciudadanos y las administraciones.

- **Subida del precio de la electricidad**: El aumento en el costo de la electricidad puede desincentivar la adopción de vehículos eléctricos, especialmente si no se cuenta con infraestructura de recarga mediante autoconsumo.

Transporte y Movilidad:

- **Baja tradición ciclista en el Sur de Europa**: En comparación con otras regiones, los países del sur de Europa, incluido España, tienen una menor tradición ciclista, lo que puede dificultar la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano.

- **Impacto de la pandemia en el Transporte Público**: La pandemia ha reducido el uso del transporte público, lo que podría tener efectos a largo plazo en la viabilidad económica y la aceptación de este modo de transporte.

- **Concentración de actividades productivas**: La concentración de actividades productivas en las zonas industriales favorece el uso del vehículo privado, especialmente para los trabajadores que viven en áreas más alejadas, lo que puede contrarrestar los esfuerzos por promover modos de transporte más sostenibles.

- **Falta de itinerarios seguros**: La ausencia de rutas seguras y conectadas entre los diferentes núcleos del municipio dificulta la comunicación y reduce la movilidad no motorizada, perpetuando la dependencia del automóvil.

Marco Jurídico y Organizativo:

- **Competencias dispersas**: La existencia de múltiples administraciones con competencias en transporte, como ADIF y la Junta de Andalucía, puede complicar la implementación de medidas coordinadas y efectivas, llevando a soluciones desarticuladas que no aborden de manera integral los problemas de movilidad.

CONCLUSIÓN.

El análisis DAFO revela un panorama complejo para la movilidad en El Puerto de Santa María, con numerosas fortalezas que pueden ser aprovechadas, como su ubicación estratégica, un marco regulador sólido y una infraestructura de transporte relativamente bien desarrollada.

Sin embargo, **también enfrenta significativas debilidades y amenazas, desde barreras físicas hasta incertidumbres económicas y sociales** que podrían dificultar el desarrollo de un sistema de movilidad sostenible.

Las oportunidades presentadas por las tendencias globales hacia la movilidad sostenible y la disponibilidad de fondos europeos son alentadoras, pero **será crucial una planificación cuidadosa y una coordinación efectiva entre las administraciones** para superar los desafíos identificados y avanzar hacia un futuro más accesible y sostenible para todos los residentes de El Puerto de Santa María.

9.4. AVANCE DE PROPUESTAS

El documento de la Fase 3 del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), Plan Director de la Bicicleta y Plan Director de Señalización de El Puerto de Santa María, abarca un avance de propuesta de acciones concretas que tienen como objetivo fundamental transformar El Puerto de Santa María en una ciudad más sostenible y habitable.

Se priorizan las estrategias que promueven la movilidad peatonal y ciclista, así como la reducción de emisiones mediante la electrificación del transporte y la gestión eficiente del tráfico y estacionamiento.

La integración de estas estrategias busca no solo mejorar la movilidad urbana, sino también contribuir a un desarrollo urbano más equilibrado y respetuoso con el medio ambiente, alineándose con los objetivos globales de sostenibilidad.

A continuación, un resumen del contenido y los puntos principales:

1. MARCO ESTRATÉGICO

- El PMUS se alinea con la Estrategia Europa 2020, la cual promueve una economía de bajas emisiones de carbono. Se destacan iniciativas europeas como el Marco sobre Clima y Energía para 2030, la Hoja de Ruta para una Economía Baja en Carbono para 2050, y la Estrategia Europea para la Movilidad Baja en Emisiones (2016).

- En el contexto español, el documento se relaciona con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, la Ley 2/2011 de Economía Sostenible, y otras normativas nacionales y autonómicas que fomentan la movilidad sostenible.

- A nivel local, se vincula con el Plan General vigente, el Plan Especial de Ordenación del Puerto de la Bahía de Cádiz, y la Ordenanza Municipal de Protección del Medio Ambiente contra Ruidos y Vibraciones.

2. OBJETIVOS:

Objetivo General: El principal objetivo del PMUS es desarrollar un marco integral para la movilidad en El Puerto de Santa María, abordando todas las áreas que influyen en la movilidad del municipio, con especial énfasis en la zona EDUSI (Distrito 1). Se busca

una gestión coordinada y eficiente de los distintos modos de transporte, con criterios de sostenibilidad, igualdad y perspectiva de género.

Objetivos Específicos:

1. **Planificación Global**: Desarrollar un enfoque global para la movilidad urbana que considere las características de cada zona y sector de la ciudad.

2. **Mejora del Transporte Público**: Crear un sistema de transporte colectivo de alta calidad y competitivo, integrado con otros modos de transporte y aparcamientos disuasorios.

3. **Intermodalidad**: Impulsar la intermodalidad para asegurar un uso eficiente de los diferentes modos de transporte.

4. **Mejora del Espacio Público**: Liberar el espacio público destinado al tráfico para el uso ciudadano, mejorando la calidad y accesibilidad del entorno urbano.

5. **Promoción de la Movilidad Sostenible**: Fomentar el uso de modos de transporte no contaminantes, como caminar y el uso de bicicletas, y promover el uso racional del vehículo privado.

6. **Reordenación del Tráfico**: Redefinir la red vial para mejorar la seguridad vial y reducir la contaminación, gestionando el estacionamiento para desincentivar el uso de vehículos privados.

3. LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y PROPUESTAS.

El PMUS se organiza en ocho líneas estratégicas, cada una de las cuales aborda un aspecto específico de la movilidad urbana.

E1. Estrategia de Mejora de la Movilidad Peatonal y del Espacio Público:

- **Plan Integral de Accesibilidad**: Se propone una coordinación global para mejorar la accesibilidad en toda la ciudad, eliminando barreras arquitectónicas y mejorando el diseño urbano.

- **Buenas Prácticas de Diseño Urbano**: Unificación de criterios de actuación en el diseño urbano, incluyendo la ampliación de aceras, la creación de itinerarios seguros, y la peatonalización de calles clave.

- **Estudios de Movilidad Peatonal**: Evaluación de la movilidad peatonal en eventos con grandes aglomeraciones, como festivales o ferias, para garantizar la seguridad y fluidez.

- **Urbanismo Táctico**: Implementación de intervenciones temporales y de bajo costo para mejorar el uso del espacio público, fomentando la participación ciudadana.

E2. Estrategia de Dinamización de la Movilidad Ciclista y en VMP:

- **Red de Infraestructuras Ciclistas**: Ampliación y mejora de la red ciclista, integrándola con otras infraestructuras urbanas y facilitando el acceso a través de una red conectada y segura.

- **Estacionamiento para Bicicletas y VMP**: Dotación de puntos de estacionamiento bien distribuidos para bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP).

- **Sistema de Préstamo de Bicicletas**: Mejora y expansión del servicio de préstamo de bicicletas, promoviendo su uso cotidiano.

- **Regulación del Uso de Bicicletas y VMP**: Implementación de normativas para regular el uso seguro y eficiente de estos modos de transporte.

E3. Estrategia de Modernización del Servicio de Transporte Público Urbano:

- **Transporte de Altas Prestaciones**: Introducción de sistemas de transporte de alta capacidad y eficiencia, como el *Bus Rapid Transit* (BRT), para mejorar la conectividad y reducir el tiempo de viaje.

- **Intermodalidad**: Creación de intercambiadores que faciliten la transición entre diferentes modos de transporte (bus-tren, bus-barco, bici-tren).

- **Seguridad en el Transporte Público**: Implementación de medidas para mejorar la seguridad, especialmente para colectivos vulnerables.

- **Mejora del Servicio de Taxi**: Optimización del servicio de taxi, adaptándolo a las nuevas demandas de movilidad urbana.

E4. Estrategia de Actuación sobre el Viario Urbano y el Estacionamiento:

- **Gestión del Tráfico**: Integración de criterios de sostenibilidad en la gestión del tráfico, incluyendo la limitación de velocidades y la reordenación de la red vial.

- **Reordenación de Sentidos de Circulación**: Modificación de los sentidos de circulación para mejorar la fluidez del tráfico y la seguridad vial.

- **Mejora del Estacionamiento**: Adecuación del estacionamiento al nuevo escenario de movilidad, priorizando a los residentes y promoviendo el uso de aparcamientos disuasorios.

- **Mejora de la Señalización y Pavimentación**: Renovación integral de la señalización y pavimentación de la ciudad para mejorar la seguridad y la accesibilidad.

E5. Estrategia de Adecuación de la Movilidad según el Motivo de Desplazamiento:

- **Movilidad a Centros Escolares**: Mejoras en la infraestructura y seguridad para facilitar el acceso seguro a los centros educativos.

- **Movilidad por Trabajo y Compras**: Implementación de medidas que favorezcan la movilidad eficiente hacia zonas de trabajo y comerciales, promoviendo el uso de transporte público y modos no motorizados.

- **Movilidad por Turismo y Ocio**: Adaptación de la infraestructura y los servicios de transporte para facilitar la movilidad de turistas y residentes hacia áreas de ocio.

E6. Estrategia de Fomento de la Movilidad Cero Emisiones:

- **Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**: Establecimiento de áreas en la ciudad donde se restrinja el acceso a vehículos contaminantes, promoviendo el uso de vehículos eléctricos y modos de transporte no motorizados.

- **Red de Puntos de Recarga Eléctrica**: Instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos distribuidos estratégicamente en toda la ciudad.

- **Electrificación de Flotas Públicas**: Transición hacia la electrificación de las flotas de transporte público y otros vehículos vinculados a la administración local.

- **Sistemas de Vehículos Eléctricos Compartidos**: Fomento de servicios de vehículos eléctricos compartidos como alternativa al uso de vehículos privados.

E7. Estrategia de Gestión Sostenible de la Distribución Urbana de Mercancías:

- **Modernización de la Carga y Descarga**: Mejora de la operativa de carga y descarga, incluyendo la ampliación de zonas dedicadas a esta actividad.

- **Plataforma de Distribución de Última Milla**: Creación de una plataforma logística para optimizar la distribución de mercancías en la última etapa de entrega dentro de la ciudad.

- **Regulación de la Carga y Descarga**: Ajuste de la normativa para mejorar la eficiencia y sostenibilidad de la distribución urbana de mercancías.

E8. Estrategia de Gestión y Promoción de la Movilidad Sostenible:

- **Kioscos de Atención al Público**: Instalación de puntos de información sobre movilidad sostenible para sensibilizar y educar a la ciudadanía.

- **Reglamentos y Ordenanzas**: Desarrollo de normativas específicas para regular la movilidad urbana y fomentar prácticas sostenibles.

- **Plan de Comunicación**: Estrategias de comunicación para promover los beneficios de la movilidad sostenible y educar a la población sobre las nuevas políticas y servicios.

4. PLAN DE ACCIÓN Y PROGRAMAS DE ACTUACIÓN INTEGRADOS

Presupuesto y Programación Temporal:

- **Presupuesto estimado**: Se asignan recursos económicos a cada una de las estrategias y medidas propuestas, con un desglose detallado que permite priorizar las inversiones según su impacto y viabilidad.

- **Cronograma**: Se establece un cronograma de actuación que abarca desde el corto plazo (2023-2029) hasta el largo plazo (2030-2033), permitiendo un seguimiento continuo y ajustado de la implementación del plan.

Indicadores y Plan de Seguimiento:

- **Indicadores de Evaluación**: Se definen indicadores específicos para medir el éxito de cada medida, como la reducción de emisiones, el incremento en el uso del transporte público, y la mejora de la seguridad vial.

- **Plan de Seguimiento**: Se propone un sistema de seguimiento que permita evaluar periódicamente el progreso del plan, ajustando las estrategias en función de los resultados obtenidos.



IA. 10

AFECCIONES DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL CON MAYOR INCIDENCIA EN LA CONFIGURACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN URBANA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA.

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

El Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz (Decreto 462/2004). Se trata de un Plan Territorial previo a la aprobación del POTA 2006, que establece como previsiones que afectan al PGOM/POU de El Puerto de Santa María, las que se exponen a continuación.

Previsiones respecto a la red viaria:

- Acceso Norte a la Bahía (ARV-3). Su función es conectar la parte Norte de la Bahía con la A-4 y la A-381;
- Conexión Costa Noroeste de Cádiz (ARV-5) para conectar la costa Noroeste y Bahía de Cádiz; Acceso al Puerto Comercial desde la A-4 (ARV-9);
- Acceso a la Costa en el Puerto de Santa María (ARV-10) para conectar la red regional con el sector costero del municipio
- Conexión Valdelagrana-Carretera de Rota (ARV-11) para conectar las áreas urbanas del municipio localizadas en ambas márgenes del Guadalete (presenta la dificultad de su incidencia en la funcionalidad en la zona de servicios del puerto).

Previsiones sobre Red de Espacios Libres Metropolitanos.

El POTBC identifica dos áreas para la reserva de espacios libres de carácter metropolitano:

1º. Área Sierra de San Cristóbal (REL-1) identificando 4 subáreas:

- El Pinar de Coig (Parque Metropolitano). La existencia de una agrupación de edificaciones irregulares en parte del Pinar del Coig presenta una dificultad para materializar esta propuesta.
- La Cuesta del Toro (dotaciones y servicios),
- Doña Blanca-Las Cumbres (Protección y Divulgación de los Recursos Naturales)
- Las Crestas, con destino a infraestructuras básicas.

2º. Área Toruños-Río San Pedro (REL-2) con las subáreas:

- El Pinar del Coto de La Isleta (Parque Metropolitano).
- El Pinar de La Algaida (Parque Metropolitano).
- La zona de la Venta el Macka y Centro de Recursos Ambientales (Áreas de Servicios y Dotaciones).

Previsiones en materia ferroviaria.

En relación con las actuaciones en materia de red ferroviaria, destaca la adecuación en el Área Urbana del ajuste de la traza ferroviaria y la reforma interior de los terrenos ferroviarios y entorno La Victoria, con la incorporación de un intercambiador modal (en ejecución) FFCC + autobuses y aparcamiento.

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

El POTBC identifica las denominadas las Zonas de Especial Reserva para la localización de actividades en la Aglomeración (ZERPLAS) que funcionan como reservas de terrenos para localizar los usos que potencien la organización y estructura de la aglomeración. En el municipio define dos ZERPLAS para la Localización de Actividades de la Aglomeración:

- ZERPLA-1 “San José- El Madrugador”. Con destino a la generación de suelo destinado a actividades productivas e impulso de equipamientos y servicios a la población (los espacios forestales del Pinar del Madrugador y Rancho Linares se incorporarán al SGEL).
- ZERPLA-2 “Cantarranas”, para orientar la extensión de las actividades turísticas hacia el interior con la finalidad de equilibrar la presión en el frente litoral y posibilitar la integración de las agrupaciones de edificaciones irregulares entre la carretera de Rota y la carretera de Sanlúcar.

Por otra parte, se establece que el PGOM deberá preservar como terrenos agrícolas-productivos, la zona regable de Doña Blanca, la de regadío de la Costa Noroeste y los terrenos de secano al norte de la ctra. Sanlúcar (arts. 90 a 91 POTBC)

10.2. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA.

Aprobado por Decreto 129/2006, de 27 de junio.

El municipio de El Puerto Santa María es uno de los núcleos principales dentro del sistema polinuclear establecido para el área metropolitana de la Bahía de Cádiz, dentro del Sistema de Ciudades establecido por el POTA como perteneciente al Centro Regional Bahía de Cádiz-Jerez.

Los objetivos que se establecen para los Centros Regionales son la consolidación de un sistema polinuclear concebido como una red de ciudades metropolitanas y la mejora de la competitividad global del sistema, mediante la adecuada ordenación interna de cada Centro Regional.

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

1. Favorecer el desarrollo social y económico de los Centros Regionales.

2. Dotar a los Centros Regionales de equipamientos y servicios especializados de nivel regional/provincial.

3. Mejorar los niveles de calidad de vida de los ciudadanos a través de las dotaciones adecuadas de servicios y equipamientos básicos.

4. Dotar con equipamientos y servicios especializados atendiendo a criterios de descentralización y especialización compartida a nivel regional:

   - Equipamientos especializados de primer nivel regionales (Hospitales de Especialidades, Servicios Sociales especializados, Centros Deportivos de alta competición).

   - Centros Universitarios y Centro de I+D.

   - Dotaciones especializadas de servicios y eventos relacionados con el ocio y el turismo.

5. Dotar a cada Centro Regional de Parques Tecnológicos o Medios de Innovación que queden integrados en la red andaluza de espacios de innovación.

6. Intervenir en la oferta de suelo para actividades productivas mediante la creación de parques empresariales con suelos altamente cualificados.

7. Promover turísticamente los Centros Regionales mediante estrategias conjuntas que pongan en valor sus recursos patrimoniales y de actividad urbana, así como la dotación de equipamientos y servicios turísticos especializados.

La regulación de mayor incidencia en la configuración de la estrategia de la evolución del modelo de ciudad que derivaba del POTA era la Norma 45.4.a), que imponía límites a la capacidad de crecimiento urbano y residencial de los planes municipales.

Sin embargo, la LISTA ha derogado expresamente esta Norma y como quiera que, el POTBC vigente, es anterior al POTA y no contiene una limitación de crecimiento, en la actualidad formalmente no existe un límite concreto de crecimiento urbano para los municipios, pero sí unas condiciones de desarrollo sostenible.

En la actualidad, se ha iniciado el proceso de revisión del POTA. En el Decreto 127/2024, de 16 de julio, por el que se acuerda la formulación de la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía se establecen para a revisión los siguientes objetivos generales:

a) Alinear la planificación del territorio en Andalucía con los preceptos de los 17 ODS de la Agenda 2030, concretados para el desarrollo urbano-territorial sostenible en la Agenda Urbana de Naciones Unidas (Hábitat III), con la finalidad de lograr un desarrollo territorial sostenible en su triple vertiente: económica, ambiental y social, incorporando el concepto de gestión sostenible de los recursos.

b) Configurar un marco de coordinación de las políticas sectoriales autonómicas, estatales y de la Unión Europea, estableciendo determinaciones que actúen como referentes para dichas políticas.

c) Propiciar la coordinación y cooperación territorial con las regiones del entorno geopolítico próximo y con las pertenecientes a los mismos organismos de ámbito europeo.

d) Reforzar la articulación y accesibilidad tanto interna como externa de la Comunidad Autónoma, propiciando su desarrollo territorial y económico.

e) Identificar zonas que deban ser preservadas, por su valor estratégico, para implantación de usos que contribuyan a la articulación de Andalucía con el exterior o puedan contribuir a la integración de la economía de nuestra Comunidad Autónoma en el ámbito económico estatal, europeo o internacional.

f) Consolidar un modelo de ordenación territorial cohesionado y funcional, que mejore la calidad de vida de la ciudadanía y consolide la red de ciudades medias como elementos identitarios del territorio de Andalucía y nexo de unión eficaz entre las áreas urbanas y rurales.

g) Establecer directrices territoriales estratégicas que promuevan el desarrollo rural proporcionando un mayor equilibrio entre el medio urbano y el rural mediante mecanismos de cooperación y colaboración urbano-rural, que reviertan las tendencias de concentración de la población en unas zonas en detrimento de otras afectadas por el impacto del reto demográfico.

h) Incorporar la Infraestructura Verde y la puesta en valor de los servicios ecosistémicos a la ordenación del medio físico, superando la fragmentación del territorio en aras de favorecer la biodiversidad y los ecosistemas sanos y diversos.

i) Preservar la identidad territorial de Andalucía considerando el patrimonio natural, cultural y el paisaje como recursos básicos de la ordenación territorial.

j) Promover el uso racional de los recursos naturales, entre ellos, los recursos hídricos, que serán objeto de una gestión sostenible e integral; los recursos energéticos, priorizando las energías renovables y los criterios de eficiencia energética; y el suelo, para el que se fomentará su ocupación racional y su óptimo aprovechamiento, con una distribución equilibrada de usos y actividades en el territorio.

k) Favorecer la resiliencia del territorio y su adaptación ante el cambio climático disminuyendo su vulnerabilidad, así como delimitar zonas sometidas a procesos naturales o actividades antrópicas susceptibles de generar riesgos y establecer criterios para su ordenación.

l) Promover una respuesta ágil y eficaz a las necesidades de suelo para nuevas actividades económicas, dando preferencia a la regeneración, renovación y redensificación del suelo ya transformado, teniendo en cuenta la capacidad de acogida del territorio en el que se implantan, y atendiendo especialmente a la mejora de la competitividad y al desarrollo de actividades relacionadas con el I+D+I.

m) Promover la movilidad y la logística sostenibles, concediendo especial atención al transporte público multimodal, a la optimización de la combinación de los distintos modos de transporte y a la movilidad peatonal y ciclista.

n) Potenciar el acceso equivalente en todo el territorio a los equipamientos y las infraestructuras de telecomunicaciones, garantizando a la ciudadanía y a las empresas la integración en la sociedad de la información, con la finalidad de mejorar la calidad de vida, aumentar la eficiencia de los servicios públicos y promover la competitividad de los sectores productivos.

ñ) Incluir criterios que faciliten la implantación de nuevas modalidades de gobierno territorial basadas en la cooperación como principio rector de la gobernanza, que sean capaces de articular respuestas ágiles y eficaces a los procesos y dinámicas que se desarrollan en el territorio.

o) Integrar indicadores y mecanismos de prospectiva y seguimiento, así como de gestión del Plan para identificar las tendencias evolutivas del territorio andaluz. La finalidad es propiciar una respuesta ágil y anticipada a las dinámicas territoriales contrarias al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial, contribuyendo a la evaluación de los objetivos del POTA.

10.3. EL PLAN ESPECIAL SUPRAMUNICIPAL DEL ENTORNO DEL RÍO GUADALETE APROBADO POR ORDEN DE 20 DE MAYO 2023.

La naturaleza de este Plan Especial es urbanística, si bien de carácter supramunicipal, por ello, se incorpora en este subapartado. Se formuló en el marco de la LOUA y en el art. 1.3 de sus Normas se aclara que el Plan Especial está sometido jerárquicamente a los Planes Generales municipales sin perjuicio de las limitaciones de uso que establecen.

Los objetivos de este Plan Especial son:

- Integrar una red de espacios libres de uso público que ayude a la articulación de la Bahía de Cádiz-Jerez, la campiña y la Vega del Guadalete.

- Ordenar los elementos con condiciones apropiadas para su uso público y una movilidad cotidiana no motorizada.

- Configurar una red de itinerarios y zonas de disfrute en torno al Guadalete:

- Recuperar los espacios de interés natural y paisajístico ligados al sistema fluvial y los elementos patrimoniales con condiciones para el uso público.

Establece (art. 49) las siguientes recomendaciones a la revisión del planeamiento general:

a) Los trazados definidos en el Plan Especial como “Red de itinerarios de uso público supramunicipal” debieran pasar a tener la consideración de Sistema Generales de movilidad peatonal de carácter supramunicipal, ciclable y a caballo en suelo rústico;

b) Los definidos como “Espacios de uso público supramunicipal”, tener la consideración de Sistema Generales de Espacios Libres, de carácter supramunicipal en suelo rústico.

c) Los definidos como “Activos territoriales singulares” tener la consideración de suelo rústico “de especial protección”.

ANÁLISIS DAFO:

Principales debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del municipio de El Puerto de Santa María en el marco de la revisión de su planeamiento general.

EJE 1. TERRITORIO, PAISAJE Y BIODIVERSIDAD	
Debilidades Eje 1	**Amenazas Eje 1**
D01.Desarrollo territorial disperso D02. Progresiva colmatación frente litoral oeste. D03. Degradación del entorno de las lagunas y marismas. D04. Falta de conexión de los núcleos urbanos con su entorno rural y natural D05. Los asentamientos de edificaciones irregulares han fragmentado el territorio, colonizados tierras productivas e hipotecado la toma de decisiones. DO6. Escasa integración paisajística de los desarrollos vinculados al PGOU vigente D07.Degradación del paisaje rústico por asentamientos irregulares D08. Contaminación visual del centro histórico.	A01. Patrimonio natural infrautilizado. A02. Complejidad de la ordenación del espacio periurbano por presencia de edificaciones irregulares. A03. Escasa consideración de la infraestructura verde como condicionante de la ordenación. A04.Degradación del entorno de las lagunas A05.Turismo y residencia vacacional con gran consumo de recursos A06. Deficiente ordenación del suelo rústico en el PGMO 92. A07. Progresiva consolidación de espacios con valores ambientales por culminación de desarrollos del PGMO 1992. A8. Desfase de la ordenación urbanística y territorial vigentes: PGMO 1992, del PPTBC 2004 y POTA 2006.
Fortalezas Eje 1	**Oportunidades Eje 1**
F01. Riqueza del patrimonio natural y ambiental del municipio. F02. Suelos con productividad agrícola F03.Consideración del sector primario (acuicultura y viñedo) como activo económico. F04. Posición estratégica de la ciudad respecto al sistema de ciudades: centro de la Aglomeración Bahía de Cádiz-Jerez y puerta de entrada a Costa Noroeste.	O01.Incorporación en el PGOM y POU de los requerimientos de la Infraestructura Verde (Estrategia Nacional aprobada por Orden PCM/735/2021. O02. Activación propuestas Plan Especial Entorno Guadalete. O03. Valorización ambiental y cultural de la Sierra San Cristóbal. O04. Incorporar criterios de ordenación sostenible y normas mínima de paisaje en el PGOM y POU O05. Posibilidad acceso Fondos vinculados a la Estrategia Nacional de restauración de Ríos 2022-2030. O05. Ordenación y ejecución proyecto Corredor Verde: accesibilidad parque de las lagunas

EJE 2. MODELO DE CIUDAD	
Debilidades Eje 2	**Amenazas Eje 2**
D10.La expansión urbana errática y en gran medida no planificada, ha impedido la configuración de un modelo de estructura urbana racional. D12.Fragmentación de la ciudad en núcleos de suelo urbano separados: deficiente relación de la ciudad central con urbanizaciones Costa Noroeste y una inexistente relación con Valdelagrana. D13. Densidades deficientes en la mayor parte de la trama urbana (excepto ciudad histórica y ensanche) D14.Ordenación alejada del principio de proximidad. D15. Presencia de números asentamientos de edificaciones irregulares en la periferia. D16. Parque edificatorio con deficiente conservación en el centro y en el ensanche. D17. Degradación entorno Monasterio de la Victoria-Estación FFCC. D18. Falta de integración urbana y ambiental del río Guadalete en el margen izquierdo. D19. Deterioro de barriadas tradicionales.	**A10.Incrementos costes en el mantenimiento de la urbanización e infraestructura existente.** **A11. Eliminación límites crecimiento urbanístico.** **A12. Excesiva concentración actividades productivas en la travesía de N.IV que provoca descompensación funcional.** **A13. La dificultad de integración urbana de algunos asentamientos por el coste de conexión infraestructural.** **A14. Pérdida de atractivo residencial del centro histórico y progresiva turistificación.** **A15. Inadecuación de los planes de ordenación detallada aprobados a los requerimientos de sostenibilidad: escasa diversidad de usos y densidades ineficientes.** A16. Amenaza de colmatación del frente litoral de Puerto Sherry-Finca la China; creación de pantallas y edificabilidad por encima de su capacidad de carga. A17. Competencia desleal de las ciudades y no desde la complementariedad y fortaleza de la aglomeración. A18. Indefinición de un modelo concreto de crecimiento en el nuevo PGOM que se iría conformando a través de sucesivas ATU propuestas por la iniciativa privada.

Fortalezas Eje 2	Oportunidades Eje 2
F20.Ciudad central en la articulación del sistema de ciudades configurada por Aglomeración Bahía de Cádiz-Jerez-Costa Noroeste. F21. Ciudad con condiciones óptimas para desarrollar una oferta de centro de trabajo y lugar de residencia de alta calidad urbana. F22. Riqueza del patrimonio urbano y arquitectónico de la ciudad. F23. Compacidad zonas centrales (CH y Crevillet). F24. Buena localización y accesibilidad de suelo urbanizado para desarrollar actividades logísticas. F25. La mejora del margen derecho de la ribera urbana del río. F26. La coordinación y colaboración Autoridad Portuaria-Ayuntamiento. F27. Activación de las propuestas del PEPRICHYE. F29. Traslado de los juzgados al centro histórico AER-05. F30. Reconducción proyecto Pozos Dulces. F31. Movimiento vecinal y asociativo interesado en la participación en las decisiones sobre la ciudad.	**O20. Minimizar la antropización del suelo: crecimiento urbano adecuado a las necesidades de la población, incluso promoviendo desclasificación suelo innecesario.** **O21. Protagonismo de las exigencias de movilidad sostenible en el nuevo modelo urbanístico aplicando los criterios de proximidad funcional e intermodalidad.** **O22. Prioridad a la rehabilitación y reciclaje de la ciudad existente frente a las actuaciones de nueva urbanización-O23. Establecimiento de densidades eficientes en las ATU.** **O24. Realizar una priorización de ATU de mayor interés para la mejora de la calidad urbana en atención a la suficiencia y disponibilidad de recursos hídricos.** O25. Establecer estrategias para actuaciones de mejora urbana en barrios degradados y ARI en áreas en desuso. O26. Disponibilidad de terrenos en el margen izquierdo del puerto comercial para ser destinados a interacción Puerto-Ciudad (equipamientos; actividades comerciales no estrictamente portuarias). Iniciativa Riomarina. O27. Posibilidad de integración urbana viable de aquellos asentamientos irregulares con nivel de consolidación suficiente y posición adecuada en la estructura. O28.Fomentar la multifuncionalidad en las zonas urbanas. O29.Programa de ayudas y fondos para promover un desarrollo urbano sostenible.

EJE 3. MOVILIDAD	
Debilidades Eje 3	**Amenazas Eje 3**
D30.Bajo nivel de vertebración urbana: la utilización de vías interurbanas como distribuidores urbanos provoca disfunciones en el sistema viario. D31. Jerarquía motorizada a favor del automóvil; sin plataformas reservadas para el transporte público. D32. La política de transferencia modales solo está dirigida al trasvase automóvil-peatón y no a la versión automóvil-TPC. D33. Baja frecuencia del servicio de transporte público urbano. D34. Impacto excesivo de los desplazamientos motorizados en el interior de los barrios.	A30.Incremento del desequilibrio funcional entre los viajes realizados en transporte público y en transporte privado. A31.Resistencia del sector comercial a la peatonalización. A32. Resistencia vecinal a la pérdida de aparcamientos para carril-bici. A33. Importantes asentamientos de edificaciones irregulares en la periferia dependientes del automóvil. A34. Desarrollos del PGOM 1992 pendientes de ejecutar con ordenación alejada del principio de proximidad y diversidad funcional. A35. Dificultades para implementar políticas de disuasión al acceso en vehículo privado al conjunto histórico.
Fortalezas Eje 3	**Oportunidades Eje 3**
F.31. Servicio de transporte marítimo metropolitano F32. Implantación de aparcamiento disuasorio en el margen izquierdo del río. F.33. Progresiva priorización del espacio público de la ribera urbana al uso peatonal. F34.Puesta en marcha de la estación de autobuses, facilitando la intermodalidad estación FFCC. F35. Progresiva extensión de tramos de bicicarriles, (pendiente solucionar conectividad) F36. Efecto demostrativo Proyecto Pasillo Amable (semipeatonalización Los Moros-Centro). F37. Inicio obra segunda pasarela río Guadalete (muelle San Ignacio). Fondos Edusi.	O30. Incorporación al POU (y al PGOM)como uno de sus ejes la adopción de un modelo de movilidad sostenible adaptado a las características del municipio y a las necesidades de su población y usuarios de la ciudad; fomentar intermodalidad, conectar las zonas de la ciudad con las redes de transporte colectivo e itinerarios no motorizados. O31.Revisión del PMUS para potenciar los modos de transporte colectivo, priorizar accesibilidad de residentes y recuperación en los barrios de las calles de espacios para el tránsito y convivencia vecinal. O32. Potenciar los modos no motorizados, considerando a la bicicleta como un medio de transporte alternativo. O33. Diseñar una política integral de aparcamientos; con prioridad a los residentes. O34. Implementar plataforma reservadas para el TPC o BRT O35. Fondos UE para mejora movilidad sostenible.

EJE 4. VIVIENDA	
Debilidades Eje 4	**Amenazas Eje 4**
D40.Parque de vivienda relativamente obsoleto precisado de rehabilitación. D41. Inadecuación de la oferta de vivienda a la demanda: precio excesivo para la adquisición y renta alta para el alquiler de primera residencia. D42. Parte de la demanda de 1ª vivienda resuelta mediante la vivienda irregular. D43. La oferta de vivienda libre es captada principalmente por la demanda de vivienda vacacional. D44. Insuficiencia del parque público de viviendas sociales. D45. Alto número de viviendas vacías. D46. Infraviviendas en Barrio Alto.	A40. Dificultad para la emancipación de la población joven; riesgo de pérdida de esta población por encontrar oferta de viviendas más asequible en Jerez-Puerto Real. A41. Necesidad de rehabilitación: Barrio Alto, B. José Antonio, El Tejar, Sudamérica, Los Frailes, B. La Playa, Sericícola. Crevillet, Los Madrileños y Cante de Los Puertos A42. Pérdida de atractivo del centro histórico para uso residencial. A43.La reserva de VPO en sectores con ordenación detallada sin posibilidad de ser materializada por ausencia de financiación suficiente en el Plan de Viviendas. A44. La generalización de la solución AFO para la vivienda irregular encuentra limitaciones. A45. La competencia del alojamiento turístico en vivienda desactiva el alquiler con destino a primera residencia.
Fortalezas Eje 4	**Oportunidades Eje 4**
F40.Precedente de la Orden de 2020 de delimitación Área de Rehabilitación Integral Los Milagros (380 viviendas). F41.Iniciativas de ejecución de actuaciones previstas en el PEPRICHYE. F42.La existencia de suelos urbanizables delimitados con destino mayoritario de VPO en manos de entes de Administraciones Públicas: PAU La Florida y ARI La Puntilla. F43. Potencialidad del stock de viviendas desocupadas.	O40.Planes y Programas supramunicipales de fomento de la rehabilitación urbana O41.Nuevos usos vinculados al turismo que favorecen la conservación del patrimonio arquitectónico catalogado. O42. Aparición de nuevos productos para el alojamiento en común: el coliving, O43. Mejorar eficiencia del Registro Municipal de Solares. O44. Bono de alquiler joven. O45. Propuesta convenio con el Estado para orientar stock viviendas de la Sareb a vivienda alquiler social y asequible. O46. Decreto autonómico en elaboración para limitar alojamientos turísticos en vivienda en concretas zonas.

EJE 5. SOSTENIBILIDAD Y CALIDAD URBANA	
Debilidades Eje 5	**Amenazas Eje 5**
D50. Bajo índice de eficiencia territorial. D51. Excesiva presencia tipología unifamiliar (municipio provincial con mayor proporción de parcelas edificadas mayores de 500 m2). A52.Alto coste de mantenimiento de la urbanización de una malla urbana extensa y dispersa D53.La excesiva colmatación edificatoria de la ciudad central impide la implementación de parques de proximidad. D54.Deficiente gestión de los residuos de construcción y demoliciones	D50. La transformación el suelo rústico más allá de las necesidades reales al no existir límites al crecimiento. A51. Agotamiento de la capacidad de tratamiento de la EDAR existente. A52.Contaminación acuífero por asentamientos de edificaciones irregulares A53. Contaminación acústica en el centro histórico y zona Pago de la Alhaja (La Calita) A54. Zonas urbanas potencialmente inundables.
Fortalezas Eje 5	**Oportunidades Eje 5**
F.50. Importantes áreas ecosistémicas con aptitud para integrar una Red de Parques Metropolitanos y Periurbanos: Parque Metropolitano Los Toruños-Pinar Algaida y Parque Periurbano Dunas de San Antón. F51.Recuperación histórica de la calidad del río Guadalete. F52. Potencialidad del Parque Arqueológico “Área de Reserva de Espacios libres Sierra de San Cristóbal”. F53. Ampliación pasarelas peatonales litoral Costa Oeste (unión Santa Catalina- Fuentebravía. F54. Importante conciencia ambientalista de asociaciones locales. F55. Condiciones climáticas favorables del municipio para implementar instalaciones de producción energía renovable. F56. Condiciones objetivas del municipio para el desarrollo de la economía verde circular	O.50. Integrar el metabolismo urbano como uno de los temas prioritarios del planeamiento urbanístico mitigando, con ello, el efecto “isla de calor O51. Revertir el carácter insular y fragmentado del sistema de espacios libres actual, construyendo una red ambiental continua, permeable y accesible. O52. Ejecución proyecto Corredor Verde O53. La recuperación del frente del Caño del Molino O54. La posibilidad de plantear la conexión peatonal del espacio de la Victoria- Parque lineal del Guadalete 055. Vincular la puesta en carga de los nuevos desarrollos a la nueva EDAR. 056. Implementar programa de conservación red de abastecimiento para reducir pérdidas en el suministro. O57. Mejora del nivel dotacional de los barrios mediante Equipamientos Multifuncionales. O58.Identificación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), preferentemente en el conjunto histórico. O59. Mejorar la eficiencia energética y conseguir el aumento del uso de energías renovables en áreas urbanas.

EJE 6. DESARROLLO ECONÓMICO SOSTENIBLE	
Debilidades Eje 6	Amenazas Eje 6
D60. Tasa de paro elevada (jóvenes y mujeres) D61. Eventualidad en la contratación. D62.Excesivo protagonismo del sector de servicios ligado al turismo D63.Ausencia de dotaciones complementarias suficientes para turismo de congresos y cultural. D64.El incremento del tamaño de los barcos ha reducido los tráficos en el puerto limitándolos a los de singladuras cortas y pesca fresca.	A60. Estancamiento de la población y crecimiento índice vejez. A.61.Estacionalidad del sector turístico muy sensible a las coyunturas económicas y de seguridad internacional. A.62.Progresiva obsolescencia de los primeros espacios de actividades económicas de la travesía de la N.IV. D63.La oferta turística del municipio presenta signos de obsolescencia y baja diversidad.
Fortalezas Eje 6	**Oportunidades Eje 6**
F60.La ciudad surge al amparo de una situación privilegiada para canalizar la entrada y salida de mercancías de la campiña de Jerez. F61.La integración en el puerto de la Bahía de Cádiz, favorece la capacidad logística del municipio F61. Consolidación de TecnoBahía en el sector aeronáutico. F62. Progresiva consolidación del Polígono Las Salinas de Poniente como centro logístico de referencia de la Aglomeración. F63. Tradicional industria bodeguera y de licores. F64. Dotaciones deportivas supramunicipales F65. Potencialidad para desarrollo economía azul.	O60. Aprovechar el efecto llamada de la implantación de plantas de grandes empresas logísticas (Amazon, Seur). O61. Reforzamiento del sector aeronáutico: sinergias del Proyecto “Amanecer”. O62. Revitalización de polígonos industriales históricos mediante actuaciones puntuales de mejora urbana 064. Potenciar la oferta hotelera del municipio. O65. Crecimiento del enoturismo: Ruta del vino. O66. Puesta en valor de los recursos culturales. O67. Puesta en marcha de iniciativas de ciudad inteligente. O68. Aprovechar terrenos sin uso portuario para actividades económicas no portuarias (interacción con la ciudad)



El Puerto de Santa María

POU

Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

UTE Ordenación urbanística El Puerto Santa María

TERRITORIO Y CIUDAD SLP

T10

Abril 2026