



Plan de Ordenación Urbana (POU) El Puerto de Santa María

Fase I BORRADOR DEL PLAN: AVANCE POU.

Memoria resumen para consulta previa sobre
evaluación del impacto en la salud



Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

UTE Ordenación urbanística El
Puerto Santa María

TERRITORIO  CIUDAD SLP
TIC

TERRITORIO  CIUDAD SLP
TIC

31599208Z
MANUEL ANGEL
GONZALEZ (R:
U19973361)
2026.04.22
11:03:38 +02'00'

ÍNDICE

IS.1.	INTRODUCCIÓN. MARCO NORMATIVO	5
IS.2.	IDENTIFICACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PROMOTORA DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO	9
IS.3.	ÁMBITO DE ACTUACIÓN	11
3.1.	ENCUADRE GEOGRÁFICO DEL MUNICIPIO	11
3.2.	ÁMBITO DE ACTUACIÓN DEL POU	13
IS.4.	OBJETIVOS Y PROPUESTAS PARA ADECUAR LAS DETERMINACIONES DEL POU_PSM A LOS CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA ESTABLECIDOS POR EL REGLAMENTO GENERAL DE LA LISTA.	17
4.1.	OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA	17
4.2.	OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO Y EL ESPACIO VERDE URBANO.....	24
4.3.	OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN DE LAS DOTACIONES.....	32
4.4.	OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS RESERVAS Y ESTÁNDARES DOTACIONALES.	34
4.5.	OBJETIVOS Y CRITERIOS RESPECTO A LA RESERVA DE VIVIENDA PROTEGIDA.	35
IS.5.	DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES MODIFICACIONES DEL ENTORNO URBANO PREVISTAS Y SUS POSIBLES AFECCIONES.....	37
IS.6.	LA POBLACIÓN AFECTADA. CARACTERÍSTICAS	41
6.1.	ANÁLISIS DEMOGRÁFICO.....	41
6.2.	ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA	44
IS.7.	FACTORES DE RIESGO, HÁBITO Y ESTILOS DE VIDA EN EL PUERTO DE SANTA MARÍA.	49
IS.8.	PERCEPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA SALUD, E IDENTIFICACIÓN DE SUS DETERMINANTES.	53
IS.9.	VALORACIÓN DE LA RELEVANCIA DE LOS POTENCIALES IMPACTOS SOBRE LA SALUD	55
IS.10.	MEDIDAS PROPUESTAS PARA OPTIMIZAR LOS IMPACTOS.....	57
10.1.	EN RELACIÓN CON EL MEDIO FÍSICO E INFRAESTRUCTURA VERDE.	57
10.2.	EN RELACIÓN CON EL PATRIMONIO NATURAL Y PAISAJE.	58
10.3.	PATRIMONIO CULTURAL.	61
10.4.	EN RELACIÓN CON EL CAMBIO CLIMÁTICO.	62
10.5.	EN RELACIÓN CON LA MOVILIDAD Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.	65
10.6.	EN RELACIÓN CON EL METABOLISMO URBANO.	68
10.7.	EN RELACIÓN CON LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.....	72
10.8.	EN RELACIÓN CON LA GOBERNANZA.	74



INTRODUCCIÓN. MARCO NORMATIVO

Para poder abordar la valoración de impacto en la salud hay que asumir la definición adoptada por la Organización Mundial de la Salud desde 1946 y entender la salud como un *estado completo bienestar físico, mental y social y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades*. De esta forma, el impacto en la salud es el cambio que una actuación ocasiona en el estado de salud de la comunidad o en alguno de los factores del medio biofísico, social y económico que constituyen los determinantes de la salud.

La importancia de tener en cuenta el factor salud en el área de urbanismo está creciendo desde hace décadas como consecuencia del éxodo rural. Aproximadamente la mitad de la población mundial vive en áreas urbanas y esta tendencia no deja de crecer. Europa es uno de los continentes más urbanizados del planeta, con más del 75% de la población viviendo en áreas urbanas. Cuatro de cada cinco europeos viven en ciudades, y su calidad de vida depende directamente del estado del entorno urbano.

Hay que remarcar especialmente que una actuación puede tener impactos en la salud negativos, pero también (y, sobre todo,) impactos positivos (por ejemplo, si favorece la accesibilidad a bienes, servicios y oportunidades en colectivos vulnerables de la zona reduciría las inequidades en salud). Estos efectos sobre la salud de la población pueden darse bien de manera inmediata, a medio o largo plazo.

Según lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 16/2011, de 23 de diciembre de Salud Pública de Andalucía, (LSPA) modificado por la Disposición Final Cuarta de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA) y recientemente por el artículo 90.1 del Decreto-ley 3/2024, de 6 de febrero:

Artículo 90. Modificación de la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía.

La Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía, queda modificada como sigue:

Uno. Se modifica el artículo 56, que queda redactado como sigue:

«1. Se someterán a informe de evaluación del impacto en la salud:

(...)

b) Los siguientes instrumentos de ordenación urbanística de la Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía:

(...)

2.º *Los planes de ordenación urbana, los planes parciales de ordenación y los planes de reforma interior, salvo en los supuestos del apartado 3.c).*

(...)

3. *No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, no se someterán a evaluación del impacto en la salud:*

(...)

b) *Las actuaciones a las que hacen referencia los párrafos b) y c) del apartado 1 de este artículo, que no presenten impactos significativos en la salud y así se determine expresamente por la Consejería competente en materia de Salud. Este pronunciamiento tendrá lugar en el proceso de cribado inserto en el trámite de consultas previas al procedimiento de evaluación del impacto en la salud previsto en el artículo 59.5, al que con carácter potestativo podrán acogerse las personas promotoras de las actuaciones anteriormente citadas.*

El citado artículo 59.5 de la LSPA remite a regulación reglamentaria el trámite de consultas previas al que voluntariamente podrán acogerse las personas o entidades interesadas, informando la Consejería competente en materia de salud en dicho trámite sobre la procedencia o no de someter la actuación a evaluación del impacto en la salud, así como sobre el alcance de la valoración del impacto en la salud, cuando deba presentarse.



Es el Decreto 169/2014, 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, el que regula, en su artículo 13, el trámite de Consultas previas y cribado al que hace alusión la LSPA. Conforme a lo dispuesto en ese artículo, es la administración promotora del instrumento de planeamiento la que puede acogerse a dicho trámite, pudiendo dirigirse *al órgano competente para conocer si el instrumento de planeamiento debe someterse a evaluación de impacto en la salud (EIS)* e indicando *que esta decisión de cribado se basará en el análisis de la información facilitada por dicha Administración, y estará condicionada a que pueda descartarse la aparición de impactos significativos sobre la salud de la población como consecuencia de esta actuación.*

Se redacta este documento con el **objetivo** de que el **Ayuntamiento de El Puerto de Santa María**, dentro de este trámite de consultas previas, **conozca si el Plan de Ordenación Urbana (POU)**, que está promoviendo, **está exento de ser sometido a EIS** o, en caso contrario, *reciba la información sobre el alcance, amplitud y grado de especificación con el que debe realizarse la valoración del impacto en la salud, así como sobre los factores, afecciones y demás consideraciones que deban tenerse en cuenta para valorar el impacto en la salud del instrumento de planeamiento que pretende tramitar.*

De esta forma, y conforme al procedimiento y contenido regulado en el citado artículo 13 del Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, **se elabora la presente Memoria Resumen** que acompañará a la solicitud que realice la administración promotora antes de la aprobación inicial del instrumento de ordenación urbanística.



Para el análisis y la valoración de la relevancia de los potenciales impactos en la salud que las actuaciones contenidas en el POU puedan tener, se ha tenido en cuenta el contenido y la metodología contenida en el Manual para la Evaluación de Impacto en Salud de los Instrumentos de Planeamiento Urbanístico en Andalucía, elaborado por la Consejería de Igualdad, Salud y Políticas Sociales en el año 2015 y los Documentos de Apoyo para la EIS de instrumentos de planeamiento urbanístico (DAU) publicados por la Consejería competente en materia de salud.

El presente documento se rige por lo recogido en Decreto 169/2014, 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, que determina que según lo dispuesto en el art. 8, la valoración del impacto en salud tendrá el contenido que estipula el Anexo III del citado Decreto.

También se tiene en cuenta el Manual para la Evaluación de Impacto en Salud de los Instrumentos de Planeamiento Urbanístico en Andalucía, elaborado por la Consejería de Igualdad, Salud y Políticas Sociales. Este manual es una guía de trabajo, con carácter orientativo, que sirve de apoyo en la metodología para el procedimiento, análisis y valoración de los impactos en la salud de las actuaciones.

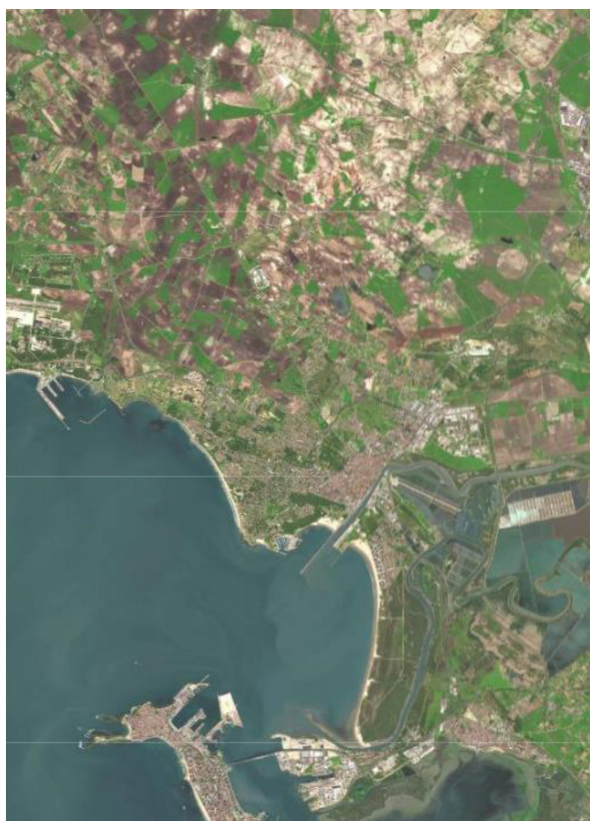
Este documento pretende ayudar a comprender el sentido de las propuestas en materia urbanística que se planean realizar, poniendo de manifiesto de una manera sencilla las repercusiones que pueden tener sobre la vida de la población y cómo se han tenido en cuenta sus necesidades en la toma de decisiones efectuada.

IDENTIFICACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PROMOTORA DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO

Según lo establecido en el artículo 3.4 de la LISTA, corresponde a los municipios las competencias de tramitación y aprobación de los instrumentos de ordenación urbanística definidos en dicha ley, siendo preceptivo el informe de la Consejería competente en materia de urbanismo.

Por tanto, el Promotor del Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María es el Excmo. Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, como la administración urbanística competente que actualmente está realizando la tramitación del instrumento de ordenación urbanística detallada. El mencionado plan se encuentra dentro del marco de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.

El encargo de la redacción del Plan de Ordenación Urbana es realizado por el equipo redactor: Unión Temporal de Empresas (UTE) “ORDENACIÓN URBANÍSTICA EL PUERTO DE SANTA MARÍA”.



PNOA 2022



© 2025 Google

© 2025 Google

COMERCIO
SANCTI
DEL ARCO

OIL

ÁMBITO DE ACTUACIÓN

3.1. ENCUADRE GEOGRÁFICO DEL MUNICIPIO

El Puerto de Santa María es un municipio situado en la provincia de Cádiz, Andalucía. Posee una extensión de 159,34 km² de superficie y se encuentra a una altura media sobre el nivel del mar de 6 metros (52 metros en su núcleo de mayor altitud). El municipio se ubica en la Costa Noroccidental de Cádiz, en el interior de la Bahía de Cádiz (a 22 kilómetros de la capital de la provincia), y al Sur de la Sierra de San Cristóbal.

La localidad pertenece a la Mancomunidad de Municipios de la Bahía de Cádiz, en la que también se encuentran Cádiz, Jerez de la Frontera, San Fernando, Chiclana de la Frontera, Puerto Real y Rota. La Bahía de Cádiz es la principal concentración urbana del litoral suratlántico de la Península Ibérica. Su tamaño poblacional, instalaciones portuarias y actividades productivas la confirman como un área de potencialidad en la red urbana del extremo sur de Europa. También pertenece al Área Metropolitana de la Bahía de Cádiz-Jerez.

El medio natural de la Bahía de Cádiz queda dominado por una completa relación tierra-mar. La extensión y variedad de los espacios inundables en forma de caños, fangales, marismas esteros y salinas ha condicionado desde sus orígenes tanto la estructura urbana de la red como los usos del suelo.



 rea urbana Bah   de Cádiz
Fuente: Atlas digital de las áreas Urbanas.



Visor Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA)

El municipio se localiza sobre un frente litoral a ambos lados de la desembocadura del río Guadalete, elemento que ha condicionado históricamente el desarrollo urbano y económico de El Puerto de Santa María. Además del enclave marítimo también presente en la cercanía con la Bahía de Cádiz, el municipio limita con áreas de importante influencia medioambiental como el Coto de la Isleta y el Parque Natural Bahía de Cádiz, sin olvidar la presencia de la Base Naval de Rota que ocupa una parte del término municipal de El Puerto de Santa María, lo que también incide en los flujos de población y en la balanza de actividades económicas y laborales.

Sus límites geográficos son: al Norte, Sanlúcar de Barrameda y Jerez de la Frontera; al Sur, la Bahía de Cádiz; al Este, Jerez de la Frontera y el río San Pedro (Puerto Real); y al Oeste, la Bahía de Cádiz y Rota, con la que comparte la Base Naval del mismo nombre.

El marco físico de El Puerto de Santa María, como se ha expuesto, se encuentra influenciado por dos accidentes geográficos relevantes en su término municipal: la sierra de San Cristóbal, al norte, y la desembocadura del río Guadalete, al sur. La mitad norte del municipio, donde se encuentran diversos núcleos diseminados de población, presenta unos apreciables desniveles asociados a la citada sierra. Al sur de la carretera A-491, se ubica el núcleo urbano principal del municipio, y su altitud decrece de forma bastante lineal desde los aproximadamente 40 msnm del núcleo de Fuentebravía (al oeste) hasta los 0 msnm en la desembocadura del río Guadalete, en suaves pendientes rara vez superiores al 2%.

Debido a su ubicación próxima al mar, el clima de El Puerto de Santa María es subtropical mediterráneo, con inviernos suaves y veranos cálidos, escasas precipitaciones y elevada insolación.

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.

El núcleo urbano principal se ubica sobre la ribera y desembocadura del río Guadalete en sus dos márgenes y el Centro Histórico de la localidad está situado en la margen derecha de dicha desembocadura, siendo el entorno primigenio de los demás núcleos poblacionales y el

generador más importante de servicios del municipio. A este núcleo de población le acompañan otros 29 más:

- Arenas Cárdenas	- Cuatro Pinos
- Berben	- El Carmen
- Ciudad Ducal	- La Andreíta
- La Belleza	- Molino Platero
- San Antonio	- Perpetuo Socorro
- La Caridad	- Poblado Naval
- Puerto Bajo	- Doña Blanca Poblado
- Rompeserones	- Los Madrileños
- Serones	- Polígono Industrial El Palmar
- Vallealto	- Polígono Industrial Salinas de San José
- Costa Oeste	- Vega los Pérez
- El Juncal	- Las Viñas
- Los Frailes	- Polígono Industrial Guadalete
- Sudamérica	- Valdelagrana
- Cantarranas	

3.2. ÁMBITO DE ACTUACIÓN DEL POU

El ámbito de actuación del presente POU **incluye la totalidad del suelo urbano del municipio de El Puerto de Santa María**, tal y como ha sido delimitado en el documento de Avance del PGOM.

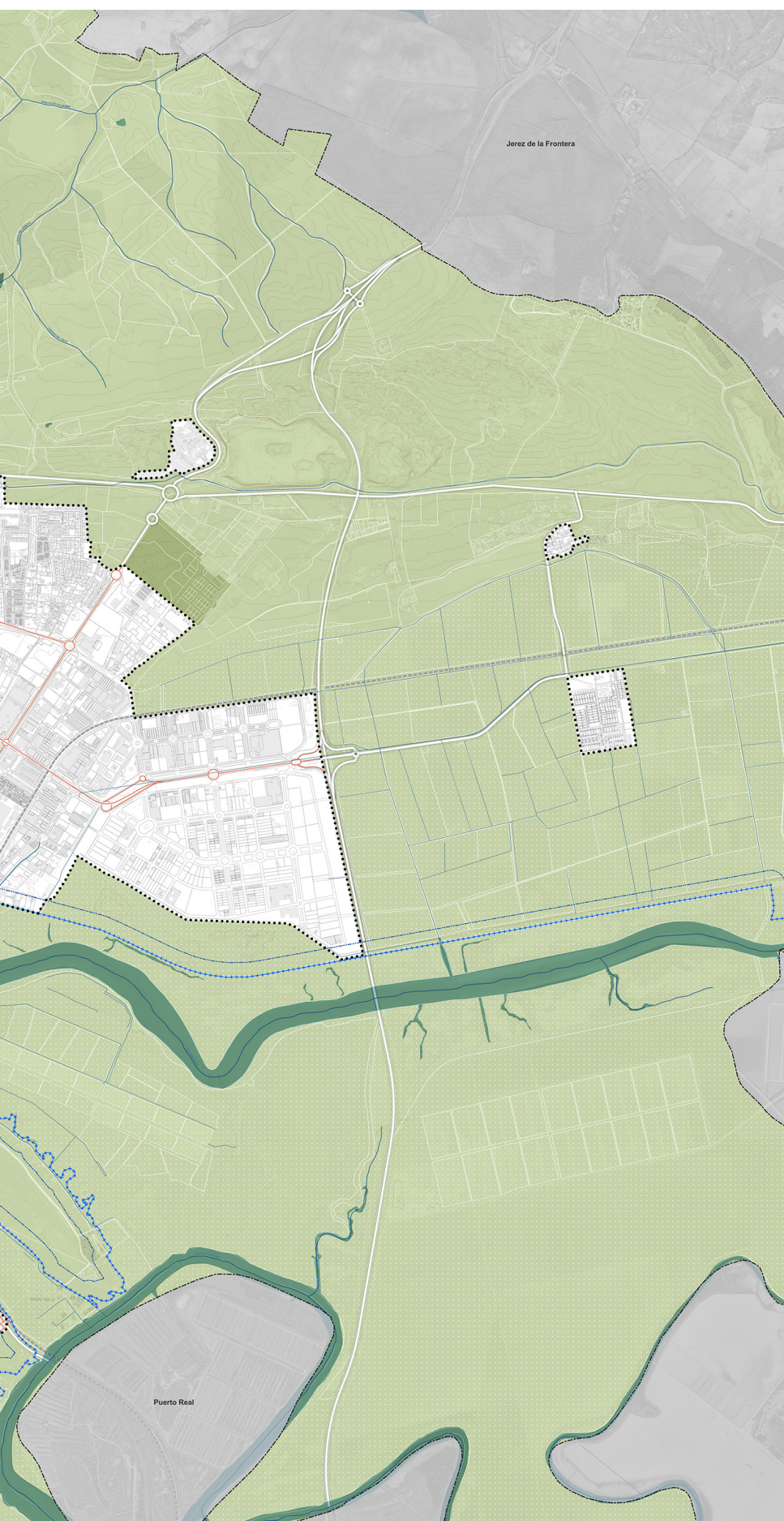
Tal y como se indica en el artículo 89 del RGLISTA, en cada municipio se podrá elaborar un único instrumento para todo el suelo urbano, o varios, cada uno de los cuales deberá comprender una o varias de las zonas de suelo urbano completas en que se divida el suelo urbano.

El ámbito del presente POU **abarca la totalidad del suelo urbano del municipio**, tal y como se clasifica en el documento de Avance del PGOM de El Puerto de Santa María. Estos suelos se corresponden con (LISTA art.13):

1. *Conforman el suelo urbano los terrenos que, estando integrados en la malla urbana constituida por una red de viales, dotaciones y parcelas propias del núcleo o asentamiento de población del que forme parte, cumplan alguna de las siguientes condiciones:*
 - a) *Haber sido urbanizados en ejecución de los instrumentos de ordenación urbanística o territorial y de conformidad con sus determinaciones, desde el momento en que se produzca la recepción de las obras de urbanización conforme a esta ley y a sus normas de desarrollo.*
 - 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.*
 - c) *Estar ocupados por la edificación, al menos, en las dos terceras partes del espacio apto para ello, de acuerdo con el ámbito que el instrumento de ordenación urbanística general establezca.*



Delimitación del ámbito del POU.



1. SUELO URBANO

-  Delimitación del suelo urbano propuesta
-  Límite del conjunto histórico
-  Límite del ámbito del PEPRICHyE

2. DETERMINACIONES GRÁFICAS

-  Límite del término municipal
-  Suelo rústico
-  Terrenos en transformación con clasificación en transición hacia suelo urbano
-  Suelo Rústico Común con propuesta de delimitación aprobada y Plan Parcial en tramitación
-  Agrupaciones de edificaciones irregulares en suelo No Urbanizable del PGMO 1992 cuya compatibilidad con la nueva ordenación urbanística se propone en el POU condicionada a su verificación de su integración en el PGOM
-  Suelo Rústico Común con urbanización parcialmente ejecutada en desarrollo de un planeamiento anterior anulado por sentencia judicial y con proyecto de reparcelación inscrito
-  Marisma
-  Dominio público hidráulico cartográfico (DPH)
-  Red ferroviaria
-  Red viaria principal dentro del ámbito del POU
-  Red viaria principal existente fuera del ámbito del POU
- Dominio público marítimo terrestre (DPMT)**
 -  Límite dominio público marítimo terrestre
 -  Límite DPMT provisional o en tramitación
 -  Límite de la ribera del mar
 -  Límite servidumbre de protección
-  PEPRICHyE (Instrumento vigente para el conjunto histórico)



FRAY
JOSE CORDERO



IS.4/

OBJETIVOS Y PROPUESTAS PARA ADECUAR LAS DETERMINACIONES DEL POU_PSM A LOS CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA ESTABLECIDOS POR EL REGLAMENTO GENERAL DE LA LISTA.

La Sección 4ª del Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para sostenibilidad del territorio de Andalucía se dedica al establecimiento de los criterios de sostenibilidad para la ordenación urbanística, que se concreta en:

- Criterios generales para la ordenación urbanística.
- Criterios de ordenación del espacio público urbano y el espacio verde urbano.
- Criterios de ordenación de las dotaciones.
- Reservas y estándares dotacionales.
- Reserva de vivienda protegida.

4.1. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Para incorporar el principio de **desarrollo urbano y territorial sostenible** en la planificación urbanística —siguiendo los principios generales del artículo 4 de la LISTA—, se propone que el **Plan de Ordenación Urbana**:

- Se oriente de manera coherente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- Integre las directrices de la Agenda Urbana 203.
- Y formule sus determinaciones siguiendo los criterios que se detallan a continuación.

A) Dar prioridad a mejorar y reforzar la ciudad ya existente, consolidando los núcleos urbanos actuales, favoreciendo el equilibrio territorial del sistema de asentamientos urbanos y evitando nuevos crecimientos que supongan una expansión innecesaria del territorio.

Este primer objetivo del Plan de Ordenación Urbana (POU) responde al mandato establecido en el artículo 4.2 de Ley para el Impulso de la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), que incorpora como uno de los principios generales de la ordenación territorial el de ocupación sostenible del suelo.

Este principio se concreta en la obligación de promover un uso racional del suelo —considerado un recurso natural no renovable—, impulsando un modelo de ciudad compacta. Para ello, se fomenta la rehabilitación edificatoria, la regeneración y renovación urbana, así como la preferencia por culminar las actuaciones urbanísticas ya iniciadas frente a la apertura de nuevos desarrollos.

Este enfoque no es nuevo, ya que también está presente en la normativa estatal. Así, el artículo 20.1.a) del Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLRU 2015) establece que toda nueva actuación de urbanización debe justificarse adecuadamente, en función de su necesidad y adecuación, y dimensionarse estrictamente según el suelo imprescindible para satisfacer esas necesidades.

En esta misma línea, el artículo 61.1 de la LISTA señala que los instrumentos de ordenación urbanística general, como los Planes de Ordenación Urbana, deben incluir directrices y estrategias orientadas a evitar la dispersión urbana y revitalizar los tejidos existentes. A su vez, el artículo 79.2 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA) establece que debe priorizarse la consolidación de los núcleos urbanos ya existentes, anteponiendo la intervención sobre suelos urbanos y la finalización de transformaciones urbanísticas en curso frente a la expansión sobre suelos rústicos.

Por tanto, el Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María adopta como objetivo prioritario la reactivación de suelos ya transformados, actualmente en desuso o degradados, así como la finalización de tejidos urbanos incompletos, relegando a un segundo plano la creación de nuevas urbanizaciones o la extensión de los núcleos existentes.

Esta orientación es clave para alcanzar un modelo de desarrollo urbano sostenible, ya que permite optimizar el uso del suelo y los recursos disponibles, al tiempo que contribuye a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y a preservar el entorno para las generaciones futuras.

De acuerdo con el principio de ocupación sostenible del suelo recogido en el artículo 4.2 de la LISTA, y en coherencia con el artículo 61.1 de dicha norma, el Plan define en su modelo urbano estratégico un conjunto de directrices destinadas a consolidar los núcleos urbanos existentes, favoreciendo su cohesión territorial y a intervenir preferentemente en la ciudad consolidada, evitando así procesos innecesarios de expansión.

La consolidación de los núcleos urbanos también requiere favorecer su cohesión e integración para superar el desequilibrio territorial del municipio surgido de los planes generales anteriores y consagrado por el PGOU 1992.

El Avance del PGOM ha puesto de relieve que el asentamiento urbano de El Puerto de Santa María presenta un elevado desequilibrio, con un centro urbano muy desconectado de las urbanizaciones de la Costa Noroeste, desde Vistahermosa hasta Fuentebravía y la Base Naval de El Puerto de Santa María Rota, comunicado exclusivamente por la carretera de Fuentebravía.

Igualmente, la urbanización de Valdelagrana se encuentra incomunicada del centro urbano de El Puerto de Santa María debido en gran medida a que el puerto comercial presenta una escasa actividad portuaria y bajo nivel de integración urbana, ocupando ambos márgenes del río Guadalete, que se convierte así en una barrera.

De otra parte, el modelo adoptado por el PGMO 1992 al tiempo que incorporó una extensa oferta de suelo urbanizable reconoció diversos enclaves del suelo urbano desconectados del núcleo principal: además de los núcleos surgidos en las décadas anteriores de Vistahermosa y Valdelagrana, el Poblado de Doña Blanco o el mismo Poblado de la Base Naval, se reconocieron los asentamientos aislados de Cantarranas, El Carmen, Arenas Cárdenas, Andreita, Los Romanos, La Caridad, El Chinarral, La Valenciana, Serones y Rompeserones.

Ahora se trataría de reconducir ese modelo urbano estableciendo medidas concretas a corto plazo y estrategias para el medio y largo plazo que favorezcan su cohesión territorial y su compactación con la identificación de actuaciones de reforma interior en terrenos de la ciudad

existente en desuso y, complementariamente, con propuestas de integración urbana en terrenos del entorno de los enclaves que se encuentren colindantes con la actual malla urbana y que ya han alcanzado un alto nivel consolidación mediante actuaciones irregulares que es preciso reorientar para asegurar su adecuación urbana y ambiental.

Y adopta los siguientes criterios generales de ordenación para satisfacer este primer objetivo adoptado.

Criterios de ordenación para satisfacer el objetivo de consolidación de los núcleos existentes y el reequilibrio territorial del municipio.

- a) La nueva pasarela en el río Guadalete debe favorecer las relaciones peatonales entre ambos márgenes y acerque Valdelagrana y el centro histórico. El nuevo puente que desemboca en la Plaza de la Pescadería puede permitir mejorar la integración urbana del puerto y contribuir al acercamiento funcional de Valdelagrana para lo cual el Plan de Ordenación Urbana debe dotarse de estrategias de implementación de actuaciones de transformación que aproveche la sinergia de esta nueva infraestructura de movilidad.
- b) Favorecer la cohesión territorial del municipio mejorando la integración urbana de los enclaves reconocidos en el PGOU 1992 como suelo urbano (salvo aquellos que deban mantener su condición aislada por su singularidad como es el caso del Poblado de Doña Blanca) con incorporación de áreas intersticiales con alto nivel de consolidación de la edificación y capacidad de acceso a los servicios infraestructurales.
- c) Dotar del nivel infraestructural y dotacional adecuado a los asentamientos de edificaciones irregulares que tengan con capacidad de integración y viabilidad de ejecución (culminación expedientes de modificación PGMO iniciados a finales de 2021).
- d) Asegurar la culminación de las ATU ya iniciadas o planteadas en el suelo urbano en instrumentos específicos que cuentan con ordenación detallada aprobada con el correspondiente evaluación ambiental estratégica (las actuaciones específicas de revitalización del PEPRICHyE, Actuación de Mejora Urbana factoría AIRBUS, la Actuación de Transformación Urbanística de Mejora Urbana del Hospital General Santa María del Puerto, la actuación de Mejora Urbana en Avda. del Cisne)

B) Favorecer una ciudad más compacta y cohesionada, impulsando la combinación de diferentes usos del suelo (residencial, comercial, servicios, espacios públicos, etc.) para enriquecer la vida urbana y reducir desplazamientos innecesarios.

El segundo objetivo general del Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María se alinea con la directriz establecida en el artículo 61.1 de la LISTA) que orienta a los instrumentos de ordenación general —entre ellos el POU— a fomentar la consolidación de los núcleos urbanos existentes y la diversidad de usos mediante intervenciones de mejora, rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.

De forma complementaria, el artículo 79.3 del Reglamento General de la LISTA (Decreto 550/2022, de 29 de noviembre) establece que los instrumentos de ordenación deben propiciar la integración de usos compatibles con el residencial dentro del medio urbano, con el objetivo de alcanzar una mayor diversidad funcional.

El modelo de ciudad compacta se reconoce ampliamente como el más eficiente desde el punto de vista territorial, ya que permite obtener el máximo rendimiento con un consumo mínimo de recursos (Santcovsky, 2014). Esta visión es compartida por la Carta de Leipzig sobre

Ciudades Europeas Sostenibles (2007), que subraya que una estructura urbana compacta es clave para un uso eficiente y sostenible del suelo y los recursos. La combinación de usos residenciales, laborales, educativos, de servicios y de ocio en el espacio urbano ha demostrado ser especialmente sostenible.

En la misma dirección, la Agenda Urbana Española (AUE, 2019) formula como Objetivo Estratégico 2 la necesidad de evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente. Para ello, plantea la necesidad de configurar estructuras urbanas compactas y polifuncionales, centradas en la rehabilitación de tejidos urbanos existentes y en la reutilización de suelos en desuso dentro de los límites urbanos.

La AUE también pone en valor las cualidades del modelo urbano español —compacidad, densidad cualificada, mezcla de usos, integración del espacio público y diversidad social— y advierte que estos atributos han sido frecuentemente ignorados en los desarrollos periféricos recientes, caracterizados por esquemas uniformes, despersonalizados y ajenos a la identidad local. En consecuencia, aboga por incentivar la mezcla de usos y evitar la terciarización de los centros urbanos, promoviendo la coexistencia funcional en el interior de los edificios.

En este sentido, se trata de evitar la configuración de espacios urbanos segregados y monofuncionales, excesivamente dependientes del vehículo privado. Para ello, se propone vincular los tejidos urbanos a redes de transporte colectivo y modos no motorizados, promoviendo tipologías edificatorias coherentes con estos objetivos.

La Agenda Urbana de Andalucía 2030 refuerza esta línea de actuación, al asumir el reto del equilibrio territorial mediante la consolidación de tramas urbanas compactas, priorizando actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbana, así como la recuperación de suelos en desuso. Asimismo, promueve la proximidad entre los lugares de residencia, los servicios y equipamientos, fortaleciendo la cohesión social y fomentando la convivencia.

No obstante, como señala la Carta para la Planificación Ecosistémica de las Ciudades (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona), es necesario evitar los efectos negativos de una compacidad excesiva. Los tejidos urbanos con alta densidad residencial suelen presentar un déficit de espacios públicos de calidad, lo que hace imprescindible liberar espacio hoy destinado a la movilidad —preferentemente motorizada— para destinarlos a zonas de estancia y encuentro social, ya que es más factible recuperar suelo ocupado por el tráfico que por la edificación.

En conjunto, este enfoque genera múltiples beneficios en términos de sostenibilidad urbana:

- Disminuye la necesidad de transporte motorizado y, por tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Reduce los costes asociados a infraestructuras y servicios públicos.
- Potencia la actividad económica y el empleo local mediante sinergias territoriales.
- Facilita el acceso a servicios y oportunidades dentro de distancias caminables.
- Contribuye a generar entornos urbanos más vibrantes, diversos y atractivos.

Los Criterios de ordenación adoptados para el objetivo de la compacidad y diversificación funcional:

- a) Aprovechar los vacíos en el interior del perímetro urbano con capacidad para mejorar el nivel dotacional y aportar usos que generen empleos y proporcionen viviendas sometidas a algún régimen de promoción pública (actuación de reforma en paseo de la Puntilla en terrenos desafectados del dominio público portuario).

- b) Dotar de nuevas funcionalidades a grandes parcelas del suelo urbano en desuso (como es el ámbito del antiguo Hotel Caballo Blanco) a través de actuaciones de reforma interior.
 - c) Activación de actuaciones de renovación urbana en zonas en declive (como es el entorno del Monasterio de la Victoria).
 - d) Formulación de estrategia para reutilización del espacio de la estación mercancías en la hipótesis de desafectación.
 - e) La previsión de programas de mejora y revitalización de barrios en declive: Barrio Alto, Barriada José Antonio, El Tejar, Sudamérica, Los Frailes, Barriada La Playa, Sericícola. Crevillet, Los Madrileños y Cante de Los Puertos.
 - f) Reservar dosis adecuadas de actividades económicas en las actuaciones de transformación de uso global residencial para la diversificación funcional de las zonas de la ciudad.
- C) Proteger y poner en valor el patrimonio histórico y el paisaje, garantizando su conservación como parte esencial de la identidad y la memoria colectiva de la ciudad.**

Tal como lo define la UNESCO, el patrimonio es el legado heredado del pasado, que permanece vigente en el presente y se proyecta hacia el futuro, constituyendo una fuente insustituible de vida e inspiración, tanto en su dimensión cultural como natural. En esta línea, el patrimonio cultural de un territorio adquiere un valor duradero, al convertirse en un testimonio que supera el paso del tiempo y permanece en la memoria colectiva. Su importancia radica en que permite reflejar la identidad del lugar, preservar sus expresiones tradicionales y relatar su historia, tanto en sus manifestaciones artísticas como en los aspectos cotidianos de la vida local.

La salvaguarda del patrimonio cultural comienza con el reconocimiento exhaustivo de todos los elementos que lo integran. Contar con un inventario actualizado y sistemáticamente revisado permite realizar diagnósticos continuos, optimizar las estrategias de intervención y minimizar, e incluso eliminar, los riesgos y afecciones que puedan comprometer la integridad de estos bienes.

La Agenda Urbana de Andalucía 2030, en su apuesta por un modelo de ciudad sostenible e integrada, establece como una de sus Líneas Estratégicas la necesidad de preservar y mantener el patrimonio cultural y natural andaluz. Este mandato se proyecta tanto en el ámbito urbano como territorial, e incorpora el patrimonio paisajístico y la valoración de la diversidad y los modos tradicionales de habitar el territorio como elementos intrínsecamente dignos de protección.

En coherencia con esta visión, el artículo 79.2 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA) establece que los instrumentos de ordenación urbanística general y los Planes de Ordenación Urbana deben promover la preservación y puesta en valor del patrimonio histórico y su entorno, así como de los valores paisajísticos. Para ello, se priorizará la implantación de usos compatibles con los regímenes de protección existentes y con los valores a conservar.

En consecuencia, el Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María incorpora entre sus objetivos prioritarios la protección de los elementos patrimoniales —ya sean arquitectónicos, arqueológicos, históricos, etnológicos o naturales—, reconociendo su valor como componente esencial de la identidad urbana y del atractivo de la ciudad. Esta protección no solo contribuye a enriquecer la vida cotidiana de sus habitantes, sino que también genera oportunidades en términos de dinamización económica y desarrollo sostenible.

Este enfoque permite alcanzar múltiples beneficios:

- Preservar y fortalecer la identidad cultural y el sentido de pertenencia al lugar.
- Asegurar la transmisión del patrimonio histórico y paisajístico a las futuras generaciones.
- Potenciar el turismo cultural, generando ingresos y empleo local.
- Promover un turismo responsable y sostenible, que valore y proteja el entorno patrimonial.
- Contribuir a la conservación de ecosistemas relevantes, reforzando la sostenibilidad ambiental.
- Estimular la implicación ciudadana en la protección del patrimonio y del paisaje, generando cohesión social.
- Incrementar la sensibilización y educación sobre el valor del patrimonio, fomentando una cultura de conservación.

Criterios de ordenación para el objetivo de preservación del patrimonio histórico y la integración del paisaje.

- Asumir los contenidos del PEPRICHyE aprobado definitivamente como un Ámbito de Planeamiento Incorporado, sin perjuicio de realizar un análisis de su ejecución para ajustar o perfeccionar determinaciones puntuales y no sustantivas que así lo requieran, ya sea a través de expediente de modificación específico del PEPRICHyE ya sea mediante su alteración directa en el propio POU.
- Revisar y ampliar los contenidos del Catálogo del PGOU 1992 de inmuebles localizados en el ámbito del suelo urbano propuesto localizados en el exterior a la delimitación del Conjunto Histórico y de su entorno para dotar de la adecuada protección a los inmuebles de interés en estas zonas.
- Integrar la perspectiva del paisaje como condicionante de las actuaciones de transformación y edificatorias asegurando que la ejecución de las previsiones de ordenación que proponga el POU se realice en armonía con los valores de protección del patrimonio histórico y cultural.
- Fomentar las actuaciones de conservación y rehabilitación del mismo.

D) Garantizar que las actividades económicas se integren de forma adecuada en la planificación urbana, de modo que contribuyan al progreso económico y social de la ciudad, siempre en equilibrio con los criterios de sostenibilidad. Además, impulsar un entorno urbano que favorezca las actividades creativas, emprendedoras e innovadoras.

El artículo 3.2 de la LISTA establece, entre los fines de la ordenación urbanística, la necesidad de promover “un desarrollo sostenible y cohesionado del municipio en términos sociales, culturales, económicos, sanitarios y ambientales”, con el propósito fundamental de preservar y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía.

En consonancia con ello, la Nueva Carta de Leipzig (30 de noviembre de 2020) subraya la importancia de la dimensión económica en el marco de la ciudad productiva. Esta visión propone garantizar una economía diversificada y generadora de empleo, que a su vez proporcione una base sólida para el desarrollo urbano sostenible, en un entorno propicio para la innovación y la creatividad.

El fortalecimiento de la competitividad urbana requiere una apuesta decidida por la mejora del entorno urbano, entendida como un elemento estratégico para atraer e implantar nuevas actividades económicas vinculadas a sectores emergentes como la logística, las tecnologías ambientales, la formación, las artes o el turismo.

Partiendo de este enfoque, el Plan de Ordenación Urbana incorpora como objetivo central la adecuada integración de las actividades económicas en el modelo territorial de la ciudad. Se persigue así impulsar el desarrollo económico y social de manera armónica con los principios de sostenibilidad, fomentando un crecimiento equilibrado que minimice los impactos ambientales, y que permita compatibilizar las funciones económicas, residenciales y recreativas dentro del tejido urbano.

Este planteamiento también busca facilitar un entorno urbano que estimule iniciativas emprendedoras y dinámicas innovadoras, reforzando la capacidad de la ciudad para adaptarse a los nuevos retos económicos y tecnológicos, al tiempo que se garantiza la calidad de vida y la cohesión social.

Criterios de ordenación para asegurar el objetivo de la adecuada integración urbana de las actividades económicas que contribuyan al progreso económico y social del municipio:

- a) Mantener como uso global productivo las zonas actuales destinadas a actividades económica.
- b) Asegurar que una parte de la edificabilidad de la actuación de transformación urbanística en el ámbito de La China así como la de los terrenos del Paseo de la Puntilla desafectados del sistema general portuario se destinen a usos hoteleros.
- c) Favorecer el desarrollo de actividades que generen empleo y sinergias en los terrenos del sistema general portuario en la margen izquierda. Se trata de aprovechar terrenos sin uso portuario para actividades económicas no portuarias y para destinos que contribuyan a la mejora de la calidad urbana y ambiental (interacción con la ciudad)
- d) Ratificar la actuación de mejora urbana para consolidar y fortalecer el proyecto de la factoría AIRBUS.
- e) Incorporar estrategias que permitan la formulación de propuestas de delimitación de actuaciones de mejora urbana que permitan revitalizar los polígonos industriales históricos.
- f) Asegurar que la actividad turística se desarrolle de manera coherente con la estructura urbana, priorizando las acciones de rehabilitación en los establecimientos turísticos existentes y controlando la expansión de las viviendas con fines turísticos.
- g) Dinamizar el comercio local y de proximidad mediante la creación de ejes comerciales Conjunto Histórico- zona del ensanche. Se trata de asegurar la accesibilidad de los espacios comerciales existentes en la ciudad, estableciendo itinerarios y esos comerciales fundados en la movilidad sostenible.

- h) Favorecer la progresiva consolidación del Polígono Las Salinas de Poniente como centro logístico de referencia de la Aglomeración.
- i) Implementar estrategias que favorezcan actuaciones de mejora urbana destinadas al desarrollo de actividades de la economía azul.

4.2. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO Y EL ESPACIO VERDE URBANO.

A) Asegurar una movilidad eficiente, sostenible e inclusiva, mejorando tanto las conexiones internas de la ciudad como las vinculaciones externas con su entorno.

Este objetivo se encuentra estrechamente vinculado con el principio de compacidad urbana, entendida como una expresión funcional de la proximidad. Esta relación es reconocida expresamente por la Agenda Urbana Española (AUE, 2019), que en su Objetivo Estratégico 5 plantea la necesidad de favorecer la proximidad y la movilidad sostenible, con el propósito de reducir los desplazamientos diarios de largo recorrido dentro del ámbito urbano.

En la misma línea, la Agenda Urbana de Andalucía 2030 incorpora, como una de sus Líneas Estratégicas asociadas al reto de consolidar una territorialidad interconectada, el avance hacia un modelo de movilidad sostenible e integrado. Este modelo debe priorizar el transporte compartido, la movilidad motorizada basada en energías limpias, la electrificación del parque móvil, los desplazamientos peatonales en distancias cortas y la movilidad ciclista.

Esta orientación se traslada al marco normativo autonómico a través del artículo 61.2 de la LISTA, que establece como función de la ordenación urbanística la mejora de la movilidad urbana. En concreto, se dispone la necesidad de reforzar las redes viarias, ciclistas y peatonales, fomentar el uso del transporte colectivo, y facilitar el acceso a las dotaciones a través de medios sostenibles. Asimismo, se establece la prioridad del uso del espacio público urbano por parte del peatón frente al vehículo motorizado, promoviendo su conexión con el entorno rural y garantizando las condiciones de accesibilidad universal.

De forma congruente, el artículo 80.1 del Reglamento General de la LISTA (Decreto 550/2022, de 29 de noviembre) incorpora como directriz para los instrumentos de ordenación territorial y urbanística la promoción de la movilidad peatonal. Este artículo enfatiza la necesidad de prestar especial atención al diseño del sistema de movilidad destinado al peatón y al transporte no motorizado, asegurando recorridos cómodos y seguros desde el punto de vista del paisaje, la calidad del aire, el confort acústico, lumínico y térmico, así como de la seguridad vial.

Debe recordarse que el diagnóstico que hace el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que se viene redactando y comparte este POU es que la ciudad afronta importantes 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.

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. Sin embargo, fuera del centro histórico, las infraestructuras

peatonales se limitan a aceras estrechas en calles con tráfico rodado, lo que dificulta la movilidad peatonal.

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.

El transporte público urbano en El Puerto de Santa María encuentra dificultades para su desarrollo al existir una alta dispersión de la población en diferentes núcleos urbanos dentro del municipio, lo que obliga a trayectos largos de cada línea dificultando contar con una frecuencia competitiva; el resultado final es el fomento del uso del vehículo privado debido a la falta de alternativas de transporte eficientes y conectadas.

El objetivo principal que se ha expresado por el PMUS en formulación 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). Para ello busca una gestión coordinada y eficiente de los distintos modos de transporte, con criterios de sostenibilidad, igualdad y perspectiva de género.

A la vista, de este diagnóstico y objetivo principal del PMUS, el POU, por su parte y en atención a sus funciones propios, asume el objetivo de configurar un modelo urbano que favorezca la movilidad eficiente y sostenible en coordinación con el nuevo PMUS

En este sentido, el artículo 81.c) del mismo Reglamento establece que la planificación debe procurar un modelo de movilidad sostenible e integrado, mejorando las redes viarias, ciclistas y peatonales, y priorizando la intermodalidad, el transporte compartido, el uso de energías limpias, y los modos de transporte no motorizados.

Este enfoque permite alcanzar múltiples beneficios:

- Reducción de los tiempos de desplazamiento y disminución de la congestión del tráfico, mediante una gestión más eficiente del sistema de transporte.
- Disminución significativa de emisiones de gases de efecto invernadero y de otros contaminantes, al potenciar medios de transporte menos contaminantes.
- Mejora de la calidad del aire y de la salud pública urbana.
- Aumento de la inclusión social al garantizar un acceso equitativo a todos los modos de transporte.
- Optimización del transporte de bienes y servicios, favoreciendo la competitividad del tejido económico local.
- Atracción de inversión y dinamización del desarrollo económico gracias a una infraestructura de movilidad moderna, eficiente y sostenible.

Por ello, la asunción de este objetivo de la movilidad sostenible desde el punto de vista de la ordenación se vincula al de la compacidad urbana y requiere de una coordinación y confluencia con las estrategias del nuevo PMUS

Criterios de Ordenación para reducir las necesidades de desplazamiento favoreciendo la movilidad no motorizada y mejorar la eficiencia del transporte público.

- a) Fomentar la compacidad urbana integrando áreas consolidadas dispersas que cuenten con capacidad de acceso a las infraestructuras y conectividad a la estructura general.
 - b) Favorecer la intensificación y diversificación funcional de la ciudad existente, dotando a las ATU de densidades eficientes adaptadas al entorno. así como incorporar una edificabilidad mínima destinadas a actividades económicas de proximidad en las ATU de uso global residencial.
 - c) Asumir como criterio de utilización del espacio público la preferencia por los modos de movilidad sostenible.
 - d) Implementar acciones de recuperación del espacio público actualmente cautivos del automóvil para su disfrute por la ciudadanía en los barrios.
 - e) Definición de una red peatonal básica que conecte las distintas zonas de la ciudad.
 - f) Propiciar el uso de espacios verdes y/o áreas naturales conectados entre sí y con el medio urbano por corredores peatonales, red ciclista o transporte público.
 - g) Realizar las previsiones oportunas que permitan la implementación futura de la propuesta del Tranvía de la Costa Noroeste realizando las oportunas reservas de suelo y preparando la ciudad para acoger este proyecto supramunicipal previsto en la revisión del POTA en tramitación.
 - h) Establecer mejoras en la red principal del viario urbano que permita implementar plataforma reservadas para el TPC o BRT
- B) Dar un papel central al sistema ambiental en la ordenación urbana, protegiendo y poniendo en valor todos los elementos de la infraestructura verde dentro del suelo urbano y garantizando su conexión y continuidad con los espacios naturales del suelo rústico.**

La Agenda Territorial de la Unión Europea 2020 (ATUE/2020) subraya la necesidad de integrar los sistemas ecológicos y las zonas naturales protegidas en redes de infraestructura verde a escala local, regional y nacional. En esta misma línea, la modificación de la Ley 4/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, introducida en 2015, incorpora en su artículo 15 la figura de la *Estrategia Estatal de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas*, cuya aprobación culminó con la publicación de la Orden PCM/735/2021, de 9 de julio.

Por su parte, la *Carta para la Planificación Ecosistémica de las Ciudades* —en su principio 8, “Verde versus Asfalto” — plantea la necesidad de conformar un entramado verde interconectado que articule parques, espacios intersticiales, interiores de manzana, cubiertas vegetales y calles con tráfico restringido. Este mosaico verde debe infiltrarse entre las matrices urbanas, tejiendo una red peatonal continua que articule las diferentes piezas del territorio. A su vez, la Carta alerta sobre los impactos negativos que se reproducen en las zonas de transición entre lo urbano y lo rural o natural, y reivindica el tratamiento cuidadoso de estas fronteras, evitando la fragmentación ecológica mediante su adecuada permeabilización.

Complementando esta visión, la Agenda Urbana Española (AUE/2019) establece entre sus objetivos específicos:

- Conservar el patrimonio cultural y natural, y proteger el paisaje (objetivo 1.2).
- Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con su contexto ecológico (objetivo 1.3).

La importancia de integrar la infraestructura verde en la planificación urbana y territorial radica en considerar el suelo como un recurso finito y portador de valores tanto ecológicos como culturales. Esta perspectiva se recoge de forma implícita en la Ley para un Urbanismo Sostenible en Andalucía (LISTA), que en su Exposición de Motivos promueve la continuidad entre espacios libres urbanos, zonas verdes y áreas periurbanas o rurales, mediante la creación de corredores ecológicos que favorezcan la conectividad, la biodiversidad y la accesibilidad al medio natural.

Asimismo, el artículo 4.2 de la LISTA incorpora como uno de los principios generales de la ordenación la *viabilidad ambiental y paisajística*, estableciendo que toda propuesta de ordenación debe justificar el respeto al medio ambiente, la biodiversidad y la puesta en valor del patrimonio natural.

En coherencia con este marco, el Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María asume como uno de sus objetivos estratégicos **otorgar protagonismo al sistema ambiental dentro de la estructura urbana, reconociéndolo como elemento estructurante del territorio y de su legibilidad**. Con ello, se busca:

- Promover un entorno urbano más saludable, habitable y resiliente, con acceso equitativo a espacios naturales.
- Favorecer el bienestar psicosocial de la población mediante el contacto directo con la naturaleza.
- Proteger y reforzar la biodiversidad dentro del medio urbano.
- Minimizar los impactos ambientales de la urbanización, mediante prácticas sostenibles e integración de soluciones basadas en la naturaleza.
- Aumentar la capacidad de la ciudad para mitigar y adaptarse al cambio climático.
- Reducir la vulnerabilidad ante riesgos naturales y fenómenos climáticos extremos.
- Fortalecer la identidad cultural y el sentido de pertenencia a través del paisaje.
- Revalorizar el patrimonio natural como recurso para el turismo sostenible y el desarrollo local.

Criterios de ordenación otorgar protagonismo al sistema ambiental dentro de la estructura urbana

- a. Identificación, preservación y fortalecimiento de los diversos elementos que conforman la Infraestructura Verde en el ámbito del suelo urbano, poniendo en valor los elementos significativos del patrimonio natural y el paisajístico, y asegurando la continuidad ecológica con los espacios de valor ambiental localizados en el suelo rústico.

- b. Asegurar los usos públicos en las zonas de servidumbres de protección de infraestructuras y dominio público natural que queden incorporadas en actuaciones de transformación urbanística y preservando los sistemas de espacios libres ya existentes.
- c. Mantener y, en su caso mejorar, el estándar del sistema general de espacios libres en suelo urbano.

C) Adaptar el modelo urbano de El Puerto de Santa María a los impactos del cambio climático y avanzar en su prevención y resiliencia adoptando medidas para ello

Este objetivo general del POU de El Puerto de Santa María responde al mandato establecido en el artículo 4.2 de la Ley para un Urbanismo Sostenible en Andalucía (LISTA), que desarrolla el principio de viabilidad ambiental y paisajística. Este artículo exige que la ordenación urbanística garantice la implementación de medidas orientadas a la adaptación, mitigación y reversión de los efectos del cambio climático.

Este mismo objetivo se refuerza en el artículo 61.2 de la LISTA, que establece como directriz para los instrumentos de ordenación general —incluido el POU— la necesidad de dotar a la ciudad de suficientes espacios libres y zonas verdes. Estas infraestructuras deben atender las necesidades de esparcimiento de la población y, al mismo tiempo, contribuir activamente a la mitigación del cambio climático.

En consonancia con este enfoque, el artículo 79.4 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA) establece que la ordenación urbanística debe favorecer la eficiencia energética, el uso de energías renovables y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero mediante medidas como:

- La mejora de la envolvente térmica de los edificios en procesos de rehabilitación, regeneración y renovación urbana.
- Un diseño y orientación adecuados de la trama urbana para optimizar las condiciones naturales (soleamiento, régimen de vientos, etc.).
- La instalación de sistemas de generación de energías renovables, tanto en los espacios libres como en las edificaciones, independientemente de su uso o titularidad.

La Agenda Urbana Española (AUE/2019) señala que el reto climático se jugará, en gran medida, en las ciudades. Estas son responsables de gran parte de los impactos ambientales y del consumo de recursos derivados del modelo económico lineal. Por tanto, deben desempeñar un papel clave en la transición hacia un modelo circular, que garantice una mejor calidad de vida urbana y convierta a las ciudades en espacios sostenibles y atractivos.

En este sentido, la AUE establece como Objetivo Estratégico 3 “Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia urbana”. Para su cumplimiento se plantean varios objetivos específicos:

- Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático, priorizando el papel de las infraestructuras verdes y azules.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, mediante estrategias de neutralidad en carbono y una menor dependencia del vehículo privado.

- Aumentar la resiliencia urbana, impulsando la restauración ecológica, el diseño bioclimático de los espacios abiertos y la mejora de los ecosistemas urbanos.

Estudios recientes demuestran que una ciudad planificada bajo criterios de sostenibilidad puede reducir hasta en un 50% las tendencias actuales de expansión urbana y disminuir significativamente las inversiones en infraestructuras y servicios. Asimismo, este tipo de planificación puede lograr una reducción sustancial de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

En coherencia con este marco normativo y estratégico, el POU de El Puerto de Santa María incorpora como objetivo prioritario la adaptación del modelo urbano a los efectos del cambio climático y el avance en su prevención. Este enfoque permitirá:

- Disminuir la vulnerabilidad frente a inundaciones, olas de calor y otros impactos climáticos.
- Reducir las emisiones de GEI y el impacto ambiental del desarrollo urbano.
- Crear un entorno más saludable, habitable y resiliente.
- Mejorar la capacidad de la ciudad para resistir y recuperarse ante fenómenos climáticos extremos.

Criterios de ordenación para satisfacer el objeto de adaptación del modelo urbano al cambio climático:

- a) Identificación de las zonas más afectadas por riesgos derivados del cambio climático.
- b) Renaturalizar la ciudad, incrementando el verde urbano con la recuperación de la calle como espacio público convivencial, fomentando las infraestructuras verdes y azules para evitar el estrés térmico, y en particular el efecto isla de calor.
- c) Incorporar una normativa de tal forma que se establezca un estándar de arbolado por metro cuadrado de nueva construcción.
- d) Contribuir a través de las propuestas de ordenación a reducir el balance neto de emisiones de gases de efecto invernadero y a mejorar la resiliencia.
- e) Promover la implementación de sistemas urbanos de drenaje sostenible en las propuestas de urbanización.
- f) Reservar zonas en las actuaciones de transformación para la disposición de instalaciones de energía renovable y al tiempo, posibilitar la realización de las obras precisas para la instalación de dispositivos bioclimáticos adosados a las fachadas o cubiertas de edificios existentes y promover la construcción de cubiertas vegetales
- g) Completar las infraestructuras de depuración y saneamiento, reduciendo alivios en tiempos de lluvia, y potenciando la reutilización de aguas residuales.
- h) Atender la demanda de agua con una garantía de suministro adecuada y una calidad conforme a las necesidades, propiciando criterios y soluciones que redunden en el ahorro y eficiencia, tales como: la renovación y/o ampliación de depósitos, o la renovación de redes de distribución que puedan producir pérdidas

- i) Fomentar, a través de las ordenanzas municipales de edificación y urbanización, la utilización de materiales durables y reciclables, así como de los de origen biológico, en cuyo diseño, producción y posterior reciclado se minimicen los impactos generados sobre el medio.
- D) Incorporar la perspectiva de género en la ordenación urbana y reforzar las dotaciones y equipamientos, con el fin de avanzar hacia una mayor cohesión social.**

La Exposición de Motivos de la LISTA identifica como uno de los principales retos del urbanismo contemporáneo el reconocimiento y garantía del derecho a la ciudad. Este concepto implica preservar la identidad urbana como una suma de rasgos sociales, espaciales, históricos y culturales, en tanto soporte de la vida cotidiana en un entorno seguro, de calidad y socialmente integrado.

La cohesión social es una condición imprescindible para la sostenibilidad del sistema urbano. Alcanzarla exige incorporar de manera transversal la perspectiva de género en la ordenación y gestión del espacio urbano, entendiendo que el diseño inclusivo de la ciudad es una herramienta para corregir desigualdades estructurales.

La Agenda Urbana de Andalucía 2030 reconoce la exclusión social como uno de los desafíos clave en el entorno urbano, junto con otros retos derivados de los cambios en el perfil sociodemográfico de la población. Del mismo modo, la Carta Europea de Ordenación del Territorio (1983) ya señalaba la necesidad de mejorar las condiciones de vida urbana, fomentar el transporte colectivo y frenar la expansión periférica de baja calidad.

La Carta para la Planificación Ecosistémica de las Ciudades define la cohesión social como el resultado de la convivencia y las relaciones entre las personas en el espacio urbano. Esta función integradora solo puede cumplirse si se garantiza el equilibrio social, la diversidad cultural y una elevada calidad del entorno urbano.

En este marco, el acceso a la vivienda constituye un factor clave, aunque dada su relevancia, el Plan lo aborda como un objetivo específico. Paralelamente, la dotación adecuada y equitativa de equipamientos también es determinante para la cohesión social. Así lo establece el Principio 15 de la Carta para la Planificación Ecosistémica, al señalar que los equipamientos son esenciales para complementar la habitabilidad urbana y garantizar una distribución justa de los servicios.

La Agenda Urbana Española (AUE/2019) recoge de manera explícita estos principios en su Objetivo 6.2, promoviendo un modelo urbano que favorezca la cohesión social, la igualdad de oportunidades y la equidad. Entre sus líneas de actuación destacan:

- Garantizar la igualdad de trato y el acceso al empleo.
- Asegurar prestaciones sociales adecuadas para personas dependientes y con discapacidad.
- Incrementar la seguridad en el espacio público (iluminación, mobiliario, etc.).
- Mejorar la accesibilidad universal y facilitar la denominada *movilidad del cuidado*, reduciendo tiempos, costes y barreras en los desplazamientos vinculados al trabajo de cuidados.

En la misma línea, la Agenda Urbana de Andalucía 2030 propone como Línea Estratégica asegurar el acceso a servicios y equipamientos públicos, desde una lógica de equidad espacial y adecuación funcional.

Desde el punto de vista normativo, el artículo 3.2 de la LISTA incluye como uno de los fines de la ordenación urbanística la integración del principio de igualdad de género, considerando las diferencias entre mujeres y hombres en el uso del espacio, las infraestructuras y los equipamientos, y garantizando una gestión sensible a estas necesidades. Esta exigencia se concreta en el artículo 79.5 del RGLISTA, que amplía la perspectiva integrando también los principios de igualdad de oportunidades, accesibilidad universal, atención a la infancia, la tercera edad y la diversidad familiar.

En consecuencia, el Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María asume como objetivo estratégico la incorporación de la perspectiva de género en la ordenación urbana y la mejora de las dotaciones, como herramientas para reforzar la cohesión social. Esto implica diseñar infraestructuras y servicios urbanos que respondan a las necesidades y experiencias de todos los géneros y grupos sociales, asegurando el acceso equitativo a espacios públicos y servicios esenciales.

Entre los beneficios esperados se incluyen:

- Reducción de desigualdades de género en el acceso a oportunidades urbanas.
- Empoderamiento de mujeres y colectivos subrepresentados mediante una participación equitativa en la vida urbana.
- Fortalecimiento del tejido social a través de servicios públicos inclusivos.
- Mayor implicación ciudadana en la planificación urbana.
- Espacios públicos más seguros, acogedores y accesibles para todas las personas.
- Mejora del bienestar colectivo y de la calidad de vida urbana.

Para ello, el POU establecerá que los instrumentos de ordenación detallada deben contribuir activamente a los objetivos de igualdad entre hombres y mujeres y entre diferentes grupos sociales. En su memoria de ordenación deberán incluir una evaluación del impacto desde la perspectiva de género, que justifique la incorporación de criterios sociales en la propuesta formulada.

Se establecen los siguientes criterios y directrices de ordenación para satisfacer el objetivo de cohesión social definido:

- a) Los espacios públicos libres deberán ser de calidad, seguros e inclusivos. A tal fin, se debe promover la convivencia en el diseño de los parques y jardines, permitiendo incrementar la percepción de seguridad.
- b) La dotación de equipamientos se ajustará a las necesidades del entorno funcional o barrio.
- c) Se priorizará el desarrollo de equipamientos multifuncionales de proximidad.
- d) Se garantizará una diversidad tipológica y dimensional de viviendas, adecuadas a las distintas formas de convivencia.
- e) Los proyectos de urbanización y reurbanización deberán justificar en su memoria la integración de la perspectiva de género en el diseño de los espacios públicos.

- f) Los equipamientos y servicios urbanos de uso cotidiano deben cumplir con las normas de accesibilidad universal, tanto internamente como en su entorno inmediato y en su conexión con el ámbito de la ciudad a la que sirven.
- g) Fomentar la multifuncionalidad y complementariedad de los equipamientos. Se trata de favorecer la combinación de servicios del cuidado destinados a diferentes grupos sociales; equipamientos que alberguen servicios variados.

4.3. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN DE LAS DOTACIONES.

A) Infraestructura verde y movilidad sostenible al servicio del bienestar urbano.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 81 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA), las normas urbanísticas que integran el documento completo del Plan de Ordenación Urbana establecerán criterios específicos para el diseño de los espacios libres y las zonas verdes. Estas determinaciones deberán garantizar su adaptación progresiva a las necesidades cambiantes de la población, promoviendo un diseño versátil que contemple distintas funciones: áreas de estancia, zonas de tránsito y espacios destinados al desarrollo de actividades específicas como deporte, ocio, hostelería, huertos urbanos u otros usos complementarios al carácter principal de espacio libre.

En el diseño de los espacios libres y zonas verdes urbanas se procurará que su configuración responda a una combinación equilibrada de elementos ajardinados y áreas forestadas, de forma que los elementos urbanizados e infraestructuras queden en un segundo plano respecto a su carácter natural. Estos espacios deberán trazarse respetando los valores urbanísticos o culturales del territorio que los acoge, incorporando criterios de diseño seguro —como los establecidos por el método CPTED (*Crime Prevention Through Environmental Design*) o mediante encuestas de victimización—, con el fin de fomentar su uso cotidiano por parte de la población, especialmente de los grupos más vulnerables, tanto desde una perspectiva objetiva como subjetiva.

Asimismo, se promoverá la conservación *in situ* del mayor número posible de ejemplares de arbolado y matorral existentes. Se mantendrán y mejorarán las escorrentías naturales, tanto permanentes como estacionales, impulsando su regeneración hídrica y vegetal. Para ello, se deberán incorporar dispositivos que impidan la entrada de aguas residuales y sólidos en suspensión. En aquellos casos en los que sea necesario, se podrán llevar a cabo actuaciones orientadas a la recuperación de la vegetación termomediterránea propia del entorno.

El diseño de estos espacios deberá priorizar soluciones que requieran un mantenimiento reducido, por encima del mantenimiento ordinario, y este último, a su vez, sobre el mantenimiento esmerado, que resulta más costoso y demandante de recursos.

Cuando los espacios libres se vean solapados por infraestructuras viarias, se garantizará la continuidad del tránsito peatonal mediante soluciones adecuadas, incluyendo barreras de protección cuando sea necesario. En las zonas verdes urbanas ubicadas en ámbitos con masas arbóreas consolidadas u otros valores ambientales relevantes, se evitará su fragmentación. Solo se permitirá la apertura de nuevos viarios cuando esté expresamente prevista por el POU, y en tales casos, se deberán adoptar medidas que mitiguen el efecto barrera, incluyendo pasos adaptados para la fauna.

Con el objetivo de contribuir a la resolución de los problemas de movilidad, el Plan de Ordenación Urbana de El Puerto de Santa María contempla la mejora y ampliación de las redes viarias, ciclistas y peatonales, impulsando un modelo de movilidad sostenible e integrado. Este

modelo prioriza la intermodalidad, el transporte compartido, el uso de energías limpias, la electrificación de vehículos, los desplazamientos a pie en distancias cortas y la movilidad ciclista.

Se establecen las siguientes directrices de ordenación relacionadas con el objetivo de la movilidad y la infraestructura verde, complementarias de las anteriores ya enunciadas:

- a) Mejora de la seguridad vial y calmado del tráfico urbano. Se promoverán actuaciones que recuperen espacio público para aceras más amplias y vías ciclistas, especialmente en entornos residenciales. Estas intervenciones permitirán que los barrios recuperen su función como espacios de convivencia, incrementando la calidad ambiental —más zonas de sombra, arbolado, mobiliario urbano, terrazas, etc.— y generando calles más accesibles, seguras y atractivas para personas mayores, niños y niñas, personas con movilidad reducida y familias con cochecitos.
- b) Prioridad al transporte público y electrificación del sistema de movilidad. Se plantea la implantación de plataformas reservadas para transporte público en calles de sección suficiente, reduciendo el espacio destinado al automóvil privado y ampliando el espacio peatonal. Estas actuaciones incluirán también la renovación y creación de infraestructuras que favorezcan el uso de vehículos eléctricos y de combustibles de bajo impacto ambiental, tanto para transporte público como privado. Además, se incentivará la implementación de sistemas de gestión energética inteligente en el transporte de personas y mercancías.
- c) Desarrollo de una red ciclista estructural. Se impulsará la creación de una red extensa y funcional de vías ciclistas que permita convertir la bicicleta en una alternativa real al automóvil en los desplazamientos cotidianos, especialmente los relacionados con el trabajo, los estudios y el acceso a equipamientos básicos de barrio y de ámbito urbano.
- d) Refuerzo de la movilidad peatonal como eje vertebrador. El Puerto de Santa María cuenta con condiciones favorables para la movilidad a pie. En este sentido, se proyectará una red básica de itinerarios peatonales de largo recorrido, que garantice recorridos seguros, cómodos y continuos a lo largo de toda la ciudad, facilitando el acceso entre barrios y hacia los principales espacios públicos y dotacionales.
- e) Gestión del aparcamiento como herramienta de movilidad. Se redefinirá el papel del estacionamiento para que actúe como instrumento de gestión de la movilidad urbana, fomentando el uso de modos sostenibles y desincentivando el uso indiscriminado del vehículo privado.

B) Equipamientos y redes al servicio de la cohesión social y la transición ecológica.

Se asume el **objetivo de dotar a la ciudad de un sistema de equipamientos y redes al servicio de la cohesión social y la transición ecológica.**

En relación con los equipamientos, la propuesta derivada del Avance del Plan se fundamenta en cinco criterios básicos de ordenación que orientarán el proceso de toma de decisiones:

- a) Implantación de dotaciones polifuncionales. Se promoverán equipamientos versátiles, capaces de adaptarse tanto en su uso como en su gestión a la diversidad de la demanda social. Esta flexibilidad permitirá responder a las necesidades cambiantes de la población, priorizando usos vinculados al ocio, la práctica deportiva, las actividades culturales, y los servicios asistenciales, sanitarios y administrativos.

- b) Localización estratégica en suelo urbano consolidado. Dado que se actúa mayoritariamente sobre suelo ya urbanizado, se procurará ubicar los equipamientos de manera selectiva en puntos clave de la estructura urbana, con el objetivo de conseguir una distribución equilibrada en el conjunto del municipio.
- c) Integración con el sistema viario y los espacios libres. La ubicación de los equipamientos deberá estar vinculada a las redes de movilidad y al sistema de espacios libres, con el propósito de reforzar la legibilidad del espacio urbano mediante la introducción de elementos que singularicen la escena urbana.
- d) Sistema dotacional multiescalar. Se fomentará la coexistencia de equipamientos de ámbito ciudad con dotaciones de proximidad, destinadas a satisfacer las necesidades cotidianas de los distintos barrios y unidades urbanas. Este enfoque favorecerá el modelo de “ciudad de proximidad”, más equitativo y eficiente.
- e) Inclusión de alojamientos dotacionales. En las actuaciones de transformación urbanística en suelo urbano se incluirán, entre los equipamientos de bienestar social, los denominados “alojamientos dotacionales”, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 61.2.f) de la LISTA.

Por otra parte, respecto a las redes y espacios técnicos vinculados al desarrollo sostenible, y con el objetivo de contribuir de forma activa a la lucha contra el cambio climático, se priorizará su máxima eficiencia. Esto se aplicará especialmente a las redes de abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas, favoreciendo el ciclo integral del agua; a las redes energéticas, mediante el impulso de fuentes renovables, tecnologías de bajo consumo y sistemas de control de la contaminación lumínica; a las telecomunicaciones, garantizando un acceso universal y de calidad; y al sistema de residuos, apostando por modelos de recogida, tratamiento y gestión basados en los principios de la economía circular.

4.4. OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS RESERVAS Y ESTÁNDARES DOTACIONALES.

El Plan de Ordenación Urbana deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 82 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA), incorporando criterios que garanticen una dotación adecuada de espacios libres, zonas verdes y equipamientos comunitarios. Esta dotación deberá responder tanto a las necesidades y demandas de la población como a las particularidades del municipio de El Puerto de Santa María. Asimismo, tal como se ha señalado en el apartado anterior, se fomentará una aplicación flexible de los usos, que permita adaptar estos espacios a diferentes funciones según el contexto y la evolución de la ciudad.

En el ámbito del POU, en lo relativo a espacios libres y zonas verdes, en el documento completo se deberá, al menos, mantener el estándar existente en el suelo urbano, asegurándose de alcanzar una dotación mínima de 7 m² por habitante.

En los ámbitos objeto de actuaciones de transformación urbanística en suelo urbano, los Planes de Reforma Interior o, en su caso, los Estudios de Ordenación, deberán prever la reserva de dotaciones locales necesarias para equipamientos comunitarios básicos, así como para espacios libres y zonas verdes, en función del incremento de población previsto. Esta previsión deberá considerar tanto el nivel dotacional objetivo del entorno en el que se inserta la actuación como los deberes establecidos en el artículo 49 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA), evitando, en la medida de lo posible, situaciones que puedan justificar su sustitución por compensación económica.

Para las actuaciones de transformación de reforma interior, especialmente cuando se trate de vacíos urbanos, se procurará que las reservas de dotaciones locales respondan a los mismos estándares previstos para las actuaciones urbanísticas de nueva urbanización.

A fin se establecen los siguientes criterios de ordenación para alcanzar el objetivo propuesto:

- a) Para el sistema local de espacios libres y zonas verdes más el sistema local de equipamientos comunitarios básicos:

En actuaciones de uso global residencial, al menos:

- 12,5 m2 de suelo por habitante, si la densidad es igual o superior a 100 viviendas por hectárea.
- 14 m2 de suelo por habitante, si la densidad es igual o superior a 70 viviendas por hectárea y menor de 100 viviendas por hectárea.
- 16 m2 de suelo por habitante, si la densidad es igual o superior a 40 viviendas por hectárea y menor de 70 viviendas por hectárea.
- 18 m2 de suelo por habitante, si la densidad es inferior 40 viviendas por hectárea.

En actuaciones de uso global distinto al residencial, al menos:

- El 14% de la superficie del ámbito.

En todos los casos, la reserva de sistema local de espacios libres y zonas verdes no será inferior a 10 m2 por habitante ni al 10% de la superficie del ámbito de la actuación, y la reserva de sistema local de equipamientos comunitarios básicos no será inferior a 2,5 m2 por habitante, debiendo destinarse al menos el 4% de la superficie de la actuación a equipamientos comunitarios básicos.

- b) Una plaza de aparcamiento para automóviles por cada 100 m2 de edificabilidad lucrativa no residencial más media plaza adicional por cada habitante previsto, de las que al menos el 50% tenga carácter público.
- c) La plantación o conservación de un árbol por cada vivienda o 100 m2 edificables,

4.5. OBJETIVOS Y CRITERIOS RESPECTO A LA RESERVA DE VIVIENDA PROTEGIDA.

Contar con una oferta suficiente de vivienda asequible en la ciudad es un requisito esencial para prevenir procesos de exclusión social y garantizar el equilibrio territorial y social.

La vivienda constituye uno de los factores clave para la calidad de vida de la población y un reflejo directo del nivel de cohesión social de un territorio. Sin embargo, la dinámica del mercado inmobiliario ha demostrado ser insuficiente para garantizar el acceso universal a la vivienda, acentuando los procesos de segregación socioespacial en el ámbito urbano.

Actualmente el acceso a la vivienda de primera residencia encuentra en el municipio graves dificultades y cada vez se produce un retraso en la emancipación de los jóvenes derivado de los precios de alquiler o de comprar. De igual modo, la competencia del alojamiento turístico en vivienda desactiva el alquiler con destino a primera residencia

Estas dificultades para la emancipación de la población joven suponen un riesgo de pérdida de esta población por encontrar oferta de viviendas más asequible en Jerez-Puerto Real

Disponer de un parque suficiente de vivienda asequible es una condición imprescindible para evitar la exclusión social y mantener el equilibrio territorial. En este sentido, la *Agenda Urbana Española (AUE/2019)*, a través de sus objetivos específicos 8.1 y 8.2, aboga por la creación y mantenimiento de un parque residencial adecuado, accesible económicamente y orientado especialmente a los colectivos más vulnerables.

Diseñar una política de vivienda verdaderamente inclusiva y solidaria requiere mucho más que medidas presupuestarias o programas subsidiarios impulsados por los Planes de Vivienda y Suelo. Es necesario, además, articular estas políticas sobre un soporte territorial adecuado: una ciudad compacta, diversa en usos, socialmente integradora y ambientalmente sostenible, capaz de dar eficacia al marco normativo urbanístico y de fortalecer la oferta de vivienda social.

Asimismo, debe abordarse una realidad estructural del municipio: una parte significativa del parque residencial se encuentra sin regularizar, lo que limita el acceso de estas viviendas a servicios urbanos básicos y a mecanismos de financiación, como el crédito hipotecario, dificultando la mejora de condiciones habitacionales o la contribución a infraestructuras.

Aunque El Puerto de Santa María no presenta en términos generales situaciones críticas de infravivienda o chabolismo, sí existen áreas localizadas que requieren intervenciones urgentes de transformación o erradicación de condiciones habitacionales inadecuadas.

Por ello, resulta prioritario implementar estrategias orientadas a:

- Ampliar la oferta de vivienda asequible.
- Mejorar la calidad del parque residencial existente.
- Desarrollar un entorno urbano sostenible.
- Promover la integración social en todos los ámbitos de la ciudad.

Estas acciones deben integrarse en políticas públicas de vivienda con enfoque transversal, participativo e inclusivo, capaces de atender las necesidades habitacionales de todos los grupos sociales y avanzar hacia una ciudad más justa, equitativa e inclusiva.

En consecuencia, se asume como objetivo garantizar el acceso a una vivienda asequible y adecuada como condición para la equidad urbana

Criterios de ordenación para garantizar el acceso a una vivienda asequible y adecuada:

- a) La propuesta del Avance del Plan plantea que, aunque el artículo 83 del RGLISTA fija una reserva mínima del 10% de la nueva edificabilidad para vivienda protegida en las actuaciones de reforma interior, dicha reserva se eleve hasta al menos el 30% en estos ámbitos excepto en áreas que por condiciones de edificación no dispongan de tipologías adecuadas para su implantación.
- b) Asimismo, en las actuaciones de transformación de mejora urbana con uso residencial, se promoverá la inclusión de una reserva destinada a vivienda protegida, con el objetivo de alcanzar, al menos, el 20% de la nueva edificabilidad que se proponga.
- c) Promover la rehabilitación de barrios en declives: Barrio Alto, B. José Antonio, El Tejar, Sudamérica, Los Frailes, B. La Playa, Sericícola. Crevillet, Los Madrileños y Cante de Los Puertos.
- d) Implementar estrategias para la densificación en ámbitos del suelo urbano con presencia de parcelas del Patrimonio Municipal del Suelo con capacidad de acogida para ellos siempre que las mayores densidades se vinculen a la mejora de la reserva de vivienda protegida.
- e) Establecimiento de limitaciones a la implantación de viviendas destinadas al uso turístico en zonas saturadas o en tipologías inadecuadas.



IS.5/

DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES MODIFICACIONES DEL ENTORNO URBANO PREVISTAS Y SUS POSIBLES AFECCIONES.

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 individualmente 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.





IS. 6 /

LA POBLACIÓN AFECTADA. CARACTERÍSTICAS

6.1. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO.

El análisis demográfico se fundamenta principalmente en dos fuentes estadísticas oficiales:

- **El Censo de Población y Viviendas (INE)**, de carácter estadístico y con información socioeconómica y estructural de la población. Desde 2021, este censo se elabora anualmente mediante registros administrativos, superando el antiguo sistema decenal.
- **El Padrón Municipal de Habitantes**, registro administrativo de carácter continuo que acredita la residencia y permite conocer la evolución reciente de la población empadronada.

Ambas fuentes se complementan para ofrecer una visión completa y actualizada de la estructura y dinámica poblacional del municipio.

Población actual y densidad

A comienzos de 2024, **El Puerto de Santa María** cuenta con una **población total de 90.423 habitantes**, de los cuales:

- **44.214 son hombres (48,9%)**
- **46.209 son mujeres (51,1%)**

La **densidad de población** alcanza los **566,7 habitantes/km²**, una de las más altas de la Bahía de Cádiz, solo por detrás de Cádiz capital y San Fernando. Esta cifra refleja la **importante presión demográfica** sobre el suelo urbano y la necesidad de un planeamiento que optimice el uso del territorio.

Posición relativa en el contexto provincial y autonómico

- A nivel provincial, El Puerto de Santa María ocupa el **5º lugar** entre los **45 municipios gaditanos**, solo por detrás de **Jerez, Algeciras, Cádiz y San Fernando**.
- En el conjunto de Andalucía, ocupa el **puesto 16º** por número de habitantes, situándose entre los municipios intermedios de gran tamaño.
- En 2024 le fue reconocido el **Estatuto de Gran Ciudad**, reflejo de su peso poblacional, económico y funcional en el sistema urbano andaluz.

Distribución territorial de la población

El municipio está administrativamente dividido en **30 núcleos de población**, aunque esta fragmentación tiene un carácter más administrativo que físico, ya que muchos se han integrado en la malla urbana principal.

- **Núcleo principal:** “El Puerto de Santa María”, concentra el **90% de la población total** (81.441 habitantes).
- **Diseminados rurales:** representan un **9,9%** del total (unos 9.000 habitantes).
- Entre los núcleos secundarios destacan **Costa Oeste, Sudamérica, Valdelagrana, Vallealto, El Juncal y Los Frailes**, que concentran gran parte de la población restante.

Esta estructura confirma una **alta concentración urbana**, con tendencia a la consolidación de la continuidad edificada a lo largo del eje costero y viario principal.

Estructura por edades y pirámide poblacional

La pirámide de población de 2024 muestra un **perfil regresivo**, típico de áreas con baja natalidad y envejecimiento progresivo. No obstante, El Puerto de Santa María conserva una **base joven** superior a la media provincial, que atenúa el envejecimiento.

- **Población menor de 15 años:** 14,16 %
- **Población de 15 a 64 años:** 67,33 %
- **Población mayor de 65 años:** 18,51 %
- Los grupos más numerosos se concentran entre los **40 y 60 años**, con un máximo en el tramo **45-49 años (8,6%)**.
- El grupo de **mayores de 95 años** apenas representa un **0,13%** del total.
- La **edad media** se sitúa en **42,6 años**, ligeramente inferior a la media provincial (**42,9 años**), lo que indica una población relativamente joven dentro del contexto gaditano.

El municipio combina así un peso relevante de población adulta con una base juvenil destacada, lo que lo convierte en una **ciudad en madurez demográfica**, con potencial para el relevo generacional.

Indicadores demográficos y tasas

Indicador	El Puerto de Santa María	Media provincial	Interpretación
Índice de infancia	14,2 %	13,8 %	Mayor presencia de población joven
Índice de envejecimiento	18,5 %	18,6 %	Ligeramente menor envejecimiento
Índice de senectud (≥85 años)	10,3 %	12,0 %	Menor proporción de población muy anciana
Edad media	42,6 años	42,9 años	Población algo más joven
Tasa de dependencia total	51,4 %	52,7 %	Menor carga poblacional dependiente

Estos indicadores reflejan **una estructura de edades más equilibrada y joven** que la media provincial, con potencial demográfico y económico positivo.

Distribución por sexos (sex ratio)

- La proporción global es **99 hombres por cada 100 mujeres**, lo que indica equilibrio general.
- En los tramos de edad inferiores a 55 años hay ligera mayoría masculina, pero a partir de los 60 años la población femenina predomina con claridad, siguiendo el patrón habitual de mayor esperanza de vida femenina.
- Este equilibrio por sexos facilita la planificación de servicios y equipamientos sin grandes diferencias de género.

Lugar de procedencia y movilidad residencial

El Puerto de Santa María presenta una **altísima movilidad interna** dentro de la Bahía de Cádiz. Buena parte de su crecimiento reciente se debe al **saldo migratorio positivo**, especialmente por la llegada de población desde **Cádiz capital, Jerez** y municipios del área metropolitana.

También destaca una presencia moderada de **población extranjera** (en torno al 6-7 %), principalmente procedente de países europeos y latinoamericanos, lo que añade diversidad sociocultural.

Evolución y dinámica demográfica

- En los últimos diez años, el municipio ha mantenido un **crecimiento estable** del **+1,4 %**, tras un periodo de estancamiento anterior.
- El **crecimiento vegetativo** (nacimientos – defunciones) es **ligeramente negativo**, compensado por la **migración interna positiva**.
- El **saldo migratorio** es, por tanto, el principal motor de crecimiento, asociado a su papel como ciudad residencial dentro del área metropolitana.
- Se observa una **tendencia a la ralentización del crecimiento**, típica de las ciudades maduras, pero con un saldo global positivo.

Proyección demográfica (2025–2045)

Según las proyecciones municipales del INE, El Puerto de Santa María continuará creciendo de forma moderada:

Año	Población estimada	Variación acumulada
2025	92.300 hab.	—
2030	95.600 hab.	+3,6 %
2035	98.400 hab.	+6,6 %
2040	100.600 hab.	+9,0 %
2045	102.000 hab.	+10,5 %

El incremento total previsto ronda los **+9.500 habitantes en 20 años**, lo que implica una **tasa anual media de crecimiento del 0,5 %**.

Estas cifras confirman la necesidad de prever nuevas dotaciones, infraestructuras y servicios urbanos, especialmente para población mayor y jóvenes hogares.

CONCLUSIONES GENERALES:

- El Puerto de Santa María es una **ciudad de tamaño medio-grande**, con estructura demográfica equilibrada y en proceso de consolidación urbana.
- Su población muestra **niveles de juventud y dependencia moderados**, lo que la diferencia positivamente del promedio provincial.
- El **crecimiento demográfico moderado pero constante** responde a su atractivo residencial y a la calidad de vida del entorno.
- La **diversificación territorial** entre núcleo principal y zonas periféricas requiere un planeamiento que refuerce la cohesión y conectividad interna.
- Las tendencias de **envejecimiento progresivo** y **crecimiento urbano contenido** obligan a adaptar las políticas urbanísticas hacia modelos de **ciudad compacta, accesible y saludable**, integrando criterios de equidad intergeneracional y proximidad a los servicios.

6.2. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

Estructura económica general

Históricamente, la economía portuense se sustentó en la **pesca y sus industrias derivadas** (conservas, salinas, astilleros), pero en las últimas décadas ha experimentado una transición hacia una **economía terciarizada**, donde el **turismo** constituye el principal motor de desarrollo.

La ciudad ha consolidado un modelo económico **orientado al sector servicios**, con una fuerte vinculación a la **actividad turística y logística**, beneficiada por su localización estratégica en la **Bahía de Cádiz**, su puerto marítimo y su conexión metropolitana con Cádiz, Jerez y Rota.

Principales actividades económicas (2023)

Según el IECA, las actividades más representativas son:

Sector	Denominación	Nº de establecimientos
G	Comercio al por mayor y al por menor	1.549
M	Actividades profesionales, científicas y técnicas	743
I	Hostelería	657
F	Construcción	491
L	Actividades inmobiliarias	377

Total: **6.376 establecimientos**, dominados por **autónomos y pequeñas empresas**:

- Sin asalariados: 3.170
- Hasta 5 asalariados: 2.365
- De 6 a 19 asalariados: 611
- Más de 20 asalariados: 230

Esta estructura evidencia un **tejido empresarial de pymes y microempresas**, de base local y escasa presencia industrial, con gran dinamismo en servicios turísticos, comercio y logística.

Localización y evolución de la actividad económica

Los **polígonos industriales El Palmar y Salinas de Levante** concentran la mayor parte de las actividades productivas, junto con los ejes urbanos próximos a la **desembocadura del Guadalete**.

La evolución desde 2012 ha sido **estable**, con pequeñas fluctuaciones y un descenso puntual en 2020–2021 derivado de la pandemia de COVID-19. El crecimiento posterior refleja la **recuperación de la economía local** y la consolidación de El Puerto como **referente comarcal logístico y de servicios**.

Sector primario

El peso del sector primario es reducido pero significativo en el entorno rural del municipio. En 2023, la superficie agrícola ascendía a:

- **Cultivos herbáceos:** 7.362 ha
 - Regadío: **algodón** (1.458 ha)
 - Secano: **girasol** (1.010 ha)
- **Cultivos leñosos:** 363 ha
 - Regadío: **granado** (5 ha)
 - Secano: **viñedo para vino** (318 ha)

La viticultura, vinculada al **Marco de Jerez**, mantiene un valor patrimonial y económico importante, aunque con empleo limitado.

Estructura laboral y empleo

Distribución de trabajadores por sectores (2023)

Sector	Trabajadores	% sobre total
Servicios	21.032	80,3 %
Industria	2.697	10,3 %
Construcción	2.092	8,0 %
Agricultura	363	1,4 %
Total	26.184	100 %

El **sector servicios** es el gran protagonista del mercado laboral, superando incluso la media provincial.

Contratación (2024)

- Contratos registrados: **28.401**
 - Hombres: 14.634
 - Mujeres: 13.767
 - Indefinidos: 9.595
 - Temporales: 18.766
- Contratos a extranjeros: 1.564

Predomina la **temporalidad**, con mayor incidencia entre mujeres, mientras los hombres presentan más contratos indefinidos.

Tipología de empleo (septiembre 2025)

- **Servicios:** 1.667 contratos
- **Industria:** 187
- **Construcción:** 166
- **Agricultura:** 87

La tendencia global muestra una **recuperación sostenida del empleo** desde 2013, alcanzando el máximo histórico de 26.184 trabajadores en 2023.

Desempleo

Según el **SEPE (septiembre 2025)**:

- **Total desempleados:** 7.717
 - Hombres: 35,2 %
 - Mujeres: 64,8 %
- **Tasa de paro municipal:** 19,99 %
- **Por sectores:**
 - Servicios: 5.756
 - Sin empleo anterior: 1.009
 - Construcción: 538
 - Industria: 313
 - Agricultura: 101

El desempleo afecta sobre todo a **mujeres y personas mayores de 45 años**, aunque la tendencia es **descendente** respecto a la última década, consolidando una mejora paulatina del mercado laboral.

Nivel de renta y desigualdad

La **renta anual neta media (2023)** es de **13.277 €/persona**, situando al municipio **por encima de la media provincial** y en valores similares a Cádiz, Rota y Puerto Real.

- Zonas con mayor renta: **Vistahermosa, Las Redes, Valdelagrana y Fuenterrabía.**
- Zonas con menor renta: **norte del casco urbano y periferia interior.**

El **Índice de Gini (2023)** es de **32,5**, ligeramente superior al de Cádiz (30,2) y Jerez (30,5), lo que revela cierta desigualdad interna, aunque con **tendencia descendente** en los últimos años.

El municipio mantiene una **posición económica sólida** dentro de la Bahía de Cádiz, con crecimiento de la renta y reducción progresiva de la desigualdad.

CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS ECONÓMICO:

- **Economía terciarizada y turística**, con predominio del comercio, la hostelería y las actividades profesionales.
- **Importancia logística creciente**, reforzada por su situación geográfica estratégica y su red portuaria.
- **Tejido empresarial local diversificado pero compuesto principalmente por pymes.**
- **Mercado laboral en recuperación**, aunque con persistencia de desigualdades de género y precariedad contractual.
- **Renta media ascendente**, con desigualdad moderada y progresiva mejora de los indicadores de bienestar.
- **Desafíos futuros:** consolidar el tejido productivo industrial y tecnológico, fomentar la estabilidad laboral, y equilibrar el desarrollo urbano con la sostenibilidad económica y social.





IS. 7 /

FACTORES DE RIESGO, HÁBITO Y ESTILOS DE VIDA EN EL PUERTO DE SANTA MARÍA.

El análisis de los principales hábitos de salud de la población de **El Puerto de Santa María**, en consonancia con los estudios elaborados por la **Consejería de Salud y Consumo de la Junta de Andalucía** y las encuestas del **Sistema de Vigilancia de Factores de Riesgo asociados a Enfermedades No Transmisibles (SIVFRENT)**, refleja un patrón mixto: se han producido mejoras en algunos determinantes, mientras persisten desigualdades y comportamientos de riesgo vinculados al nivel socioeconómico, educativo y de género.

En conjunto, el perfil de salud del municipio se corresponde con el de un área urbana consolidada, de estructura socioeconómica diversa y con retos emergentes relacionados con la vida sedentaria, la alimentación y el consumo de sustancias.

Actividad física

Cerca del **30% de la población se declara sedentaria**, si bien esta proporción ha disminuido notablemente desde principios de la década de 2000 gracias a una mayor conciencia sobre los beneficios del ejercicio físico y al aumento de la oferta deportiva municipal.

La práctica de actividad física muestra una clara relación con el **nivel educativo y de renta**: los grupos con mayor nivel de instrucción y estabilidad económica realizan ejercicio con mayor frecuencia, mientras que en los estratos con menor nivel educativo el sedentarismo sigue siendo elevado.

Las **diferencias de género**, tradicionalmente marcadas (mayor inactividad en mujeres), tienden a reducirse a partir de los **45 años**, donde la incorporación de las mujeres a hábitos deportivos y de ocio activo es creciente.

Aun así, persisten limitaciones derivadas de la falta de tiempo, la sobrecarga de tareas domésticas y la insuficiente adecuación de algunos espacios públicos para la práctica segura y cotidiana de actividad física.

Sobrepeso y obesidad

El **sobrepeso y la obesidad** constituyen uno de los problemas más relevantes para la salud pública local.

Su **prevalencia ha aumentado en todos los grupos de edad**, especialmente entre los **45 y 75 años**, y está íntimamente asociada a un estilo de vida sedentario, una dieta desequilibrada y factores socioeconómicos.

La obesidad es **más frecuente entre las personas con menor nivel de ingresos y educación**, lo que evidencia una clara desigualdad en los determinantes sociales de la salud.

Esta situación se traduce en un incremento del riesgo de enfermedades cardiovasculares, diabetes tipo 2 y otras patologías crónicas, lo que refuerza la necesidad de políticas locales que fomenten la alimentación saludable, la movilidad activa y la accesibilidad a alimentos frescos y asequibles en todos los barrios.

Tabaquismo

El **consumo de tabaco** ha experimentado una **tendencia descendente** en los últimos años, sobre todo entre los hombres, lo que se ha traducido en una reducción de la **mortalidad por cáncer de pulmón y enfermedades respiratorias**.

Sin embargo, persiste una **tasa de consumo relevante** entre la población adulta joven y de mediana edad:

- Hombres: mayor prevalencia entre los **16 y 64 años**.
- Mujeres: concentración entre los **16 y 54 años**, con ligera tendencia al aumento en grupos jóvenes.

Las campañas de prevención han mejorado la percepción del riesgo, pero la persistencia del hábito entre jóvenes y colectivos vulnerables indica la necesidad de **reforzar la educación sanitaria en entornos escolares, laborales y comunitarios**, así como de **limitar la exposición pasiva** mediante espacios libres de humo y medidas normativas.

Consumo de alcohol

El patrón de consumo de alcohol muestra una evolución dual:

- **Aumenta la abstinencia**, sobre todo en mujeres y jóvenes.
- Pero también **crece el consumo regular y episódico excesivo**, con un pico entre los **45 y 64 años**, especialmente en hombres.

Desde 2007 se observa un incremento del **consumo de riesgo**, relacionado con el ocio nocturno y las celebraciones sociales, que puede tener consecuencias tanto en términos de salud como de convivencia y seguridad ciudadana.

La normalización cultural del consumo y la accesibilidad del alcohol en contextos festivos suponen un desafío para las políticas de prevención.

El planeamiento urbano puede contribuir a mitigar este fenómeno favoreciendo la **movilidad peatonal segura**, los **espacios de ocio alternativo** y la **convivencia vecinal equilibrada**, especialmente en áreas turísticas o de alta densidad hostelera.

Consumo de fruta y verdura

Se constata una **mejora generalizada** en la ingesta de frutas y verduras, especialmente entre las mujeres y las personas mayores de 45 años.

Este cambio positivo está vinculado al **aumento del nivel educativo**, la mayor sensibilización sobre la alimentación saludable y el acceso a mercados locales y productos frescos.

Aun así, se mantienen **diferencias socioeconómicas significativas**: los hogares con menor renta o en barrios periféricos muestran un consumo inferior debido a barreras económicas o a una menor disponibilidad de establecimientos de alimentación saludable.

Promover mercados de proximidad, huertos urbanos y programas de educación nutricional son estrategias clave para equilibrar estos determinantes y consolidar hábitos saludables.

Accidentes de tráfico y salud laboral

Los **accidentes de tráfico y laborales** continúan siendo **causas relevantes de mortalidad prematura y lesiones graves**, especialmente entre los hombres jóvenes de **15 a 44 años**.

El 76% de los trabajadores declara **percibir riesgos laborales**, con mayor incidencia entre los hombres (81%) y en sectores como la construcción, la hostelería y la industria.

La **movilidad motorizada**, la falta de infraestructuras seguras y la elevada temporalidad laboral aumentan la exposición a siniestros.

El fomento de una **movilidad activa y segura**, la **mejora del transporte público**, la **prevención de riesgos laborales** y la **educación vial** deben ser pilares del modelo urbano saludable que propone el POU.

Percepción ambiental y bienestar subjetivo

La **percepción ambiental de la población** ha evolucionado hacia una mayor **sensibilidad frente a los problemas del entorno**, destacando la preocupación por el **ruido urbano**, la **calidad del aire**, la **contaminación del agua** y el **deterioro paisajístico**.

Estos factores, aunque no siempre se traducen en patologías directas, inciden notablemente en la **calidad de vida**, el **estrés** y la **salud mental**.

La ciudadanía demanda **políticas más preventivas y correctivas** en materia de medio ambiente urbano, gestión de residuos, control de emisiones y zonas verdes.

La integración de estas preocupaciones en el planeamiento urbano no solo mejora la sostenibilidad, sino también la **percepción de bienestar y seguridad** de la población.

CONCLUSIÓN GENERAL

El panorama de salud de El Puerto de Santa María refleja una población en **transición epidemiológica y social**, con mejoras evidentes en la práctica de ejercicio, la alimentación y la reducción del tabaquismo, pero también con **retos persistentes**: sedentarismo, obesidad, consumo de alcohol y desigualdades sociales en salud.

Este diagnóstico pone de manifiesto la **necesidad de intervenciones integradas** que conecten la **planificación urbana con la salud pública**, incorporando criterios de:

- **Sostenibilidad ambiental** (espacios verdes, movilidad activa, calidad del aire).
- **Equidad social** (acceso igualitario a servicios, alimentación y ocio saludable).
- **Educación y prevención** (hábitos de vida saludables y entornos seguros).

En definitiva, el POU de El Puerto de Santa María debe contribuir, desde su dimensión territorial, a la **construcción de una ciudad más activa, saludable y equitativa**, donde el diseño urbano actúe como determinante positivo de la salud y el bienestar colectivo.





IS. 8 /

PERCEPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA SALUD, E IDENTIFICACIÓN DE SUS DETERMINANTES.

La percepción de mala salud en El Puerto de Santa María es más frecuente entre mujeres y aumenta con la edad y con menores niveles de ingresos y educación.

Las principales preocupaciones de salud se centran en enfermedades del sistema osteomuscular, circulatorio y tumores, variando la percepción según el género. Las mujeres reportan más enfermedades osteomusculares, mentales y nerviosas, mientras que los hombres destacan en accidentes, respiratorios y tumores.

En años recientes, la salud mental ha cobrado importancia, con un aumento en casos de depresión y ansiedad, así como en el consumo de medicamentos relacionados, especialmente entre mujeres. La incidencia de trastornos mentales es mayor en personas con menores ingresos y educación, y es particularmente alta en individuos con discapacidades, desempleados, jubilados y amas de casa con experiencia laboral previa.

La urbanización y, en particular, los procesos de expansión urbana han sido durante décadas una de las principales dinámicas de transformación del territorio. Esta transformación, en su forma y ritmo, ha generado impactos significativos tanto sobre el medio ambiente como sobre la salud de la población. Entender y anticipar estos impactos desde la planificación urbanística es esencial para avanzar hacia un modelo de desarrollo territorial sostenible, equitativo y resiliente.

1. El medio urbano como determinante ambiental y de salud

Las ciudades son sistemas complejos donde convergen factores ambientales, sociales, económicos y culturales. El medio urbano no solo define el entorno construido, sino que configura los determinantes de salud y bienestar de sus habitantes. El acceso al espacio público, la movilidad, la calidad ambiental, la vivienda, el empleo y los servicios básicos tienen un peso directo en los resultados sanitarios de la población.

Asimismo, el urbanismo es responsable en buena parte de las presiones que sufren los ecosistemas naturales: pérdida de suelo, fragmentación ecológica, contaminación, alteración de ciclos hidrológicos, entre otros. Cuando estos elementos no se abordan de manera integral, las consecuencias recaen sobre la calidad ambiental, la salud humana y la resiliencia del territorio.

2. Impactos ambientales del medio urbano y su expansión

- a) **Ocupación del suelo y pérdida de servicios ecosistémicos:** La expansión urbana suele implicar la ocupación de suelos rurales o naturales. Esta conversión genera una pérdida irreversible de hábitats, comprometiendo la biodiversidad local y eliminando servicios ecosistémicos vitales como la regulación del clima, la captación de carbono o la infiltración del agua.

- b) **Fragmentación del territorio y pérdida de conectividad ecológica:** Los desarrollos urbanos, especialmente cuando son dispersos o sin planificación integrada, fragmentan el paisaje y dificultan el desplazamiento de especies, lo que afecta los flujos ecológicos y el equilibrio de los ecosistemas.
- c) **Aumento de la huella ecológica y energética:** Los patrones de crecimiento extensivos (urban sprawl) suelen ir acompañados de mayores consumos energéticos y dependencia del transporte privado, generando emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y contribuyendo al cambio climático.
- d) **Deterioro de los ciclos del agua:** La impermeabilización del suelo altera los balances hídricos, reduce la capacidad de recarga de acuíferos y aumenta el riesgo de escorrentías e inundaciones. A esto se suma la contaminación difusa generada por usos urbanos.
- e) **Contaminación atmosférica, acústica y lumínica:** El tráfico, las industrias y otros focos urbanos producen contaminantes que deterioran la calidad del aire, el silencio ambiental y los ritmos naturales, con efectos acumulativos sobre la salud de personas y fauna.
- f) **Alteración del paisaje y del patrimonio natural:** La construcción de infraestructuras y edificaciones sin una adecuada integración paisajística puede erosionar el valor escénico, histórico y simbólico del territorio, afectando la identidad colectiva y el atractivo del entorno.

3. Impactos sobre la salud humana.

- a) **Enfermedades respiratorias y cardiovasculares:** La exposición crónica a contaminantes atmosféricos urbanos está asociada a un aumento de enfermedades respiratorias (asma, EPOC) y cardiovasculares, así como a una mayor mortalidad prematura.
- b) **Efecto isla de calor urbana (ICU):** Las zonas densamente edificadas presentan temperaturas significativamente más altas que su entorno rural, lo que incrementa el riesgo de golpes de calor, insomnio, estrés térmico y mortalidad en población vulnerable.
- c) **Aislamiento social y efectos psicosociales:** La falta de espacios públicos de calidad, el ruido constante y la desconexión con la naturaleza urbana pueden desencadenar efectos negativos en la salud mental, aumentando los niveles de ansiedad, depresión y estrés crónico.
- d) **Inactividad física y enfermedades asociadas:** Modelos urbanos centrados en el vehículo privado, con aceras estrechas, sin carriles bici ni espacios verdes accesibles, fomentan el sedentarismo, con consecuencias como la obesidad, la diabetes tipo 2 o la hipertensión.
- e) **Inequidad en salud:** La segregación urbana produce desigualdades en el acceso a servicios básicos, espacios saludables y oportunidades de vida. Grupos sociales con menor nivel socioeconómico suelen estar más expuestos a ambientes degradados y con mayores riesgos sanitarios.
- f) **Riesgos por exposición a fenómenos extremos:** Las zonas urbanas mal adaptadas a los efectos del cambio climático presentan mayor vulnerabilidad ante olas de calor, inundaciones, incendios y otros fenómenos meteorológicos extremos, con impactos directos sobre la salud y la seguridad.



IS. 9 /

VALORACIÓN DE LA RELEVANCIA DE LOS POTENCIALES IMPACTOS SOBRE LA SALUD

Este análisis se sitúa en la fase de Avance del Plan de Ordenación Urbana, una etapa preliminar centrada en definir los objetivos, criterios generales de ordenación y alternativas al modelo de ocupación del suelo, sin concretar aún determinaciones urbanísticas específicas. Las propuestas, al ser formuladas de forma general, permiten una primera aproximación a sus posibles efectos ambientales y sociales.

Las alternativas planteadas ya han sido sometidas a una evaluación ambiental inicial incluida en el Documento Inicial Estratégico (DIE), que acompaña al borrador del plan. Este documento incorpora una valoración preliminar de los impactos ambientales, destacando la conexión entre el entorno urbano y la salud pública.

Se reconoce que tanto el entorno construido como los procesos de crecimiento urbano pueden afectar significativamente al medio ambiente y a la salud de la población. Estos impactos están estrechamente vinculados, por lo que deben analizarse de forma conjunta desde una perspectiva preventiva y orientada a la sostenibilidad.

El propósito de este apartado es anticipar, de manera general, la relevancia de los posibles efectos sobre la salud derivados de las propuestas contenidas en el Avance del PGOM. Aunque aún no se definen medidas urbanísticas concretas, se subraya la importancia de integrar la dimensión sanitaria en la planificación, tanto para la población actual como futura.

En esta fase de Avance del Plan de Ordenación Urbana, donde aún no se definen medidas urbanísticas concretas, se lleva a cabo una valoración preliminar de cómo las propuestas pueden afectar la salud de la población. A continuación, se resumen los aspectos clave:

1. Modelo Urbano Compacto y Reducción del Consumo de Suelo

- **Descripción:** Se prioriza un modelo urbano compacto frente a la dispersión, reduciendo el consumo de suelo y la expansión urbana desordenada. La compactación urbana favorece la cercanía entre viviendas, servicios y espacios públicos, lo que promueve el uso de medios de transporte sostenibles y una mayor eficiencia en recursos e infraestructuras.
- **Impacto en la salud: Positivo.** Mejora la calidad de vida, fomenta el desplazamiento a pie, reduce la contaminación y fortalece el tejido social.
- **Relevancia: Alta.** Se alinea con los principios de sostenibilidad y contribuye a crear entornos urbanos más saludables y cohesionados.

2. Espacios Públicos y Zonas Verdes

- **Descripción:** Se considera esencial la mejora, protección y ampliación de los espacios verdes y públicos. Estos espacios aportan beneficios ambientales, sociales y de salud, actuando como pulmones urbanos y lugares de encuentro comunitario.
- **Impacto en la salud: Positivo.** Favorecen el bienestar físico y mental, mejoran la calidad del aire, reducen el estrés térmico y estimulan la actividad física.
- **Relevancia: Alta.** Las zonas verdes son clave para un urbanismo saludable, inclusivo y resiliente, además de contribuir a la integración social y la calidad del entorno urbano.

3. Mejora del Sistema de Equipamientos

- **Descripción:** Se promueve un modelo urbano donde los equipamientos (educativos, sanitarios, deportivos, etc.), servicios, comercios y zonas verdes estén próximos a las viviendas y sean accesibles a pie. Esto requiere una densidad urbana adecuada y una planificación que combine diferentes usos del suelo, evitando áreas de uso exclusivo.
- **Impacto en la salud: Positivo.** Facilita la inclusión social, mejora la calidad de vida y fomenta la convivencia ciudadana.
- **Relevancia: Alta.** Garantiza el acceso equitativo a servicios esenciales y reduce la dependencia del transporte motorizado, impulsando la sostenibilidad y la cohesión social.

4. Movilidad y Accesibilidad

- **Descripción:** El PGOM facilitará el desarrollo de una movilidad urbana sostenible, promoviendo infraestructuras para peatones, ciclistas y transporte público, así como el uso de vehículos eléctricos. Se busca reducir los desplazamientos largos y fomentar el transporte activo.
- **Impacto en la salud: Positivo.** Mejora la salud al fomentar el ejercicio físico, reduce la contaminación y favorece la interacción social.
- **Relevancia: Alta.** Es clave para lograr una movilidad saludable, segura, equitativa y ambientalmente sostenible.

5. Protección del Patrimonio Natural y Cultural

- **Descripción:** Se reconoce el valor del patrimonio cultural, natural y paisajístico como elemento identitario, de cohesión social y de desarrollo económico. Se plantea su conservación como parte esencial del modelo territorial.
- **Impacto en la salud: Positivo.** Refuerza la identidad comunitaria y contribuye al bienestar emocional y cultural.
- **Relevancia: Media.** Aunque su influencia directa sobre la salud es menor, su preservación es crucial para la sostenibilidad, la prevención de riesgos y la calidad del entorno urbano y rural.



IS. 10/

MEDIDAS PROPUESTAS PARA OPTIMIZAR LOS IMPACTOS.

10.1. EN RELACIÓN CON EL MEDIO FÍSICO E INFRAESTRUCTURA VERDE.

Las propuestas configuran una estrategia territorial integradora, donde la sostenibilidad ecológica y la calidad de vida de la población se refuerzan mutuamente a través del planeamiento urbanístico.

1. Creación de una Red de Infraestructura Verde Interconectada

Se plantea el diseño de una red estructurada de espacios naturales, corredores ecológicos, zonas verdes urbanas y áreas agrícolas que funcionen como un sistema integrado. Esta red:

- Actúa como herramienta para revertir la fragmentación del paisaje provocada por el urbanismo disperso.
- Sirve como base para un modelo territorial resiliente, conectado y con mayor capacidad de adaptación al cambio climático.
- Aporta beneficios a la salud pública al facilitar el acceso a entornos naturales y promover una ciudad más verde y habitable.

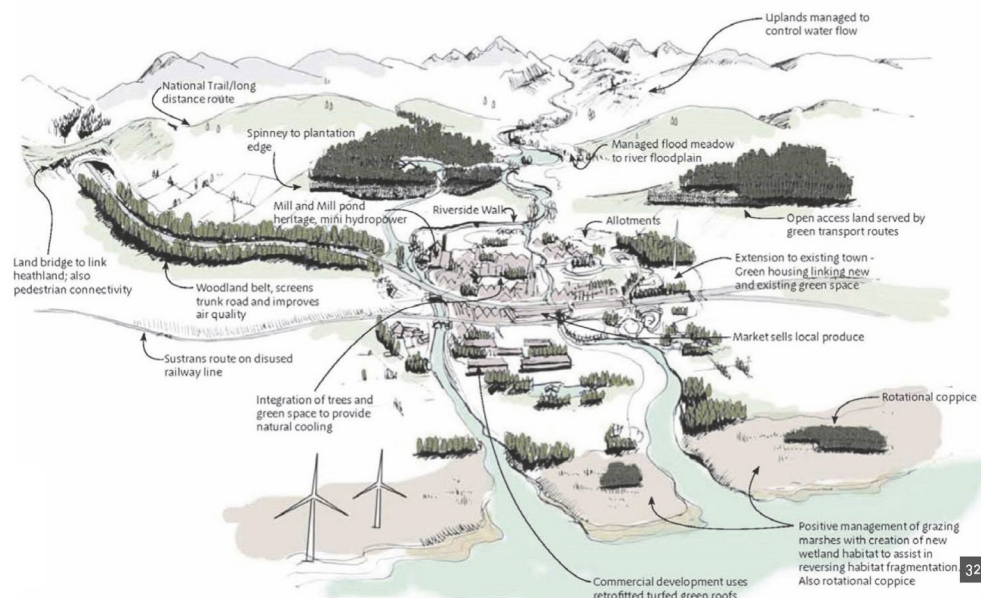
2. Funcionalidad de los Ecosistemas en la Infraestructura Verde

Más allá del diseño físico, se busca asegurar que los elementos que componen la infraestructura verde sean ecológicamente funcionales. Esto incluye:

- Fomentar la continuidad ecológica, facilitando el desplazamiento de especies y la circulación de agua y nutrientes.
- Promover la biodiversidad y el equilibrio ecológico en entornos rurales y periurbanos.
- Garantizar servicios ecosistémicos esenciales como la purificación del aire y el agua, el control de la temperatura urbana y la retención de suelos.



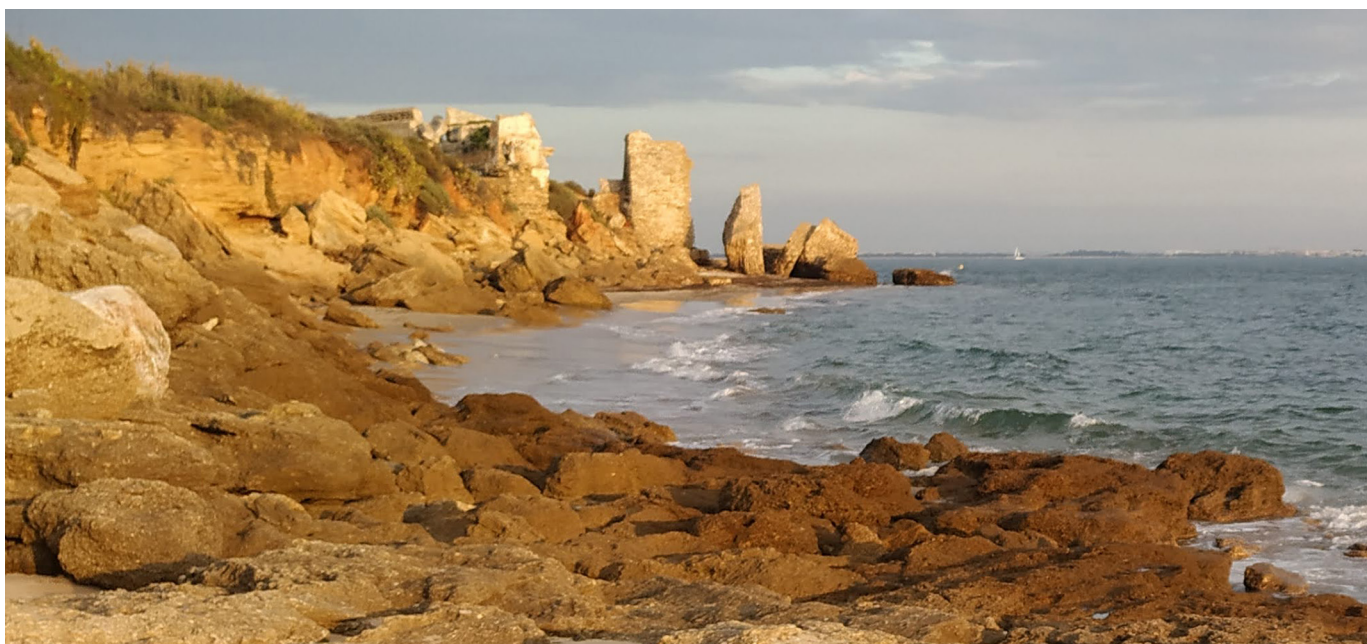
La multifuncionalidad de la Infraestructura Verde. Fuente: GreenArc Strategic Green Infrastructure Plan; LUC, Land Use Consultants)



La multifuncionalidad de la Infraestructura Verde. Fuente: GreenArc

10.2. EN RELACIÓN CON EL PATRIMONIO NATURAL Y PAISAJE.

Las propuestas pretenden reforzar una visión de planificación territorial basada en la sostenibilidad, la salud ecosistémica y el equilibrio entre desarrollo y conservación, conforme a los retos ambientales y sociales actuales.



1. Integración de la Biodiversidad y la Geodiversidad en la Ordenación Urbanística

La planificación urbanística debe incorporar criterios que reconozcan y protejan tanto la biodiversidad (flora, fauna y hábitats) como la geodiversidad (elementos geológicos, formas del relieve, suelos). Para ello, se propone:

- Realizar inventarios ecológicos y geológicos en el proceso de diagnóstico territorial.
- Establecer zonas de protección, corredores ecológicos y conectividad funcional entre hábitats.
- Adaptar el diseño urbano para respetar ecosistemas locales, evitando su fragmentación o alteración.
- Integrar estos valores en los criterios de evaluación ambiental de nuevos desarrollos urbanos.

2. Fomento de Soluciones Basadas en la Naturaleza (SbN)

Las soluciones basadas en la naturaleza permiten desarrollar infraestructuras sostenibles y multifuncionales. En los proyectos de urbanización, se fomentará el uso de:

- Sistemas de drenaje sostenible (SUDS) como zanjas de infiltración o pavimentos permeables.
- Techos y fachadas verdes que mejoren el aislamiento térmico y aumenten la biodiversidad urbana.
- Parques y jardines diseñados con vegetación autóctona, adaptada al clima y de bajo consumo hídrico.
- Estas soluciones incrementan la resiliencia urbana frente al cambio climático, mejoran la calidad del aire y promueven espacios saludables y accesibles para la población.



3. Consideración Integral del Paisaje

Se propone una visión holística del paisaje, reconociendo su valor ecológico, cultural y perceptivo tanto en entornos urbanos como rurales. Las medidas clave incluyen:

- Proteger paisajes de alta calidad mediante herramientas legales y planificación específica.
- Restaurar zonas degradadas (canteras abandonadas, márgenes de infraestructuras, áreas periurbanas deterioradas) con actuaciones paisajísticas y ecológicas.
- Incorporar el paisaje como criterio transversal en todos los instrumentos de planeamiento y evaluación ambiental.

4. Minimización de los Impactos Paisajísticos

Toda actuación sobre el territorio (infraestructuras, actividades económicas, urbanizaciones) debe armonizarse visual y ecológicamente con el entorno. Para ello se propone:

- Establecer criterios de integración paisajística en los proyectos, respetando la morfología del terreno y la vegetación existente.
- Utilizar materiales, colores y volúmenes adaptados al contexto local.
- Emplear pantallas vegetales o reforestaciones para mitigar impactos visuales de infraestructuras.

5. Compatibilización de Energías Renovables con el Paisaje

El despliegue de instalaciones de energías renovables (fotovoltaicas, eólicas, biomasa) debe considerar su impacto visual y territorial. Se proponen medidas como:

- Localizar estas infraestructuras en zonas de baja sensibilidad paisajística o ya transformadas.
- Evitar su implantación en áreas con valores patrimoniales, naturales o turísticos destacados.
- Diseñar proyectos integrados en el paisaje, con medidas de atenuación visual y restauración ambiental.

6. Potenciación del Turismo Basado en el Patrimonio Natural y Paisajístico

El turismo puede ser un motor económico sostenible si se basa en el respeto y la valorización del entorno. Se proponen estrategias como:

- Crear itinerarios paisajísticos, senderos y miradores que permitan conocer y disfrutar del territorio.
- Fomentar el turismo rural y de naturaleza como modelo alternativo y responsable.
- Integrar la conservación del patrimonio en la oferta turística, asegurando su mantenimiento y regeneración.

- Sensibilizar a visitantes y residentes sobre la importancia de preservar estos valores para futuras generaciones.

10.3. PATRIMONIO CULTURAL.

Se busca que la revisión del planeamiento no solo evite impactos negativos sobre el patrimonio, sino que lo convierta en un motor de identidad, cohesión social y dinamización sostenible del municipio.

1. Contribución al inventario y protección del Patrimonio Cultural en todas sus manifestaciones

La planificación territorial debe incorporar de forma activa la identificación, protección y valorización del patrimonio cultural del municipio, entendido en su acepción más amplia. Para ello, se proponen las siguientes acciones:

- **Inventariado sistemático y participativo:** Identificar, documentar y cartografiar todos los bienes culturales, materiales e inmateriales, con valor artístico, histórico, arqueológico, paleontológico, etnológico, antropológico, lingüístico, científico, industrial, paisajístico o arquitectónico.
- **Inclusión en el planeamiento:** Integrar dichos bienes en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística como elementos a proteger. Esto implica la delimitación de entornos de protección, grados de intervención permitidos y usos compatibles.
- **Reconocimiento legal y administrativo:** Promover su catalogación conforme a la legislación vigente en materia de patrimonio cultural (autonómica, estatal e internacional), facilitando su inclusión en catálogos oficiales y registros administrativos.
- **Divulgación y sensibilización:** Fomentar el conocimiento y aprecio del patrimonio entre la ciudadanía mediante campañas educativas, señalización interpretativa y proyectos culturales vinculados al territorio.
- **Visión integradora:** No limitarse a los elementos tradicionalmente valorados (iglesias, edificios singulares), sino incluir paisajes culturales, elementos de arquitectura vernácula, patrimonio agrícola, industrial, oral y festivo.

El objetivo último es garantizar que estos bienes no solo se conserven físicamente, sino que se integren activamente en la vida del municipio, fomentando la identidad local y su transmisión intergeneracional.

2. Coherencia del planeamiento con la protección y rehabilitación del Patrimonio Histórico y Cultural

Las directrices urbanísticas deben desarrollarse de forma alineada con la conservación activa del patrimonio, asegurando una relación armónica entre desarrollo urbano y memoria cultural. Para ello:

- **Integración de criterios patrimoniales en la ordenación:** Toda propuesta del planeamiento debe ser compatible con los valores del patrimonio. Esto incluye el

respeto a la escala, materiales, tramas históricas, visuales significativas y tipologías tradicionales.

- **Fomento de la rehabilitación y reutilización:** Priorizar la conservación y recuperación de inmuebles patrimoniales frente a su sustitución, incentivando su uso adaptativo para funciones sociales, culturales, residenciales o económicas.
- **Compatibilización normativa:** Alinear las determinaciones urbanísticas con los planes especiales de protección del patrimonio, donde existan, o con las recomendaciones técnicas emitidas por organismos competentes.
- **Movilización de recursos:** Apoyar desde el planeamiento la canalización de ayudas y subvenciones para la conservación y restauración de bienes patrimoniales, involucrando tanto a administraciones públicas como a propietarios privados.
- **Diseño sensible del entorno:** Asegurar que las nuevas actuaciones no alteren el carácter patrimonial del lugar, promoviendo un urbanismo respetuoso que actúe como marco de valorización y no de conflicto con los valores culturales.



10.4. EN RELACIÓN CON EL CAMBIO CLIMÁTICO.

Se plantean medidas para conformar un modelo de urbanismo climático que, desde el planeamiento y el diseño urbano, contribuya activamente a la adaptación y mitigación del cambio climático, mejorando la resiliencia del territorio y la salud ambiental de sus habitantes.

1. Identificación de Áreas Vulnerables al Cambio Climático

Se propone un diagnóstico territorial específico para localizar las zonas más expuestas a riesgos climáticos como inundaciones, olas de calor, sequías o incendios. Esto implica:

- Utilizar cartografías de riesgo y modelizaciones climáticas actualizadas.
- Priorizar áreas con alta concentración de población vulnerable (mayores, niños, personas con movilidad reducida).

- Incorporar esta información al planeamiento como criterio de priorización para actuaciones de adaptación y protección.

2. Reducción de Emisiones y Refuerzo de la Resiliencia Climática

A través del diseño del modelo territorial y urbano, se buscará:

- Minimizar desplazamientos mediante el fomento del urbanismo de proximidad y la movilidad activa.
- Potenciar el uso de energías renovables y construcción eficiente en carbono.
- Planificar corredores verdes que actúen como sumideros de carbono.
- Integrar criterios de eficiencia energética en las nuevas actuaciones urbanas y edificatorias.

3. Integración de la Infraestructura Verde en el Sistema de Espacios Libres

Se incorporará la red de infraestructura verde como parte esencial del sistema general de espacios libres. Esto se traduce en:

- Conexión funcional entre parques, zonas naturales, espacios agrícolas y áreas verdes urbanas.
- Reconocimiento legal y territorial de la infraestructura verde como equipamiento ecológico.
- Planificación orientada a garantizar su continuidad ecológica y accesibilidad pública.

4. Permeabilidad y Vegetación Urbana con Enfoque Climático

Se priorizará el diseño de espacios públicos con superficies permeables y alta vegetación para:

- Gestionar aguas pluviales de forma natural y prevenir inundaciones urbanas.
- Reducir el estrés térmico mediante sombra y evapotranspiración.
- Mitigar el efecto isla de calor mediante la implantación de cubiertas vegetales, pavimentos permeables y cuerpos de agua.

5. Fomento de Dispositivos Bioclimáticos y Techos Verdes

Se incentivará la instalación en edificaciones existentes de soluciones como:

- Paneles de sombreado natural, celosías vegetales o toldos climáticos.
- Cubiertas ajardinadas que mejoren el aislamiento, capten CO₂ y gestionen aguas pluviales.

Estas medidas deberán incorporarse a la normativa urbanística municipal como elementos incentivables.

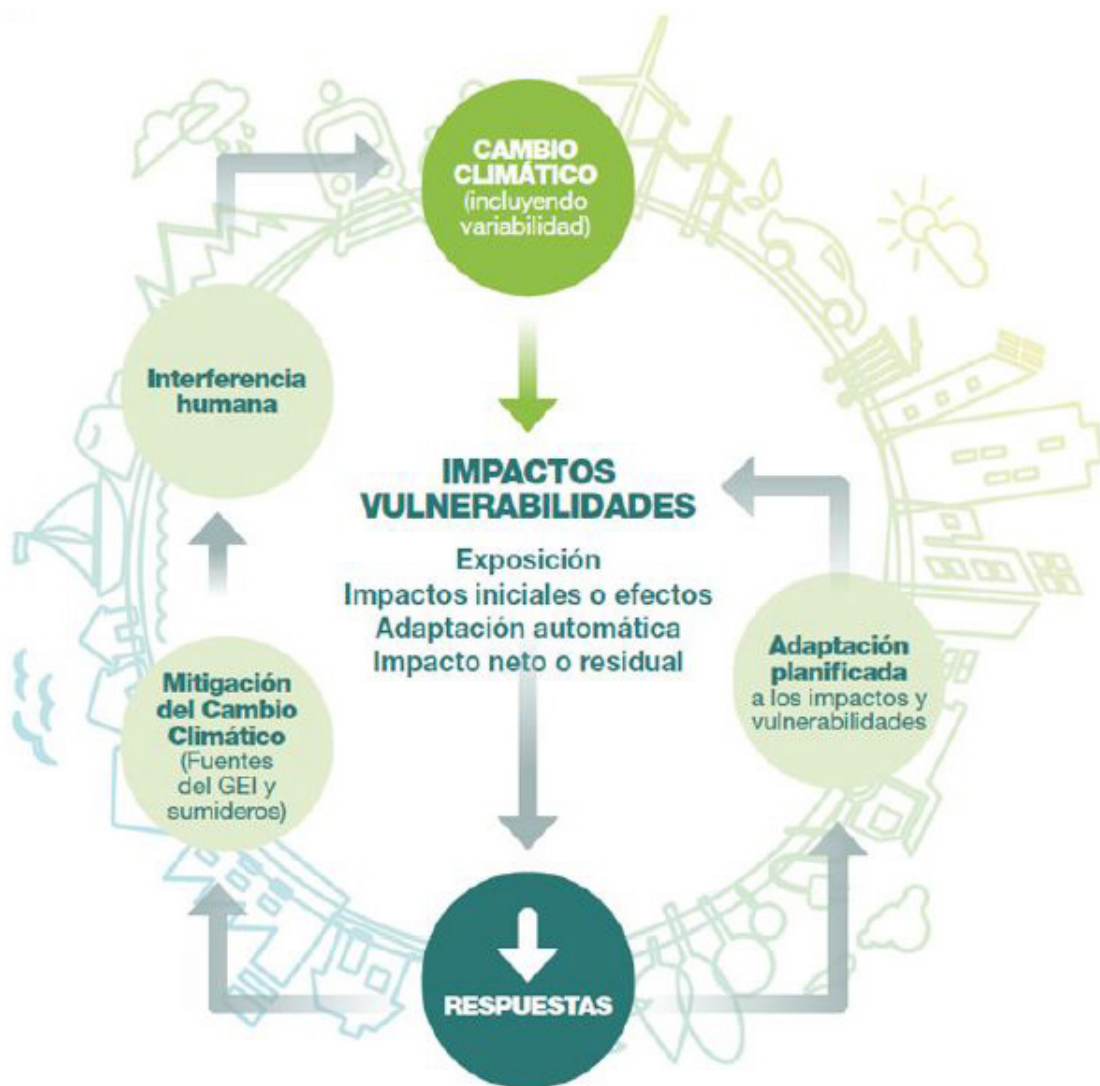


Diagrama de impactos y vulnerabilidades
Fuente de datos:
Adaptado de IPCC, 2014.

El contexto climático. Tendencias actuales y futuras.

6. Estándar de Arbolado en Nuevas Construcciones

En la revisión del planeamiento territorial se establecerá una exigencia mínima de arbolado por superficie construida, como:

- 2 árboles por cada 100 m² de superficie de uso público o residencial.
- Criterios técnicos sobre especies adecuadas, mantenimiento y compatibilidad con infraestructuras.

Esto busca garantizar sombra, biodiversidad y regulación climática en entornos urbanos de nueva construcción.

7. Espacios Públicos con Bajo Mantenimiento y Flora Autóctona

El diseño urbano priorizará:

- Uso de especies autóctonas adaptadas al clima local, reduciendo el consumo hídrico y la necesidad de fertilización.
- Sistemas de riego eficientes (goteo, automatizados) y pavimentos que requieran poco mantenimiento.
- Diseño funcional y resiliente que reduzca los costes de mantenimiento municipal.

8. Normativa para Recolección de Aguas Pluviales en Nuevas Edificaciones

Se establecerá una obligación normativa para que nuevas construcciones que dispongan de zonas verdes o comunes:

- Incluyan sistemas de recogida de aguas pluviales desde tejados, terrazas u otras superficies impermeables.
- Disponen de depósitos de almacenamiento para su uso en riego o limpieza (agua no potable). Esto promoverá la eficiencia hídrica, reducirá el uso de agua potable y fomentará la autosuficiencia hídrica a escala local.

10.5. EN RELACIÓN CON LA MOVILIDAD Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.

Se pretende consolidar un modelo de ciudad accesible, saludable y eficiente, donde la movilidad activa y el diseño centrado en las personas son pilares esenciales del desarrollo urbano sostenible.

1. Optimización de la Distribución Urbana para Reducir Desplazamientos

Se plantea una organización más eficiente del territorio urbano que aproxime las viviendas a los lugares de empleo, educación, servicios públicos, comercios y espacios de ocio. Esto se traduce en:

- Promover el **urbanismo de proximidad**, basado en barrios mixtos y autosuficientes, que reduzcan la necesidad de desplazamientos largos y dependientes del coche.
- Identificar y corregir **desequilibrios funcionales** entre zonas residenciales y de actividad económica, evitando la especialización excesiva del suelo urbano.
- Diseñar **redes de servicios públicos equitativamente distribuidas**, que minimicen las barreras geográficas al acceso.

2. Fomento de una Densidad Urbana que Favorezca el Transporte Público Multimodal

Una densidad urbana adecuada y compacta facilita la implantación y eficiencia del transporte público. Las actuaciones clave incluyen:

- Promover una **densificación equilibrada** en zonas ya urbanizadas, evitando tanto la dispersión como la sobresaturación.
- Desarrollar una red de **transporte público multimodal**, conectando autobuses, bicicletas públicas, vehículos eléctricos compartidos y trenes de cercanías, cuando sea aplicable.

- Integrar la **movilidad de cuidados** (desplazamientos ligados al cuidado de menores, mayores o personas dependientes) en la planificación del transporte, garantizando paradas accesibles y frecuencias adecuadas cerca de equipamientos clave como centros de salud, guarderías y centros de día.



3. Movilidad Peatonal y Ciclista como Medios de Transporte Cotidianos

Más allá de su uso recreativo, caminar y andar en bicicleta deben consolidarse como formas válidas y seguras de transporte diario. Para ello:

- Diseñar **infraestructuras continuas, accesibles y conectadas** para peatones y ciclistas.
- Crear **entornos urbanos atractivos y seguros**, con iluminación adecuada, mobiliario urbano, señalética clara y separación de vehículos motorizados.
- Establecer **redes ciclistas jerarquizadas**, conectando barrios con nodos de transporte público, centros educativos, espacios laborales y comerciales.
- Implementar **campañas de concienciación** que promuevan el cambio modal hacia formas activas de desplazamiento.

4. Sendas Urbanas Peatonales y Rutas Prioritarias a Equipamientos Clave

Se propone una red de itinerarios peatonales estructurada, pensada para facilitar desplazamientos eficientes y agradables. Las medidas específicas incluyen:

- Trazado de **sendas urbanas verdes** que integren vegetación, conectividad paisajística y bienestar sensorial.
- Establecimiento de **rutas preferentes y seguras hacia grandes equipamientos urbanos**, como centros de salud, escuelas, mercados o estaciones de transporte.
- Implementación de **cruces accesibles, señalización amigable y soluciones de sombra y descanso**, especialmente en rutas con alto uso peatonal.

5. Accesibilidad Universal y Amigabilidad Urbana para Personas Mayores

Se busca garantizar que todos los espacios públicos y equipamientos urbanos sean accesibles para personas con diversidad funcional, mayores y otros colectivos con movilidad reducida. Las líneas de acción son:

- Aplicar **estándares de accesibilidad universal** en el diseño de aceras, rampas, mobiliario urbano, pasos de peatones y transporte público.
- Diseñar espacios que sean **amigables con la edad**, incluyendo bancos con respaldo y reposabrazos, zonas de sombra, fuentes accesibles y señalización clara.
- Incluir criterios de accesibilidad desde el inicio de los proyectos de urbanización y rehabilitación, evitando barreras físicas y sensoriales.
- Realizar auditorías de accesibilidad participativas con la comunidad, especialmente con asociaciones de personas mayores y con discapacidad.



10.6. EN RELACIÓN CON EL METABOLISMO URBANO.

AGUA:

Son medidas que no solo garantizan el abastecimiento en términos cuantitativos y cualitativos, sino que reducen la presión sobre los recursos hídricos, mejoran la sostenibilidad del sistema urbano y refuerzan la autonomía hídrica del municipio.

1. Optimización de Infraestructuras de Depuración y Saneamiento

Una gestión adecuada del ciclo integral del agua requiere sistemas de saneamiento y depuración eficaces, resilientes y adaptados al cambio climático. Las medidas clave incluyen:

- **Completar la cobertura de saneamiento** en todo el término municipal, priorizando aquellas zonas que aún carecen de conexión a la red general.
- **Modernizar las estaciones depuradoras de aguas residuales (EDARs)** para asegurar que cumplen con las normativas de calidad y que pueden gestionar adecuadamente los caudales generados en episodios de lluvia intensa.
- **Implementar tanques de tormenta** y sistemas de almacenamiento temporal de aguas pluviales, con el fin de minimizar las descargas directas al medio natural durante eventos de precipitación intensa, reduciendo el riesgo de contaminación.
- **Fomentar la reutilización de aguas residuales tratadas** en usos no potables como riego de zonas verdes, limpieza viaria o procesos industriales, conforme a los estándares sanitarios establecidos.
- **Introducir sistemas de drenaje urbano sostenible (SUDS)** que complementen el saneamiento convencional, ayudando a infiltrar, filtrar y retener agua de lluvia de forma natural.

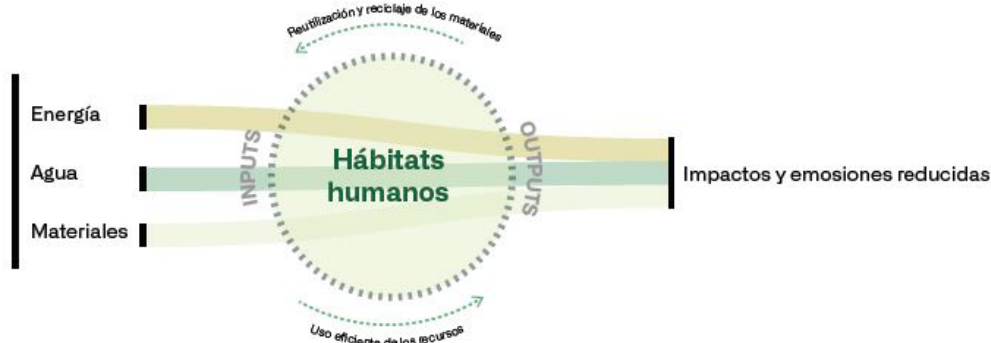
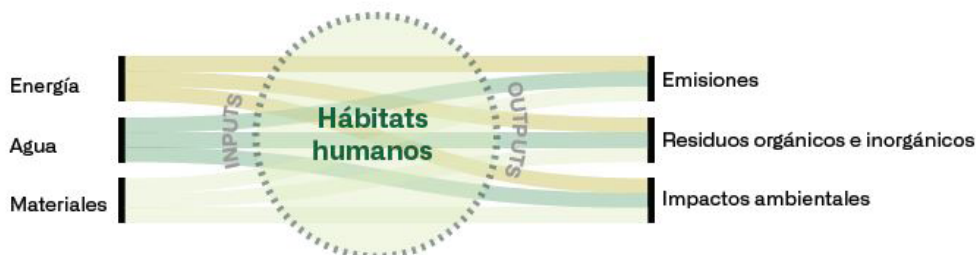
2. Garantía de Abastecimiento y Fomento de la Eficiencia Hídrica

La planificación territorial debe garantizar un suministro continuo, seguro y de calidad, integrando estrategias para el ahorro, la eficiencia y la reducción de pérdidas. Las principales acciones son:

- **Renovar o ampliar los depósitos de almacenamiento de agua potable**, asegurando su capacidad para cubrir la demanda actual y futura del municipio, así como para afrontar periodos de escasez.
- **Actualizar y sectorizar las redes de distribución**, incorporando sistemas de detección de fugas, control de presiones y medición inteligente para reducir pérdidas por fugas, que en muchos casos representan un porcentaje significativo del volumen distribuido.
- **Fomentar el uso de dispositivos de ahorro hídrico** en viviendas, equipamientos públicos y establecimientos comerciales (grifos con limitadores de caudal, cisternas de doble descarga, electrodomésticos eficientes).

- **Promover campañas de concienciación** dirigidas a la ciudadanía sobre el uso responsable del agua, especialmente durante periodos de sequía.
- **Incorporar requisitos de eficiencia en las licencias de obra nueva**, exigiendo sistemas de recogida y aprovechamiento de aguas pluviales o reutilización interna para usos no potables.

Escenario climático actual



Escenario climático a 2055

Metabolismo urbano lineal vs. metabolismo urbano circular
 Elaboración propia | Adaptado de Korpilo, Silviya. (2014). *Integrating the concept of urban metabolism into planning of sustainable cities: Analysis of the Eco2 Cities Initiative*.

Metabolismo urbano. De la linealidad a la circularidad.

ENERGÍA:

Conjuntamente, estas medidas representan un enfoque integral hacia un urbanismo bajo en carbono, saludable, y adaptado al cambio climático, que optimiza el uso de los recursos naturales en beneficio del bienestar colectivo.

1. Disminución del Consumo de Fuentes Energéticas No Renovables

El planeamiento urbano debe contribuir a la reducción progresiva de la dependencia de combustibles fósiles mediante una combinación de políticas estructurales, normativas y de incentivo. Las acciones clave incluyen:

- **Priorización de energías renovables** en todos los niveles del planeamiento, tanto para el abastecimiento general como para el autoconsumo en edificaciones.
- **Restricciones o desincentivos al uso de fuentes no renovables** en nuevas instalaciones térmicas o de generación eléctrica, salvo en casos excepcionales.

- **Fomento de tecnologías limpias** mediante bonificaciones urbanísticas o fiscales a los edificios que incorporen sistemas renovables (fotovoltaica, solar térmica, biomasa).
- **Promoción de contratos de suministro de energía verde** en instalaciones municipales y redes de servicios públicos.

2. Autosuficiencia y Eficiencia Energética Urbana

Se debe avanzar hacia un modelo de ciudad energéticamente autosuficiente y eficiente, con actuaciones que aborden tanto la demanda como la generación de energía. Las principales líneas de acción son:

- **Impulso al autoconsumo colectivo e individual**, especialmente a través de instalaciones fotovoltaicas en cubiertas de edificios residenciales, públicos e industriales.
- **Rehabilitación energética de edificios existentes**, incorporando aislamiento térmico, carpinterías de alta eficiencia, control solar y sistemas de ventilación natural o mecánica eficiente.
- **Optimización del alumbrado público**, mediante el uso de tecnologías LED, sensores de presencia y sistemas de telegestión que ajusten la intensidad lumínica a las condiciones reales de uso.
- **Certificación energética obligatoria y exigente** en nuevas construcciones, vinculada a estándares internacionales como Passivhaus, LEED o BREEAM.

3. Aplicación de Criterios Bioclimáticos en el Planeamiento y Construcción

Integrar criterios de diseño bioclimático desde la escala territorial hasta la edificatoria permite reducir significativamente la demanda energética. Esto se traduce en:

- **Orientación óptima de edificios** para maximizar el aprovechamiento solar en invierno y la protección en verano.
- **Diseños arquitectónicos adaptados al clima local**, con uso de patios, voladizos, protecciones solares y ventilación cruzada.
- **Selección de materiales de baja huella ambiental**, con buena inercia térmica y capacidad de regulación de humedad.
- **Incorporación de sistemas pasivos** (aislamientos, ventilación natural, captadores solares pasivos) y **activos eficientes** (aerotermia, geotermia, bombas de calor de alta eficiencia).

4. Uso de Vegetación como Aislamiento Natural y Regulador Climático

El uso estratégico de vegetación en la ciudad aporta múltiples beneficios térmicos, ambientales y sociales. Las principales medidas son:

- **Implantación de cubiertas y fachadas verdes** que actúan como aislante térmico, captan CO₂, reducen el ruido y prolongan la vida útil de los materiales constructivos.

- **Diseño de espacios públicos con arbolado denso y vegetación autóctona**, que proporcione sombra en verano y permita la radiación solar en invierno.
- **Integración del paisaje vegetal como infraestructura climática**, conectada con la red de espacios libres y la infraestructura verde municipal.
- **Fomento del uso de vegetación en nuevas urbanizaciones y rehabilitaciones**, con criterios de bajo consumo hídrico y mantenimiento sostenible.

RESIDUOS:

Son líneas de actuación que refuerzan un modelo territorial comprometido con la minimización de residuos, la eficiencia en el uso de recursos y la transformación ecológica del entorno urbano y constructivo.

1. Fomento de la Recogida Selectiva de Residuos a Escala Municipal

Una gestión eficiente de residuos sólidos urbanos es clave para reducir el impacto ambiental del modelo de consumo actual. Para lograrlo, se propone:

- **Extender y optimizar la recogida selectiva** en todo el municipio, incluyendo fracciones de papel-cartón, envases, vidrio, materia orgánica, residuos peligrosos domésticos, voluminosos y electrónicos.
- **Incrementar la cobertura de puntos limpios y áreas de aportación**, especialmente en zonas rurales, periféricas y de nueva urbanización, asegurando su accesibilidad y funcionamiento eficiente.
- **Desarrollar campañas de concienciación ciudadana** para fomentar la correcta separación en origen y el conocimiento de los beneficios ambientales y económicos del reciclaje.
- **Introducir sistemas de recogida puerta a puerta o de pago por generación (PAYT)** en zonas piloto, como estrategia para mejorar la eficiencia del sistema y reducir los residuos no reciclados.
- **Monitorear y evaluar los resultados** mediante indicadores de tasa de recuperación y reducción de residuos enviados a vertedero.

2. Impulso a Materiales Sostenibles en la Edificación y Urbanización a través de Ordenanzas

La normativa municipal puede ser una herramienta clave para incorporar criterios de sostenibilidad en los procesos constructivos. Las actuaciones propuestas son:

- **Revisar las ordenanzas de edificación y urbanización** para incluir requisitos específicos sobre el uso de materiales duraderos, de bajo impacto ambiental, reciclables y reciclados.
- **Fomentar el uso de materiales de origen biológico** como madera certificada, corcho, fibras vegetales, tierra compactada o aislamientos naturales, priorizando aquellos producidos localmente.

- **Establecer exigencias de trazabilidad y análisis de ciclo de vida** de los materiales empleados en proyectos públicos y privados, favoreciendo los que tengan menor huella de carbono y mayor potencial de reutilización.
- **Incluir directrices de deconstrucción y separación de residuos en obra**, que faciliten la recuperación de materiales en futuras demoliciones o reformas.
- **Vincular ayudas municipales o bonificaciones urbanísticas** al cumplimiento de criterios de construcción sostenible.



Punto limpio.

10.7. EN RELACIÓN CON LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

Son propuestas que promueven un entorno urbano más seguro, flexible y centrado en las personas, capaz de responder a la diversidad social, funcional y vital de sus habitantes.

1. Espacios Públicos de Alta Calidad, Seguros e Inclusivos

La calidad del espacio público es clave para la cohesión social, la salud y la equidad urbana. Para ello, se deben aplicar las siguientes medidas:

- **Diseño urbano inclusivo** que contemple diversidad de usos, accesibilidad universal y elementos que fomenten la interacción social (bancos, fuentes, juegos infantiles, zonas deportivas).
- **Iluminación eficiente y uniforme** con intensidad suficiente en calles secundarias, pasos subterráneos, parques y zonas menos transitadas, evitando sombras y puntos ciegos. Esto refuerza la percepción de seguridad y el uso nocturno del espacio.
- **Mantenimiento adecuado y regular** de mobiliario urbano, pavimentos, vegetación y servicios, asegurando un entorno limpio, accesible y funcional.
- **Diseño participativo** con la implicación de los vecinos en la planificación y transformación de los espacios públicos, favoreciendo su sentido de pertenencia y corresponsabilidad.

2. Multifuncionalidad y Complementariedad de los Equipamientos Urbanos

Se propone un nuevo enfoque de diseño y gestión de los equipamientos, orientado a la eficiencia funcional y a la integración social:

- **Equipamientos integrados o compartidos** que combinen servicios educativos, sanitarios, de atención a mayores, culturales, deportivos y de cuidado infantil en un mismo lugar.
- **Flexibilidad de uso de espacios públicos y edificios** que permita adaptar su función según la franja horaria, el grupo de edad o el tipo de usuario (ej. una escuela que funcione como centro cultural o comedor comunitario fuera del horario lectivo).
- **Distribución equitativa y accesible** en todo el municipio, priorizando zonas vulnerables o con menor cobertura de servicios, para reducir desigualdades territoriales.
- **Gestión colaborativa y mixta** entre administración, asociaciones locales y ciudadanía, que fomente el uso constante y diverso del equipamiento.

Esto refuerza el tejido comunitario, racionaliza el gasto público y mejora el acceso de toda la población a servicios esenciales.



3. Seguridad Urbana desde la Perspectiva de Género

Para garantizar el derecho de todas las personas, especialmente las mujeres, a moverse y habitar la ciudad sin temor, se proponen:

- **Mapeo participativo de zonas de riesgo** (calles mal iluminadas, áreas desiertas, accesos con obstáculos visuales) con participación activa de mujeres de distintas edades y colectivos.

- **Diseño urbano con perspectiva de género**, eliminando barreras físicas y simbólicas que dificultan la presencia de mujeres en el espacio público.
- **Programas de urbanismo feminista** que incorporen criterios de seguridad, cuidado y corresponsabilidad en la planificación y gestión del espacio.
- **Campañas educativas y acciones comunitarias** que promuevan el respeto, la igualdad y el uso compartido y equitativo del entorno urbano.

Estas medidas mejoran la calidad de vida, la participación social y el derecho a la ciudad para todas las personas, especialmente las que tradicionalmente han sido más vulnerables en el espacio público.

4. Diversidad de Tipologías de Vivienda y Adaptabilidad Familiar

Una ciudad inclusiva debe ofrecer soluciones residenciales diversas y adaptables a lo largo del ciclo de vida. Las estrategias clave son:

- **Promoción de diferentes tipologías de vivienda** (unifamiliares, apartamentos, viviendas colectivas, cohousing, etc.) adecuadas a distintos tamaños de hogar, etapas vitales y capacidades económicas.
- **Flexibilidad en el diseño interior** de las viviendas, facilitando su modificación o adaptación en función de las necesidades cambiantes de las familias (nacimiento de hijos, personas mayores a cargo, teletrabajo).
- **Reserva de vivienda asequible** en nuevas promociones urbanísticas y regeneración urbana, con prioridad para jóvenes, personas mayores, familias monoparentales o con diversidad funcional.
- **Viviendas integradas en barrios mixtos y accesibles**, cercanas a servicios, transporte y espacios públicos de calidad.

Estas políticas favorecen la permanencia en el barrio, la diversidad social y la inclusión residencial, elementos fundamentales de una ciudad equitativa y sostenible.

10.8. EN RELACIÓN CON LA GOBERNANZA.

Se plantean cinco dimensiones que hacen de la participación ciudadana un instrumento fundamental para construir un urbanismo más democrático, inclusivo y eficaz, basado en la cooperación entre actores técnicos, políticos y sociales.

1. Participación como Pilar Metodológico del Planeamiento

La participación ciudadana debe concebirse como una herramienta estructural del proceso de revisión del planeamiento, integrada desde las fases iniciales y no solo como una acción consultiva final. En este sentido:

- Se incorpora como parte del **diseño metodológico del proceso**, sirviendo para **recoger demandas, evaluar prioridades sociales** y contrastar los objetivos técnicos con las realidades cotidianas.

- Facilita la **legitimación social del planeamiento**, transformando la revisión del mismo en un proyecto compartido entre administración y ciudadanía.
- Permite construir una **agenda urbana más ajustada a las necesidades reales**, consolidando consensos y reduciendo resistencias a la implantación futura de las actuaciones.

2. Participación como Herramienta de Aprendizaje Social

La implicación ciudadana debe ser vista como un espacio de formación mutua entre técnicos, decisores políticos y población. Se fomenta:

- La **interacción entre el conocimiento técnico-científico y el conocimiento vivencial**, incorporando experiencias y saberes locales que enriquecen los diagnósticos y propuestas.
- El desarrollo de **capacidades ciudadanas para interpretar el planeamiento**, facilitando una cultura urbana crítica, responsable y con mayor capacidad de incidencia.
- La promoción de metodologías activas como **talleres colaborativos, cartografías participativas o foros deliberativos**, que generan aprendizaje colectivo y transforman la relación entre ciudadanía y territorio.

3. Participación para Detectar el Interés General y las Percepciones Subjetivas

Más allá de datos cuantitativos, la participación permite captar dimensiones sociales, emocionales y perceptivas del territorio. Por ello:

- Se reconoce que el **interés general no es una construcción exclusivamente técnica**, sino que se forma mediante la **interacción de diferentes visiones, necesidades y expectativas**.
- Se considera válida la información basada en **percepciones subjetivas**, como la inseguridad sentida, la sensación de abandono de ciertos barrios o la valoración simbólica del patrimonio o el paisaje.
- Estas percepciones se recogen y analizan como parte fundamental del diagnóstico territorial, **ayudando a priorizar actuaciones que respondan a lo vivido y no solo a lo medido**.

4. Participación como Mecanismo de Evaluación del Planeamiento

La ciudadanía no solo debe participar en el diseño del plan, sino también en su evaluación. Esto implica:

- Establecer **indicadores participativos de seguimiento**, que permitan a la población valorar el grado de cumplimiento de los objetivos iniciales del plan.
- Realizar **consultas públicas durante las distintas fases del planeamiento**, comprobando si las propuestas responden a las solicitudes recogidas inicialmente.

- Incluir la participación como un **criterio de calidad técnica y democrática** del planeamiento, valorando la coherencia entre demandas, propuestas y resultados.

5. Participación como Herramienta de Control e Implementación

La implicación ciudadana debe extenderse a la fase de implementación, asegurando que el plan se cumpla en coherencia con lo acordado. Las acciones clave son:

- Establecer **mecanismos de rendición de cuentas pública** sobre el grado de ejecución de las actuaciones previstas.
- Incorporar a la ciudadanía en **espacios de seguimiento**, como consejos territoriales, observatorios urbanos o comités de barrio, con acceso a información técnica y capacidad de supervisión.
- Utilizar herramientas digitales (plataformas colaborativas, mapas interactivos, encuestas online) para **verificar la implementación efectiva** del planeamiento.



Ayuntamiento de
El Puerto de Santa María

UTE Ordenación urbanística El Puerto Santa María

TERRITORIO  CIUDAD SLP

TIG

22 de abril de 2026