

**DILIGENCIA:** Para hacer constar que el presente tomo, integrado por **160** folios en los cuales estampo mi firma y sello, ha sido aprobado por el Excmo. Ayuntamiento Pleno al asunto 2º de la sesión de **7 de Abril de 1997**.

Sanlúcar de Barrameda, 8 de Abril de 1997.-

EL SECRETARIO ACCTAL.,



Fdo.: M<sup>º</sup> Luisa Pérez Romero

**APROBADO**  
Pleno de... **7 ABR. 1997**



REVISION DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA - Texto Refundido

MEMORIA DE PROPUESTA

Marzo-1.997

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA

## INDICE:

1.	INTRODUCCION.	6
2.	ESTRUCTURA GENERAL Y ORGANICA DEL TERRITORIO.	7
2.1.	Propuesta de ordenación del espacio rural.	7
2.1.1.	Zonas de suelo no urbanizable sometidas a especial protección por sus valores o características naturales.	
2.1.2.	Zonas de suelo no urbanizable sometidas a especial protección por estar expuestas a riesgos naturales y sobreexplotación.	
2.1.3.	Zonas de suelo no urbanizable sometidas a especial protección por sus valores y/o potencialidad agrícola.	
2.1.4.	Suelo no urbanizable sin especial protección.	
2.1.5.	Suelo no urbanizable sometido a especial protección por su valor cultural.	
2.2.	Propuesta del Sistema de Comunicaciones Supramunicipales.	13
2.2.1.	Viario.	
2.2.2.	Puerto.	
2.2.3.	Ferrocarril.	
2.2.4.	Transporte interurbano.	
3.	ESTRUCTURA GENERAL DEL NÚCLEO URBANO.	21
3.1.	Propuesta de crecimiento urbano.	21
3.1.1.	Corredor de Bonanza.	
3.1.2.	La corona periférica.	
3.1.3.	Consolidación del Arroyo de San Juan.	
3.1.4.	La ciudad balneario.	
3.1.5.	Loma de Martín Miguel.	
3.1.6.	La carretera de Chipiona.	
3.1.7.	Colonia de Monte Algaida.	



3.2.	El suelo urbano, áreas consolidadas y áreas de reforma.	29	4.	LA ORDENACION DEL LITORAL Y LA LEY DE COSTAS.	60
3.2.1.	Las áreas consolidadas.		4.1.	Reyerta-Piletas.	60
3.2.2.	Centro histórico.		4.2.	Piletas-Cabo Noval.	61
3.2.3.	Corona de parcelaciones periféricas.		4.3.	Cabo Noval-Bonanza.	61
3.2.4.	Escarpe y cornisa.		4.4.	Marismas de Bonanza-Salinas del Rocío.	63
3.2.5.	Borde del ferrocarril.		5.	MEMORIA DE INCIDENCIA TERRITORIAL. VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. EN CUMPLIMIENTO DE LO DISPUESTO EN LA DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA DE LA LEY 1/1994, DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA.	64
3.2.6.	La banda costera. Bajo de Gufa-Bonanza.		5.1.	Organización territorial y comarcal.	64
3.3.	El sistema relacional urbano.	35	5.1.1.	El enclave geográfico.	
3.3.1.	Concepción de la propuesta.		5.1.2.	El sistema urbano provincial.	
3.3.2.	Descripción de la propuesta.		5.1.3.	Sanlúcar en la organización comarcal.	
3.3.3.	La gestión de la red viaria.		5.1.4.	Estructura urbana.	
3.4.	La propuesta del sistema de espacios libres.	39	5.1.5.	Un crecimiento sobre una red viaria insuficiente.	
3.4.1.	La banda litoral.		5.1.6.	Las actividades productivas en la organización urbana.	
3.4.2.	El escarpe.		5.2.	Incidencia de la ordenación sobre el sistema de ciudades.	72
3.4.3.	El arroyo de San Juan.		5.2.1.	El modelo urbano.	
3.4.4.	Cuñas y áreas libres de la corona periférica.		5.2.2.	Usos y actividades de la nueva ciudad.	
3.4.5.	Las zonas verdes suburbanas.		5.2.3.	Equipamiento supramunicipal.	
3.5.	La propuesta de equipamientos.	42	5.2.4.	Áreas de ordenación de vinculación supramunicipal.	
3.5.1.	Docente.		5.3.	Sistema de comunicaciones.	79
3.5.2.	Deportivo.		5.3.1.	Viarío.	
3.5.3.	Sanitario.		5.3.2.	Puerto.	
3.5.4.	Asistencial.		5.3.3.	Ferrocarril.	
3.5.5.	Comunitario.		5.3.4.	La red de transportes interurbanos.	
3.6.	La propuesta de infraestructuras. El ciclo del agua.	47			
3.6.1.	Abastecimiento.				
3.6.2.	Sancamiento.				
3.6.3.	La gestión.				
3.7.	Dimensiones y actividades en la nueva ciudad.	55			
3.7.1.	Suelos residenciales.				
3.7.2.	Suelos turísticos.				
3.7.3.	Suelos industriales.				
3.7.4.	Cuadro resumen de dimensión, clasificación y programación de los suelos.				

APROBADO

Pleno de 27 ABR 1997



5.4.	Incidencia sobre los recursos naturales.	83
5.4.1.	Zonas de suelo no urbanizable sometido a especial protección por sus valores o características naturales.	
6.	<b>JUSTIFICACION DE LA DELIMITACION DE LAS AREAS DE REPARTO Y EL CALCULO DEL APROVECHAMIENTO TIPO.</b>	84
6.1.	Introducción.	84
6.2.	El marco legal.	84
6.2.1.	Las áreas de reparto de cargas y beneficios.	
6.2.2.	La fijación y vigencia del aprovechamiento tipo por áreas de reparto.	
6.3.	Criterios utilizados para la delimitación de las áreas de reparto.	86
6.3.1.	Sobre las áreas de reparto y el aprovechamiento tipo en suelo urbano.	
6.3.2.	Sobre las áreas de reparto y el aprovechamiento tipo en suelo urbanizable.	
6.4.	Criterios para la fijación de los coeficientes de uso y tipología.	88
6.4.1.	Planeamiento metodológico.	
6.4.2.	Asignación de los coeficientes de uso y tipología por zonas de ciudad.	
6.5.	Resultados del cálculo.	89
	ANEXO I	90
	ANEXO II	104



APROBADO

Pleno de... 7 ABR. 1997



MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACION.

## 1. INTRODUCCION

El Plan General vigente en el municipio de Sanlúcar fue aprobado definitivamente el 15 de Septiembre de 1987. En el tiempo transcurrido la ordenación que contenía ha dirigido la ocupación de gran parte de los suelos vacíos interiores y controlado la redacción de los instrumentos de planeamiento sobre el suelo urbanizable. Por contra su vigencia ha puesto de manifiesto la dificultad para controlar algunos procesos por falta de previsión en algunos casos y por divergencia entre finalidad e instrumentación en otros. Por encima de los desajustes apreciados motiva la revisión del planeamiento la aparición de un conjunto de circunstancias externas al propio documento entre las que conviene señalar.

- Crecimiento poblacional superior al previsto.
- Aparición de un fuerte déficit de viviendas protegidas.
- Reorientación de la economía local de acuerdo con las previsiones del Plan Estratégico.
- Aprobación de la nueva legislación del suelo.

Algunas de las nuevas demandas inciden sobre los aspectos más débiles del planeamiento vigente: desajuste de los sistemas de gestión, carencia de suelos para nuevas actividades estratégicas como turismo y apoyo hortofrutícola, suelo cualitativamente adecuado para la construcción de viviendas sociales y ruptura entre el régimen jurídico de algunos suelos y su uso efectivo. Todo ello refuerza la necesidad de revisar el modelo de implantación en el territorio retomando del Plan vigente aquellas determinaciones que se han mostrado eficaces en el control y ejecución de la ciudad.

El nuevo plan surge como medio para superar las deficiencias apuntadas pero sobre todo para organizar un modelo que asume la ciudad que ahora se dispersa en el territorio. La tradicional aparición de núcleos de población autónomos que ha caracterizado el crecimiento de Sanlúcar (Piletas, Bajo de Guía, Bonanza, Algaida, la Jara aparecieron como enclaves aislados de la ciudad central) se ha intensificado con la aparición de agricultura periurbana y parcelación y autoconstrucción suburbana. El proceso se extiende de Bonanza a Piletas y más allá sobre la Jara manchando la ribera del Guadalquivir. Sobre el esearpe apoyándose en caminos y carreteras la ocupación se adentra en las zonas de campiña. La amplitud espacial de la dispersión y el arraigo social de esta manera de vivir lo urbano diluye cualquier esperanza de atajar el proceso mediante la restricción de suelo o la vía disciplinaria.

APROBADO

Pleno de 17 MAR 1997



La propuesta de ordenación se concibe como una estructura territorial que engarza los núcleos urbanos principales (ciudad central, la Jara, la Calzada, Bonanza y arcos de la corona periférica) integrando los suelos en proceso de consolidación (navazos de Bajo de Guía y Piletas, parcelaciones dispersas de la Jara, Vaguada del Arroyo San Juan, solares de autoconstrucción). La estructura definida mediante los usos principales, trazados viarios fundamentales y la definición de áreas verdes y espacios libres cumple la doble misión de orientar los procesos de crecimiento y actuar como reserva de suelo ante procesos no deseados.

La definición de la estructura no se pretende infinita, que abarque la totalidad del término municipal, porque ni éste debe ser ocupado por urbanización en su totalidad ni existen datos desde los cuales deducir el valor posicional y de uso de algunos suelos a medio plazo. Por tanto las nuevas viviendas y usos se extienden articulando áreas consolidadas e integrando los suelos que en el proceso de crecimiento y extensión muestran su valor en la organización del conjunto.

Las piezas que componen la extensión de la ciudad configuran un ensanche a largo plazo. La ciudad no encuentra en la actualidad dinámica suficiente para desarrollar inmediatamente la totalidad del suelo, ni capacidad para ejecutar la totalidad de los sistemas viarios y dotacionales. Sobre la extensión de la ciudad se prefiguran los objetivos a corto y medio plazo y se establecen reservas para ciclos mas largos o imprevisibles cambios de tendencias actuales. El Plan mediante el Programa de Actuación fija los plazos y primeros pasos en la ejecución del ensanche, quedan abiertos a programas y decisiones posteriores la construcción del plano no programado en este documento.



## 2. ESTRUCTURA GENERAL Y ORGANICA DEL TERRITORIO.

Las previsiones de crecimiento de Sanlúcar y la ordenación de su territorio se realizan sobre la triple referencia de las condiciones y oportunidades del desarrollo urbano actual, los valores y recursos que se encierran en su territorio y en las ventajas que se derivan de su posición y encardinación comarcal. Sintéticamente la acción de planeamiento trata de desarrollar los siguientes objetivos:

- a) Mantener e incrementar el papel de Sanlúcar como cabecera comarcal. Esta función que en la actualidad viene desarrollando, se incrementará en el futuro con la localización de otros servicios intermedios de ámbito comarcal (sanitarios, educativos) y con la interrelación de actividades económicas fundamentalmente agrícolas y turísticas. El desarrollo de esta función en condiciones de idoneidad, exige facilitar la movilidad y el transporte con Jerez y Bahía de Cádiz y potenciar las relaciones con los otros municipios costeros El Puerto de Santa María, Rota, Chipiona y el Parque Nacional de Doñana.
- b) Preservar los valores naturales, ambientales, paisajísticos y productivos del término municipal. Suelo, clima y posición ribereña han sido los eficaces motores de la economía local a lo largo de su dilatada historia. La variedad y alternativas que ofrece el territorio se refleja en sus paisajes pero también en la aparente inagotabilidad para suministrar nuevos recursos productivos al municipio. La agricultura intensiva, el ocio y el turismo ligado a espacios naturales aparecen como las nuevas potencialidades que ofrece la singular condición ribereña-marítima de Sanlúcar. Así, este plan pretende ordenar en detalle los suelos litorales: respetando especialmente los enclaves del Parque de Doñana localizados en este municipio, protegiendo de la urbanización y edificación las áreas de valor por sus características naturales ambientales y paisajísticas y potenciando el uso agrícola de los suelos productivos.
- c) Concentrar la ocupación urbana residencial en dos núcleos de población Sanlúcar y la Algaida. La integración en un único núcleo del área principal, Bonanza y la Jara debe diluir las deseconomías y desigualdades propias de los asentamientos fragmentados y facilitar y abaratar la prestación de servicios urbanos. Complementariamente la consolidación ordenada del frente ribereño desde Bonanza hasta el límite del término evitará los procesos de degradación ambiental de los suelos intersticiales entre asentamientos. Fuera de ese continuo urbano, el asentamiento de la Algaida se mantiene en su condición de organización agrícola, respetando su fórmula tradicional de relacionar

explotación y vivienda y mejorando sus infraestructuras en especial el saneamiento y accesos así como los equipos y servicios de carácter más urbanos.

7 ABR. 1997

### 2.1. Propuestas de Ordenación del espacio rural.

La mayor parte del territorio municipal de Sanlúcar se puede definir como rural o rústico en el sentido global del término, es decir, como oposición a lo que es urbano. A pesar de ello existen numerosos matices y gradaciones entre un concepto y otro, generándose situaciones intermedias, también presentes en Sanlúcar de Barrameda. A partir del reconocimiento del territorio municipal y apoyado en el diagnóstico efectuado para el mismo se lleva a cabo una propuesta de calificación/zonificación del suelo rústico que se estructura en tres grandes categorías:

1. Suelo sometido a protección especial por sus valores y/o características naturales.
2. Suelo con especial protección por sus valores y/o potencialidad agrícola.
3. Suelo para el que no se determina una especial protección, a excepción de la derivada de su condición como espacio rural.

Dentro de cada una de estas categorías, que condicionarán un tipo y una mayor o menor permisividad de usos, se distinguen una serie de zonas individualizadas por sus características peculiares y por los objetivos planteados para cada una de ellas desde el Plan. Una síntesis de éstos se esbozan a continuación:

#### 2.1.1. ZONAS DE SUELO NO URBANIZABLE SOMETIDO A ESPECIAL PROTECCIÓN POR SUS VALORES O CARACTERÍSTICAS NATURALES.

En este grupo se integran las áreas sometidas a especial protección por planeamiento supramunicipal y la Ley Inventario 2/89. La clasificación jurídica de los suelos es de "Suelos no urbanizables especialmente protegidos". El PEPMF.C. de la provincia de Cádiz protegen los espacios de la marismas de Bonanza, Pinar de la Algaida y Playa de la Media Legua. Los dos primeros coinciden con bastante aproximación con el área del municipio de Sanlúcar incluida dentro del Parque Natural del



Entorno de Doñana. En la actualidad el PORN del Parque Natural se encuentra en fase de tramitación.

En primer lugar señalar las dificultades en la interpretación de los límites establecidos (sobre el M.T.N. escala 1:50.000) por los citados documentos y en especial, por su vinculación, por los dos primeros. El desajuste en algunos puntos entre la delimitación literaria y su expresión gráfica, y la imposibilidad de traspasarla a una base cartográfica actual en la que han desaparecido algunas de las referencias territoriales utilizadas en su definición, reduce la fiabilidad de la afección sujeta en su expresión territorial a una interpretación más o menos aproximada.

#### A) Parque Natural del entorno de Doñana.

##### a) Zonas forestales.

Se incluyen en esta zona fundamentalmente los pinares que se desarrollan sobre la barra arenosa de La Algaida, en los que se plantea una orientación claramente naturalístico y de ocio y recreo, compatible con la conservación de sus valores naturales y el importante papel que desempeñan en su relación con el Parque Nacional de Doñana. A posibilitar esta doble finalidad irán encaminadas las medidas que para ellos se perfilen, evitándose los usos y actuaciones (edificaciones, extracciones de áridos, talas, ...) que no guarden relación con ello. Como parte integrante del área se incluye la laguna del Tarelo.

Destaca el Pinar de La Algaida, sometido a protección especial tanto por la L.I.E.N.P.A., como por el P.E.P.M.F.C. y para el que se ha redactado un Plan Especial. Los objetivos de estas figuras coinciden con los anteriormente planteados. El presente Plan adopta las determinaciones del Plan Especial aprobado declarando la permanencia de su vigencia.

Así mismo se engloba en la protección forestal el acebuchal del Cerro del Palmar, con la intención de conservar la vegetación existente y su fauna



asociada, así como el emblemático valor paisajístico que le caracteriza.

Con este planteamiento la propuesta del PGM O asume, por un lado, la protección del Pinar de La Algaida ligado a un aprovechamiento forestal y recreativo, y a una conservación de sus valores ecológicos, y la amplía en su parte suroeste hasta incluir la Laguna de Tarelo por considerarla, tal como se recoge en el PEP redactado para el citado pinar, de gran interés para el ecosistema.

##### b) Marismas.

Se engloban en esta calificación las denominadas Marismas de Bonanza, protegidas por el P.E.P.M.F.C. e integrantes asimismo del Parque Natural del Entorno de Doñana.

Los objetivos generales para esta zona van en relación a mantener sus características naturales, más propiamente seminaturales dada su situación actual, o su aprovechamiento salinero o en explotaciones acuícolas, considerando ambas situaciones (vegetación/fauna marismeña y lámina de agua) como determinantes dentro del ecosistema del Parque Nacional de Doñana y Parque Natural del Entorno de Doñana. Con esta finalidad se evitará cualquier uso o actuación que no vaya dirigida a estas actividades o no tenga relación con la infraestructuras de los citados parques.

##### c) Franja de suelos en cultivo.

El límite oriental de la zona de Marismas de Bonanza queda situado en la Ley Inventario y el PEPMF de la provincia por el "camino que transcurre al este de las marismas y salinas hasta que cruza la carretera de Bonanza a la Colonia de Monte Algaida". La expansión hacia el oeste de la Colonia ha motivado la desaparición del citado camino (por lo que el límite se ha interpretado según la representación gráfica) y la introducción



de cultivos intensivos e invernaderos en la zona delimitada como "Marismas de Bonanza". A este respecto hay que señalar que los apéndices que penetran en las marismas están constituidos por depósitos arenosos ligados a la flecha de La Algaida, y no con formaciones marismieñas, lo que ha posibilitado su aprovechamiento agrícola.

Por otra parte y en el sector suroriental de las marismas de Bonanza reconoce y asume el límite del Parque Natural, y considera las zonas agrícolas en este espacio, con un sentido de "fuera de ordenación" al constituir un uso incompatible en este espacio según determinación expresa del PORN en tramitación, planteándose entonces la conveniencia de la gestión por parte de la AMA de la restitución de estas zonas a sus características naturales, acorde con la descripción y ordenación que para este espacio (C2) realiza el citado planeamiento ambiental.

Al margen de esto se sugiere la alternativa de proponer la modificación de los límites del Parque Natural en este sector, o al menos, el cambio de calificación de las zonas agrícolas. Esta oportunidad se ve favorecida por la fase en que se encuentra el PORN, iniciando actualmente su tramitación.

#### B) Franja litoral.

Se corresponde con el dominio público marítimo-terrestre incluido en el término municipal, en su interior se sitúa el espacio catalogado por el P.E.P.M.F.C. como "Acantilados y Playas de la Media Legua", y el corral de pesca situado frente a ellos. A fin de mantener la naturalidad, productividad y el paisaje, así como el carácter público de la zona litoral, y en consonancia con la normativa de Costas, en este espacio se prohibirán todas las instalaciones, construcciones e infraestructuras cuyo emplazamiento no sea estrictamente necesario y esté debidamente justificado, así como las extracciones, vertidos, etc. de cualquier índole.

**APROBADO**

Pleno de... 7 ABR. 1997



En general la Ley de Costas y su Reglamento impone la máxima cautela y protección sobre todo este espacio y en consecuencia el Plan mantiene las determinaciones por ella impuesta tanto en las delimitaciones del dominio como en los usos posibles y el régimen de autorizaciones fijados por esa legislación.

En relación con respecto a la LA-1 del PEPMF.C, sus límites son las Puntas de Montijo y del Espíritu Santo en sus extremos y la ZMT y BMVE hacia el interior y el mar, respectivamente. La escala de la base utilizada (1:50.000) y la ausencia de representación cartográfica de la BMVE hacen que la delimitación gráfica de este espacio en el PEPMF.C. sea prácticamente simbólica. El PGMO asume la protección de este espacio y lo amplía al incluir hacia el interior como límite el nuevo deslinde del dominio público marítimo-terrestre, y hacia el sector marítimo, aunque conceptualmente es el mismo, matizar que con las referencias de la BMVE quedan incluidos los corrales de pesca en el espacio protegido.

En relación con las directrices del litoral y en especial el artículo 12.2. de este documento se considera que la propuesta de ordenación planteada no presenta impactos negativos sobre el litoral. En cumplimiento de sus determinaciones se ocupan los vacíos existentes junto a la línea de costa con espacios libres y verdes evitando así la uniformidad, en la medida de lo posible, de la fachada litoral. Por otra parte, respecto a las disposiciones particulares y en cumplimiento de ellas, además de los instrumentos ya mencionados, las distintas unidades territoriales delimitadas en el término municipal (marismas, dunas-pinar de la Algaida, playas y acantilados) están sometidos a especial protección.

#### 2.1.2. ZONAS DE SUELO NO URBANIZABLE SOMETIDO A ESPECIAL PROTECCIÓN POR ESTAR EXPUESTO A RIESGOS NATURALES Y SOBREPLOTACION.

##### A) Zonas con elevado riesgo de erosión e interés paisajístico.

Se incluyen bajo esta denominación las zonas más escarpadas y con mayor riesgo de erosión, que a su vez

tienen importante valor paisajístico por sus características físicas (acantilados/elevadas pendientes) y su localización en contacto con la llanura marismeña.

Con estas consideraciones se plantea como uso posible fundamental el forestal (arbustivo o arbóreo) que cumpliría la doble funcionalidad de cobertera protectora contra la erosión y elemento de valor natural/paisajístico. Así pues, habrían de evitarse las labores inadecuadas, los cortes, allanamientos y actividades extractivas, la localización de infraestructuras y edificaciones, así como la alteración de los perfiles con vertidos de cualquier tipo.

Estos espacios gozan de una amplia cuenca visual y constituyen, en ocasiones, hitos y resaltes topográficos observables desde ámbitos extensos o son a veces las cornisas sobre las que se asientan los citados hitos y puntos panorámicos. Estas cimas, independientemente de la calificación del suelo que detentan, han de ser preservadas de cualquier ocupación o actuación que altere su fisonomía o impida la visibilidad a o desde ellas.

#### B) Cauces y aguas subterráneas.

De acuerdo con las normativas vigentes se protegen los cauces de agua, riberas y márgenes de los arroyos existentes en el núcleo. Las protecciones establecidas en base a la Ley de Aguas limitará la las construcciones y o actuaciones que puedan dificultar el curso de las aguas, limitará la extracción de áridos y la disposición de edificaciones en relación con los cauces.

Así mismo se determina la zona de protección de aguas subterráneas en las que se limita la posibilidad de realizar alumbramientos. Las zonas definidas en el término son:

- Area norte formada por los suelos de marimas, flecha de la Algaida y terrenos de marismas desecadas.
- Area sur definida por el triángulo encerrado por la línea que une los ayuntamientos de Sanlúcar y Chípiona, por la línea que une los ayuntamientos de Sanlúcar y Rota y el límite del término municipal.

#### 2.1.3. ZONAS DE SUELO NO URBANIZABLE SOMETIDO A ESPECIAL PROTECCIÓN POR SUS VALORES Y/O POTENCIALIDAD AGRÍCOLA.

##### A) Campiña.

Se incluyen en esta zona los suelos de campiña, tanto de bujeos como de albariza, a los que se les reconoce su valor agrícola y paisajístico (principalmente viñedos), y que se mantienen en la actualidad con un bajo grado de afectación por implantaciones o actuaciones relacionadas a usos no primarios.

Para proteger el uso y el potencial agrícola y preservar a este espacio, especialmente de la urbanización, las medidas a adoptar irán encaminadas a mantener la estructura agraria actual de amplias propiedades y usos extensivos, determinando grandes superficies de parcelas ligadas a edificaciones vinculadas a la explotación que deberían mantener la tipología tradicional de hacienda o cortijo. Con la misma finalidad esta zona debe ser preservada de aquellas implantaciones que, aún necesitando localizarse en el medio rural, puedan tener cabida en el suelo no urbanizable común.

Aunque esta zona engloba parte de la Zona Regable de la Costa Noroeste (bajo la cota 40 m s.n.m.), parece oportuno mantener este sector bajo el mismo criterio que el conjunto de la campiña, por ser una transformación prevista a medio-largo plazo y no suponer los objetivos de ordenación planteados traba alguna a una puesta en regadío futura.

##### B) Marismas transformadas para uso agrícola.

La productividad agrícola de esta zona es, en la actualidad, muy baja e incluso inexistente, a excepción de las zonas más meridionales (La Ventosilla y La Rijertilla). Sin embargo su potencialidad, supeditada a la existencia de ciclos climáticos más húmedos que los que venimos padeciendo, y por tanto planteable a largo plazo, lleva a incluirla entre las zonas de especial protección.



De cualquier forma, las características físicas y las condiciones administrativas del espacio llevan a descartar de modo global cualquier uso del suelo que no sea primario, agrícola o ganadero, de forma extensiva, o cualquier cambio en la estructura parcelaria que no derive de disposiciones del órgano competente (I.A.R.A.).

### C) Zonas de regadíos.

#### c-1) Colonia de Monte Algaida y Navazos de la Veta.

A pesar de la diferente estructura y origen que presentan, estos espacios, con un aprovechamiento agrícola altamente productivo, mantienen características comunes en relación a la problemática que comportan.

La contaminación del acuífero sobre el que se asientan por vertidos tanto agrícolas como domésticos y la toma de agua del mismo para el riego de los cultivos, así como la proliferación de edificaciones residenciales en una colonia no planteada para ello (en el caso de La Algaida), o en un espacio carente de organización o estructura alguna (en La Veta), y por último las deficiencias infraestructurales en todo el espacio, marcan las pautas a seguir en la ordenación de esta zona.

Ante esta situación los objetivos van en la línea de controlar los procesos parcelatorios y edificatorios, así como la calidad y cantidad de los recursos agua y suelo para posibilitar el mantenimiento de la productividad agrícola que la hace merecedora de una protección especial.

En general se plantea como incompatible cualquier uso que no sea el agrícola intensivo, pero de manera especial los usos industriales, ganaderos, o aquellos que supongan vertidos o acumulaciones de residuos diversos que puedan afectar a la calidad de las aguas subterráneas.

REVISADO  
Platón de... 17.08.1997



La extracción de áridos de los Navazos de la Veta puede ser compatible con el espacio si se planifica la actividad permitiendo que a la vez que se proporcionase la disponibilidad de arena para proseguir la preparación de suelos en la Ampliación de la Algaida, se facilitase una posterior reestructuración, y con ella mayor posibilidad de aprovechamiento, de la zona.

La protección de los recursos agrícolas debe compatibilizarse con los servicios y atención a la población residente. Vivienda y explotación agrícola forman un modelo de asentamiento integrado. La aparición de tensiones entre residencia y agricultura debe reequilibrarse en la consecución de un medio ambiente saludable y unas condiciones de vida y residencia dignas. Para ello se preverán las infraestructuras necesarias (fundamentalmente saneamiento), densidades de ocupación y habitación máximas por parcela, concentración de un área de servicios y equipamientos y la formación de un núcleo de viviendas ligadas a la explotación de suelos.

#### c-2) Ampliación de La Algaida.

Este espacio se individualiza por su alta productividad agrícola y por su peculiar régimen y estructura. La preparación de suelos enarenados sobre la marisma desecada, con usos y estructuras parcelaria e infraestructural definidas e impuestas por el I.A.R.A., lleva a que las propuestas del Plan sobre este espacio se dirijan a evitar la implantación de cualquier actividad o actuación, o la ocupación del espacio, con otro fin que el de los cultivos intensivos en regadío.

#### c-3) Zona regable de la costa noroeste.

Se corresponde con la parte del Sector V del Plan de Riegos de la Costa Noroeste, actualmente con un alto grado de transformación en regadío.

La problemática principal la constituye la contaminación del acuífero por vertidos agrícolas y domésticos, así como por intrusión salina debido a extracciones excesivas tanto para riego como para el abastecimiento de edificaciones agrarias y residenciales, cada vez más numerosas.

Así, al igual que en el caso de la Colonia de Monte Algaida y los Navazos de la Veta, los objetivos irán encaminados a controlar los procesos edificatorios y parcelatorios, a los que esta zona es especialmente susceptible por su proximidad a la costa, manteniendo una calidad de los recursos agua y suelo y un tamaño de parcela suficiente para garantizar la elevada productividad agrícola de la zona.

En esta línea se determinará como incompatible cualquier uso que no sea el agrícola de carácter intensivo, y en especial los usos ganaderos, industriales o aquellos que comporten vertidos de cualquier índole que afecten a la calidad de las aguas subterráneas.

#### 2.1.4. SUELO NO URBANIZABLE SIN ESPECIAL PROTECCIÓN

##### A) Suelo no urbanizable genérico

Se califica como tal la zona de campiña comprendida entre la variante y el núcleo urbano. Queda excluida de la protección agrícola por estar afectada, especialmente el sector meridional, por usos, actividades e infraestructuras ajenas al medio agrario, y por la necesidad de disponer de suelo con capacidad para acoger determinados usos que justifiquen la necesidad de emplazamiento en el medio rural o para futuras actuaciones urbanísticas.

El carácter impermeable del substrato hace de esta zona una de las más favorables para la instalación de los citados usos que no se pueden localizar en el núcleo urbano (industrias peligrosas, cementerio, vertedero, etc.).



Esto no supone en ningún momento la pérdida de su condición de no urbanizable por lo que se buscará el mantenimiento de la estructura agraria dominante, en relación al parcelario y al uso, y de su interés paisajístico, fundamentalmente en la zona de las lomas del Reventón y La Atalaya, tal como se refería en las zonas 1-4 de especial protección por interés paisajístico.

##### B) Periurbano de usos mixtos

Bajo esta denominación se incluye la franja de terreno adosada al actual suelo urbano de Sanlúcar, que alcanza su máximo desarrollo al Sur entre las carreteras de Chipiona y El Puerto de Santa María, emplazada en terrenos sobre acuíferos en los que ha proliferado una amalgama de usos, de carácter agrario minifundista dominante, a los que se asocian frecuentes intrusiones de instalaciones ganaderas, industriales, y abundantes edificaciones, en gran medida de carácter residencial.

Las medidas a adoptar de cara a su ordenación deben orientarse a evitar la asociación de usos frecuentemente incompatibles así como hacia la asunción de una realidad determinada por un crecimiento espontáneo con fuerte incidencia sobre los recursos que lo han posibilitado: suelo y aguas subterráneas. En este sentido será aconsejable ejercer un control sobre los procesos de transformación hacia usos no agrícolas. De una parte se limitará la posibilidad de consolidación como área urbana, manteniendo en su crecimiento el carácter urbano actual en el que se combinan residencia y pequeña explotación agrícola. De otra resulta inaplazable la adopción de medidas tendentes hacia el mantenimiento de la calidad del recurso agua que posibilite un desarrollo sostenido del uso agrícola y un seguro sanitario y calidad de vida para los habitantes de la zona.

#### 2.1.5. AREAS DE SUELO NO URBANIZABLE SOMETIDO A ESPECIAL PROTECCIÓN POR SU VALOR CULTURAL.

Poblamientos anteriores han dejado sus huellas esparcidos por gran parte del término municipal. Los datos arqueológicos

existentes permiten definir la red de estas implantaciones en el territorio. De acuerdo con el inventario de la Administración de Cultura se han señalado los puntos donde han aparecido restos marcando una protección en su entorno. Cualquier actuación de movimiento de tierra, edificación o ejecución de obras públicas deberá contar con estudio arqueológico.

Especial relevancia tienen la zona arqueológica de Évora y los corrales de Pesca de la Jara. En estas áreas el Plan delimita las zonas y aplica las legislaciones sectoriales de la Ley del Patrimonio Histórico Andaluz a la que se suma para los corrales lo previsto en la Ley de Costas.

## 2.2. Propuestas del Sistema de comunicaciones. Supramunicipal.

### 2.2.1. VIARIO.

#### A) Estado Actual: Funcionalidad y Capacidad.

La red viaria territorial tiene en Sanlúcar de Barrameda una estructura radial que lo comunican por una parte con su área agrícola y ciudades limítrofes y, por otra, con el sistema viario principal andaluz.

Sanlúcar dispone de un sistema viario interurbano del que destacan las siguientes carreteras:

#### - C-441:

Esta carretera recientemente acondicionada en el tramo Sanlúcar-A4 con excepción de las travesías de Trebujena y Lebrija no construidas aún, presenta unas características técnicas adecuadas al tráfico que la utiliza con excepción de la plataforma que al coincidir prácticamente con la sección de calzada resulta estrecha y le resta además de capacidad funcionalidad.

La reciente construcción de la variante de Sanlúcar que presenta tres conexiones con el viario de acceso al núcleo: accesos de Trebujena y Chipiona y enlace de Jerez, ha mejorado el papel de esta carretera dentro de esta zona al posibilitar la

EXCMO. AYUNTAMIENTO  
22 JUL. 1997



continuidad del itinerario a lo largo de un arco antiguamente muy conflictivo debido a las singulares dificultades técnicas que reunía la antigua travesía.

Tan sólo el tramo de escasamente 5 Kms. que separa Sanlúcar de Chipiona presenta problemas debido a la ocupación intensiva de sus márgenes, proliferando por tanto los accesos, y a la gran densidad del tráfico que la utiliza, en una gran proporción pesados (frutas y flores).

Un punto negro del tramo es la intersección de la antigua carretera con la variante. El encuentro en T de ambas vías presenta dificultades en los giros a izquierdas y continuidad Chiclana-Sanlúcar.

La Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas de Cádiz está estudiando la construcción en este tramo de una vía de alta capacidad (V.A.C.) que no es más que una vía convencional con control de accesos y vías de servicio.

Una vez formalizada esta propuesta así como construidas las variantes de Trebujena y Lebrija este itinerario desarrollará de forma adecuada la función de conectar esta zona geográfica tanto entre sí como con la N-IV y la A-4.

No obstante, a su paso por Sanlúcar como más adelante veremos, es necesario reforzar su conectividad introduciendo más interconexiones entre este viario y el radial que accede al núcleo.

#### - C-440: Sanlúcar de Barrameda - Jerez de la Frontera.

Esta vía, al igual que la anterior integrante de la red de carreteras principal andaluza, relaciona de forma directa a los núcleos de Sanlúcar y Jerez canalizando un tráfico que en determinados tramos es superior a los 10.000 Veh./día.

A esta vía se incorpora asimismo el tráfico de acceso a Rota a través de la carretera Ca-613 cuya conexión con la C-440 está previsto a corto plazo formalizarla mediante un enlace.

En la actualidad tiene un nivel de servicio aceptable debido a las buenas características técnicas de su trazado y a la ausencia de numerosas incorporaciones formalizando su conexión con la N-IV mediante un enlace.

A corto-medio plazo esta vía de seguir creciendo su utilización como en los últimos años necesitará desdoblarse.

- **Ca-602: Sanlúcar de Barrameda - El Puerto de Santa María.**

Esta vía de rango comarcal interrelaciona de forma directa a los núcleos de Sanlúcar y El Puerto de Santa María. Canaliza habitualmente un elevado volumen de tráfico si bien su nivel de servicio es alto debido a la bondad del trazado a pesar de su falta de arceas.

La inexistencia de una conexión entre esta vía y la variante de la C-441 reduce en parte su funcionalidad.

- **Ca-6041:**

Esta carretera integrante de la red secundaria andaluza relaciona a Sanlúcar con la carretera Ca-604: Rota - Chipiona pasando por la ciudad turística de La Ballena situada en el entorno de la playa del mismo nombre entre los núcleos de Chipiona y Rota.

En un futuro esta carretera cobrará mucha más importancia en la medida en que junto con la C-441 se convertirá en el acceso a La Ballena desde Lebrija - Las Cabezas, núcleos donde confluyen tanto el eje Huelva - Cádiz como la N-IV y la A-4.

Esta nueva función obligará no sólo a un acondicionamiento de esta vía sino a establecer un enlace entre esta vía y la variante de la C-441.

Plano de... 7 ABR. 1997

**B) Descripción de la Propuesta.**

La Propuesta viaria que se formula desde el Plan tiene por objeto mejorar la accesibilidad e integración del municipio de Sanlúcar tanto con la red de ciudades limítrofes como con la red de alta capacidad andaluza. Las propuestas más relevantes son las siguientes:

a) **Completar los enlaces de la C-441 con el resto de las carreteras radiales:**

Actualmente función de circunvalación al núcleo urbano la realiza la variante de la C-441 como antes se ha comentado, vía que dista del orden de 3 Kms. del núcleo y que si bien ha aliviado a éste del tráfico en tránsito que por él discurría, no ha producido todos los efectos beneficiosos que de ella se podía esperar debido a que con las carreteras radiales de acceso a Sanlúcar tan solo tiene tres conexiones, las dos extremas, los accesos a Trebujena y Chipiona, y la que posee con el acceso de Jerez.

El plan plantea en este sentido una mayor integración de la variante con el viario de acceso al núcleo que incrementa su conectividad. Así, se propone:

- Construcción de un enlace en el acceso de Trebujena que integre a la nueva vía de conexión con la Loma de Martín Miguel y el puerto de Bonanza con el acceso existente. El proyecto de nudo intersección preverá un acceso para la instalación de motocross y camino del I.A.R.A.
- Construcción de un enlace completo en el cruce con el camino de Munive o carretera de La



Ballena (Ca-6041) y ampliación mejora de esa vía. El enlace que figura en planos representa un esquema no vinculante que será ajustado en el proyecto de ejecución del nudo-intersección, a tal fin se reserva suelo suficiente para la ejecución de cualquier solución. Así mismo desde el Plan se propone la ampliación y mejora del camino de Munive para la facilitar las conexiones de las áreas turísticas de la costa noroeste.

- Enlace mediante glorieta entre la variante actual y el tramo Chipiona-Sanlúcar. La mejora del camino de Munive con su funcionamiento como variante de Chipiona y el desdoblamiento de la carretera Sanlúcar-Chipiona como vía interpoblaciones exigirá el rediseño de la intersección. A tal fin desde el Plan se propone una solución en glorieta acorde con los tráficos que recorrerán en el futuro la avenida de conexión entre estas poblaciones. No obstante si las intensidades de tráfico a medio plazo recomendarán otras soluciones se deja una reserva de suelo suficiente para la ejecución de una intersección a distinto nivel.
- Construcción de sendos ramales de conexión de los accesos de Jerez y El Puerto que se formalizarían como un diamante con pesas donde el viario principal sería la variante y el acceso secundario la Ca-602. El nudo intersección que figura en planos es un esquema de una de las posibles soluciones. El proyecto de ejecución fijará el diseño definitivo posibilitando los movimientos entre la variante y la carretera de El Puerto de Santa de María.

b) La reurbanización y acondicionamiento de las travesías urbanas:

El sistema conformado por las carreteras de Trebujena, Jerez, El Puerto de Santa María, Rota y Chipiona converge en el casco urbano



convirtiéndose las antes travesías en vías de rango local con funciones de interrelación zonal. En muchos casos su escasa sección y en otros muchos su deficiente urbanización condicionan el que éstas desarrollen de forma adecuada su nueva función.

La reciente construcción de la variante de la C-441 ha modificado tanto el concepto de viario interurbano como el de travesías en lo que a estas vías se refiere. En este sentido la propuesta plantea con carácter general el que por parte de la administración titular de la carretera, la Junta en este caso, se acometa la mejora del firme y de la urbanización en unos casos y en otros la construcción de una avenida urbana de dos carriles por sentido y amplio acerado (acceso de Chipiona) o la construcción de vías de servicio (acceso de Jerez).

Así mismo se propone que el actual acceso de Chipiona se desdoble y pase a ser una avenida urbana en el tramo comprendido entre la intersección con la avenida ya construida sobre el cauce del Arroyo San Juan y el cruce con la carretera de La Ballena (Ca-6041) formalizándose en éste punto una gran intersección tipo rotonda circular. Este nuevo acceso así concebido canalizaría asimismo los tráficos con origen-destino en la Jara a través del viario propuesto.

c) La formación de una ronda-distribuidor de los movimientos de acceso:

El plan propone un conjunto de actuaciones que a la vez que complementan a las anteriores tienen por objeto conectar los distintos accesos radiales entre sí así como con los ejes urbanos de carácter principal, asumiendo funciones que la variante de la C-441 no realiza por la disposición y forma de sus conexiones con el viario radial.

En este sentido se propone la interconexión mediante una vía que realiza las funciones de

ronda urbana de los accesos de El Puerto de Santa María, Jerez y Trebujena.

Esta ronda posibilita el que el tráfico que utiliza estos accesos se pueda distribuir por medio de un viario de gran capacidad exterior al casco y en función de su destino final acceder a él bien por medio de la prolongación que se realiza por el Botánico de la avenida que discurre sobre el arroyo de San Juan ya encauzado, bien por la avenida que se propone construir sobre el arroyo del Salto del Grillo una vez éste se encauce. Esta vía se deja prevista espacialmente pero su ejecución no resulta urgente, en consecuencia se deja confiada a los suelos urbanizables no programados.

d) Nuevos accesos a las áreas urbanas del municipio.

La extensión de la urbanización en el territorio demanda una red viaria mas compleja pero también mas diversificada. En la actualidad las posibilidades de acceso a algunas zonas del término municipal exige la llegada al núcleo central para a partir de su distribución posterior. La necesaria diversificación de accesos desde la red comarcal se abre con los siguientes itinerarios:

- En el lado occidental, se propone la formación de un acceso directo al sector de La Jara. La urbanización y acondicionamiento del Callejón del Hato permitirá conectar La Jara con la actual salida hacia Chipiona precisamente en la nueva glorieta que permitirá la conexión con la variante de la carretera C-441. Este itinerario presenta la ventaja añadida de relacionarse con la carretera de Munive y acceso con La Ballena. Es decir, la conexión a través del callejón del Hato relaciona La Jara con el sistema de carreteras comarcal acercándolo a otros centros turísticos y de veraneo de la costa noroeste.



c) Caminos Rurales.

La red de caminos rurales ha sido hasta la fecha el soporte sobre el que ha descansado el sistema relacional de carácter interurbano que ha posibilitado reducir el periferismo de Sanlúcar.

Esta red ha resultado asimismo un patrimonio inestimable para la extensión del núcleo además de un eficaz sistema para dar acceso a las zonas agrícolas del término.

La propuesta de actuación del plan se concreta en la protección de caminos rurales, cañadas y vías pecuarias así como la potenciación mediante la reserva o transformación de diversos itinerarios de singular valor para la articulación del crecimiento urbano o la relación con otras áreas del territorio.

Dentro de este grupo tiene un valor especial el camino de Munive por el sur y la carretera del Práctico por el norte. De la primera de ellas se ha indicado el nuevo papel ha desarrollar para mejorar las relaciones comarcales de Sanlúcar y relación de los sectores turísticos. Respecto a la segunda se aprovecha para establecer un segundo acceso a la Colonia de la Algaida conectándola al nudo de la carretera de Trebujena y aprovechando un carril agrícola por el norte.





### 2.2.2. PUERTO.

En la actualidad la tradicional vocación marinera de Sanlúcar se concreta en un conjunto de instalaciones pesqueras y náutico-deportivas extendidas por la ribera entre Bonanza y Bajo de Gufa. El Club náutico es el punto de referencia de un amplio grupo de embarcaciones recreativas que fondean en la orilla sin instalaciones fijas de acceso. En el mismo Bajo de Gufa se ha localizado recientemente un pantalón para la toma de embarcación de acceso a Doñana. Finalmente la actividad pesquera tiene su base en las instalaciones portuarias de Bonanza. Estas instalaciones cuentan con un proyecto de remodelación y ampliación.

Recientemente el puerto ha sido transferido a la Comunidad Autónoma Andaluza. Este puerto desde el punto de vista estructural y funcional tiene dos déficits importantes; de un lado los accesos terrestres y, de otro, la escasa superficie de su zona de tierra lo cual le plantea numerosos problemas de funcionamiento interno. Desde el Plan se introducen nuevos accesos y la reserva en tierra de suelo para su ampliación hacia el norte, hasta donde comienzan los muros de protección de las instalaciones salineras.

Las actuaciones previstas por el Plan son:

#### a) Mejora de los accesos terrestres.

En lo que se refiere al primer problema el Plan plantea la construcción de un nuevo acceso terrestre independiente del actual viario urbano que le comunique directamente con el viario interurbano. Este viario que como antes se ha comentado daría también acceso a la actuación turística de la Loma de Martín Miguel, arrancaría de la C-441 a la altura del actual acceso de Trebujena. La nueva comunicación llegaría a la carretera sobre el ferrocarril a Bonanza y desde esta internándose en los suelos de la antigua estación de Renfe acceder a los terrenos de ampliación del puerto.

#### b) Mejora del Puerto Pesquero.

La Autoridad Portuaria de Sevilla realizó hace algunos años un Estudio de Ordenación del Puerto de Sanlúcar en

el que prácticamente proponía duplicar la superficie de tierra existente. Este estudio debería ser completado con los datos aportados por la situación actual para concretar las necesidades de mejora de la instalación.

#### c) Incorporación de instalaciones náutico-recreativas.

Sanlúcar tiene un lugar privilegiado por su proximidad a Doñana y último punto abrigado antes de salir al mar abierto. Dentro de la orientación turística que se pretende para el municipio una instalación náutica de varada además de constituir un complemento de ocio y recreo permitirá poner orden en el anárquico fondeo que se produce a lo largo de la orilla. Estas instalaciones se localizarían aguas arriba de Bonanza por encima del puerto actual.

#### d) Redacción de un Plan Especial.

La propuesta del Plan reserva una gran zona para la expansión del puerto debiendo llevarse éste a cabo por su administración titular en base a los estudios y proyectos que una instalación de este tipo necesita, si bien su tramitación urbanística debe ser mediante un Plan Especial que recoja no sólo la ordenación espacial y funcional sino que regule los usos propuestos así como la intensidad de éstos.

APROBADO

Pleno de... 7 ABR. 1997



### 2.2.3. FERROCARRIL.

Sanlúcar de Barrameda estaba conectada mediante una línea de ferrocarril que recorría los municipios situados al Norte de la Bahía de Cádiz con la red ferroviaria nacional a la altura de El Puerto de Santa María. De esta forma todos estos núcleos disponían de una oferta de transporte distinta a la carretera que complementaban a ésta. Su baja utilización y su alto déficit motivaron el que conjuntamente con otras líneas también deficitarias del estado español fueran cerradas y suprimidas al tráfico por acuerdo del Consejo de Ministros. Dicho acuerdo si bien suprimía los servicios, impedía el desmantelamiento de la infraestructura y superestructura toda vez que valoraba su posible nueva puesta en servicio si las circunstancias lo aconsejaban.

Junto a la baja expectativa de utilización del ramal las condiciones físicas y técnicas del trazado invalidan éste en gran parte de sus tramos. La antigüedad del diseño, el tiempo fuera de uso, las intrusiones en su ámbito y los efectos sobre las áreas urbanas por donde discurren hacen de la traza actual un elemento inservible para la introducción de una infraestructura pesada como el ferrocarril.

En la actualidad la recuperación del servicio ferroviario para Sanlúcar cuenta con dos opciones. La primera orientada a mejorar las comunicaciones con las ciudades vecinas a través del sistema de cercanías que se prepara para la Bahía se encuentra en fase avanzada de estudio. De otra la incorporación a la red nacional en Lebrija o Jerez que no se incluye en ninguno de los planes de infraestructuras regional o estatal.

- El sistema de cercanías.

Recientes estudios en realización en el marco de la Bahía de Cádiz abren la posibilidad de un transporte comarcal con base en la aglomeración de la Bahía y Jerez y una conexión con la Costa noroeste. El sistema descansaría sobre un material de prestaciones combinadas de tren y tranvía. La situación embrionaria de estos trabajos no permiten sacar un conclusión definitiva pero su presencia redundaría en la integración del sistema urbano y una mejora de su competitividad frente a otras áreas.

Es por ello, que el presente plan opta por utilizar el trazado del ferrocarril como recurso espacial para la ordenación de Sanlúcar y su relación territorial con Chipiona. La reserva ferroviaria se transforma en avenida que recorriendo el litoral pone en relación el núcleo principal con áreas turísticas y playas. La calzada viaria se completará en su diseño con reservas para la localización de plataformas especiales de transporte público ligero.

Se establece un canal de 30m. de anchura que permitirá la formación de una avenida con dos carriles por sentido. El espacio sobrante se tratará como reserva para la localización de la plataforma de transporte tren-tranvía si esta propuesta prosperara. En caso contrario la reserva podrá acondicionarse como espacio libre y localización de zonas de paseo y carril bicicleta.



- La incorporación a la Red Ferroviaria Principal.

Los posibles puntos de enlace a la línea Madrid-Cádiz se localizan en Jerez y Lebrija. Consolidación urbana y trazado ferroviario aconsejan como factible la conexión en Lebrija, aunque la unión con Jerez tendría un notable interés para las comunicaciones de cercanías.

En la actualidad esta conexión no se incorpora a los planes de infraestructura, incluso existe una duda razonable sobre cual es la mejor opción de comunicación. En este marco no resulta previsible la ejecución de esta conexión en el plazo de vigencia del presente Plan que se limita a dos cuatrienios.

En consecuencia desde el Plan se indica la conveniencia para Sanlúcar de contar con un enlace ferroviario con la línea principal Madrid-Cádiz. La ausencia de un anteproyecto o estudio ferroviario sobre la idoneidad del trazado impide la reserva expresa de terrenos para localización de la estación. Sin embargo la colmatación y topografía del lugar orientan la posición hacia un área periférica del arco este y sur, más allá de la corona de parcelaciones, en la cuña carretera de Trebujena-carretera de El Puerto de Santa María.

La previsible implantación de la estación fuera de la vida de este Plan y la imposibilidad de adelantar un emplazamiento preciso se resuelven obligando la revisión anticipada del Plan cuando se determine la localización de la comunicación con la línea Madrid-Cádiz. En el supuesto de una decisión a corto plazo se deberá revisar el presente Plan haciendo la reserva expresa de los suelos necesarios para su ubicación y la definición de los elementos viarios y accesos complementarios.

Sin perjuicio de esa revisión el presente Plan refuerza la estructura urbana de la zona este y sur aprovechando la oportunidades actuales. El presente Plan refuerza el mallado viario mediante nuevas rondas que enlazan la zona de futuro emplazamiento de la estación con el resto de las zonas de Sanlúcar: Jara, Bonanza, Centro o zonas industriales de Rematacaudales y Triángulo asegurando un eficaz servicio entre las instalaciones ferroviarias y los enclaves urbanos.

#### 2.2.4. LA RED DE TRANSPORTES INTERURBANOS.

El transporte público por carretera consta de una red suficientemente amplia que satisface las necesidades de relación de Sanlúcar con sus entornos inmediatos. En conjunto esta oferta de transporte público posibilita a Sanlúcar conexiones bien servidas con un buen número de expediciones y horarios con dos de los centros de mayor capacidad organizadora a nivel provincia: Cádiz y Jerez, además de asentamientos de la Bahía de Cádiz (El Puerto de Santa María, Puerto Real), y a nivel interprovincial con Sevilla capital.

A escala comarcal, Sanlúcar conforma un ámbito básico al que se adscriben Trebujena, Chipiona y Rota. En este sentido la actual oferta de transporte público, permite una intensa relación de Sanlúcar con Trebujena y Chipiona. Sin embargo, Rota no encuentra relación conectiva con este centro, al estar totalmente desvinculado de los ejes viario donde se apoya la estructura concesionaria existente.

No obstante, el servicio se efectúa sin infraestructuras fijas, ni equipamiento de viajeros. La parada se realiza en la plaza del Pradillo, del barrio Bajo, en las proximidades de la Plaza del Cabildo, área de centralidad de Sanlúcar.

La intensidad de movimientos demanda la creación de infraestructuras fijas que organice la demanda así como ofrezca servicios complementarios al usuario. A tal fin se localiza una estación de autobuses en la posición de la antigua estación ferroviaria. Este punto próximo al área central de la ciudad consta de un viario suficiente para permitir el intercambio entre viajes interurbanos y urbanos.

##### A) Propuesta de implantación.

Se propone localizar la estación de autobuses de Sanlúcar de Barrameda coincidiendo con la posición de la antigua terminal de tren. La reconversión del viejo canal ferroviario en avenida urbana posibilita localizar en su final las dársenas y espacios complementarios. La irregular geometría y el ensanchamiento en el espacio de cabecera permite utilizar la nueva instalación para recomponer la zona y cerrar la perspectiva de la nueva avenida. La posición de la construcción genera unos

espacios delanteros y posteriores que además de cumplir las funciones de servicio a la estación deben articular los vacíos de La Calzada y la nueva avenida. Zonalmente se distinguen tres áreas:

##### a) Área de Autobuses.

Se prevén diez (10) dársenas funcionando según un esquema en peine. El acceso se localiza en la parte final de la calle Pescadería y separado de la avenida sobre el ferrocarril por una pequeña mediana. La salida se produce a la nueva avenida, casi en su confluencia con La Calzada, mediante carril exclusivo para posterior trenzado.

La vía de distribución interior tiene un ancho mínimo en las áreas de acceso a dársena de ocho (8) metros y máximo de trece (13). En los puntos de acceso y salida a la estación las latitudes son de siete (7) y cuatro (4) metros. Las dársenas se orientan según un ángulo de 45 grados respecto la dirección de la vía de acceso. El predimensionamiento del esquema que se adjunta ha considerado como dimensiones de dársena y andén de viajeros tres metros para cada uno.

La superficie ocupada por dársenas, andenes, vía de acceso y maniobra suman unos 2.000 m<sup>2</sup>.

##### b) Área de Viajeros.

La zona destinada a los servicios y atención de viajeros se organizan simétricamente al espacio de dársenas. Se recogen los andenes con un corredor que podría quedar parcial o totalmente abierto al paseo. En ambos extremos se localizan dos construcciones que albergan los servicios necesarios y construyen la imagen de la estación hacia el paseo.

En el esquema que se presenta las construcciones de cabecera tienen una dimensión aproximada de 250 m<sup>2</sup> cada una. El corredor de relación entre andenes se dimensiona con una latitud mínima de



5 mts. Entre el cerramiento y el bordillo restan al menos seis metros. El diseño de estos espacios debe quedar integrado en la organización del espacio del paseo mediante cierre de perspectivas, aperturas visuales y/o funcionales en algunos puntos, utilización de materiales y sistemas constructivos adecuados con el paseo y ajardinamiento, etc.

La superficie construida para servicios se aproxima a los 500 m<sup>2</sup>. Complementariamente el espacio de corredor, acceso a andenes, tiene una superficie próxima a los 500 m<sup>2</sup>.

### c) Area Exterior.

La implantación de la estación al final de una avenida y en las proximidades del paseo-salón de La Calzada impone algunos requerimientos de articulación espacial, ponderar ciertas continuidades o focalizar perspectivas. Junto a las cuestiones formales la estación plantea algunos requerimientos funcionales que necesariamente deben solventarse en su area exterior. Los requerimientos derivan por una parte de la relación con el transporte público local y de otra del incremento estacional de las expediciones.

La integración con el transporte público local debe gravitar fundamentalmente sobre el espacio de contacto con La Calzada. La condición de distribuidor y colector de tráfico, la proximidad a la zona central y la capacidad para ser recorrida por autobuses urbanos justifican esta decisión. La superficie próxima a los 1600 m<sup>2</sup> permite configurar ese espacio como plaza de la estación que ordene las relaciones con la ciudad y el transporte urbano.

La acusada estacionalidad del movimiento de la estación con fuertes puntas en épocas veraniegas, aconseja reservar algún espacio de complemento para el estacionamiento ocasional. A tal fin se propone la reserva de un espacio en la zona sur.

APROBADO  
Plano de 7 ABR. 1997



La utilización ocasional, no permanente, como estacionamiento exige su urbanización pero también su integración con lo que será su uso habitual. La reserva se tratará en atención a las zonas arboladas y de paseo del entorno.

La superficie que se reserva para este fin tiene una superficie próxima a los 500 m<sup>2</sup>.

### B) La instrumentación de la propuesta.

La totalidad de los suelos se clasifican como suelo urbano en la conducente sistema general. Se distinguen dos áreas que corresponden con espacios funcionalmente dependientes y ligados al uso de la estación.

- La zona donde se ubica la estación de autobuses coincide con el solar de la antigua estación ferroviaria y su propiedad corresponde a RENFE. Se determina como sistema general de comunicaciones.
- La zona situada al sur de la estación se destina a los accesos viarios y área de estacionamiento ocasional. La actuación se sitúa sobre terrenos ocupados antes por tinglados ferroviarios, viviendas ligadas a la propiedad de RENFE y parcialmente a un almacén y taller metálico entre Pescadería y Calzada de la Infanta. Se determinan como sistema general viario.

### 3. ESTRUCTURA GENERAL DEL NÚCLEO URBANO.

#### 3.1. Propuestas de crecimiento urbano.

La dispersión de la ciudad sobre un suelo agrícola muy parcelado ha construido una imagen de ciudad discontinua y fragmentada donde el sentimiento de ciudadanía, de pertenencia a un área urbana, se extiende por encima de consideraciones de servicios urbanísticos o referencias urbanizatorias. Así lo urbano ha quedado desdibujado sobre un amplio territorio entrelazándose sin solución de continuidad con áreas agrícolas, parcelaciones urbanas y áreas periféricas de baja urbanización. Sin embargo todas ellas sienten su vinculación urbana y se autoreconocen como sectores de Sanlúcar. Esta conciencia de ciudad difusa choca radicalmente con la regulación urbanística y frontalmente con el Plan vigente que acota y restringe el proceso de extensión. Se produce así un divorcio entre ciudad real y planeada que tan solo ha permitido encauzar los procesos de urbanización más centrales que coinciden también con las áreas de mayor rentabilidad.

Así, el presente Plan pretende enfocar el crecimiento de la ciudad no exclusivamente en términos cuantitativos, de satisfacción de necesidad de nuevas viviendas, sino como un proceso más amplio de integración y recualificación de la ciudad dispersa. En este proceso son los elementos a considerar particularmente: la inserción en el orden territorial geográfico más amplio y el servicio a la dotación y consolidación de la ciudad existente. Una propuesta de estas características, es un proyecto a ejecutar en el tiempo trascendiendo en su dimensionado las necesidades inmediatas. El crecimiento se sustenta en la definición de una estructura viaria y de usos que extienda el consolidado urbano integrando las piezas dispersas y que se ocupará en el tiempo según un programa de urbanización que asegure la capacidad y rentabilidad de la inversión en infraestructuras y servicios.

Las áreas de extensión que se plantean son:

- Corredor de Bonanza.
- Arco Norte de la Corona Periférica.
- Consolidación del Arroyo San Juan y Jardín Botánico.
- La ciudad Baleario.
- Loma de Martín Miguel.
- La carretera de Chipiona.
- Sector de la Algaida.

#### 3.1.1. EL CORREDOR DE BONANZA.

El proceso de colonización del territorio desde el camino de Bonanza ha supuesto la colmatación de sus bordes definiendo un gran vacío entre sus traseras y la ribera del Guadalquivir. Las promociones inmobiliarias colgadas de la carretera y las parcelaciones han colmatado los frentes de la avenida. Todo el eje se convierte en una especie de "cajón de sastre" donde se suceden promociones inmobiliarias, equipamientos y autoconstrucción sin orden alguno. A sus espaldas los terrenos que le separan hasta la orilla se ocupan con navazos y viviendas. Los vacíos, pese a su excelente localización respecto a la proximidad al centro o con los elementos geográficos y naturales, mantienen un carácter suburbano respecto al crecimiento principal. Los suelos se encuentran salpicados de usos periurbanos y débilmente estructurados en su interior. La condición agrícola de los suelos se va mutando en urbana por la incorporación aleatoria de nuevos usos sin mediar un proceso de organización global del espacio.

El uso de navazo define la organización del territorio con caminos y edificaciones en los puntos altos, accesos principales desde la carretera de Bonanza y carencia de relaciones en la dirección Norte-Sur paralela a la ribera. La propuesta que este Plan presenta es la de utilizar este suelo como ensanche residencial de Sanlúcar ligando la Calzada con Bonanza y la Avenida de Huelva con la orilla del Guadalquivir. La ocupación de este vacío se vertebra mediante una avenida que une la prolongación de Infanta Beatriz y Cabo Noval con Bonanza (a la altura de los astilleros) y que con su trazado deslinda la zona de servidumbre de protección definida en la Ley de Costas. Ortogonalmente se completa el sistema con avenidas que coinciden con el arroyo Salto del Grillo y prolongación del nuevo acceso a Bonanza desde la carretera de Trebujena por el Callejón de la Paja. El sistema viario principal se completa con la diagonal prevista en el Plan vigente que une Cabo Noval con Av. Huelva en el encuentro del arroyo Salto del Grillo.

La geografía del territorio y la forma de la ciudad consolidada permite diferenciar tres zonas dentro del extenso vacío:



a) Borde de Cabo Noval. SUNP-VE-1.

Son los suelos próximos a la ciudad consolidada. A las espaldas de Bajo de Guía y de Verdigones se extiende hasta la concentración de equipamientos escolares. Resulta la zona más tensionada por su proximidad a la Calzada. Aparece como una extensión natural del consolidado urbano actual. Resulta en la práctica un vacío rodeado por suelos urbanos consolidados. Se orienta la ordenación hacia la construcción de una unidad residencial que absorba a medio plazo el crecimiento demográfico de Sanlúcar.

La pieza es recorrida en su parte central por la vía que prolonga Cabo Noval con Bonanza. La traza con latitud media de 26 m. y formando una suave curva y contracurva para salvar edificaciones levantadas, se configura como el eje principal de accesibilidad y actividad urbana del área.

Al sur aparecen manzanas de forma irregular que completan la barriada de Verdigones con equipamientos que servirán a ambas zonas. Al norte, entre la nueva vía y Bajo de Guía se dispone una malla de calles perpendiculares, definiendo manzanas regulares en forma y tamaño, diseñadas para la ubicación de bloques de tamaño medio con liberación del 50% del suelo de parcela y tres plantas mas baja de altura.

b) Ribera del Guadalquivir. SUNP-VE-2 y SUNP-VE-3.

Sector a espaldas de la Barriada de la Palma cuenta con una incipiente colonización y trazados de caminos desde la carretera de Bonanza. El deslinde de efectuado en función de la Ley de Costas, la edificación dispersa en la zona de dominio y servidumbre y las construcciones en los bordes de los navazos generan una conflictiva situación de partida.

El objetivo general de la ordenación es conseguir la publicación de la zona de servidumbre, consiguiendo la propiedad del suelo a través de los mecanismos establecidos por la Ley del suelo y el destino posterior de los suelos a actividades compatibles con la ley de costas



y que aseguren el uso público. Así la mayor parte de los suelos se califican como espacio libre y usos de zona verde y equipamiento para el servicio de la costa. Los accesos a la costa se disponen coincidiendo con las vías principales de trazado perpendicular a la ribera: prolongación ronda arroyo del Salto del Grillo, nueva transversal, prolongación del Callejón de la Paja y Astillero de Bonanza.

En el interior de la zona de servidumbre quedan un grupo de edificaciones en las condiciones establecidas por el art. 13 R.L.C. y parcialmente la calle entre Cabo Noval y Bonanza. La calle de conexión entre la Calzada y Bonanza queda forzada en su trazado por la barriada y agrupaciones de viviendas existentes. Así la vía se ha forzado al exterior de la zona de servidumbre aunque las preexistencias la dejan en posición de tangencia interior en la parte central.

Los aprovechamientos residenciales se concentran fuera de la zona de servidumbre. La edificación de condiciones similares a la indicada en el sector anterior, se dispone sobre las dos calles principales: la situada frente a la ribera y la perpendicular a esta desde la carretera de Bonanza. En el interior las tipologías y usos dispuestos buscan el encaje con las edificaciones y barriadas existentes.

c) Sector entre caminos. SUNP-BO-1

Area vacía entre la barriada de Andalucía y Bonanza y delimitada por la Av. de Huelva y carretera sobre el ferrocarril a Bonanza. Se trata de un suelo cuya consolidación es imprescindible para fusionar Bonanza con el núcleo principal. Complementariamente debe servir de charnela entre la ribera y los espacios libres del Pinar de la Dinamita y la Pólvara.

La ordenación traza un eje central de equipamientos para integrar la banda litoral con la zonas forestales a espaldas del sector. Al tiempo la posición del equipamiento trata de resolver las demandas de Bonanza y de las barriadas de bloque y fuerte densidad construidas en la zona.

El pasillo de equipamientos y viario entre carretera de Bonanza y vía sobre el ferrocarril separa las zonas residenciales. Al sur se deberá configurar un espacio urbano en continuidad con la barriada Andalucía. Al norte la propuesta se orientará a la formación de un sector de menor densidad de acuerdo con las características del núcleo de Bonanza.

Precisamente, en contacto con la zona consolidada de Bonanza se delimitan diversas unidades de ejecución con la finalidad de extender el área urbana y dotar de un enlace a la avenida de Huelva y carretera sobre el ferrocarril al margen de las calles de la barriada.

### 3.1.2. LA CORONA PERIFÉRICA.

Al Oeste del Barrio Alto y su extensión en la barriada del Palomar se produce en la década de los 70 un rápido proceso de crecimiento del núcleo. Aprovechando las carreteras de enlace con otras poblaciones, los numerosos caminos rurales, y la segmentada propiedad del suelo se propicia la ocupación y edificación del suelo agrícola más próximo. Las huertas y pequeñas parcelas se subdividen y construyen con pequeñas viviendas unifamiliares. Un proceso de parcelación y autoconstrucción carente de la estructura y servicios que caracterizan las áreas urbanas mancha estos suelos.

La rápida extensión del proceso deja en su interior pequeñas bolsas que se tratan de reutilizar en el Plan vigente, para crear una estructura viaria y equipar el sector. En la actualidad la mayoría de esas actuaciones no se han realizado manteniendo la corona numerosos vacíos intercalados entre las parcelaciones. La propuesta se ha mostrado incompatible con la estructura de la propiedad, la sistemática de producción de urbanización y los procesos inmobiliarios que se desarrollan. La propuesta del presente Plan se trata dentro de las áreas de reforma aunque la superación del problema planteado depende también de la preparación de nuevos suelos que resuelvan las carencias de equipamiento de esta zona de parcelaciones. Los déficits de equipamiento y servicios de ese área deben resolverse sobre nuevos suelos que permanezcan vacantes. A este fin y derivado de la distinta problemática que presentan se distinguen dos zonas:

#### a) Sector noreste. SUP-CO-1 y SUP-CO-2.

Se trata del arco comprendido entre la carretera del ferrocarril de Bonanza y la carretera de Jerez -barriadas de Monte Olivete y Pozo Nuevo. Son las áreas de mayor consolidación del proceso parcelatorio y edificación posterior. El Plan vigente consideraba globalmente estos suelos como urbanos y urbanizables aunque la propuesta formulada no ha llegado a ejecutarse. En la actualidad la transformación del sector hacia modelos urbanos es irrevocable y la acción del presente plan se centrará en la mejora de las zonas semiconsolidadas mediante la ordenación y compleción de los vacíos existentes y la localización de dotaciones y servicios para satisfacer las demandas generadas por las viviendas existentes y las de nueva creación.

La propuesta se concreta con la incorporación al desarrollo urbano de los suelos exteriores en contacto con las zonas parceladas. Se ordena un arco de suelos libres entre la carretera sobre el ferrocarril a Bonanza y la carretera a Jerez que deben servir para equipar la corona de parcelaciones y producir el cierre al pie de las colinas que envuelven Sanlúcar por esta zona. Complementariamente estos suelos servirán para la localización de programas de vivienda sometida a algún tipo de protección y vivienda autoconstruida tutelada por la administración.

El arco de nuevos suelos se ordena a partir de los caminos existentes y de una ronda viaria que enlazará el arroyo del Salto del Grillo con la carretera de Jerez. El trazado de cierre se va ajustando a las específicas condiciones topográficas de montículos y vaguadas. En el punto más alto se localiza una zona verde de gran entidad que actúa como equipamiento del sector y protección de vistas en un lugar muy expuesto. Equipamientos y áreas libres de zona verde bordean y conforman el cierre de ciudad, poniéndose al servicio de gran parte de la periferia.

La ubicación de tipos residenciales obedece a la completación de las zonas de parcelación del suelo urbano y conformación de la vía de borde. La



distribución de bloques, vivienda unifamiliar y plurifamiliar responde a su vez al destino de promoción según los distintos grupos de protección de vivienda.

El tipo de acciones que se pretenden, localización de equipamientos al servicio del sector y edificación de viviendas protegidas condiciona fuertemente el sistema de gestión de estos suelos. Los usos que se pretenden implantar tienen una fuerte carga de servicio y asistencia a la población de niveles de renta inferiores. Como se indica en otras partes de este documento la responsabilidad fundamental de estas acciones debe recaer sobre las administraciones públicas. La posibilidad de ejecutar esta actuación pasa necesariamente por ejercer un control efectivo sobre la titularidad del suelo. Por todo ello se estima el área como lugar propicio para la formación y desarrollo de una actuación pública. Para facilitar la gestión la zona se subdivide en dos Planes Parciales cada uno de ellos en un cuatrienio. A su vez los planes parciales podrán dividirse en sectores con ejecución autónoma

**b) Sector sureste. SUNP-CO-1 y SUNP-CO-2.**

Se trata del sector comprendido entre la carretera de Jerez y camino viejo de Rota, entre la parte sur del Jardín Botánico y el camino Ancho. Son suelos clasificados como no urbanizables en el planeamiento vigente. Sobre el área se desarrolla un proceso de parcelación y autoconstrucción bastante extendido aunque sin el grado de consolidación urbana de la zona anterior. El tipo de edificación y usos que ahora se asientan tienen todavía una condición urbana con persistencia de actividades de pequeñas huertas y vaquerías entre viviendas más urbanas y talleres y almacenes en el borde de las vías principales.

La propuesta que se plantea tiene por finalidad encauzar y orientar el proceso de ocupación. La incorporación urbana de estos suelos trata de evitar la consolidación de procesos como el producido en Monte Olivete. La banda de suelos clasificada como suelo urbanizable no programado se divide en dos sectores:



- Sector entre carretera de Jerez y El Puerto de Santa María(SUNP-CO-1). Se trata de un área ocupada en los frentes de las carreteras permaneciendo libres los suelos interiores. La posición de los suelos y el destino de las edificaciones existentes crean una tensión evidente para la urbanización de la zona vacante. El sector clasificado como suelo urbanizable no programado se destina a usos mixtos. La cercanía a las vías de comunicación y las implantaciones de almacenes les hace adecuado para la localización de actividades productivas ligeras: almacenes, talleres, comercio etc. Al mismo tiempo la preexistencia de viviendas en algunos de los bordes exigirá la presencia de estos usos para reordenar convenientemente el área. Finalmente se pretende la reserva de suelo para la localización de un equipamiento de gran consumo de suelo y bien ligado al sistema viario comarcal. En concreto se reserva suelo para la ubicación del hospital público comarcal.

- Sector entre carretera de El Puerto de Santa María y antiguo camino de Rota(SUNP-CO-2). Se trata de un sector ocupado con usos urbanos, edificaciones con un fuerte contenido agrícola aunque la presencia de lo urbano y las necesidades de contar con algunos servicios de urbanización se hacen evidentes. La limitada accesibilidad con la ciudad central, la existencia de suelos mejor ubicados y la tendencia de implantación les convierte en suelos con limitada capacidad para desarrollos urbanos densos. La actuación de urbanización debería orientarse al mantenimiento de un sistema de urbanización difusa con escasa densidad de población, permisivo con los usos rurales y con servicios urbanísticos básicos para la población. En definitiva no se trataría tanto de realizar una actuación inmobiliaria de extensión y creación de nueva ciudad como de controlar, regular y adecuar el proceso de ocupación de suelo actual.

La organización del sector se confía a las redes de comunicación actuales. Se toma como base de los nuevos trazados la carreteras, caminos y veredas existentes. La ordenación interior se confía a la ordenanza de edificación y a la de urbanización



privada que se pretende desarrollar para el control de estos suelos.

### 3.1.3. CONSOLIDACIÓN DEL ARROYO SAN JUAN.

A diferencia de los sectores anteriores se trata de un conjunto de bolsas de suelo vacante de tamaño medio entrelazados con áreas consolidadas. El encuentro de la red radial de caminos (sensiblemente paralelas a la costa en esta zona) con la vaguada del arroyo de San Juan de sentido transversal. El salto de la topografía pronunciada ha provocado la ruptura de la continuidad del tejido urbano que se manifiesta en la aparición de grandes equipamientos, bolsas de suelo y parcelaciones de difícil accesibilidad, etc. La posibilidad de una extensión de la ciudad por continuidad exige una reorganización viaria que cosa las distintas piezas, además de incorporar al crecimiento urbano espacios hasta ahora relegados. La política urbana que se plantea en el área continua la iniciada por el Plan vigente en la zona de la Dehesilla (plan parcial en ejecución) y la construcción de la Avd. del V Centenario. El presente plan pretende la ampliación y profundización de estas acciones con la intervención en los bordes de la nueva avenida y su ampliación hacia el sur y enlace con la carretera de El Puerto de Santa Marfa configurando un acceso al barrio Bajo de mayor capacidad al actual.

- Bordes de la Avenida del V Centenario(SUT-PP-3). La disposición de la avenida siguiendo el cauce del arroyo San Juan resuelve el problema funcional de acceso al barrio Bajo desde la carretera de Chipiona. Sin embargo la condición de este espacio como cauce hidráulico marcó el desarrollo urbano de sus bordes. Suelos vacíos, edificaciones retiradas, topografía forzada conforma los bordes del nuevo acceso.

La propuesta del Plan se orienta a la urbanización de los suelos vacíos, la edificación de los bordes y la incorporación de las edificaciones principales que se encuentran en sus proximidades. Se delimitan un conjunto de unidades de ejecución a lo largo de la avenida que junto al plan parcial de Huerta Grande en ejecución urbanizarán los bordes y ordenarán los nuevos solares que conformarán la avenida.



Se completa la ordenación con las aperturas de la Plaza Juan de la Salle y el vaciado de la manzana anterior a la Casa Arizón. Ambas operaciones integran la nueva avenida en el tejido del casco de Sanlúcar tanto funcionalmente con la prolongación viaria de la calle Ancha como con la presencia de un edificio notable por su interés cultural en el frente de la Nueva Avenida.

Conexión Avenida del V Centenario-carretera de El Puerto de Santa Marfa(SUP-BT-1). La oportunidad más significativa para la reconstrucción del sector se encuentra en los terrenos del Jardín Botánico y su proximidades. La bolsa de suelo considerada por el planeamiento vigente como no urbanizable, forma una cuña que penetrando hasta el mismo borde del casco separa los sectores de la Dehesilla de la corona periférica Este. La superposición arroyo San Juan-paraje del Botánico han presionado sobre el casco haciendo depender las comunicaciones entre Chipiona y Trebujena e incluso entre la zona Alta y el Barrio Bajo del escudo itinerario de la calle Puerto.

La transformación urbana del sector se realiza con el objetivo de completar la ciudad que aparece en sus bordes en términos de dotación de servicios y de comunicación y accesibilidad viaria. Complementariamente la inclusión en áreas de crecimiento debe realizarse atendiendo a las singularidades del lugar tanto geográficas como culturales representadas en edificaciones, trazados y vegetación encardinados en la historia del municipio de Sanlúcar. Las acciones del planeamiento se centra en:

- Utilizar las riberas de la vaguada del arroyo San Juan para incorporar un nuevo viario que enlace la carretera de El Puerto de Santa Marfa con la Dehesilla y la Avenida del Quinto Centenario. Este elemento viario pretende la descongestión de la calle Puerto y Juan Sebastián Elcano reservándolas para usos de acceso y servicio del casco.
- Integrar el nuevo viario con el resto de la red urbana mediante la disposición de enlaces viarios secundarios y la incorporación de usos urbanos al servicio del área. En este sentido se propone la localización de un centro comercial de mediano tamaño en el actual campo de

fútbol y el enlace del mismo con la nueva avenida.

- c) Incorporar para el crecimiento urbano y usos residenciales la cuña de suelos del Jardín Botánico y parcelas situadas en su entorno. La urbanización de los suelos se realizará mediante distintas unidades de ejecución y planeamiento. La localización de los equipamientos demandados por el conjunto residencial se ubican preferentemente en los terrenos del Botánico.
- d) Concentrar las áreas libres y zonas verdes en el Jardín Botánico conservando los paseos y arboledas existentes en la finca. La publicación de algunas de las zonas arboledas facilitará la construcción de zonas verdes en un sector altamente deficitario, al tiempo servirán para configurar una nueva imagen del acceso a la ciudad.
- e) Mantenimiento de la casa principal del Botánico y edificaciones de la hacienda y jardines dentro de una parcela única ordenanza y edificabilidad asegurará su permanencia.

### 3.1.4. LA CIUDAD BALNEARIO. SUP-JA-1 y 2. SUNP-JA-1/2/3.

El área de la Jara recoge el disperso residencial que se extiende desde la carretera de Chipiona hasta la línea de costa entre el consolidado de Sanlúcar y el límite del término. Sobre el territorio se asientan viviendas de utilización veraniega (fundamentalmente junto a la playa) y un disperso agrícola familiar que mancha la totalidad del área. Las aproximadamente 1.200 viviendas en uso se sirven a partir del camino y carretera de la Jara y secundariamente de la carretera de Chipiona. Las vías principales separan áreas de consolidación y uso diferenciado: la costera, de mayor saturación, se destina principalmente a usos turísticos y veraniegos, la segunda, al Norte del camino de la Jara concentra la mayoría de la vivienda y actividad agrícola.

La implantación turístico-veraniega de la Jara sirve de referencia para el desarrollo y localización turística en Sanlúcar. Este área bien relacionado con la ciudad central, con las actuaciones turísticas en la Ballena y Martín Miguel y próximo a las playas recoge las principales potencialidades del municipio. La

actuación que se propone pretende transformar la estructura turística actual mediante la incorporación de alojamientos y equipamientos específicamente turísticos al tiempo que reorganiza físicamente el conjunto de parcelaciones actuales. La actuación de reestructuración se basa en las siguientes actuaciones:

- a) Mejorar la relación del sector con otras zonas turísticas de la costa noroeste. La provincia de Cádiz, sus áreas de sierra y la totalidad de su litoral ofrecen un extenso abanico de ofertas turísticas variadas tanto en su contenido como en la orientación de sus servicios. Poner en valor el sector de la Jara dependerá de la conformación interna que se realice pero también de la posibilidad de relacionarla con la red provincial en creación. A tal fin se propone un nuevo acceso a la zona, al margen del núcleo principal, directo desde la variante y en prolongación con la carretera de Munive (acceso a la Ballena) que conecte la Jara con la red viaria principal y principales centros turísticos de la zona. Complementariamente se mantiene una reserva para la incorporación del tren-tranvía en estudio en el área de la Bahía y de posible extensión sobre la antigua plataforma del ferrocarril.
- b) Desarrollar una red de avenidas que estructuren el interior del sector. La función de las avenidas será mejorar la comunicación general del sector pero también identificar y caracterizar las distintas partes en que se subdividirá la zona. Se trata de incluir elementos de carácter y diseño individualizado que supere la condición de agregado de microparcelaciones que ahora se produce. El área se conforma mediante una yuxtaposición de urbanizaciones de segunda residencia y parcelaciones colgadas de los caminos rurales principales. Este conjunto ha nacido sin servicios complementarios colapsando las débiles redes de infraestructura existentes. La actuación prevista trata de vertebrar edificación existente centrándola a partir de las nuevas infraestructuras y propuestas de suelo. Se plantean tres nuevas grandes vías: una de dirección perpendicular al Guadalquivir que enlaza con la carretera de Munive (La Ballena) coincidente parcialmente con el Callejón de Hato; las dos restantes paralelas a la orilla: reformando el trazado ferroviario la situada más al Oeste y entre los caminos de Cabeza de Vaca y la Jara la situada al Este. Estas tres

APROBADO  
Pleno de 17 MAR. 1997



avenidas se superponen sobre el sistema de caminos actual asumiendo las relaciones territoriales con otras áreas urbanas y con la ciudad central. Mientras, la red actual pasa a ejercer funciones de red secundaria y acceso a parcelaciones.

- c) Localizar centros y servicios turísticos. Los nuevos suelos que se incorporan al desarrollo urbano albergarán los alojamientos y servicios turísticos agrupándose en dos polos o ejes de actividad. Estas áreas de mayor centralidad, de localización de áreas comerciales y residenciales se localizan en las vías perpendiculares a la costa y coinciden con los dos vacíos ahora existentes. Las áreas de actividad enlazan las avenidas del ferrocarril y Cabeza de Vaca para morir en los accesos a la playa.
- d) Diversidad de tipologías. Aunque excede las determinaciones del plan General pasando a formar parte de las correspondientes al planeamiento parcial, se recomienda la incorporación de tipologías diversas capaces de acomodarse a demandas cambiantes.
- e) Mejorar la relación con la costa. A lo largo de todo el litoral se localizan puntos de acceso a la costa y áreas de aparcamiento y servicio de la misma. Los puntos de mayor capacidad se sitúan al final de las dos avenidas principales de dirección norte-sur. Al incorporar las zonas de servidumbre como espacios libres de los respectivos suelos urbanizables se publica la zona permitiendo la aparición de los distintos servicios necesarios para el buen uso de la costa.

### 3.1.5. LOMA DE MARTÍN MIGUEL-PINAR DE LA DUQUESA. SUP-MM-1.

En desarrollo de la capacidad turística del municipio, el Excmo. Ayuntamiento acordó impulsar la conservación y mejora del Pinar de la Duquesa y la urbanización ligada a actividades recreativas en la Loma de Martín Miguel. El presente Plan recoge la propuesta elaborada para esta y la integra en el modelo de crecimiento y organización territorial de Sanlúcar. La incorporación se realiza respetando los acuerdos previos suscritos. Las determinaciones que aquí se abordan, similares a las tomadas en otras áreas del término, se concentran en la delimitación de las zonas de desarrollo de la urbanización,



elementos de relación viaria con la ciudad y la red interurbana, el sistema de zonas verdes y espacios libres, las áreas de protección y los usos globales a los que se destinará el suelo.

La propuesta que se presenta consiste en crear una urbanización para fines residenciales y hoteleros en la Loma de Martín Miguel complementada con un campo de Golf y otras actividades recreativas. Complementariamente en los terrenos del Pinar de la Duquesa se pretende la regeneración de pinares y lagunas además de servir al realojo y regeneración de los usos agrícolas próximos. Ambas zonas se integran con los Pinares de la Pólvora y la Dinamita configurando un cinturón que se extiende desde la ribera del Guadalquivir hasta las marismas desecadas y separan las zonas de cultivo intensivo de las áreas urbanizadas de Bonanza y Sanlúcar.

Los accesos a la urbanización se realizan desde el Callejón de la Paja que deberá ser mejorado en la totalidad del tramo carretera de Trebujena-carretera de Bonanza.

### 3.1.6. LA CARRETERA DE CHIPIONA.

La condición de centro comarcal de Sanlúcar y la localización de algunas actividades turísticas y de comercio hortofrutícola en Chipiona fomentan una interdependencia entre los municipios. El incremento de relaciones ha generado un significativo aumento de la movilidad entre los dos municipios. Así como una tensión de urbanización en los bordes de la C-441 que se manifiesta en la extensión de ambos municipios sobre el eje viario y en la aparición de manera dispersa de almacenes-comercio. Todo ello viene a poner en evidencia la capacidad de la travesía y sus suelos limítrofes como recurso para ubicar actividades y servicios que satisfagan simultáneamente las necesidades de ambas poblaciones. La potencialidad de la infraestructura viaria para consolidar un eje de actividades al servicio de los dos núcleos de población es el centro de las distintas actuaciones que se plantean.

- a) Localización de suelo destinado a actividades productivas(SUNP-CP-1). A este fin se localiza un área industrial en el triángulo formado por las carreteras de Rota (camino de Munive), Chipiona y variante de la carretera C-441. Esta zona, única nueva zona industrial que se propone,



viene a completar la oferta de suelo industrial prevista en el Plan vigente localizada en Rematacaudales y margen derecha de la carretera de Chipiona. El nuevo polígono concentrará las actividades de manipulación hortofrutícola y almacén-comercio. El suelo clasificado como urbanizable no programado deberá desarrollarse sobre un programa de actividades productivas previamente definido. Se trata de hacer una definición flexible de los usos que permita la ubicación de instalaciones de distinta actividad y tipología ajustándose a las nuevas tendencias de implantación de los procesos productivos e integración funcional.

- b) Localización de equipamientos de alcance supramunicipal. La proximidad al núcleo de Chipiona y la buena relación con el sistema de comunicaciones comarcal representan una excelente oportunidad para la ubicación de instalaciones de amplio ámbito de servicio. En consecuencia se prevé suelo para la construcción de un hospital comarcal y un gran centro deportivo. Ambas previsiones se disponen en la margen izquierda de la carretera. El estadio deportivo e instalaciones complementarias se localizan colindantes con el parque de la Dehesilla.

La reserva para centro sanitario privado, según el convenio municipal, asimilable a un hospital comarcal se situará en las márgenes de la carretera. Se propone como actuación compatible con los suelos residenciales del SUP-HG-1.

- c) Remodelación de los suelos industriales que aparecen en el borde de la carretera. La remodelación realizada se orienta a mejorar las condiciones de servicio y equipamiento de las naves y talleres que aparecen en el borde de la carretera, en el límite del suelo urbano. Para ello se fijan las correspondientes figuras de planeamiento de acuerdo con la consolidación de la zona y las posibilidades de reordenación.
- d) Completar los suelos semiconsolidados(SUP-HG-1). El crecimiento a saltos en el borde de la carretera ha dejado un gran vacío de suelo rodeado de usos y actividades diversas. Este vacío en el acceso a la ciudad constituye una oportunidad para mejorar la imagen de la ciudad desde el borde, pero también para mejorar las condiciones de acceso



y relación de las áreas residenciales que aparecen a sus espaldas.

Ligada a la actuación de reforma y mejora urbana se prevé la construcción de viviendas sometidas a protección. Las parcelas destinadas a este fin pasarán a propiedad municipal y permitirán la elaboración de una política de vivienda económica de acuerdo con las necesidades del municipio.

### 3.1.7. COLONIA DE MONTE ALGAIDA.

Se trata de un sector agrícola caracterizado por la calidad y productividad hortofrutícola. La agricultura intensiva que se desarrolla ha favorecido el paulatino traslado de la residencia al pie de la finca agrícola. La edificación al pie del camino y orillada en la explotación agrícola ha ido formando un paisaje peculiar y una forma de uso y ocupación del territorio consolidada.

Ante esta situación los objetivos van en la línea de controlar los procesos parcelarios y edificatorios, así como la calidad y cantidad de los recursos agua y suelo para posibilitar el mantenimiento de la productividad agrícola que la hace merecedora de una protección especial.

La protección de los recursos agrícolas debe compatibilizarse con los servicios y atención a la población residente. Vivienda y explotación agrícola forman un modelo de asentamiento integrado. La aparición de tensiones entre residencia y agricultura debe reequilibrarse en la consecución de un medio ambiente saludable y unas condiciones de vida y residencia dignas. Para ello se preverán las infraestructuras necesarias (fundamentalmente saneamiento), y las siguientes actuaciones:

- Ordenanza de edificación de viviendas agrícolas en el suelo no urbanizable que determine las densidades de ocupación y habitación máximas por parcela. Mediante la ordenanza se permiten hasta cuatro viviendas por parcela agrícola.
- Definición de un área de suelo urbano para la concentración de servicios y equipamientos que satisfagan la dotación de la población asentada en la colonia. En este sentido se prevé la

localización de un área educativa colindante a la existente y una zona de equipamiento en la zona norte del Pinar de la Duquesa para dotación deportiva y/o educativa.

- Prever la formación de un núcleo de viviendas ligadas al área de concentración y que permita absorber posibles incrementos de población ligados a la explotación de nuevos suelos agrícolas o mantenimiento de la población. La unidad definida como UE-AL-1 se desarrollará mediante un estudio de detalle que ajuste las alineaciones y ordene volúmenes, en paralelo se delimitarán las unidades de gestión necesarias.

### 3.2. El Suelo urbano, áreas consolidadas y áreas de Reforma.

Como se indica en la Justificación del presente Plan la denominación de Revisión del Plan General alude fundamentalmente a la revisión del modelo de ocupación e inserción en el territorio que se propone. La práctica urbanística de la pasada década acuñó un tipo de planes que actuó profundamente sobre la ciudad consolidada. El análisis detallado de las áreas urbanas se materializó en una calificación pormenorizada del suelo, una minuciosa ordenación de los solares y un afinamiento del tratamiento ordenancístico. El Plan vigente en Sanlúcar puede adscribirse a ese grupo por el modo y empeño con que afronta la reconstrucción urbana y edificatoria de la ciudad.

El breve plazo transcurrido desde la aprobación del Plan vigente, tan sólo cinco años, ha puesto de manifiesto la corrección de los instrumentos elegidos y puntualmente las desviaciones que conllevan. El presente Plan quiere aprovechar esa experiencia retomando las determinaciones de validez comprobada en el tratamiento de la ciudad central y matizando los desajustes detectados. En concreto se pretende mantener como criterio general la ordenación dada en los suelos centrales, los clasificados como urbanos en el plan vigente. Este criterio se extiende a las ordenanzas que con ligeros cambios se mantienen y con las unidades de actuación de reciente ejecución o todavía ejecutándose a las que se mantiene su aprovechamiento y condiciones de implantación.

Este criterio que se expresa para todo el suelo urbano debe acogerse con reservas para las áreas: Centro Histórico, Corona de parcelaciones periféricas, borde de la vía ferroviaria en la Calzada, Cornisa del escarpe y áreas de nueva problemática derivada de la Ley de Costas.

#### 3.2.1. LAS ÁREAS CONSOLIDADAS.

Clasificadas como suelo urbano en el plan vigente cuentan con una ordenación detallada. El presente plan mantiene básicamente la ordenación anterior con los siguientes instrumentos.

- Ordenanzas. Se plantea una ordenanza con mayor pormenorización de las tipologías residenciales. La ordenanza unifamiliar y manzana del plan vigente permiten por aplicación de sus parámetros formas de edificación radicalmente opuestas con graves problemas para el control y formación del paisaje urbano. Las ordenanzas planteadas desarrollan estos modelos abriendo los apartados de edificación adosada, ciudad jardín, agrupación popular y bloque. La utilización de esta calificación mas extensa permite una mejor regulación de la forma urbana, la composición de las calles y espacios públicos.

Junto a estas ordenanzas se utiliza una categoría de mantenimiento de la edificación que corresponde con áreas de edificación reciente y que se forman a partir de un proyecto unitario que afecta a varios edificios y conforma un espacio público común. En general la singularidad de los proyectos impide incluirlos en alguna de las ordenanzas generales. La determinación de la ordenanza pretende dar condiciones de sustitución a la globalidad o la posibilidad de sustitución puntual por arruinamiento de alguna de las unidades de edificación.

- Delimitaciones de unidades de actuación. El Plan vigente en la pormenorización de la ordenación definía gran cantidad de unidades de actuación con aprovechamientos y cargas previamente definidas. Durante el primer cuatrienio se han ejecutado parte de esas actuaciones. El plan mantiene las unidades ejecutadas como recintos estancos para el cálculo del aprovechamiento tipo. En las unidades en proceso de ejecución en el momento de redacción del plan se mantienen las determinaciones del plan anterior en situación transitoria. En todos los casos se mantienen los aprovechamientos urbanísticos y solo en algunos se plantean pequeños ajustes de ordenación para integrarse en la nueva propuesta.



## 3.2.2. CENTRO HISTÓRICO.

La legislación de tutela monumental constituida por la Ley del Patrimonio Histórico Español y por la del Patrimonio Histórico de Andalucía afecta de modo relevante al municipio de Sanlúcar. El presente Plan en seguimiento de esa legislación atenderá sobre las disposiciones que afectan los Bienes de Interés Cultural declarados o incoados. En concreto se tomará como ámbito del Casco el declarado conjunto histórico-artístico por Decreto 2.024/1973 de 26 de julio.

Debe advertirse que la perfecta conjunción entre ambos ordenamientos debe cristalizar, particularmente, en el Plan Especial de conjunto histórico, previsto en el art. 20 de la LPHE o de alguno de los instrumentos de planeamiento previstos en el art.32 de la LPIIA. El presente Plan General trata de dar cumplimiento a los contenidos de protección del Patrimonio impuestos por la LPHA y que se detallan en el apartado correspondiente de esta memoria.

Además de la protección específica, el Plan asume como objetivo propio la conservación y revalorización del patrimonio histórico y cultural de la ciudad. La actuación en el Centro Histórico se basa en la conservación de las tramas y tejidos y en la protección de la edificación. La ordenación se instrumenta mediante los siguientes instrumentos:

- Mantenimiento de las alineaciones existentes. Se utiliza como criterio general la permanencia de las alineaciones que determinan las edificaciones existentes en la actualidad. Se propone excepcionalmente un retranqueo de la alineación actual en la Cuesta del Ganado en su confluencia con la Plaza Juan de la Salle.
- Mantenimiento del parcelario. La ordenanza y protección de la edificación toma como referencia para su aplicación el parcelario actual. La limitación de las posibilidades de agregación y segregación del parcelario y la aplicación de los instrumentos de la ordenanza de forma individualizada para cada parcela aseguran la permanencia del mismo.
- Definición de zonas de ordenanzas en correspondencia a los ámbitos: Barrio Alto, Barrio Bajo y extensión del Barrio Bajo. Las ordenanzas parten de similares aprovechamientos



para las tres zonas y se pormenorizan en los parámetros de altura y composición de los distintos elementos que componen su arquitectura.

- Altura de la edificación. Se mantiene como altura general de la edificación las dos plantas (baja mas una). Excepcionalmente se proponen tres alturas en parcelas con frente a calles consolidadas con este número de plantas y que la formación del paisaje urbano y la ocultación de medianeras hacen recomendable. Las parcelas con posibilidad de tres alturas se localizan en el Barrio Bajo en los alrededores de la Calle Ancha.

- Condiciones de ocupación y edificabilidad. Se fija una edificabilidad homogénea para la zona Centro Histórico atendiendo a la uniformidad en la distribución de edificación que preside el caserío. Sin embargo los parámetros de ocupación y por tanto de tamaño del espacio libre variará con el tamaño de la parcela y tipo de uso de la edificación. Mayor superficie de la parcela deberá dejar espacios libres superiores. En cualquier caso esos espacios libres deberán aparecer en el interior de la parcela en forma de patios.

- Los usos de la zona "centro Histórico". La presencia de funciones terciarias en el casco de Sanlúcar siguen siendo reducidas frente al uso residencial de la mayor parte del caserío. El plan mantiene la residencial como la actividad característica de la zona. Se prima el uso en parcelas de pequeño tamaño pudiendo aumentar su ocupación y se fijan áreas de preferente rehabilitación residencial. Estas zonas se identifican en el sector del Barrio Alto lugar de mayor deterioro de las condiciones de habitación.

Las actuaciones de reforma interior. Como criterio general se trata de reducir al mínimo este tipo de actuaciones y ello tanto por la calidad ambiental de la ciudad histórica como por el grado de consolidación y madurez de los tejidos. Las actuaciones de este tipo se localizan en:

- \* Plaza entre calles Cárcel y Santiago. Se trata de una actuación parcialmente en ejecución y que el nuevo plan mantiene y propone su culminación. Se plantea la consecución de una pequeña plaza en un lugar central del barrio Alto.

- \* Apertura plaza San Juan de la Salle. Se trata de conectar la plaza con la avenida del V Centenario. La conveniencia de esta conexión por motivos viarios y de agilización del tráfico debe quedar matizada por la presencia de edificios de valor arquitectónico en el entorno. Esta actuación junto a la prevista en la delantera de la Casa Arizón permitirá la observación de ese edificación como final de la calle Ancha. La apertura de la calle-plaza y la edificación del solar colindante a la capilla catalogada "c" deberá ir precedida de la redacción de un estudio de detalle que resuelva las cuestiones de continuidad de las edificaciones y alturas.
- \* Apertura de plaza entre calles Banda de la Playa y Trاسبolsa. Se trata de mejorar la conexión de estas calles y finalizar con mayor claridad estos recorridos. La conexión realizada a través de una plaza pública supone el levantamiento y realojo del grupo de viviendas existentes. La actuación trata de completar el tejido urbano continuando la red de calles y trasformando la edificación subestandar radicada.
- \* Bodegas al pie de la Cuesta de Belén. Se trata de la actuación mas comprometida desde el punto de vista de la transformación de la imagen de la ciudad. La Cuesta de Belén, en lo alto del escarpe, forma uno de los balcones desde donde es posible observar el Barrio Bajo y reconocer la implantación de la ciudad sobre su singular geografía. Estas condiciones de partida se ven gravemente alteradas por el deterioro de las edificaciones situadas en su pie y por la presencia de edificios de escala y forma lesivas para el paisaje del mas homogéneo del caserío. El plan plantea la posibilidad de una actuación sobre ese espacio para la recomposición del paisaje urbano y la dotación del barrio Bajo. La actuación deberá contener un minucioso estudio arqueológico del lugar.
- \* Apertura de plaza ante la Casa Arizón. La actuación pretende incorporar la imagen de la Casa Arizón a la nueva avenida y a la zona mas monumental del casco. La desaparición de las edificaciones localizadas al pie de la avenida y la urbanización del lugar como zona verde permitirán la observación del edificio desde la avenida del V Centenario y la calle Ancha a través de la apertura de

Plaza de San Juan de la Salle  
7 ABR. 1997



la plaza de San Juan de la Salle. La configuración del nuevo espacio libre ayudará a definir los laterales de la avenida mejorando su funcionalidad. A tal fin se redactará un proyecto de urbanización de ese espacio que buscará un tratamiento integrado con la próxima plaza de la Salle y preverá bajo rasante un aparcamiento de vehículos.

- \* Alineación Cuesta del Ganado. La propuesta de ajuste de la alineación consiste en continuar el plano de fachada de la parcela nº49 con la nº71. A pesar de la diferencia de numeración la afección se produce sobre seis parcelas una de las cuales (numerada 57/65) corresponde con un jardín y espacio libre de parcela. Las parcelas resultantes del retranqueo de la alineación son edificables excepto la nº67. La actuación se realizará por nuevo reajuste de la edificación cuando se produzca sustitución de las edificaciones. Si se produjera una urgencia en la realización de la actuación el Ayuntamiento podrá delimitar una unidad de ejecución por expropiación y pago en parcela.
- \* Apertura Plaza Pública entre las calles Bolsa y Rubiños. La plaza tiene por finalidad permeabilizar la trama en un lugar exterior a la propuesta de delimitación de Conjunto pero dentro de la zona de ordenanza RCH. Se trata de una actuación prevista en el Plan vigente que no se ha realizado. Sin embargo la posición de la plaza, en un área densa y la facilidad de gestión y ejecución de la actuación recomienda su mantenimiento.
- \* Apertura de calle entre Plan Huerta Grande y traseras de la Cuesta del Ganado. Como en el caso anterior se trata de una actuación exterior a la zona propuesta como Conjunto pero en el interior de la zona RCH. La apertura de la calle permeabiliza el acceso al casco, barrio Alto, por Paula Rodríguez con la extensión de la ciudad al oeste. La actuación reviste escasa dificultad de gestión y ejecución al afectar a una única propiedad y los tramos anterior y posterior encontrarse ejecutados.

### 3.2.3. CORONA DE PARCELACIONES PERIFÉRICAS.

Como se ha indicado es este un proceso de enorme extensión que mancha el territorio limítrofe a la ciudad consolidada. Las condiciones de formación de estos sectores se basa en la utilización de la trama rural de caminos y parcelas para la implantación de actividades urbanas. La transformación del uso rural al urbano se produce mediante subdivisiones de la parcela agraria, y acceso desde el camino principal mediante adarves o callejones. El tejido resultante de la fragmentación del parcelario carece de estructura y conexión interna, de urbanización y nivel de equipamiento satisfactorio.

La consolidación de la corona de parcelaciones debe partir de las singulares condiciones de implantación económica y de propiedad que las provocan. La superación del tejido actual debe producirse fundamentalmente en el espacio privado sin multiplicación del viario y suelos públicos. El reequipamiento y vertebración del sector debe producirse fuera de las áreas privadas ya manchadas. La red viaria debe concretarse sobre los caminos existentes y alguna calle interior ya trazada. Los equipamientos deben ubicarse fuera ante la imposibilidad de encontrar parcelas libres de las dimensiones suficientes para asegurar una función y explotación racional de la instalación. Complementariamente, sobre los suelos privados, se dictarán normas de urbanización y parcelación que regulen un loteo en el que se aseguren acceso, ubicación de la edificación y densidad edificatoria en condiciones dignas para sus habitantes y seguras para el vecindario. La instrumentación de los objetivos se produce mediante las siguientes acciones:

- La calificación del suelo. Las zonas parceladas se zonifican como parcelación aislada y parcelación adosada identificándose exclusivamente el viario exterior de la parcelación. Los caminos interiores de acceso a las parcelas se integran dentro de la zona como viario privado. La ordenanza fija la relación entre suelo y edificación así como las condiciones de servicios urbanísticos necesarios. No se obliga que la parcela tenga alineación a viario público, bastando garantizar el acceso desde algún viario privado existente o en formación.
- Reserva de equipamientos. Las reservas para equipamientos se establecen sobre parcelas de tamaño medio que garanticen



### 3.2.4. ESCARPE Y CORNISA.

El escarpe sobre el que se produce la primera implantación de Sanlúcar se revelado en su desarrollo posterior como una severa barrera para la extensión e integración de los distintas barriadas. La fuerte pendiente limita las posibilidades de conexión y la topografía acusada impide la edificación de solares apareciendo suelos valdíos de imposible urbanización. El Plan vigente diagnostico esta circunstancia señalando la conveniencia de intervención sobre este espacio como una necesidad para integrar los barrios altos y bajos del municipio. La transformación del espacio se realiza mediante la reserva del escarpe para espacios libres y zonas verdes, preservándolo de la edificación. La realización de la propuesta se realizaría mediante las cesiones urbanizadas de las distintas unidades de actuación delimitadas sobre el escarpe y su entorno. Complementariamente se identificaban como espacio libre público alguno de los jardines privados localizados en la cornisa.

El presente plan mantiene el objetivo general de preservar el escarpe de la edificación, así como procurar su urbanización como zona verde sirviendo de dotación urbana y evitando la degradación física como medio para mejorar la integración urbana entre la zona alta y baja. Las propuestas que se plantean:





- Definición de nuevas unidades de ejecución ajustándolas sobre los suelos vacantes de edificación y equilibradas enter cargas de urbanización y aprovechamientos urbanísticos.
- Ampliar el suelo urbano hasta el antiguo ferrocarril a Bonanza incorporando nuevos suelos que permitan resolver definitivamente el enlace y conexiones entre las dos zonas urbanas y los suelos destinados a espacios libres.
- Mantener la obligatoriedad de conservar los jardines existentes en el escarpe. La preservación de estos lugares como espacio libre no lleva aparejada su publicación.

### 3.2.5. BORDE FERROCARRIL.

En otros apartados de esta memoria se indica tanto las posibilidades de recuperación del servicio ferroviario como de las posibilidades de esta traza para comunicar el sector de la Jara con la ciudad central. Es precisamente las posibilidades de utilización de este pasillo como canal de comunicación el que abre una excepcional perspectiva para el desarrollo de estos suelos.

El crecimiento urbano se había visto frenado por el efecto barrera del ferrocarril. En los bordes del área, en la Calzada, aparecen suelos vacantes, talleres y almacenes que perturban el funcionamiento urbano y áreas edificadas en mal estado de conservación y habitabilidad. Junto a ellos se han iniciado actuaciones de reforma en los bordes mediante la ejecución de unidades de actuación previstas en el plan anterior.

La actuación viaria prevista sobre estos suelos hace necesario culminar formación urbana de los bordes. Resulta necesaria la urbanización de los suelos y la localización de actividades urbanas acordes con el carácter del área. La ordenación prevista consiste en:

- Localización de la estación de autobuses con frente a la Calzada. Sobre el solar de la antigua estación ferroviaria se define una manzana centrada que en su interior contiene la nueva estación. El espacio delantero entre la estación y la Calzada se destina a zona verde y servicios complementarios de aparcamientos y transportes urbanos.



- Definición de las unidades de ejecución necesarias para la reedificación de los bordes de la nueva avenida sobre el ferrocarril. En el área mas urbana se diseña la avenida con dos calzadas separadas por una banda de espacio libre. La banda central se mantiene como reserva para la posible instalación de un transporte interurbano. Esta sección obliga al levantamiento de viviendas y actividades situadas en sus bordes dando lugar a dos unidades de ejecución.
  - \* Unidad de ejecución entre Calzada de la Infanta y Pescadería. La actuación tiene por objetivo la construcción del solar edificable resultante de la apertura del viario y accesos a la estación de autobuses. La actuación lleva aparejado el levantamiento de una actividad que plantea graves trastornos a los usos residenciales y accesos del sector.
  - \* El realojo de la barriada a la espalda de la Avenida de Calvo Sotelo. Definida como área de realojamiento por el plan vigente no se ha ejecutado en la actualidad. Se trata de una zona de edificación y urbanización subestandar que parcialmente invade la nueva avenida. La propuesta consiste en el levantamiento y realojo de las viviendas existentes aprovechando los solares vacíos actuales.
- La reordenación del sector de Piletas. La apertura de la nueva avenida confiere una accesibilidad privilegiada a estos terrenos hasta ahora al margen de la urbanización. La actuación busca la urbanización del área incorporándolos a la solución de los deficits de dotaciones que se presentan en el municipio.
  - \* Zona de equipamientos en Piletas. La zona central del sector se destina a espacios libres, área deportiva y servicios de uso y acceso a la playa con la posibilidad de disponer un balneario. El espacio libre tendrá como referencia de ordenación y propugnará la conservación de los jardines históricos de Piletas y de alguno de los navazos de la zona. Así mismo es posible el traslado de la feria a este espacio.
  - \* Unidades de ejecución para configurar los bordes y obtener los terrenos ocupados por el nuevo parque. En la actualidad la ciudad ha ido dando la espalda a este

espacio, quedando un vacío delimitado por tapias y traseras de edificación. Las unidades de ejecución que se delimitan tratan de ordenar el sector construyendo las fachadas de esos espacios, avenidas y parque, y mediante la asignación de edificabilidades y área de reparto obtener los terrenos destinados a parque.

### 3.2.6. LA BANDA COSTERA. BAJO DE GUIA-BONANZA.

La nueva Ley crea una afección sobre los suelos de la franja costera que llega en ocasiones a la pérdida de propiedad de los actuales ocupantes. La incidencia de la ley extensiva a todo el borde litoral resulta especialmente grave entre Bajo de Guía y Bonanza. A su vez el tratamiento de la ley y las posibilidades de resolución del conflicto será distinto según las construcciones se encuentren en el dominio público, la servidumbre de tránsito o la zona de protección. Diferente tratamiento tendrán además según su edificación se realizara con licencia y anterioridad al 28/7/1988. Todo ello abre una casuística sumamente amplia en el caso de Sanlúcar y de especial gravedad en el tramo Bajo de Guía-Bonanza.

En apartado anterior se ha explicado la propuesta sobre los suelo urbanizables y la banda costera en contacto con ellos. Ahora se pasará revista a las actuaciones en contacto con la zona urbana de Bonanza y Bajo de Guía.

- Bajo de Guía. El área de Bajo de Guía y su extensión hasta la prolongación del arroyo del Salto del Grillo se someten a un plan especial cuyas finalidades básicas son:
  - \* Mejorar la calidad ambiental del área mediante la prolongación del paseo marítimo, la refachadización de la trasera de la barriada y la reurbanización interior de espacios libres y plazas.
  - \* Incorporación de usos y remodelación de la edificación. Promover el levantamiento de la edificación que queda en la zona de servidumbre y la implantación de actividades de restauración y servicios que mantengan la actividad del área.



- \* Aumentar la accesibilidad del área y dotación de aparcamiento mediante la urbanización de una vía trasera que ordene el frente de edificación y resuelva la dotación de aparcamiento.
  - \* Mejorar las condiciones del litoral mediante la ampliación del paseo marítimo y la localización de una reserva para equipamiento de servicios de la playa situada en el interior de la zona de servidumbre.
- Bonanza. Los suelos comprendidos entre el astillero y el puerto comercial al norte de la carretera se fueron colmatando por edificaciones y viviendas. El último deslinde efectuado deja parte de esas construcciones dentro del dominio público y buena parte de las restantes dentro de la zona de servidumbre.

Criterios de ordenación recomiendan el levantamiento de la totalidad de la edificación existente y su realojo, continuando el criterio de publicación de la banda de servidumbre con el que se trata la zona de los suelos urbanizables de Verdigones. El levantamiento permitiría realizar un paseo litoral completo que enlazaría Bonanza y Bajo de Guía. Sin embargo una acción de esta magnitud excede la capacidad municipal. Por ello se mantienen estrictamente las condiciones impuestas por el art.13 R.L.C. sobre estas edificaciones.

Complementariamente se propone la extensión del núcleo sobre suelos urbanos en su parte sur. La existencia de suelo sin uso agrícola, la necesidad de conexión la Avd. de Huelva con la carretera del ferrocarril y la demanda de viviendas en la zona justifican la delimitación de unidades de ejecución en este área.

Finalmente se reserva una zona destinada a uso terciario-hotelerero ligado a las actuaciones en Martín Miguel y la construcción del puerto de Deportivo en Bonanza. La reserva de suelo que deberá desarrollarse mediante un PERI prevé la ubicación de un hotel y la protección de la laguna artificial formada en ese lugar.

### 3.3. EL SISTEMA RELACIONAL URBANO. Red viaria y sistema de comunicaciones.

#### 3.3.1. CONCEPCIÓN DE LA PROPUESTA.

El diagnóstico realizado en otras fases del presente trabajo acerca de la estructura urbana de Sanlúcar muestra como su crecimiento ha seguido un proceso de formación y construcción de enclaves en lugares privilegiados que el núcleo central en su expansión ha ido enlazando y absorbiendo.

De hecho, en la actualidad existen cuatro sectores claramente diferenciados en lo que se refiere a su funcionalidad espacial, estructura urbana interna y papel funcional que desarrollan, débilmente articulados, en torno a la Ciudad Histórica por una red viaria escasa e insuficiente. Estos sectores son:

- El Ensanche de Playas del que forman parte los enclaves de Piletas, Paseo Marítimo y Bajo de Gufa que está conectado al Barrio Bajo y a la Ciudad Central por la Calzada del Ejército.
- El Corredor de Bonanza conformado inicialmente por las instalaciones portuarias en torno a las cuales se ha consolidado un núcleo de población estable. Las comunicaciones con el área central tanto a través del viejo camino de los Navazos de Bajo de Gufa como de la nueva carretera en enlace con las de Jerez y Trebujena son débiles, ya que en torno a ellos se han ido colgando un conjunto de barriadas (Verdigones, La Palma,...etc) formando un continuo urbano sin estructura.
- El Litoral de la Jara situado al sur ha sido tradicionalmente la localización habitual de la población veraniega. La densidad de población asentada durante los meses de verano agota las infraestructuras existentes y sobre todo la red viaria que se reduce a una carretera de sección estrecha y traza tortuosa que relaciona a este sector con el enclave de las Piletas por un lado y con la carretera de Chipiona por otro.
- La Corona Este, compuesta por los sectores de Monte Olivete, Pozo Nuevo, Jardín Botánico, Dehesilla y Huerta Grande se desarrolla por un proceso de parcelación y autoconstrucción carente de servicios aprovechando las



carreteras de enlace con otras poblaciones, los numerosos caminos rurales existentes y la segmentada propiedad del suelo.

La red viaria general de la ciudad está condicionada tanto por la posición geográfica de la ciudad en el Territorio como por la potente implantación del Caso Histórico. Junto a estos factores resulta determinante la potencia espacial del Barrio Alto que debe considerarse impermeable y cuyo funcionamiento se apoya en su capilaridad interna.

La organización viaria se basa en la yuxtaposición de dos sistemas diferenciados sobre la ciudad tradicional. El primero de ellos, principal en la escala territorial, está formado por la mayoría de vías de enlace interurbano, tienen en su mayoría condición de carretera y son convergentes sobre el Barrio Alto. El segundo sistema, de carácter más local, es paralelo a la costa y da servicio al crecimiento urbano que se extiende entre Bonanza y la Jara en el límite Sur del término municipal. Ambos sistemas se enlazaron tradicionalmente a través de la Ciudad Histórica cuya red de calles se muestra hoy incapaz de absorber la intensidad y modo de las demandas de movilidad y tráfico.

A la pérdida de capacidad de la red viaria de la Ciudad Histórica se debe añadir la importancia relativa en funciones de nivel ciudad que se localizan en la zona Baja. Así en la actualidad el enlace entre Barrio Alto y Bajo y por extensión entre movilidad interurbana y ciudad central concentra la práctica totalidad de las conexiones de la ciudad y debe realizarse tangencialmente al Barrio Alto por los tortuosos y angostos itinerarios de Castañeda-Parra-Juan Sebastián Elcano-Gutiérrez Aguera y El Picacho-San Nicolás.

En este contexto, La Revisión del Plan General Vigente plantea como objetivo prioritario la integración física de las áreas urbanas localizadas en la banda costera: La Jara, Bonanza y Sanlúcar y simultáneamente, una mejora de las relaciones entre la Zona Alta y Baja mediante la construcción de nuevos accesos que minimicen el negativo efecto del escarpe para las comunicaciones viarias.

### 3.3.2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.

La propuesta viaria se articula entorno a un conjunto de ejes radiales que a la vez que posibilitan el acceso desde el viario territorial a los distintos sectores urbanos al margen del viario de la ciudad central, sirven para facilitar las relaciones intersectoriales de medio-largo recorrido.

Este viario de carácter estructurante se complementa con un conjunto de vías ya de menor entidad que estructuran internamente los distintos sectores urbanos y/o que ayudan a conformar una red mallada.

Entre las primeras vías cabe señalar por su especial importancia las siguientes:

#### a) Accesos a la ciudad central.

##### - Ronda Periférica Sur-Este.

Esta ronda tiene una función de distribución de los tráficos exteriores entre las principales entradas y la búsqueda de los accesos del Barrio Bajo al margen de los itinerarios actuales. Interconecta entre sí discurrendo por la periferia de la ciudad los accesos de El Puerto de Santa María, Jerez y Trebujena finalizando a la altura del cruce con el camino de acceso a El Reventón.

Esta vía con una latitud total de 30 mts. puede albergar dos calzadas de dos carriles por sentido, sendos aparcamientos en cordón y acerado de al menos 4 metros así como una mediana central de 3 metros. Su urgencia no resulta inmediata y se deja ligada a los suelo urbanizables no programados.

##### - Acceso norte al Barrio Bajo. Avenida de El Arroyo Salto del Grillo.

Esta avenida, continuación de la ronda anterior, finaliza en la Zona Verde que se propone como límite de la Zona de Dominio Público Marítimo-Terrestre. Este eje posibilita por tanto el

Pleno de... 7 ABR. 1997



acceso a la zona nor-oriental del núcleo sin tener que utilizar el viario interno de la ciudad.

Al ser su latitud variable pueden definirse dos secciones tipo diferentes; una primera que discurre entre el camino de acceso a El Reventón y la carretera de Bonanza de 35 mts. de latitud y una segunda de 15 mts. La primera sección puede albergar dos calzadas de 7 mts. con sendos aparcamientos en cordón y aceras de 4 mts. así como una mediana central de 8 metros, mientras que la segunda sólo albergaría una calzada de 7 metros y sendas aceras de 4 metros.

##### - Acceso sur al Barrio Bajo. Avenida del V Centenario y su prolongación.

Con objeto de facilitar el acceso a la Zona de Playa situada en el entorno de Las Piletas se propone prolongar la actual avenida del V Centenario entre el acceso de Chipiona y el de El Puerto de Santa María donde entronca además de con este acceso con la ronda perimetral sur-este. La vía discurre en su prolongación por el borde de la finca del Botánico sin afectar a las edificaciones históricas que permanecen en el interior ni a las zonas arboladas.

Su latitud de 25 metros permite albergar dos calzadas de 7 metros, aparcamientos en cordón de 2 metros y sendas aceras de 3 metros así como una mediana central de 1 metro.

#### b) Acceso al sector de Bonanza.

##### - Itinerario carretera Trebujena-Bonanza. Camino del Reventón.

Este nuevo acceso desde la variante de la C-441 arrancararía a la altura del actual acceso de Trebujena, bordearía la Loma de Martín Miguel por el sur y entroncaría con la actual carretera de acceso a Bonanza. Servirá por tanto de acceso a la

urbanización de Martín Miguel y núcleo de Bonanza.

Sus características técnicas son las de una carretera convencional tipo redía de un carril por sentido con arcenes.

c) Acceso al sector de La Jara.

Desde el actual acceso de Chipiona se propone la construcción de un nuevo acceso a La Jara que engarce con el viario estructurante previsto para este sector. Este acceso que discurrirá en un tramo sobre el camino del Callejón del Hato con traza carretera y sección 7/10 engarza en una glorieta con una avenida de 35 mts. de latitud dispuesta ortogonalmente a la costa que finaliza a la altura de la traza del abandonado ferrocarril Sanlúcar-El Puerto de Santa María.

Este segundo tramo albergará dos calzadas de 7 metros, aparcamientos en cordón, aceras de 5 metros y mediana central de 6 metros.

Dentro del conjunto de vías de carácter principal que mallan y complementan a la red estructurante organizando interiormente grandes sectores, las más sobresalientes son las siguientes:

a) Sector de la Jara.

- Acceso desde la carretera de Chipiona a través del Pago de San Antón. Se trata de una vía de trazado sensiblemente paralelo a la Avenida del Quinto Centenario y localizada al Sur de ésta. La topografía variada y la parcelación arbitraria han formado varias áreas edificadas de difícil accesibilidad. La nueva vía resuelve las dificultades de relación entre las urbanizaciones y la ciudad consolidada al tiempo que funciona como un elemento que completa la red viaria de la Jara.



- Avenida de traza paralela a la costa por el Pago Cabeza de Vaca. La consolidación de los bordes de la carretera de la Jara por urbanizaciones y edificios imposibilita su transformación. La gran avenida que estructura el sector y los nuevos crecimientos que se proponen para el área se traslada hacia el sur. Esta vía se diseña como un eje con espacios libres que integre las distintas zonas turísticas.
- Avenida sobre la actual traza del ferrocarril. La vía sobre el canal ferroviario se propone como enlace de las ciudades de Sanlúcar y Chipiona con las playas situadas en sus términos. La posición de la antigua vía férrea la habilita como una interesante reserva para la localización de transportes públicos que completen la movilidad del disperso urbano.

b) Sector de Bajo de Guía.

- Avenida de traza paralela a la costa, continuación de la existente que engarza con La Calzada del Ejército a través de Cabo Noval. El nivel de saturación del tráfico en el eje carretera de Bonanza-calle Ancha y la imposibilidad de mejoras en la plataforma de circulación aconseja su duplicación. A este fin se establece un eje paralelo al anterior que una Bonanza con Cabo Noval e Infanta Beatriz atravesando los Navazos de Bajo de Guía. La nueva vía se diseña en las espaldas de Bajo de Guía para configurar un nuevo paseo marítimo a partir de este punto. Su necesidad no aparece como urgente y su ejecución se confía a los suelos urbanizables no programados.
- Alameda de traza ortogonal a la costa situada al norte de la Avenida de El Salto del Grillo. Se trata de una vía interior del

paquete de Verdigones que enlaza la carretera de Bonanza con la costa.

- Enlace Salto del Grillo-Cabo Noval. Se trata de un avía prevista en el plan vigente con la finalidad de servir de ronda urbana al unir en diagonal la el acceso del Salto del Grillo con la Calzada a través de Cabo Noval.

### 3.3.3. LA GESTIÓN DE LA RED VIARIA.

La función del sistema viario en una ciudad es múltiple constituyendo uno de los elementos que configura en mayor medida la forma de la ciudad. El conjunto de calles, avenidas y accesos articulan y engarzan los diferentes sistemas y áreas urbanas mostrando los distintos órdenes formales que componen el tejido urbano. Otra de sus funciones es la de servir de canal de transporte en el sentido más amplio del término, es decir, canalizar los flujos de movilidad de bienes y personas independientemente del medio de transporte que utilicen. Asociado a esta función está la de servir de espacio público tanto de estancia como de paseo. La propuesta viaria que se realiza en la Revisión tiene en cuenta todas estas funciones de manera que su latitud, trazado, conexiones con otros viarios ...etc. conforman un viario que a la vez que estructura y organiza el espacio urbano aúna la doble función de ser espacio público y canal de transporte.

#### a) Actuación en la zona central.

Esta propuesta se complementa con la que se efectúa sobre el viario ya existente y que se centra básicamente en el viario del sector central de la ciudad, el cual se propone gestionar de una manera diferente a la que ha tenido hasta la fecha una vez que el viario previsto por la Revisión posibilita el acceso a las diferentes partes de la ciudad sin tener que pasar por la Ciudad Histórica.

Así, la futura ordenación del tráfico del viario del sector central tiene que tener como elemento director básico el de facilitar el acceso a los habitantes del sector, eliminar el tráfico de paso por él a los vehículos que no tengan el origen o destino en el mismo y disminuir la presión que

APROBADO  
Pleno de... 27 JUL 1997



ejercen los viajes tanto de corta como de larga duración que acceden al centro.

Para ello se indican tres medidas cuya aplicación excede a la capacidad del Plan dependiendo directamente de la política de tráfico que se pretenda desarrollar en cada momento. De las tres medidas que se indican solo la tercera, aparcamiento en rotación, dependerá del plan por exigir reservas de suelo específicas. Las medidas que pueden plantearse son:

- Mantener en una primera fase para ampliarla posteriormente la zona de O.R.A. existente (320 plazas).
- Cerrar durante determinados períodos horarios la circulación en la calle Aneha (9-14, 16-21) a todos los vehículos con excepción del transporte público.
- Localizar aparcamientos bajo rasante que sirvan tanto a residentes como a los viajes generados por el área central. Se proponen como enclaves adecuados a este fin:
- Parte sur de la Calzada del Ejercido.
- Zona verde delantera de la Casa Arizón en la Avd. V Centenario.
- Actuación bodegas Medina.
- Actuación Cuesta de Belén.

#### b) Actuación fuera de la ciudad central.

Fuera del sector central las acciones a emprender son fundamentalmente de regulación general de tráfico y servicios ligados a la vialidad y al acceso de las distintas zonas urbanas.

- Resulta necesario para una ciudad del tamaño de Sanlúcar realizar un estudio pormenorizado de la gestión del tráfico en cada sector urbano para dotar a todos los sectores de la correspondiente ordenación de tráfico de la cual hoy en día muchos de ellos carecen.

Regular los estacionamientos o las horas de carga y descarga, paso de vehículos industriales resulta imperioso para solventar los conflictos de uso que se plantea entre actividades productivas (talleres y bodegas) y usos residenciales.

- Incorporar la obligación para las nuevas edificaciones de contar con las plazas de aparcamiento necesarias para los usos y actividades residentes.
- Disponer zonas especiales de aparcamiento en lugares de gran concurrencia tales como las playas o servicios y equipamientos comunales. A lo largo del litoral se han definido puntos de acceso a la costa con la disposición de equipamientos y zonas libres para la adecuación a esta finalidad.

### 3.4. Propuestas del sistema de espacios libres.

El sistema de espacios libres junto a la red de calles y avenidas contribuyen básicamente a estructurar y dar forma a la ciudad. Estos elementos configuran las ciudades poniéndolas en relación con el territorio donde se sitúan y articulando las distintas áreas urbanas que la componen. Sanlúcar tiene notables ejemplos de ambas estrategias, los jardines que ocupan la cornisa que divide el barrio Alto del Bajo, el paseo marítimo o la Calzada del Ejército son dignos representantes de esta manera de distribuir y ubicar los espacios libres. Una tercera línea de actuación, se dirige a consolidar espacios exteriores a la ciudad como espacios abiertos naturales, en donde la intención es más cautelara o protectora, requiriendo que se excluyan y detraigan del suelo con expectativas urbanas.

Junto a esta condición de elemento vertebrador y configurador de la ciudad los espacios libres a través de sus distintas fórmulas: parques periféricos, parques urbanos, jardines públicos y privados, espacios de ocio o áreas de juego tienen un valor funcional ligado al recreo y esparcimiento de la población. Desde este punto de vista la oferta global de espacios libres en Sanlúcar es cuantitativamente satisfactoria. Sin embargo un análisis más detallado permite observar una polarización de la oferta en los extremos de la cadena jerárquica. La mayoría de la superficie de espacios libres se contabiliza en los grandes parques periurbanos (Pinar de la Algaida y de la Pólvara) y en pequeñas plazas y adarves extendidos por el consolidado urbano, se carece por tanto, del escalón intermedio parques y paseos

urbanos de dimensión media próxima a las dos hectáreas que cercanas a la vivienda actúan como un elemento complementario a la residencia.

El sistema de espacios libres que se propone trata de solventar el déficit existente al tiempo que relaciona el crecimiento urbano con su soporte territorial. Las distintas áreas verdes se ubican paralelas a la costa valorando los dos elementos geográficos principales que condiciona y caracterizan la ubicación de Sanlúcar: el escarpe y la banda ribereña. Transversalmente a estos cordones se proponen una serie de líneas verdes ligadas al viario y que uniendo los cordones principales pautan y vertebran el crecimiento urbano.

#### 3.4.1. BANDA LITORAL.

Está ligada a la protección de los suelos ribereños tiene dos áreas bien diferenciadas. Al Norte de Bonanza se extienden espacios de alto valor natural, marismas, humedales y pinares ligados al complejo de Doñana y que tiene como referencia principal el Pinar de la Algaida. Al Sur de Bonanza la relación urbana-natural se establece a través de un complejo sistema de playas, áreas de protección, paseos marítimos y parques urbanos. Estos espacios tienen por finalidad preservar la línea litoral de acuerdo con lo establecido en la Ley de Costas al tiempo de servir como lugares de recreo y esparcimiento para la población. Son lugares donde se articula lo urbano con lo natural. Este cordón urbano-litoral queda constituido por:

##### a) Playa de Bonanza:

Queda constituido por los terrenos de la zona de servidumbre de protección de la Ley de Costas. Los distintos sectores de suelo urbanizable no programado de Verdigones deberán publicar los terrenos de la zona cediendo y acondicionándolos como espacio libre. La posición de este parque condicionará su uso a actividades ligadas con el recreo y disfrute de la zona litoral. Complementariamente se incorporan a este parque los suelos del antiguo astillero de Bonanza.

##### b) Playa de Sanlúcar (Bajo de Guía-Piletas):

La actuación se concentra fundamentalmente en los extremos de Piletas y Bajo de Guía. Los paseos marítimos realizados en la parte central de la playa y en Bajo de

APROBADO  
Pleno de 27 ABR. 1997



Guía han definido el uso de las zonas como lugares fuertemente urbanizados acondicionados para el paseo y baño. Asociado a esta zona aparece la parcela de equipamiento al final del paseo de La Calzada. Las actuaciones en los extremos se destinan a actividades similares con la siguiente distribución:

- Bajo de Guía. Se determina la necesidad de realizar un plan espacial de la zona que además de solventar problemas funcionales de la barriada prolongue el paseo marítimo hasta la comunicación con la ronda del Salto del Grillo. La prolongación del paseo marítimo deberá adecentar el último tramo además de disponer equipamientos y servicios de la costa en las parcelas destinadas a tal fin.
- Piletas. Se propone en la parte final del paseo, entre este y el alto del Espíritu Santo, la localización de un equipamiento-balneario que además resuelva el acceso y aparcamiento en esta zona de la playa. La actuación se contempla como sistema general del suelo urbanizable programado.

c) Piletas carretera de La Jara:

El espacio comprendido entre la vía del ferrocarril y carretera de La Jara se destina a actividades deportivas y zonas verdes. Se construye un gran parque que resuelve problemas de déficit y de forma y funcionamiento de la ciudad. El parque formaliza el tránsito entre la zona central y el sector de La Jara cierra la depuradora y con su posición central permite la localización de actividades deportivas, el eventual traslado de la feria o la incorporación de servicios y equipamientos ligados al litoral.

Funcionalmente aparecen dos sectores separados por la vía de acceso a la costa. Al norte de la vía se clasifica como suelo urbano de sistema local al quedar al servicio de las promociones residenciales que se realizan en las proximidades. El resto se incluye como sistema general del suelo urbanizable programado.

Plano de... 7 ABR. 1997



3.4.2. EL ESCARPE.

d) Area de la Jara.

Cabezas de las avenidas de acceso. Las nuevas avenidas Este-Oeste finalizan en espacios libres coincidentes con las áreas de servidumbre de protección de la Ley de Costas que concentrarán los servicios de acceso disfrute de playas y ribera. La clasificación de estas áreas coincide con la de los sectores urbanizables colindantes.

El salto topográfico entre la ciudad Alta y Baja constituye una barrera física que ha condicionado el crecimiento de la ciudad. Las dificultades de construcción ha legado este área como espacio libre con tratamientos y utilización diferente según su consolidación e incorporación a la organización urbana. Esta línea se extiende desde el Pinar de la Pólvora y la Dinamita hasta el parque de Piletas con tratamientos diferentes. Sin embargo conviene distinguir previamente los pinares y futuras áreas libres en el entorno del Pinar de la Pólvora del resto del cordón.

Los pinares de la Pólvora y la Dinamita junto a los Pinares de la Duquesa y áreas libres del campo de Golf de Martín Miguel construyen una banda verde que pone límite por el Norte el crecimiento urbano. Estas áreas forestales con carácter de parques suburbanos deben organizarse como un cinturón que separa y delimita la extensión urbana y área agrícola de la marisma. El cordón sobre el escarpe queda constituido por:

- a) Jardines del Salto del Grillo, Plaza de Toros, el Picacho. Se trata de zonas verdes previstas por el Plan vigente y que en su mayor parte han sido obtenidos con la ejecución de los suelos próximos. Debe procederse a su urbanización definitiva poniéndose al servicio de las áreas residenciales próximas. Los espacios no obtenidos en la actualidad se incorporan en las unidades de ejecución de la zona.
- b) Jardines y espacios ligados a palacios y otras edificaciones singulares. En su mayoría son jardines de uso privado incluso cuando quedan ligados a equipamientos públicos. Este sistema de mantenimiento resulta eficaz máxime cuando no aparece déficit en este tipo de dotación. El Plan se





limitará a exigir la efectiva conservación y mantenimiento de esos jardines.

### 3.4.3. EL ARROYO SAN JUAN.

La posición del arroyo y su fuerte topografía han supuesto un condicionante para el desarrollo urbano. Las zonas libres de edificación en las vaguadas, las áreas de pendiente y la vegetación de algunos lugares componen un potencial de gran valor para formar un itinerario de espacios libres. Se pueden distinguir dos tipos de actuaciones las situadas al norte sobre suelos urbanos y la dispuesta al sur sobre terrenos urbanizables.

- La parte norte. Se trata de pequeños espacios libres situados en unidades de ejecución ligadas a la reurbanización y consolidación de los bordes de la Avd. del V Centenario. Dentro de este grupo se pueden encuadrar los espacios ya obtenidos en la zona de la Dehesilla.
- La parte sur. Se trata de los terrenos de la vaguada en el interior de la finca del Botánico. La incorporación del acceso al Barrio Bajo desde la carretera de El Puerto de Santa María publica parcialmente este espacio. Carretera y ordenación urbana de la finca han salvado las zonas con mejores ejemplares para incorporarlas como zona verde. Se clasifican como sistema local del suelo urbanizable programado.

Se trata del conjunto de nuevas vías trazados en sentido Este-Oeste de dotarlos como vías verdes con la dualidad de aproximar y relacionar la banda litoral y el escarpe además de pautar los diferentes paquetes residenciales. Estos elementos no deben constituir la referencia de cada sector urbano y mediante su diseño y relación con los espacios construidos se definirá el carácter de la nueva ciudad.

### 3.4.4. CUÑAS Y ÁREAS LIBRES DE LA CORONA PERIFÉRICA.

El rápido crecimiento al margen del planeamiento del sector Este (área de parcelaciones) ha supuesto la formación de una ciudad con graves déficits de equipamiento y servicios. Se trata de realizar una actuación que sirva globalmente al sector definiendo una banda de servicios y dotaciones. El espacio libre

APROBADO  
E 7 ABR. 1997  
Pleno de



### 3.4.5. LAS ZONAS VERDES SUBURBANAS.

se sitúa longitudinalmente al cierre de ciudad propuesto. En su parte central se propone el ensanchamiento y la zona con mas capacidad para alojar los servicios de un parque urbano. Su situación en un punto alto trata de controlar afecciones paisajísticas de la edificación y limitar el crecimiento de parcelación y autoconstrucción. La zona central se clasifica como sistema general del suelo urbanizable programado. Se concentran en torno a esa zona los equipamientos dotacionales y espacios libres locales del sector urbanizable.

El municipio de Sanlúcar carece de extensas zonas forestadas sin embargo se ejerce un control público sobre casi todas las existentes de importancia. La política emprendida por el plan anterior de recuperación de estas zonas se mantiene ahora con la incorporación de los pinares de la Duquesa. Estas zonas forestales además del valor natural que poseen deben ser acondicionadas para quitar presión al Pinar de la Algaída espacio de singular interés. Las zonas forestales son:

- Pinar de la Algaída. Incluida en el Parque Natural del entorno de Doñana cuenta con un plan especial para su acondicionamiento y protección. El plan mantiene vigentes las determinaciones de ese documento.
- Pinar de la Pólvara. Obtenido en la gestión de los últimos años se clasifica como sistema general del suelo no urbanizable.
- Pinar de la Dinamita. Obtenido en los últimos años se clasifica como sistema general del suelo no urbanizable.
- Pinar de la Duquesa. Prevista su cesión por convenio ligado a la actuación de Martín Miguel se clasifica como sistema general del suelo no urbanizable. En esta área se propone la regeneración del pinar en las zonas forestadas y la protección de las lagunas artificiales formadas en los últimos años.



### 3.4.6. LAS ZONAS VERDES COMO DOTACIÓN. LA CUANTIFICACIÓN DE RESERVAS.

De la descripción anterior se puede deducir la formación de un esquema de espacios libres formado por grandes enclaves urbanos que completan los existentes reforzando los elementos naturales principales del municipio. El gran sistema de parques urbanos principales quedará formado por los siguientes elementos:

- Parque de Piletas: Los distintos enclaves engloban una superficie de 77.000m<sup>2</sup>.
- Verdigones-Pasco Marítimo: Incluido en suelo no programado 55.000m<sup>2</sup>.
- Parque de la Corona de Parcelaciones con una superficie de 99.000m<sup>2</sup>.
- Parque del Jardín Botánico. 27.000m<sup>2</sup>.
- Parque de la Dehesilla ejecutado en la actualidad una parte. 50.000m<sup>2</sup>.
- Cornisa-Escarpe. La superficie total será de 60.000m<sup>2</sup>. Una parte del suelo esta gestionada en la actualidad, el resto se incorpora en nuevas unidades.
- Parques de la Pólvora y Dinamita. Gestionado el suelo. 211.987m<sup>2</sup>.
- Parque del Pinar de la Duquesa superficie aproximada 145.000m<sup>2</sup>. (Áreas forestadas 90.000 m<sup>2</sup>).

La superficie total de los parques previstos será de 368.000m<sup>2</sup> y la de los parques situados en los pinares próximos al área urbana 357.000m<sup>2</sup>. La suma de ambas reservas supone un estándar por habitante para la ciudad futura de 6,25 m<sup>2</sup>/hab. y de 5,02 m<sup>2</sup>/hab. si no se considera el Pinar de la Duquesa fuera del continuo urbano. En la verificación del estándar no se ha tenido en cuenta el Pinar de la Algaida que con sus valores naturales excepcionales y su acondicionamiento también realiza funciones de parque periurbano. Además de los grandes parques



los distintos sectores y unidades irán generando reservas para áreas de suelos locales.

La totalidad del suelo destinado a espacios libres y propuesto por el Plan según clase de suelo y unidad asignada es:

- Unidades de ejecución en suelo urbano:	136.761 m <sup>2</sup> .
- Unidades asistemáticas en suelo urbano:	95.542 m <sup>2</sup>
- Suelos urbanizables:	
* Cuatrienio I:	205.410 m <sup>2</sup>
* Cuatrienio II:	79.000 m <sup>2</sup>
* Sistema General I:	43.480 m <sup>2</sup>
* Sistema General II:	37.000 m <sup>2</sup>
- Suelos urbanizables no programados:	164.050 m <sup>2</sup>
- Suelos no urbanizables sistema general:	145.000 m <sup>2</sup>

Las zonas verdes de Sistema General son:

- S.G. I Cuatrienio	43.480 m <sup>2</sup>
- S.G. II Cuatrienio	37.000 m <sup>2</sup>
- SNU. Sistema General	145.000 m <sup>2</sup>
- Pólvora y Dinamita existentes	211.987 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>437.467 m<sup>2</sup></b>

### 3.5. Propuestas del Sistema de Equipamientos.

En los últimos años se han puesto en práctica diferentes programas de actuación por parte de la Administración Autonómica o Provincial en materia de equipamiento que han supuesto importantes inversiones y una sustancial mejora de la prestación de los servicios. Sanlúcar se ha visto particularmente favorecido tanto por su peso poblacional como por el papel funcional que desempeña en el área comarcal. Pese a este esfuerzo aparecen nuevas demandas derivadas de cambios sociales y de la reorganización de estrategias territoriales.

La ampliación y consolidación de oferta de servicios no exime al municipio de déficit pendientes por resolver. Junto a la cuestión entendida en términos cuantitativos debe verificarse una distribución homogénea entre población y equipamiento por grandes áreas de ciudad se evita así, la aparición de bolsas de desequipamiento y se asegura una distribución territorial equilibrada entre vivienda y dotación.

La política de equipamiento de Sanlúcar parte de una situación media y debe orientarse a satisfacer las necesidades de una población urbana madura, a equilibrar territorialmente equipamiento y vivienda dentro del municipio y finalmente a fomentar la aparición de equipamiento de carácter supramunicipal que de una parte fortalezca Sanlúcar como centro comarcal al tiempo que complementa otros sectores productivos.

La propuesta según tipo de equipamiento se concreta en:

### 3.5.1. DOCENTE.

La reciente Ley de Educación L.O.G.S.E. supone una revisión de los grupos de población y condiciones de prestación de la educación en los niveles básicos. En la práctica incrementa la población escolar al hacerla obligatoria a partir de los tres años de edad y aumentar un año el acceso a los niveles superiores. Complementariamente revisa el ratio alumnos por clase rebajando el número de plazas. Todo ello supone un aumento del número de unidades de enseñanza y de superficie escolar que en términos teóricos asciende a 55.557 m<sup>2</sup>. Sin embargo la cantidad definitiva debe matizarse con las posibilidades de ampliación-reforma física de los centros existentes y la reducción en un plazo medio de los grupos de edad inferiores. Para 1997 se prevé una reducción de los déficit ante la disminución de las tasas de natalidad y construcción-ampliación de centros reduciéndose para el primer nivel a 20.677 m<sup>2</sup>.

La dotación en niveles de enseñanzas medias son en la actualidad suficientes si se considera como ejecutado el centro previsto en los suelos de la antigua depuradora. Esta situación mejorará aún más a medio plazo con la reducción de la tasa de natalidad previéndose en el horizonte de 1977 un superávit de 37.857 m<sup>2</sup>.

- a) La distribución de reservas. La solución del déficit actual y de las demandas generadas por las nuevas viviendas se satisface mediante una red de reservas para este uso distribuidas en la corona de la periferia exterior de Sanlúcar. La localización de las reservas junto con los centros en funcionamiento o en período de construcción forman una red que sirve homogéneamente al consolidado urbano. La distribución establecida es la siguiente.

APROBADO  
Pleno de 7 ABR. 1997



- Se consideran como ejecutados los centros de: Dehesilla, Vista Alegre y el instituto en los suelos de la antigua depuradora.

- Se localizan reservas al servicio de los suelos urbanos:

- \* En suelos urbanos:

- Reserva entre ferrocarril de Jerez y Plaza de Toros. UE-PI-2 terrenos de Ojeda.
- Reserva Naves industriales de Colalte (ampliación). Localizados en el PERI-MO-1.
- Reserva entre ferrocarril de Jerez carretera de Jerez.
- Reserva carretera vieja de Rota. (Sur de la barriada España).
- Reserva camino de Rompeserones. (detrás del cementerio).
- Reserva Colonia de Monte Algaida.

- \* En suelos urbanizables:

En algunos unidades del suelo urbanizable se alojan reservas superiores a las necesarias para las viviendas en ellos localizados con la finalidad de atender a áreas colindantes. Estas reservas se producen fundamentalmente en las zonas de:

Sector Botánico SUP-BT-1.

Sector Corona de Parcelaciones SUP-CO-1.

Sector Bonanza SUNP-BO-1.

- Se localizan al servicio del suelo urbanizable: Todas las unidades del suelo urbanizable contiene reservas de acuerdo con los módulos establecidos por la Ley del Suelo y Reglamentos que aseguran la satisfacción de las nuevas viviendas por ellos generados.

- Suelos no urbanizables: Para la demanda de suelo educativo de las zonas de vivienda dispersa se localizan dos reservas al norte y sur:

- Jara. Ampliación del colegio existente hasta 10.000 m<sup>2</sup>. para poder desarrollar una línea completa.
  - Zona norte Pinar de la Duquesa. La parcela localizada en la zona central de los Llanos de la Veta se destina a suelo educacional y deportivo.
- b) Las reservas establecidas una cantidad suficiente para solventar el déficit actual y las necesidades generadas por las viviendas previstas en suelo urbano. Las reservas citadas en el punto segundo anterior "Reservas al servicio de los suelo urbanos" y centros para las áreas diseminadas dan la posibilidad de implantar ocho nuevos centros sobre parcelas superiores a los 10.000 m<sup>2</sup>. A estos se deben añadir dos centros en las áreas Botánico y Corona que están sobredimensionados en relación con sus áreas de planeamiento. La superficie de reserva para las nuevas viviendas en suelo urbano se sitúa por encima de los 100.000 m<sup>2</sup>.

Las nuevas viviendas previstas en suelo urbano ascienden a 5.500 unidades que de acuerdo con los estándares de la LS demandarán a razón de 10 m<sup>2</sup>/viv. con un total de 55.000m<sup>2</sup>. A esta cantidad se le debe añadir el déficit arrastrado de la situación actual que se ha fijado en 20.000 m<sup>2</sup>. Se pondera un déficit en el suelo consolidado global de 75.000 m<sup>2</sup>. La comparación de las necesidades con las reservas fijadas por el Plan arroja un saldo positivo en favor de las plazas escolares. El desfase funcionará como colchón ante el posible retraso de la ejecución de alguna unidad de planeamiento, una mejora de la calidad de los centros de enseñanza o en su caso su destino para otros equipamientos.

A esta cantidad se le debe añadir una reserva suplementaria de centros de enseñanzas medias en la corona periférica de la ciudad. Aunque este centro no resulta urgente, las nuevas construcciones realizadas han cubierto las necesidades actuales, la ubicación de nuevos centros en el futuro es algo absolutamente necesario si se atiende a la dimensión espacial de la ciudad y volumen poblacional. A tal fin, se realiza una reserva de 15.000 m<sup>2</sup> de suelo como sistema general, en la margen derecha de la vía de ronda para ubicar un centro de enseñanzas medias.



- e) La gestión y obtención del suelo. Las distintas reservas se ligan, en cuanto a la obtención del suelo, a la ejecución de distintas unidades. La cesión del suelo coordinada con la ejecución de las unidades residenciales permitirá un desarrollo equilibrado del sistema y ajustado a las demandas efectivas que se produzcan. Sin perjuicio de ello se ha previsto su obtención según fórmulas diversificadas, ligadas a distintos tipos de actuaciones y clases de suelo.

- Existen tres reservas con sistema de actuación por expropiación que podrán ser activadas independientemente de la ejecución de las unidades integradas en el área de reparto. Estas reservas podrán activarse a en el momento que resulten necesarias sin perjuicio de una posterior recuperación del valor del suelo de acuerdo con lo fijado en la Ley del suelo. Se trata de las reservas en Camino de Rompeserones y entre ferrocarril y carretera de Jerez y reserva en el camino de Rota.
- Dos de las reservas se ligan a áreas de reforma interior y dependerá del ayuntamiento la redacción del planeamiento y su desarrollo. Las reservas son las situadas en las Naves de Colalta y Algaida.
- Dos se localizan en suelos no urbanizables de la Jara y La Duquesa, su ejecución dependerá de la obtención del suelo por parte del municipio que en el segundo de los casos puede ser inmediato.
- Las restantes se ligan a unidades de ejecución en suelo urbano y urbanizable. La iniciativa de estas actuaciones corresponde a la iniciativa privada excepto en el caso del suelo urbanizable programado de la Corona de Parcelaciones que debe realizarse por la iniciativa pública.

DEPORTIVO.

Se trata de un servicio crónicamente deficitario en gran parte de los municipios andaluces. Las recientes inversiones realizadas en Sanlúcar han cargado la oferta en la parte Norte con lo que la parte Sur (Huerta Grande, Dehesilla) plantean un total

desabastecimiento. El déficit teórico planteado es de 20.926 m2. para suelos del sistema local y 41.241 m2. del sistema general. La propuesta trata de extender la red de instalaciones sobre las áreas deficitarias de la corona de parcelaciones y zona sur de la ciudad.

- a) Las grandes instalaciones deportivas: Junto a las instalaciones principales existentes en Picacho, Piscina cubierta y Polideportivo municipal se establecen dos grandes reservas en carretera de Chipiona y Piletas.

La red de equipamientos deportivos se completa con una gran instalación de sistema general que junto al servicio al municipio debe prestar atención a la escala comarcal. El nuevo centro localizado en la carretera de Chipiona, junto al parque de la Dehesilla, albergará esta instalación superior y sustituirá el estadio deportivo actual que se transformará en un centro comercial y de equipamiento.

El centro de Piletas se configura como una instalación extensiva, integrada en el parque y zona de balneario. El servicio de la instalación atenderá al núcleo consolidado y a la turística de la Jara.

Los dos nuevos centros, Piletas y carretera de Chipiona, establecen una reserva de 50000 m2. que equilibra las necesidades que se indicaban de acuerdo con los estándares considerados.

- b) La red de nuevas instalaciones deportivas locales estará formada por las siguientes reservas:

- \* Reserva localizada en Corona de Parcelaciones (SUP-CO-1).
- \* Reserva entre ferrocarril y carretera de Jerez.(AA-CO-1).
- \* Reserva Botánico.(SUP-BT-1)
- \* Reserva Verdigones costa entre Bajo de Guía y astillero.(SUNP-VE)
- \* Reserva Bonanza. (SUNP-BO-1)

Junto a estas reservas específicas el plan tolera el uso deportivo como compatible con los espacios libres y

APROBADO  
E 7 ABR. 1997  
Pleno de



zonas verdes como actividades complementarias al ocio y recreo.

Las reservas establecidas en el suelo urbano 20000 m2 que solventan las necesidades planteadas. Las necesidades generadas por las nuevas viviendas se solventan en los suelos urbanizables de los sectores limítrofes arriba indicados. Junto a ellos se incorporará un equipamiento deportivo en los parques de los pinares de la Pólvora y Dinamita de acuerdo con el Plan Especial que se redacte y ajustándose a la vegetación y arboleda existente..

- c) Instalaciones especializadas. Junto a las instalaciones que se han indicado y que deben configurar los elementos para satisfacer las necesidades de la población aparecen en el término municipal dos iniciativas turístico-deportivas que representan una oferta de servicio al tiempo que un elemento de atracción para visitas. La actuación en Martín Miguel se acompaña de una instalación de golf y en el puerto se deja previsto su ampliación para localizar una instalación náutico-recreativa.

### 3.3. SANITARIO.

La red de asistencia sanitaria se ajusta en la actualidad a las necesidades de la población. Las acciones en este campo se orientarán a producir reservas ligadas a los nuevos crecimientos y a la satisfacción de demandas más especializadas.

- a) La reservas ligadas a nuevos crecimientos deberán satisfacer las necesidades de los centros elementales en la jerarquía de la prestación de servicio. La atención que se presta en este nivel en la actualidad no parece demandar nuevos emplazamientos inmediatamente. Así los nuevos centros se dejan ligados a las parcelas y reservas de SIPS de los suelos urbanizables. No obstante desde el Plan se determinan la ubicación de dos consultorios en las parcelas de:

- Cabeza del Bulevar de la Dehesilla.
- Parcela de la carretera de la Jara en el Alto del Espíritu Santo.

b) La reserva de instalaciones especializadas. El escalón asistencial hospitalario resulta en el umbral para una población del tamaño de la Sanluqueña. Su prestación debe producirse para un territorio y demanda más amplia. En referencia a satisfacer estas necesidades la oferta de suelo se debe realizar ligada a los principales ejes de comunicación comarcal en especial de la costa Norte de la provincia. Las iniciativas para la localización de un centro hospitalario de nivel comarcal en los últimos meses recomienda la ubicación de dos reservas.

- Reserva en la carretera de Chipiona. Se destinará a la ubicación de un hospital privado sin perjuicio de los conciertos que pueda desarrollar con los servicios de sanidad pública. El interés por ejecutar la instalación se ha concretado en la ubicación en suelo urbano, próximo al consolidado, con fácil servicio de transporte público y bien conectado con las distintas áreas urbanas tanto en la actualidad como por los nuevos viarios previstos.
- Reserva carretera de Jerez. Se destinará a la ubicación de un hospital comarcal público. La no previsión de su ejecución en los presupuestos de la Junta han llevado a establecer la reserva en suelos urbanizables no programados SUNP-CO-1. La condición de activación del sector estará en la previsión de ejecución del hospital por parte de los servicios de la sanidad pública.

#### 3.5.4. ASISTENCIAL.

Se recogen en este grupo los equipamientos que tienen por finalidad prestar satisfacción a demandas culturales complementarias (bibliotecas, centros de reunión), protección de grupos de edades extremas (niños y ancianos) y atención a grupos sociales marginales. La complejización de las relaciones sociales y su evolución hacia una fórmula de relación más urbanas genera sectores de desatención que es preciso cubrir mediante servicios específicos. La cuantía e importancia de los servicios asistenciales es creciente sin que se pueda por el momento fijar un techo a su optimización. Las tendencias de



otras ciudades recomienda la localización de una distribución segregada y diversificada en pequeños centros.

El tipo de demanda de estos servicios requieren condiciones de implantación e incluso de gestión cambiantes en la ciudad e incluso en la forma de prestación. Algunos de los centros deben prestar su servicio próximo a las zonas urbanas en las que aparecen las necesidades y estas podrán modificarse en el tiempo. Además de esta dificultad en ocasiones la prestación del servicio no necesita suelo, sino simplemente metros cuadrados construidos e incluso prestarse ligada a otras actividades.

El Plan reserva para esta finalidad algunas parcelas señaladas del suelo urbano, concentrando la mayoría de las reservas en los suelos urbanizables. Las reservas en las zonas centrales quedan ligados a edificios o localizaciones de especial valor en la ciudad. Se reservan como equipamientos SIPS la parcela inferior del Palacio en contacto con el Barrio Bajo que además de permitir un acceso más directo a las instalaciones municipales permitiría dotar de un centro Cultural de uso compartido al Centro y ayuntamiento. Otra de las reservas coincide con el castillo de Santiago ya prevista en el Plan anterior y que debería quedar ligada a la rehabilitación del edificio.

Se destina a uso de educación de adultos la parcela localizada en la cabeza del bulevar de la Dehesilla conforme se indica en las ordenanzas del Plan.

Otro grupo de parcelas reservadas como SIPS aparece a lo largo de la costa, incluso dentro de la zona de servidumbre de protección. Estas parcelas se destinan a servicios de utilización y mantenimiento del litoral. La construcción deberá contar con las autorizaciones exigidas por la Ley de Costas. Las reservas más significativas de este grupo se establece en los suelos urbanizables, en la ampliación del paseo marítimo de Bajo de Guña y en el castillo de San Salvador.

#### 3.5.5. COMUNITARIO.

Se recoge aquí fundamentalmente la necesidad de construcción de un nuevo Cementerio que resuelva la insuficiente instalación actual. Se estiman unas necesidades de reserva de suelo para este fin de 56.138 m<sup>2</sup>. La localización de la actividad se

pretende fuera de la población, al margen de vistas desde las áreas urbanas consolidadas.

A tal fin se han iniciado las actuaciones pertinentes para la consecución de los suelos en la margen derecha de la carretera de salida hacia Trebujena. La reserva establecida por el planeamiento y parcialmente en ejecución asegura resolver las necesidades de la población a largo plazo.

Dentro de este grupo de equipamientos que engloban los servicios comunitarios se incluyen la atención a la retirada y tratamiento de los residuos urbanos. La solución tomada en este Plan es la ampliación del vertedero actual. Se trata de un lugar adecuado por características de los suelos, distancia de los suelos urbanos y afecciones paisajísticas. El tipo de tratamiento a desarrollar entra dentro de las medidas de gestión que supera la capacidad de este documento. La localización definitiva, tratamiento y gestión quedará a lo dispuesto en la Ley de Protección Ambiental y los planes regionales y locales sobre este tipo de instalaciones.

3.6. Infraestructuras. El ciclo del agua.

3.6.1. ABASTECIMIENTO.

A. Estado Actual.

a) Estructura del Sistema.

El municipio de Sanlúcar de Barrameda se encuentra incluido en cuanto a abastecimiento se refiere dentro de la denominada Zona Gaditana.

La regulación legal del abastecimiento a esta zona se produce por Ley de 31 de diciembre de 1.945. Esta ley encomendaba a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir la ejecución de un Plan General de Obras para dotar de agua potable a todas las poblaciones incluidas dentro de un semicírculo que con un radio de 45 Km. tenía el centro en Cádiz capital.



Diversas disposiciones posteriores completan esta Ley, destacando el Decreto 3.138/1.972 de 2 de Noviembre que contemplaba la ampliación de las obras inicialmente previstas dado el consumo y fijaba las normas prácticas para regular la financiación y explotación del abastecimiento, hoy en día vigentes, al establecer que la Diputación Provincial conjuntamente con los municipios debían de financiar el 65% de los gastos aportando el Estado el 35% restante.

Esta zona toma los recursos de los embalses del Guadalcañ <sup>1</sup> y Los Hurones y mediante un sistema de conducciones generales, arterias, ramales, estaciones de tratamiento, estaciones de elevación y depósitos reguladores abastece a más de una decena de municipios con una población situada en el entorno de los 750.000 habitantes.

De acuerdo con un estudio realizado recientemente por la Confederación Hidrográfica de Guadalquivir denominado "Modelo de Gestión para el Abastecimiento de Agua a la Zona Gaditana" el volumen de agua incorporado a la red de abastecimiento era en 1.990 de 90,35 Hm<sup>3</sup> estando previsto que para 1.995 éste ascendiera a 105,67 Hm<sup>3</sup> y en el 2.015 a 177,93 Hm<sup>3</sup>.

Una vez que la propia Confederación Hidrográfica ha realizado numerosos estudios con el objeto de tratar de allegar nuevos recursos de agua que complementarían a los de Los Hurones, se ha decidido por ésta trasvasar agua de la cuenca del Guadiaro a la de Los Hurones a la vez que construir una nueva presa en el Guadalcañ con

(1) El agua que se toma del embalse del Guadalcañ, dedicado al riego, está motivado por la insuficiencia del embalse de los Hurones. En la actualidad, la capacidad de regulación interanual del embalse de los Hurones sólo permite garantizar un desembalse medio anual de 86,7 Hm<sup>3</sup> lo que señala la existencia de déficits como lo pone de manifiesto la existencia a lo largo de varios años de restricciones en la zona.

capacidad para 800 Hm<sup>3</sup> con lo cual se puede afirmar al estar las dos obras en ejecución que en un breve plazo de tiempo el agua no supondrá un impedimento y una restricción al desarrollo socio-económico de esta zona.

En el esquema general del sistema de abastecimiento de esta zona, el municipio de Sanlúcar de Barrameda se abastece por medio del denominado Ramal Norte que arranca de la Arteria I a la altura del P.K. 653 de la carretera N-IV situado en las proximidades del supermercado Pryca en El Puerto de Santa María.

Desde esta derivación hasta la denominada Venta del Marinero donde se derivan los ramales que van a Rota y a la Base Naval por un lado, y al Puerto de Santa María por otro, las conducciones son de hormigón armado y  $\bar{Y}$  700 mms. y de fibrocemento la de  $\bar{Y}$  800. A partir de esta Venta y hasta el cruce de la carretera que va de Jerez a Rota con la de El Puerto - Sanlúcar de Barrameda en el lugar conocido como Venta Alta las tuberías son de 600 y 800 mms., continuando a partir de este punto hasta el Cerro de El Agostado donde se sitúa un depósito de planta rectangular (76 x 48,45 mts.) y 3,5 mts. de altura de lámina de agua sendas conducciones de 450 y 800 mms. de diámetro.

Este depósito con una capacidad de 12.600 m<sup>3</sup> hace las veces de depósito regulador de las poblaciones de Chipiona y Sanlúcar de Barrameda partiendo hacia esta última población una conducción de 700 mms. de sección de hormigón armado con junta retacada.

Este depósito cuya escasa capacidad para regular los caudales de abastecimiento a estos núcleos resulta obvia y que en razón a ello la propia Confederación tiene previsto construir otro, no se ve complementado en la actualidad por ningún otro en Sanlúcar toda vez que la Sala del Agua (2.000 m<sup>3</sup>) está fuera de uso y el de dos cámaras de 3.500

m<sup>3</sup> cada una que se está construyendo, en la actualidad está todavía sin finalizar. Esta situación propicia además de la inseguridad en el abastecimiento de la población ante una posible avería de la conducción, por otra parte muy vieja y con un gran número de problemas en las juntas, el que de ésta arranque directamente la red de distribución de estructura básicamente arboriforme excepto el ensanche del Barrio Bajo hacia el paseo marítimo.

La prolongación de la red de distribución hacia las zonas periurbanas del núcleo de carácter básicamente agrícola y en diseminado junto con un mayor crecimiento de la población residente en los últimos veinte años y la punta estival, han supuesto que el abastecimiento actual no tenga la suficiente capacidad para garantizar un correcto funcionamiento, y ello independientemente de los problemas que tiene la red en alta perteneciente a la C.H. del Guadalquivir para abastecer a toda la Zona Gaditana.

Estos problemas motivaron que en el anterior Plan General se realizaran un conjunto de propuestas de actuación que reforzaban la estructura de la red principal de abastecimiento de Sanlúcar, al objeto de posibilitar a posteriori la realización de numerosas obras de carácter ya puntual con las que quedaría ya finalizada la red de abastecimiento a Sanlúcar y con ello el proceso iniciado en la década de los años 60.

Las actuaciones previstas consistían en la construcción de una nueva conducción general de  $\bar{Y}$  800 mms. para el suministro de los municipios de Chipiona y Sanlúcar, un nuevo depósito de regulación para Sanlúcar situado entre este núcleo y el de Bonanza, una nueva conducción de  $\bar{Y}$  400 mms. para unir ambos depósitos, y la puesta en servicio del primitivo depósito de la ciudad (Sala del Agua) que permitiera conseguir un régimen de presiones en el Barrio Bajo que no superaran las 5 atmósferas.

APROBADO  
28 MAYO 1997  
Pleno de \_\_\_\_\_





A excepción de la arteria sur y la conducción general de  $\bar{Y}$  800 mms. el resto de actuaciones se han realizado o están en fase de realización ya que su ejecución estaba ligada a la gestión del planeamiento, con lo cual puede señalarse que la red de abastecimiento ha mejorado ostensiblemente en los últimos años si bien ésta mejora no se hará notar hasta que no finalicen y entren en servicio todas las actuaciones propuestas.

#### b) Evolución del Consumo.

Según datos de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir la evolución del consumo de agua en el municipio de Sanlúcar de Barrameda y el de la Zona Gaditana ha sido el siguiente:

AÑO	VOLUMEN (Sanlúcar)	VOLUMEN (Zona Gaditana)
1970	1.637.330 m <sup>3</sup>	35.476.816 m <sup>3</sup>
1975	2.618.691 m <sup>3</sup>	47.611.267 m <sup>3</sup>
1980	4.289.389 m <sup>3</sup>	60.853.229 m <sup>3</sup>
1985	4.846.000 m <sup>3</sup>	72.872.651 m <sup>3</sup>
1986	5.096.100 m <sup>3</sup>	75.551.973 m <sup>3</sup>
1987	5.248.900 m <sup>3</sup>	73.683.841 m <sup>3</sup>
1988	5.448.800 m <sup>3</sup>	84.168.910 m <sup>3</sup>
1989	4.584.000 m <sup>3</sup>	71.908.831 m <sup>3</sup>
1990	5.620.400 m <sup>3</sup>	83.661.345 m <sup>3</sup>

Fuente: Estudio citado

Como se observa de los datos reseñados en estos 20 últimos años, mientras el consumo de Sanlúcar se ha multiplicado por 3,4 el de la Zona Gaditana sólo lo ha hecho por 2,4, lo cual demuestra un mayor dinamismo de este núcleo frente al resto de municipios de la Bahía.

La Confederación a partir de estas series estadísticas de las cuales se deducen los coeficientes de crecimiento interanuales y una vez efectuadas las correcciones a éstos en base a los

APROBADO  
Pleno de... 17 ABR. 1997



datos que facilitan los propios Servicios Municipales así como a las previsiones del planeamiento, ha estimado la demanda futura. Estas necesidades así como sus tasas de crecimiento interanuales son las siguientes:

Año	Consumo	Aumento
1990	5.620.400 m <sup>3</sup>	---
1995	6.675.272 m <sup>3</sup>	3,5 %
2005	9.191.144 m <sup>3</sup>	3,25 %
2015	12.352.129 m <sup>3</sup>	3,0 %

Fuente: Estudio citado

Es decir, se prevé que en el plazo de los próximos diez años con el supuesto de que no existan restricciones por falta de recursos, el consumo se duplicará.

Por otra parte, este consumo no es regular a lo largo de todo el año sino que por el contrario tiene meses punta que se corresponden con los estivales y meses medios y bajos.

La previsión de los consumos estivales frente a los medios es la siguiente una vez que se ha obtenido el coeficiente punta de 1,4.

Año	Mes Medio	Mes Estival
1995	556.273 m <sup>3</sup>	778.782 m <sup>3</sup>
2005	765.929 m <sup>3</sup>	1.072.300 m <sup>3</sup>
2015	1.029.344 m <sup>3</sup>	1.441.082 m <sup>3</sup>

Fuente: Estudio citado

Con el objeto de dimensionar las conducciones...etc, la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir ha obtenido los siguientes caudales de cálculo a partir de los consumos estivales. Estos caudales son los siguientes:

Año	Caudales de Cálculo (l/seg)
1995	296
2005	408
2015	548

Fuente: Estudio citado

### c) Actuaciones Previstas.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir tiene previsto a corto plazo por una parte la ampliación de la capacidad de regulación existente en el Cerro de El Agostado y, por otra, antes del año 2.005 construir una Estación Elevadora en la Venta del Marinero con objeto de reimpulsar el agua del Ramal Norte hasta el Depósito del Agostado.

Por lo que respecta al Ayuntamiento, éste tiene previsto en breve plazo finalizar la construcción del depósito de regulación y conforme se vaya desarrollando el planeamiento parcial previsto ir construyendo la arteria que conectará a este depósito con la actual de  $\bar{Y}$  700 y en el futuro con otra que desde El Agostado duplique a la actualmente existente.

## B. Descripción de la Propuesta.

### a) Demandas Futuras.

Durante el período 1.991 - 1.993 el agua comprada por el Ayuntamiento a la Zona Gaditana ha ido descendiendo año tras año debido tanto a la



falta de recursos como a la sequía pasando de los 6,04 m<sup>3</sup> en 1.991 a los 4,63 en 1.993

De este agua el Ayuntamiento deja de facturar aproximadamente un 25-30% debido a pérdidas (10-15%) y a que no factura a diversos organismos (15-10%).

La propuesta de ordenación urbanística contempla la construcción de las siguientes viviendas:

Clasificación del suelo	1ª Residencia	2ª Residencia	TOTAL
Urbano	3.500	-----	3.500
Urb. Transitorio	1.700	-----	1.700
Urbanizable	5.541	3.159	8.700
Otros (Algoída)	300	-----	300
<b>TOTAL</b>	<b>11.041</b>	<b>3.159</b>	<b>14.200</b>

Por otra parte, el plan propone 60 Has. de suelo industrial.

A efectos de dimensionar las redes e instalaciones, no se han incluida las necesidades de riego que genera el Campo de Golf previsto en la Loma de Martín Miguel puesto que como veremos más adelante, su riego lo planteamos realizar con el agua residual una vez depurada.

Las previsiones del plan considerando una dotación por habitante y día de 300 l/seg. y 1 l/seg.Ha. para el suelo industrial, son inferiores a las estimadas por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, si bien no difieren en gran medida razón por la cual asumimos éstas.

### b) Estructura Propuesta. Actuaciones a desarrollar.

La propuesta que se efectúa desde el Plan General tiene por objeto garantizar un adecuado



abastecimiento de la población del municipio así como de las actividades productivas que en éste se desarrollen.

Para ello se ha estructurado la propuesta en dos partes; de una parte la que contempla el abastecimiento del núcleo y la regulación de éste y, de otra, la red de distribución primaria de ésta.

En la actualidad Sanlúcar es de los pocos núcleos de importancia dentro de la Zona Gaditana que no tiene desdobladas sus conducciones generales de abastecimiento bien debido a problemas de seguridad (obsolescencia de la primitiva conducción) bien debido a problemas de capacidad. En el caso de Sanlúcar si bien no podemos afirmar que la conducción existente es insuficiente, si es cierto según los técnicos del Servicio Municipal del agua que en determinados períodos y horas del día el caudal que llega no es suficiente.

Por ello, proponemos a corto plazo la duplicación de esta conducción y su interconexión con la actualmente existente a la altura de la Sala del Agua que se habilitaría para depósito de regulación del Barrio Bajo.

Esta nueva conducción de  $\text{Y } 600$  mms. continuaría hasta El Reventón donde en la actualidad se está finalizando el depósito de  $7.000 \text{ m}^3$ , depósito que proponemos duplicar. Al estar construida en parte una tubería de  $\text{Y } 400$  que desde el punto de vista funcional jugaría el mismo papel que la propuesta, en el tramo común se construiría otra tubería de  $\text{Y } 400$  quedando por tanto conectado el Depósito del El Agostado con la Sala del Agua y los de El Reventón mediante sendas tuberías de  $600$  y  $700$  mms. en el caso del primero y a partir de éste mediante una tubería de  $\text{Y } 600$  en un tramo y dos de  $\text{Y } 400$  en otro.

En lo que respecta a la red de distribución la propuesta amplía a gran parte del desarrollo



propuesto la red conformando un potente anillo con estructura mallada de la cual parten hacia el exterior conducciones que alimentan a las barriadas periféricas.

Así, el sector de la Jara queda dotado de un anillo formado por conducciones de diámetro  $250$  y  $300$  mms. que se interconecta tanto con el ramal de  $\text{Y } 300$  existente como con uno nuevo también de  $\text{Y } 300$  que discurriría por la traza del Arroyo San Juan hoy canalizado y urbanizado. El sector de la Calzada y Playa quedaría muy reforzado con la construcción de una nueva conducción de diámetro  $250$  mms. que discurriría paralela a la costa y que cerraría por el norte, con el ramal de  $\text{Y } 400$  que discurriría por el arroyo del Salto del Grillo una vez se encauzara. Precisamente, esta arteria de  $\text{Y } 400$  sería la que cerraría el macro-anillo por el norte y de la cual partirían sendas conducciones de  $250$  y  $150$  mms. que reforzarían la red del corredor de Bonanza y La Algaida proponiéndose asimismo para este núcleo el duplicar su ramal actual de  $\text{Y } 125$  y pasarlo a  $\text{Y } 150$  mms.

En la zona denominada corona de autoconstrucción se introduciría una conducción de diámetros  $300$  y  $400$  mms. que se interconectaría con las que discurrirían por los arroyos de San Juan y El Salto El Grillo cerrando por tanto por el este el anillo propuesto.

El abastecimiento a la Loma de Martín Miguel se realizaría directamente desde los depósitos de El Reventón. El agua que tomará se destinará exclusivamente al consumo humano.

## 3.6.2. SANEAMIENTO

## A. Estado Actual.

## a) Introducción.

Con las actuaciones realizadas recientemente, las que están a punto de finalizar y las que se están ejecutando, puede afirmarse que la estructura de la Red Principal de Saneamiento del núcleo de Sanlúcar así como los de la Jara y Bonanza está definitivamente conformada una vez se han soslayado los condicionantes que impone el medio físico.

En efecto, uno de los principales problemas que históricamente ha condicionado el desarrollo de un adecuado sistema de saneamiento ha sido la topografía de Sanlúcar; la mayor parte de sus áreas urbanas se encuentran situadas en una franja paralela a la línea de costa con cotas similares a las del mar, localizándose sin embargo en este ámbito espacial pequeños montículos o zonas altas que forman barreras naturales al desagüe de la escorrentía que generan las aguas de lluvia.

Esta escorrentía desagilaba antiguamente a través de los cauces naturales que atravesaban el área. La urbanización del entorno de estos cauces cuando no de su propio cauce de avenidas disminuyó en gran medida su capacidad de evacuación siendo necesario la construcción de colectores que canalizasen los caudales de aguas pluviales hasta el mar.

En gran medida estas actuaciones se realizaron de una manera incompleta o insuficiente lo que facilitaba las inundaciones periódicas de gran parte del núcleo y la contaminación de las aguas marinas debido al vertido casi en la misma línea de playa de las aguas negras.

Con las actuaciones antes aludidas y que más adelante se describirán la Red Principal de



Saneamiento tiene un adecuado funcionamiento habiéndose solucionado el problema de las inundaciones así como el de la contaminación de las aguas marinas.

No obstante, resulta necesario realizar numerosas actuaciones en la red tanto principal como secundaria, así como analizar en profundidad y evaluar la posibilidad de dotar a los nuevos crecimientos de una red separativa en lugar de unitaria como la actual, al objeto de no sobrecargar las actuales instalaciones aprovechando los cauces naturales existentes para la evacuación de las aguas pluviales.

## b) Características de la Red.

La conformación de la Red de Saneamiento de Sanlúcar tiene una fecha clave que no es otra que cuando se produce por parte de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir la ejecución de la obra proyectada asimismo por ella y denominada "Proyecto de Defensa de las Inundaciones de Sanlúcar de Barrameda".

Antes de esta fecha, la red de saneamiento estaba compuesta de antiguas madronas que vertían directamente al mar bien a través de la cavas naturales existentes bien a través de la playa. Su inadecuado dimensionamiento y su nula conservación han sido históricamente una gran fuente de problemas que llegan hasta la actualidad, si bien en estos momentos un gran número de sus tramos están fuera de servicio, entre otros motivos por discurrir gran parte de su longitud por debajo de las edificaciones existentes.

Esta red fue evolucionando construyéndose una serie de estaciones de bombeo hasta una depuradora desde la cual por gravedad el agua residual se vertía al mar a través de un emisario submarino de 300 metros de longitud.

Las obras proyectadas y ejecutadas por parte de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir consisten en la construcción de un total de trece (13) colectores con sus correspondientes aliviaderos que canalizan tanto las aguas pluviales como las negras; las primeras a través de los aliviaderos existentes por una parte en el colector-interceptor de traza paralela a la línea de playa C-13 directamente al mar y por otra, a los cauces de los Arroyos San Juan y El Salto del Grillo, y las negras a una estación de bombeo desde la cual se bombearán en un futuro a la estación depuradora que la Junta de Andalucía a comenzado a construir este año.

A esta estación de bombeo llegan además de las Aguas Residuales del núcleo principal, las que provienen del núcleo de la Jara y las de Bonanza. Las primeras lo hacen hasta la Estación de Bombeo de Mazacote por gravedad y las segundas lo hacen hasta la Estación de Bombeo de Astillero la cual las bombea hasta las de Bajo de Guña, la cual a su vez las impulsa hacia la red general.

La construcción reciente por parte de la Junta de Andalucía de un nuevo Emisario Submarino de 900 mts. de longitud y 1.000 mms. de diámetro en la zona denominada Las Piletas en frente de donde se sitúa la nueva E.D.A.R., actualmente en construcción, posibilita la evacuación de la totalidad de las aguas residuales del núcleo que le son impulsadas a través de una tubería de fibrocemento de 600 mms. de diámetro desde la Estación de Bombeo y, por tanto, tiene ya solucionado el problema de la contaminación de la playa.

c) La Depuración de las Aguas Residuales. La nueva E.D.A.R.

En la actualidad, la Junta de Andalucía está finalizando la construcción de una moderna planta depuradora que una vez haya pasado el período de pruebas entrará en funcionamiento y depurará todas las aguas residuales del núcleo, excepto La



Algaida, vertiéndolas posteriormente al mar a través del emisario submarino

Los datos básicos de esta E.D.A.R. son los siguientes:

A) Datos de Partida.

	T. Normal
T. Alta	
Población de diseño	57.500      90.000 hab

CAUDAL

Los caudales de dimensionamiento están referidos al año de Proyecto. (Año 2.000).

- Caudal diario 4.375      22.500 m<sup>3</sup>/día
- Caudal medio diario 509,9      938 m<sup>3</sup>/h
- Caudal máximo 376      2.376 m<sup>3</sup>/h

- Caudales máx. de diseño:

- Pretratamiento 660      660 l/s
- Tratamiento primario 520      520 l/s
- Tratamiento biológico 520      520 l/s

T. Normal

DOB<sub>s</sub>

- Concentración media 350      500 ppm
- Carga diaria 5.031      11.250 Kg/d

MES

- Concentración media 350      350 ppm
- Carga diaria 5.031      7.875 Kg/d

B) Resultados a Obtener.

T. Normal      T. Alta

- Concentración de DBO<sub>5</sub> menor de 40 40 ppm
- Concentración de M.S. menor de 40 40 ppm
- Sequedad de los fangos. mayor de 20 20 %
- Reducción de volátiles. = 40 40 %  
(después del proceso de digestión)

### B. Descripción de la Propuesta.

La propuesta que desde el Plan General se realiza tiene en cuenta no sólo el estado de la red sino también las obras que se están realizando como es la Depuradora. Por tanto, la propuesta parte de que el armazón sobre el que se apoya la red de saneamiento al núcleo está ya conformada debiendo tan sólo acometerse actuaciones puntuales que refuercen su capacidad y funcionalidad.

No obstante, es necesario señalar la necesidad de acometer de forma urgente un plan de conservación de la red toda vez que sus bajas pendientes y la continuada ausencia de limpieza han ocasionado una importante pérdida de capacidad funcional a la red.

Las propuestas grafadas en el plano correspondiente tienen como puntos más sobresalientes los siguientes:

- a) Saneamiento del núcleo de La Algaida mediante soluciones denominadas de bajo coste.
- b) Planteamiento de un saneamiento separativo en los sectores donde se va a concentrar la segunda residencia y que son de nueva construcción en su mayor parte, como son La Jara y Loma de Martín Miguel.
- c) Encauzamiento del arroyo denominado El Salto del Grillo.
- d) Incorporación a la red existente del saneamiento del nuevo suelo clasificado, siguiendo los nuevos colectores el trazado del viario propuesto.

### 3.6.3. LA GESTION.

Una ciudad como Sanlúcar enclavada en una zona y en una región deficitaria de recursos hídricos tiene que tratar por todos los medios posibles de hacer una gestión del ciclo del agua modélica tanto en lo que se refiere a la calidad del servicio prestado como al total aprovechamiento de los recursos.

En la actualidad, es el propio Ayuntamiento a través de sus servicios municipales el que explota la red de abastecimiento y saneamiento. Obviamente, éstos servicios están mal dotados técnica y económicamente y no prestan por tanto un buen servicio a pesar de los esfuerzos de su personal.

La puesta en marcha de la E.D.A.R. va a suponer un hito en este proceso toda vez que su mantenimiento y explotación necesitan de recursos y de personal técnico muy cualificado.

Es por ello, que desde el plan se propone al Ayuntamiento que en coordinación con la Junta de Andalucía estudien y definan cual es el modelo óptimo del servicio (empresa municipal, concesión administrativa... etc.) para que se implante de forma rápida y pueda en un breve plazo de tiempo hacerse cargo del servicio del ciclo integral del agua mejorando en gran medida sus prestaciones.

En el plan se contempla la construcción de un campo de golf en La Loma de Martín Miguel. Si bien deben ser los promotores de este complejo residencial los que asuman y encuentren los recursos para su riego, no es menos cierto que desde este documento de planeamiento deben efectuarse recomendaciones al respecto toda vez que hasta la actualidad los promotores no han apuntado soluciones viables. En este sentido recomendamos la utilización de las aguas residuales ya depuradas puesto que mediante un bombeo podrían elevarse hasta las inmediaciones del campo de golf pudiendo por tanto regarse no solo éste sino también los campos de cultivo de La Algaida.

APROBADO

ABR. 1997

Pleno de.....



### 3.7. Dimensiones y actividades en la nueva ciudad.

La ciudad mantendrá en los próximos años un cierto incremento demográfico, de componente sobre todo vegetativo. La masa poblacional acumulada durante las últimas décadas y su relativa juventud darán lugar a ese crecimiento. Preparar suelo para albergarlo significa crear un soporte físico sensiblemente mayor al ahora existente. La relación entre el incremento de número de habitantes y las necesidades de suelo no es lineal ni biunívoca. Otras variables cuantificables pero menos obvias, inciden también en esa demanda de nuevo suelo con destino urbano. Entre ellas, están las apetencias de mejora de vivienda -como factor cada vez de mayor peso relativo en la demanda de alojamiento-, la necesidad de reposición del parque residencial por parcial obsolescencia de éste y las eventuales nuevas localizaciones para la actividad económica y el turismo.

A su vez, la reorganización urbana y la nueva estructura que es preciso promover para integrar la dispersión de la ciudad actual requieren la preparación de un suelo adicional al ya urbanizado y edificado. Esa ampliación deriva instrumentalmente de las exigencias de ordenación o reordenación de la ciudad consolidada. Las unidades contempladas por el plan y los suelos de sistemas asociados tienen una superficie de unas 650 Has. a las que se deben añadir los suelos de sistemas localizados en el suelo no urbanizable: viario, cementerio, espacios libres, vertedero, etc.

El destino de los suelos y las fórmulas de gestión y programación se indican en los siguientes apartados:

#### 3.7.1. SUELOS RESIDENCIALES

Las propuestas de ordenación planteadas se basan en la necesidad de integrar y completar la dispersión que la ciudad hoy tiene sobre el territorio. A lo largo del presente capítulo y especialmente en el dedicado a las Áreas de crecimiento se han indicado las principales actuaciones de extensión de ciudad destinadas tanto a residencia como a actividades turísticas.

Las áreas elegidas para usos residenciales se localizan entorno a la ciudad central consolidando los vacíos del Corredor de Bonanza, Corona Noroeste, Jardín Botánico-Sur, Carretera de Chipiona y Trasera de Piletas. La superficie de los suelos residenciales alcanza las 270 Has. con una capacidad teórica para 10.787 viviendas y sus equipamientos correspondientes. El número de viviendas de cada área provienen de la densidad

asignada en función de su localización, ciudad existente en el entorno, influencias en el paisaje y construcción de la imagen urbana. La definición de densidades ha procurado la consolidación de las áreas, el equilibrio con los costes de urbanización y la producción de una imagen no densificada. Las densidades de las áreas de extensión de ciudad no superan las 35 viv./has.

- a) Distribución de las áreas residenciales: El criterio de implantación de las nuevas áreas residenciales ha sido la de colmatar los vacíos interiores, provenientes del crecimiento discontinuo del núcleo urbano. La extensión de ciudad en términos de suelo completamente libre de edificación se localiza rodeando la ciudad central y enlazando y dando continuidad a la urbanización entre Bonanza y Sanlúcar. Finalmente el tercer gran grupo de crecimiento deriva de los suelos urbanizables del plan anterior en proceso de urbanización en la actualidad o pendiente de ella.

En suelo, los vacíos de áreas urbanas ordenados por el plan tienen una extensión de 122,6 Has. con capacidad para 5.500 viv. y áreas de equipamiento complementarias. En los suelos urbanizables en situación transitoria aparecen reservas de suelo para la construcción de unas 1500 viv. Finalmente los suelos de extensión previstos por el Plan tienen una extensión 144,8 Has. con una capacidad para la construcción de 5.284 viviendas y zonas de equipamiento complementario.

- b) Clasificación del suelo y programación. La ejecución de la extensión de la ciudad se produce a partir de la clasificación del suelo y la programación temporal de los distintos ámbitos. La clasificación del suelo se ajusta a los criterios de consolidación y satisfacción de los servicios urbanísticos exigidos por la Ley del Suelo. En cuanto a la programación temporal se produce siguiendo los siguientes criterios.

- Ajustar la oferta de suelo a la evolución de las necesidades en el tiempo. Equilibrando la ejecución de urbanización con la efectiva implantación de las viviendas y tendiendo a la formación de un núcleo compacto de urbanización, minimizando los costes de la ciudad dispersa.

APROBADO  
7 ABR. 1997  
Plano de...



- Dimensionar con holgura el suelo residencial, su clasificación y programación de suelo para asegurar la presencia de un oferta permanente de suelo suficiente que evite el enrarecimiento del mercado y la sobrevaloración del precio.
- Ajustar programación a las efectivas condiciones de la propiedad y aprecio de los terrenos para su puesta en el mercado.
- Realizar una programación de suelo que permita el desarrollo de una política para la realización de viviendas sometidas a regímenes de protección.

La programación ha incluido en los dos primeros cuatrienios de ejecución la totalidad de las unidades en suelo urbano con capacidad para 5.500 viv. Junto a ellas, en este período se deberá realizar la ejecución de las viviendas localizadas en los suelos transitorios con capacidad para unas 1700 viv. La suma de ambas ofertas una notable cantidad del suelo, sin embargo es preciso atender a las específicas circunstancias de muchas de las unidades del suelo urbano. La extensión del proceso de parcelación, el enraizamiento de la construcción individual de la residencia, la atomización de la propiedad del suelo y las características ambientales y servicio de algunas de estas barriadas mantendrán fuera del mercado durante un período largo de tiempo gran parte del suelo de vacíos urbanos especialmente en la corona exterior. La consolidación de este sector exterior deberá condicionarse a la efectiva ejecución de las acciones en equipamiento y estructuración viaria de la zona.

La programación del suelo urbanizable establece un primer cuatrienio con 1.510 viv.; un segundo con 1.134 viv. y deja sin programar la mayoría del suelo de extensión con capacidad para 3.640 viv.. La programación del primer cuatrienio esta basada, fundamentalmente, en la puesta en ejecución del suelo para la ejecución de viviendas sometidas a protección V.P.O. La programación del primer cuatrienio tiene por tanto un carácter estratégico por la consecución de las políticas urbanas de consolidación y mejora de la ciudad actual y superación de la carencia de viviendas para las rentas menos solventes. Las viviendas programadas en

APROBADO  
Plano del 7 de Mayo 1997



primer cuatrienio son destinadas a mayoritariamente a VPO localizadas en tres zonas: Bonanza (área de antigua estación de Renfe), Corona de parcelaciones (entre camino de Sevilla y ferrocarril de Bonanza) y Carretera de Chipiona (zona de Cuesta Blanca). En total se prevé la construcción de 830 viviendas de VPO y otros regímenes de protección en estas zonas.

El segundo objetivo de la programación y clasificación de suelo ha sido resolver algunas de las carencias en dotaciones que la ciudad padecía. Se ha programado suelo y se ha incorporado a la clase de urbano áreas con aprovechamiento suficiente para solventar algunos de los déficits que la ciudad padece en carencias de zonas verdes, escolares y asistenciales. Este hecho ha producido un leve incremento del potencial residencial del suelo urbano: la definición del borde urbano de Bonanza ha incrementado el suelo urbano por unas 200 viviendas, las nuevas ordenaciones en torno a la carretera de Chipiona en 125 (terrenos del antiguo PP-5 y deportivo de la Dehesilla), la nueva ordenación del parque de Pilotas y la posibilidad de obtención por los suelos limítrofes en 175 viviendas, la definición de nuevas unidades en la zona del Picacho-Calzada para la obtención de áreas escolares en 100 viviendas y actuaciones en el casco para abrir una calle y una plaza 110 viviendas.

La ejecución y desarrollo urbano del primer cuatrienio se orienta hacia la ocupación de los suelos transitorios y la puesta en marcha del sector de la corona de parcelaciones pieza clave para la reorganización urbana y superación de buena parte de los déficits actuales. Complementariamente las unidades de ejecución en suelo urbano, principalmente las situadas fuera de la corona de parcelaciones irán colmatando los vacíos interiores con una dinámica en muchos casos de incierto control.

#### c) Resumen de la clasificación y programación:

- Unidades de ejecución en suelo urbano: 5.503 viv.
- Unidades en suelos transitorios: 1.700 viv.



## - Unidades en suelos programados I:

SUP-CO-1:	780 viv.
SUP-CP-1:	630 viv.
SUP-BO-1:	100 viv.

## - Unidades en suelos programados II:

SUP-BT-1:	426 viv.
SUP-CO-2:	708 viv.

## - Unidades en suelos urbanizables no programados:

SUNP-VE-1:	850 viv.
SUNP-VE-2:	700 viv.
SUNP-VE-3:	300 viv.
SUNP-BO-1:	470 viv.
SUNP-CO-1:	320 viv.
SUNP-CO-2:	1.000 viv.

## 3.7.2. SUELOS TURÍSTICOS.

Los objetivos en este sector se centran en la reconversión profunda del mismo, centrado en las potencialidades naturales, históricas, culturales, climáticas y gastronómicas. La necesaria transformación requiere incluir en la nueva ordenación suelos con capacidad para habilitar infraestructuras, servicios y actividades turísticas. La experiencia acumulada durante las tres últimas décadas demuestra la especificidad de la demanda turística frente al alojamiento veraniego o convencional. El desarrollo del ocio necesita de equipamientos y servicios que, de valor secundario para el desenvolvimiento de la vida urbana, se hacen indispensables para la organización y potenciación turística. Alojamiento y servicio turístico mantienen rasgos diferenciales en su funcionalidad que deberá atenderse en su ubicación y organización urbana.

Los usos turísticos se localizarán fundamentalmente en la Loma de Martín Miguel y la Jara. La primera de las áreas en seguimiento del acuerdo suscrito por el Excmo. Ayuntamiento de Sanlúcar contará con instalaciones hoteleras y deportivas complementarias a la urbanización de segunda residencia. La propuesta de la Jara pretende la consolidación de la urbanización

Pleno de  
7 ABR. 1997



veraniega que aparece dotándola tanto de elementos físicos que integren (vialios, accesos, aparcamientos) como servicios y equipamientos que mejoren sus condiciones y atractivos.

La superficie total de ambas implantaciones ascienden a 262 Has. con una capacidad para 3.556 viviendas. La cuantía de suelo prevista para este fin se relaciona con la extensión de ciudad y sistemas viarios ordenados. En el desarrollo y ejecución de este suelo guarda especial significación su ajuste temporal. La programación de la urbanización debe adecuarse a las particulares características de promoción y comercialización de la actividad fuertemente ligada a las exigencias de una demanda variable en sus objetivos y capacidades económicas.

El criterio de clasificación y programación seguido ha sido clasificar como urbanos los suelos que perdido el uso agrícola se encuentran parcelados en pequeñas porciones de terreno, próximos a las zonas consolidadas y con graves tensiones urbanísticas. Estas zonas se incluyen como suelo urbano directo cuando su pequeña extensión o grado de consolidación invalidan cualquier actuación de ordenación. Se incluyen en unidades de ejecución cuando se trata de áreas de pequeño tamaño controladas por un solo propietario y se acude a planes especiales en las área de gran tamaño en las que se localizan parcelaciones y propietarios distintos. En este caso el Plan Especial además de ordenar y satisfacer las necesidades de infraestructura definirá las unidades de gestión y ejecución de acuerdo con criterios de propiedad y distribución equitativa de las cargas de ejecución.

El resto de los suelos se incluyen como urbanizables. Se han programado los suelos comprometidos por convenios caso de la unidad SUP- MM o por posición claramente singular respecto al desarrollo de infraestructuras y servicios para completar la zona caso de las unidades SUP-JA-1 y 2. Las acciones son por unidades:

## - Unidades en suelo programados:

## Urbanizables programados I:

SUP-MM-1:	1.012 viv.
SUP-JA-1:	344 viv.

## Urbanizables no programados II:

SUP-JA-2:	900 viv.
- Unidades en suelo no programados:	
SUNP-JA-1	700 viv.
SUNP-JA-2	400 viv.
SUNP-JA-3	10 viv.
SUNP-JA-4	150 viv.
SUNP-BO-2	-- viv.

## 3.7.3. SUELOS INDUSTRIALES.

El sector industrial tiene un escaso peso específico en la base económica local y muy posiblemente esto se mantenga así ante los rasgos de organización y exigencias de localización de las grandes industrias. Sin embargo es posible la aparición de una industria ligera, "blanda", ligada a procesos de producción artesanal y estrechamente vinculada con la comercialización de productos locales. Junto a esta actividad deben aparecer otras de relación almacenaje-comercio que suelen ubicarse en ciudades de densidad poblacional próximas al umbral de Sanlúcar. La localización y preparación de suelo industrial se dirige fundamentalmente a esas demandas y complementariamente a descongestionar de actividades y talleres el tejido urbano.

Se prevé suelos industriales con una extensión de 62 Has. a las que se deben sumar la extensión de los suelos urbanos de la salida de carretera de Chipiona (zona Dehesilla y La Ibense) y los situados en la carretera de Jerez (naves municipales). Los suelos previstos en estas áreas junto Rematacaudales 1ª y 2ª fase, se destinan a una demanda amplia de suelo industrial con condiciones de uso e implantación flexibles que permiten la descongestión del caserío y la localización de nuevas actividades necesarias para completar el sistema productivo local.

El polígono en Carretera de Chipiona, incluido en la organización del Corredor Sanlúcar-Chipiona, se orienta a la localización de actividades de almacenaje-comercio similares a las que aparecen en otras ciudades de tamaño parecido y que inician su ubicación tímidamente: locales de ventas de automóviles y otros tipos de vehículos, empresas comerciales de

APROBADO  
Pleno de... 1997



materiales de construcción y mobiliario. Estos centros al combinar el almacenaje con la venta aseguran una imagen y presencia urbana adecuada al acceso de la ciudad.

Así mismo se localiza en este polígono un área para el desarrollo de actividades hortofrutícolas. La producción hortícola ha alcanzado un elevado desarrollo en sus aspectos cuantitativos y cualitativos. El reto presente se centra en aumentar el valor añadido de la producción generando nuevas rentas locales. La posibilidad de crecimiento reside en la aparición de subsectores ligados a la manufactura y la comercialización: embalaje, transporte y, quizás en un futuro, empresas para la comercialización de productos. De manera inmediata parece necesario mejorar las condiciones de embalaje y transporte con deficiencias comunes con el sector pesquero. La oportunidad de desarrollo deberá complementarse con la formación de centros de transportes que integren estas funciones.

Este gran polígono se localiza en una posición que sirva simultáneamente a los municipios de Rota, Chipiona y Sanlúcar. Para ello se apoya en la variante de la carretera C-441 y las carreteras de Rota y Chipiona.

a) La clasificación y programación de los suelos. La clasificación de los distintos ámbitos industriales viene forzada por las preexistencias. Se mantienen en suelo urbano los suelos semicolmatados en la actualidad entorno al núcleo y la primera fase de Rematacaudales ya urbanizada. Quedará como suelo urbanizable transitorio la segunda fase de Rematacaudales. El triángulo industrial y sector de la carretera de Chipiona se incluye en suelo urbanizable la carecer de infraestructuras.

La programación temporal incorpora todos los suelo urbanos y transitorios en la primera fase. Quedan pendientes para un momento posterior el desarrollo de los suelos del Triángulo y carretera de Chipiona. La programación de esos suelos dependerá tanto de la efectiva colmatación de los anteriores como de la aparición de demandas específicas sobre el tipo de uso para el que se reserva.



## b) Las reservas principales:

- Suelos urbanos en unidades y P.E. 8 Has.
- Suelos transitorios: 22 Has.
- Suelos urbanizables no programados: 40 Has.

## 3.7.4. CUADRO RESUMEN DE DIMENSIÓN, CLASIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE LOS SUELOS.

CLASIFICACIÓN	USO	SUPERFICIE (m2.)	VIVIENDAS TOTALES	VIVIENDAS LIB/VPO
SUELO URBANO	Residencial	1.226.907	5.503	4.936/567
	Turístico	145.000	140	
	Industrial	27.700		
	Act. Aisladas	178.607		
	S.Generales	42.210		
SUELO TRANSITORIO	Residencial		1.700	1700/0
	Industrial	220.000		
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO I Cuatrienio	Residencial	492.720	1.510	680/830
	Turístico	1.617.500	1.356	1.356/0
	S.Generales	126.850		
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO II Cuatrienio	Residencial	365.649	1.134	664/470
	Turístico	295.000	900	900/0
	S. Generales	72.000		
SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO	Residencial	923.963	3.640	3640/0
	Turístico	761.720	1.260	1.260/0
	Industrial	491.200		

RECIBIDO  
 07 ABR. 1997



4. LA ORDENACIÓN DEL LITORAL Y LA LEY DE COSTAS.

La posición ribereña de Sanlúcar ha constituido un recurso para su desarrollo urbano y económico. A lo largo de la historia la extensión urbana estuvo condicionada por la ribera fluvial. El río como vía de comunicación y generador de un microclima singular organiza los usos dentro de la ciudad. Las bodegas del barrio Bajo, los barrios de pescadores, la zonas veraniegas de principios de siglo aparecen ligadas a la ribera conformando la particular traza y extensión del casco urbano. La formación de esas áreas no dedujo una alteración fundamental de la costa.

El rápido y extensivo crecimiento seguido en las últimas tres décadas alteró profundamente el lento modelado seguido por la ciudad y el río. Las actuaciones de edificación realizadas en la playa, la urbanización de la Jara privatizando la línea de costa y la construcción marginal entre Bajo de Gufa y Bonanza han alterado aquella relación tanto en sus aspectos visuales y paisajísticos como de pérdida de un recurso colectivo. La costa en su condición de lugar único, irrepetible, es en el que adquiere un valor singular de necesaria cautela y protección como recurso colectivo.

La Ley de Costas ha venido a fijar los criterios generales de la protección y de la definición del dominio público. El planeamiento urbanístico recoge las cautelas establecidas por esa ley ordenando los suelos limítrofes en consecuencia con su privilegiada posición y las limitaciones establecidas. Las determinaciones legales y la ordenación propuesta se orientan a la protección de la ribera como lugar público. Los objetivos generales son:

- Incorporar a los instrumentos urbanísticos las restricciones impuestas por la Ley de Costas.
- Consolidar la condición de uso y dominio público tanto en el interior de la ribera del mar como en la servidumbre de tránsito.
- Asegurar el uso público de la ribera del mar mediante la localización de accesos suficientes que eviten la privatización por los propietarios colindantes.
- Procurar la publicación de las zonas de servidumbre de protección no ocupadas. A tal fin estas zonas se destinan a usos públicos, preferentemente espacios libres y zonas verdes y equipamientos no edificados compatibles con las exigencias de la Ley.
- Definir las unidades de ejecución necesarias para hacer viable la recuperación pública de los suelos afectados por las condiciones de

la servidumbre de protección de costas minimizando sus efectos sobre las propiedades.

La instrumentación de los objetivos se pormenoriza en función de las características de las zonas lindantes a la costa. El nivel de consolidación de los suelos, el tipo de edificación que aparece en los bordes o la permanencia de usos rurales y agrícolas condiciona las posibilidades de actuación concreta. A efectos de la ordenación se diferencian cuatro sectores que coinciden con las delimitaciones propuestas por la Demarcación de Costas.



- Tramo Reyerta-Piletas. Delimitación del Dominio Público Marítimo Terrestre de Diciembre de 1991.
- Tramo Piletas-Cabo Noval. Delimitación aprobada por Orden Ministerial de 28.5.91.
- Tramo Cabo Noval-Bonanza. Delimitación del Dominio Público Marítimo Terrestre de Marzo de 1992.
- Tramo Marisma de Bonanza-Salinas del Rocio. El documento disponible corresponde a la delimitación de "línea probable" de la ribera del Mar y por tanto no se ha recogido en la documentación planimétrica del Plan.

Las determinaciones de ordenación tomadas para estos tramos son:

4.1. Reyerta-Piletas.

Se trata de un tramo semiconsolidado con residencia veraniega de baja densidad y urbanización extensiva que ha ocupado y casi privatizado el frente costero. La propuesta pretende asegurar el acceso al dominio público y su mejor uso localizando equipamientos en donde aparecen suelos libres.

- Clasificación de suelo. La delimitación de los suelos urbanos y urbanizables coincide con la línea de dominio público marítimo terrestre. Reciben la clasificación de suelo urbano las zonas consolidadas y que ya tenían esa consideración en el Plan vigente. Se incorporan como suelo urbanizable los sectores vacíos intermedios.
- Calificación. Se mantiene como espacio público para el tránsito peatonal y vehículos de auxilio la zona de servidumbre de tránsito delimitada con una anchura de seis (6) metros. Mas allá de esa línea se definen las parcelas destinadas a usos residenciales y



equipamientos. La edificación no podrá invadir en ningún caso la zona de servidumbre de protección delimitada en los planos.

- Accesos. Se han dispuesto los siguientes accesos a lo largo del tramo:

- \* Reyerta. El camino de la Reyerta y el ensanche de la zona de protección fija el primer acceso. El suelo se clasifica de no urbanizable.
- \* Unidad UE-JA-1. Unidad de ejecución delimitada en la zona de la Caridad con la finalidad de disponer un aparcamiento público y un camino de acceso. En la zona de Servidumbre se deja posibilita la ubicación de un SIPS de servicio a la playa. Se señala otro acceso coincidiendo con el camino y venta actual, se reserva un área de aparcamiento en la UE-JA-2.
- \* Plan Parcial Jara Occidental. Al final de la avenida de organización del plan parcial se dispone un área de aparcamiento y zona verde. Mediante esa ordenación se garantiza la no ocupación por edificación de la zona de servidumbre.
- \* Plan Parcial de la Jara Oriental. Como en el caso anterior la nueva avenida de penetración finaliza en un área de aparcamiento y espacio libre de uso y dominio público. Los suelos calificados como zona verde constituyen la cesión obligatoria del Plan Parcial. En este área podrán localizarse puntualmente SIPS para el servicio y uso de la ribera del mar en la zona de servidumbre.
- \* Alto del Espíritu Santo. Se mantiene el acceso existente en la actualidad en el alto del acantilado.
- \* Piletas. Ligado al nuevo parque previsto en la zona y como final del paseo se incorpora el último acceso en este tramo de costa. Al igual que en casos anteriores se prevé la localización de un SIPS al servicio de la Playa en la zona de servidumbre.

#### 4.2. Piletas-Cabo Noval.

Corresponde al área urbana consolidada. Las construcciones de las últimas décadas, las actuaciones de urbanización en el paseo marítimo y el último

deslinde del dominio público marítimo terrestre fija las condiciones con notable precisión. La Línea de Dominio Público se localiza en una posición interior respecto la servidumbre de protección y tránsito.

- Clasificación del suelo. La línea de suelo urbano se hace coincidir con el borde del paseo marítimo. De acuerdo con la última delimitación efectuada paseo, calzada y acera opuesta quedan incluidas dentro del dominio público.
- Calificación del suelo. Los suelos directamente afectados por las protecciones y servidumbres de la Ley quedan calificados como espacio público ligado al viario y recorridos peatonales.
- Accesos. Los accesos a la playa y aparcamientos quedan ligados a la trama de calles y vías urbanas actuales. Las avenidas interiores de Calvo Sotelo y Villamarta, paralelas a la costa, desempeñarán las funciones principales de tráfico. El paseo marítimo concentrará los aparcamientos en las zonas preparadas. En el extremo del paseo en Piletas se ordenarán aparcamientos y accesos.

#### 4.3. Bonanza-Cabo Noval.

Tramo de ribera caracterizado por la heterogeneidad de usos urbanos y diferente consolidación de los suelos adyacentes. En los extremos se disponen los núcleos de Bajo de Guía y Bonanza, caseríos de fuerte vinculación marinera: actividades pesqueras, portuarias y de construcción de naves han tenido su base en esos lugares. Los suelos intermedios combinan vivienda rural ligada al cultivo de navazos con intrusiones en suelo público y residencia veraniega.

- Clasificación del suelo. La línea de suelo urbano coincide en la parte de Bajo de Guía con la ribera del mar. Se mantiene en esa posición hasta la confluencia de la ribera del mar con el dominio público marítimo terrestre. A partir de ese punto la línea de suelo urbano o urbanizable coincide con el deslinde del dominio hasta su final en el puerto de Bonanza.
- Calificación del suelo.
- \* Zona de Bajo de Guía. Se mantiene la ordenación en la parte consolidada. El espacio entre la Ribera del mar y la línea de dominio se deja como espacio público destinado al paseo y



recorrido peatonal. Fuera del dominio y servidumbre de protección se califican para usos residenciales dos parcelas con la finalidad de realojar edificaciones y usos ahora dispersos en la zona.

Las edificaciones ahora existentes incluidas en la zona de servidumbre de protección solo podrán realizar obras de reparación y mejora sin aumento de volumen ni del valor de la expropiación. Se trata de relocalizar parte de estas actividades, principalmente las dispersas en el entorno de Bajo de Guía, en las nuevas manzanas.

El levantamiento de algunas de esas construcciones permitirá la extensión de Bajo de Guía y prolongación del paseo marítimo. La prolongación finalizará en una zona de aparcamiento y acceso a la playa desde la ronda de Salto del Grillo. La nueva edificación prevista se localiza fuera de la zona de servidumbre de protección a excepción de una parcela destinada a SIPS para servicios y atención de la playa. Estas acciones se desarrollarán y concretarán mediante un Plan Especial.

- Zona intermedia. Como se ha indicado en su mayoría se incorpora al suelo urbanizable. Sin embargo la preexistencia de edificaciones y la variada casuística que se produce como resultado de los deslindes ha inducido tratamientos de ordenación diferenciados.
  - La zona incorporada a la ribera del mar se clasifica como suelo no urbanizables prohibiéndose cualquier uso urbano a excepción de la calificación como SIPS al servicio de la playa del castillo de San Salvador. Las edificaciones existentes quedan fuera de ordenación prohibiéndose todo tipo de obras en ellas.
  - La zona de servidumbre de protección se incorpora al suelo urbanizable. Mediante la clasificación los propietarios de suelo podrán materializar el derecho edificatorio en el ámbito del plan parcial exterior a la zona de servidumbre. La ordenación de los terrenos impone además la ubicación de usos de equipamientos no edificados en la zona de servidumbre así como un diferente tratamiento a las edificaciones preexistentes.



Se incorpora una vía local entre Cabo Noval y Bonanza paralela a la costa por la parte mas interior de la zona de protección. El margen de la avenida mas próximo a la ribera del mar se ocupa con equipamientos de áreas verdes, deportivas no edificadas y SIPS de servicio a la playa así como de las zonas edificadas mas consolidadas. Las construcciones dispuestas en esa banda quedarán a lo dispuesto en la LC y Reglamento solo podrán realizar reparaciones y mejoras sin aumento del volumen ni del valor de expropiación si se levantaron con las autorizaciones exigidas por esa legislación.

Mas allá de esas zonas edificadas aparecen otras edificaciones aisladas que el planeamiento propone erradicar y realojar a sus residentes fuera de la zona servidumbre. La escasa calidad de esas edificaciones y su posición aislada y próxima a la ribera se contradice con la voluntad mas general de hacer un lugar de uso y dominio público ese espacio.

- Zona astillero-Bonanza. Las construcciones han ido ocupando el margen izquierdo de la carretera ocupando los suelos de la ribera del mar. Se produce de una parte una ocupación del dominio público marítimo terrestre, la servidumbre de tránsito y la edificación de la zona de servidumbre de protección y de otra la formación de una pantalla edificada que impide ver la ribera, el mar y prolongar el paseo previsto en la zona anterior.

Siguiendo el paseo marítimo y publicación de la margen en la zona de servidumbre de protección se propone destinar a espacio libre los terrenos del antiguo astillero hoy fuera de uso.

Hacia el norte se mantienen las determinaciones derivadas de la aplicación de la Ley de Costas. Se propone como espacio público la zona de dominio y servidumbre de paso. Sobre el resto de la zona de servidumbre de protección se da calificación al suelo pero quedarán impedidas nuevas edificaciones y las existentes condicionadas en las obras y mantenimiento a lo previsto en la L.C. y su reglamento.

- Zona portuaria. Se extiende la zona portuaria hacia el norte, hasta el contacto con las primeras salinas. El límite de la zona portuaria se fija por el sur en la ubicación actual y por el norte en el muro de protección de las salinas.
- Los accesos a la Ribera del mar. Paralela a la costa se dispone una avenida local entre Cabo Noval y Bonanza. Complementariamente se dispone una vía de menor entidad y preparada para el aparcamiento en la trasera de Bajo de Guía. Transversalmente los principales accesos se establecen en los siguientes puntos.
  - \* Bajo de Guía-Cabo Noval. Se trata del acceso construido en la actualidad y que el plan mantiene.
  - \* Bajo de Guía-Ronda Salto del Grillo. La barriada de Bajo de Guía se extiende hasta la prolongación de la ronda localizando en ese punto un área de acceso a la playa con aparcamientos y servicios.
  - \* Final de la vía central. En el centro del sector intermedio se localiza una calle de mayor sección con final en un área de aparcamiento. El lugar se encuentra en una de las zonas edificadas dentro de la zona de servidumbre de protección.
  - \* Castillo de San Salvador. La posibilidad de adecuar el lugar como SIPS de servicio a la playa y su final del acceso carretera de Trebujena-Martín Miguel-Sanlúcar la convierten en punto excepcional para acondicionar como lugar de acceso.
  - \* Confluencia carretera de Bonanza. El encuentro de caminos que se produce en ese punto viabiliza la ubicación de infraestructura de acceso a la playa.

#### 4.4. Marisma de Bonanza-Salinas del Rocío.

Se trata de una zona en proceso de deslinde y fuera de la zona urbana. La singularidad de los suelos de la zona, formada por marismas y los cultivos intensivos de la colonia de la Algaida han llevado a clasificarlo como suelo no urbanizable especialmente protegido por sus valores naturales y agrícolas. Así mismo parte de los suelos se integran dentro del Parque

Natural del Entorno de Doñana. En consecuencia el plan prohíbe la edificación de estos suelos.



**5. MEMORIA DE INCIDENCIA TERRITORIAL. VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. EN CUMPLIMIENTO DE LO DISPUESTO EN LA DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA DE LA LEY 1/1994, DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA.**

**5.1. ORGANIZACIÓN TERRITORIAL Y COMARCAL.**

**5.1.1. El enclave geográfico.**

El municipio de Sanlúcar de Barrameda está situado en el extremo occidental de la provincia de Cádiz, en la desembocadura del Guadalquivir. El territorio municipal ocupa una extensión de 166,8 km<sup>2</sup> de los que aproximadamente la mitad 7.800 Has., está constituida por zonas húmedas: marismas y salinas; se ocupan por urbanización unas 700 Has. y los suelos restantes se mantienen en explotación agrícola.

El término municipal limita al Norte con el río Guadalquivir, el Parque Nacional de Doñana y el municipio de Trebujena, al Este con el municipio de Jerez, al Sur con los términos de El Puerto de Santa María y Rota; y al Oeste con el municipio de Chipiona y el Océano Atlántico. Se trata, por tanto, de un término que actúa como charnela entre la comarca del Bajo Guadalquivir y la franja litoral pero también entre las tierras albarizas del marco de Jerez y los suelos bajos de la desembocadura del Guadalquivir y Doñana.

Es, por tanto, el Guadalquivir y su condición de desembocadura los elementos geográficos que singularizan a Sanlúcar. El curso bajo del río se caracteriza por su extensión y la cota baja de los terrenos adyacentes que favorece la formación de meandros y la presencia de caños y marismas. El Parque de Doñana sienta sus singulares condiciones naturales en esta particular organización natural. La singularidad y alto valor ecológico del lugar ha construido una suerte de vacío en el territorio.

En general los ríos dividen y las ciudades situadas en sus orillas se convierten en vados, en pasos desde los que se organizan ambos márgenes. El Guadalquivir, Doñana y Sanlúcar diluyen esa regla para asimilarse a un brazo de mar que penetra en la tierra y limita las relaciones al frente costero.



La posición excéntrica respecto al territorio provincial y su red de ciudades se ha suplido mediante el riguroso aprovechamiento que la posición geográfica ribereño-litoral le otorgaba. La posición de Sanlúcar exterior respecto al eje provincial principal Sevilla-Jerez-Cádiz ha ligado su desarrollo a la base natural coaligando la actividad agrícola común a los municipios del Bajo Guadalquivir con la pesca y el marisqueo de las poblaciones costeras próximas: Puerto de Santa María, Rota y Chipiona.

**5.1.2. El sistema urbano provincial.**

La región Andaluza se caracteriza por su escasa articulación territorial proveniente tanto de la escasez de infraestructuras internas como de la limitada organización jerárquica de la red de ciudades. Las principales ciudades andaluzas se conforman como una aglomeración urbana integrada por pequeñas y medianas ciudades próximas, ejerciendo su influencia sobre ámbitos territoriales coincidentes con cada una de las ocho provincias. Sin embargo esta definición general tiene su excepción en la provincia de Cádiz donde tres centros subregionales: Bahía de Cádiz, Bahía de Algeciras y Jerez compiten y se reparten funciones económicas y de influencia sobre el ámbito provincial. La multiplicación de centros subregionales trae consigo la división de las funciones económicas que les caracteriza y una subsiguiente especialización funcional. En la actualidad la actividad industrial se concentra principalmente en Cádiz y Algeciras, los centros de Servicios y a las empresas se agrupan en el eje Jerez-Cádiz mientras los servicios administrativos siguen ligados a la ciudad de Cádiz. Pero junto a la disgregación funcional se produce una distorsión en la jerarquía y rango del resto de las poblaciones. La concentración de servicios públicos y privados especializados como los ofrecidos por los centros subregionales requieren niveles de demanda por encima de los 100.000 habitantes, lo que configura una importante dependencia funcional del resto de los Centros del Sistema de Ciudades; disminuyen los centros intermedios pues sus funciones quedan agrupadas en los centros subregionales y los centros básicos pierden parte de sus funciones en favor de las ciudades superiores.

En consecuencia la concentración de centros subregionales supone para Sanlúcar una cobertura amplia y satisfactoria de los niveles de servicios superiores aunque repartidos entre varias ciudades. Las funciones comerciales y de servicios se completan principalmente en Jerez y las acciones administrativas e industriales en el área de la Bahía de Cádiz. En relación con los escalones inferiores de la red de ciudades su peso es mínimo en favor precisamente de Cádiz y Jerez. Así excepto limitadas funciones comerciales y asistenciales los municipios de Chipiona y Trebujena gravitan directamente sobre el núcleo de Jerez.



La potencia de los centros subregionales que llegan a concentrar el 68% de la población provincial distorsiona las relaciones entre la red de ciudades confiriendo a Sanlúcar una posición residual dentro del esquema. Su situación es sumamente atípica para una población de casi 60.000 habitantes tanto en el marco provincial como regional. Dentro de la provincia es la única ciudad de más de 30.000 habitantes que no se encuentra integrada en un centro subregional. Complementariamente pese a su importante rango tamaño no centraliza funciones territoriales de importancia respecto a núcleos de población inferiores.

Población de derecho Censo 1991

Total Provincial	1.096.388	100%
Bahía de Cádiz	365.238	33,3%
Jerez	184.364	16,8%
Bahía de Algeciras	197.165	17,9%
Total Centros subregionales	746.797	68,1%
Sanlúcar	57.044	5,2%

### 5.1.3. Sanlúcar en la Organización Comarcal.

El municipio de Sanlúcar junto Trebujena, Chipiona y los municipios de la provincia de Sevilla de los Palacios, Villafranca, Utrera, Los Molares, Las Cabezas de San Juan y Lebrija forman la Comunidad del Bajo Guadalquivir. La mancomunidad tiene una superficie de 1.797,4 km<sup>2</sup>. Aproximadamente la cuarta parte de ese suelo son terrenos de regadío en la llanura del curso bajo del río y dedicados a cultivos hortícolas y agroindustriales.

La mancomunidad se caracteriza por el elevado índice de densidad de población 118,5 hab/km<sup>2</sup>. y por la tasa demográfica fuertemente creciente durante los últimos 30 años. Sin embargo la concentración poblacional no se corresponde directamente con tasas de actividad y empleo altos. El mayor dinamismo económico constatable en la multiplicación de los productos de consumo y en la transformación física y económica del territorio no se ha traducido en la reorganización de la estructura laboral y productiva con tasas de actividad próximas al 25% y de paro del 38,3%.

El sector agrícola mantiene su supremacía con cerca del 50% de la actividad total excepto en el caso de Sanlúcar. Destaca en la distribución de actividad

por sectores la escasa representación del sector industrial con tan sólo un 10% de la actividad.

	Agricultura	Industria	Construcción	Comercio Servicios
Sanlúcar	32,0%	19,3%	10,2%	38,4%
M.B.G <sup>2</sup>	53,5%	10,0%	11,7%	24,8%

Del cuadro anterior se deduce la desviación de Sanlúcar respecto a la media de la mancomunidad. Sanlúcar presenta una distribución de la población por sectores de actividad más evolucionada con una importante presencia del sector comercial y servicios. Pese a la extensión del sector servicios, frente al resto de los municipios, ejerce un modesto papel de atracción. La mancomunidad del Bajo Guadalquivir se agrupa casi exclusivamente entorno a las funciones agrarias dependiendo para el resto de las funciones de centros exteriores a la propia mancomunidad; Sevilla, Jerez o Cádiz. Así pues el tamaño y desarrollo del sector servicios de Sanlúcar debe evaluarse desde un punto de vista interno, como una capacidad endógena para diversificar su base económica.

La distribución de la población por sectores productivos marca el principal rasgo distintivo de Sanlúcar respecto la mancomunidad. La base económica es bastante más equilibrada que las restantes con un reparto de población entorno al 30%. La amplitud del porcentaje del sector primario 32%, para una ciudad del tamaño de Sanlúcar, sugiere una presencia todavía fuerte y arraigada del sector como ocurre en el resto de la M.B.G. Pero el desarrollo de los sectores industrial, comercial y servicios caracterizan una organización urbana más madura, asimilable a otros municipios costeros.

El mayor potencial de la ciudad ha residido en un sector primario potente que ha servido de motor principal de la economía local. El desarrollo de servicios e industria es todavía débil en cantidad y calidad frente a lo que ocurre en otras ciudades del mismo rango-tamaño. La evolución y crecimiento de estas actividades de solaparse con las tendencias generales de los municipios costeros y ligar sus capacidades endógenas a las iniciativas que aparezcan en ese territorio.

<sup>2</sup> Mancomunidad Bajo Guadalquivir.

A este respecto obsérvese el cuadro relativo a la división de población activa por sectores en esos municipios. Frente a la M.B.G. todas presentan tasas superiores al 45% en el sector servicios y por debajo del 35% en agricultura.

	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios
Chipiona	34,1%	6,8%	13,0%	46,0%
Rota	12,6%	7,0%	11,0%	69,4%
El Puerto de Sta. Marfa	9,2%	21,3%	11,5%	58,0%

#### 5.1.4. Estructura urbana.

##### 5.1.4.1. Una organización urbana marcada por los elementos naturales y por la formación de núcleos de población segregados.

Sanlúcar de Barrameda situado en la desembocadura del Guadalquivir ha aprovechado tradicionalmente su posición privilegiada para el desarrollo de su población y crecimiento económico. Pero este lugar a caballo entre lo marítimo y urbano ha marcado profundamente la forma urbana de la ciudad. El intento de reutilizar las ventajas de posición ha ido tallando las relaciones territoriales y la organización de los asentamientos. La interacción ha sido particularmente difícil como lo es la forma del territorio y el litoral.

El litoral sanluqueño es fiel reflejo de su ambigua posición marítima y ribereña. La línea de contacto tierra-agua se caracteriza por la sucesión de episodios geográficos. Al Norte, en la parte alta del río, se extiende una amplia superficie de marismas de alto valor ecológico. La zona inundable queda limitada en la parte Sur por Bonanza que funciona como un espigón que retiene las arenas haciendo de límite de la marisma, a partir del cual, hacia el Suroeste, se forma un cordón arenoso ocupado por las playas de Bonanza, Bajo de Guía, Sanlúcar y Piletas hasta llegar al acantilado del Espíritu Santo. El extremo Sur presenta una plataforma rocosa, con formación de corrales que se adentra en el mar, de la que arranca un talud de pendiente rápida que alcanza alturas entre los 3 y 5 metros.

La organización urbana ha tendido de manera natural a una formación de núcleos dispersos que acerquen población y residencia al recurso natural

que tratan de utilizar de manera principal. Así aparecieron el Barrio Bajo ligado a la actividad portuaria, Bajo de Guía a la pesca, Bonanza como puerto definitivo, las barriadas de Piletas, la Calzada y La Jara ligada al recreo veraniego y el turismo, o las colonizaciones agrarias ligadas al cultivo del navazo.

La estructura urbana actual es el resultado de la absorción e integración de los diversos núcleos por el crecimiento de las tres últimas décadas, las tensiones de urbanización que generan los núcleos de población todavía no incluidos en el principal y las huellas producidas por un territorio marcado por una topografía variada. El llenado de vacíos intersticiales consolida la supremacía del núcleo central así como una cierta plurifuncionalidad con especial incidencia en el sector servicios y alojamientos turísticos. Sin embargo y pese al esfuerzo por llenar los espacios intermedios, en la organización actual pueden diferenciarse nítidamente hasta cuatro núcleos de población segregados. Al Norte, en contacto con la zona de marismas se extiende la parcelación de la Algaida que con una población próxima a los 2.000 habitantes tiene en el cultivo de la tierra el referente principal. Las instalaciones de Bonanza concentran un asentamiento ligado a la actividad portuaria y pesquera de apoyo. Al Sur del núcleo principal y sobre el acantilado del Espíritu Santo, se extiende la urbanización de la Jara con tres enclaves diferenciados destinados a residencia turística.

El núcleo principal, como ya se ha indicado, es el resultado del crecimiento por extensión del caserío del Barrio Alto situado sobre el cortado y las anexiones de los enclaves que fueron colonizando la banda arenosa: Barrio Bajo, la Calzada, Piletas o Bajo de Guía. El proceso de expansión se completó en los años 70 y 80 con los polígonos residenciales colgados al viario principal y la edificación dispersa sobre la parcelación rural. El conjunto de este caserío contiene las funciones urbanas principales, los equipamientos y servicios.

##### 5.1.4.2. Una ciudad dispersa dependiente del centro.

El crecimiento urbano de Sanlúcar ha seguido un proceso de formación y construcción de enclaves en lugares privilegiados que el núcleo central en su expansión ha ido enlazando y absorbiendo. La repetición de esta forma de crecimiento y organización urbana ha favorecido la formación de una ciudad extendida en el territorio con espacios vacíos intersticiales entre áreas consolidadas. Gráficamente el proceso podría denominarse de "salto y relleno". Esta forma de crecimiento frente al de extensión por contigüidad resulta extraordinariamente dinámica y cambiantes los valores de posición de cada barrio respecto al área urbanizada.

Plano de 7 ABR. 1997



La mancha de urbanización se extiende, aunque con formas diferenciadas, desde la Algaida hasta el municipio de Chipiona. El caserío vinculado a los núcleos de población más antiguos, la explotación agrícola de navazos y arenales en régimen intensivo, las parcelaciones y urbanizaciones de segunda residencia y el proceso de parcelación y edificación al margen del planeamiento como alternativa residencial va generando una ciudad dispersa en el territorio. La ciudad generada por esta agrupación de procesos controlados unos y anárquicos otros se caracteriza en la actualidad por la creciente complejidad y especialización en cuanto a la distribución de actividades, singularización en las demandas de equipamientos y servicios y déficit en las necesidades de urbanización.

Por último señalar que la dispersión en el territorio no es un proceso exclusivo de Sanlúcar. La dispersión, a la que antes se aludía, se extiende con características similares más allá del límite municipal de Chipiona hasta enlazar con ese núcleo. Pero elevando algo más la escala se puede comprobar que esta tendencia, ampliamente impuesta en las zonas costeras, se encuentra extendida en otras zonas del municipio de Chipiona, Rota y El Puerto de Santa María.

En la actualidad, dentro del municipio se pueden detectar cuatro situaciones:

1) El ensanche de la playas.

Los enclaves de Piletas, Pasco Marítimo y Bajo de Guía han quedado enlazados con el Barrio Bajo y la ciudad central por la Calzada del Ejército. Los vacíos a ambos lados de la espina central fueron ordenados por el plan anterior, han desarrollado el planeamiento aunque todavía no han ejecutado la urbanización. Los sectores de Vista Alegre, Arroyo S. Juan y terrenos al Sur de la estación ferroviaria aseguran la soldadura del casco de Sanlúcar con las barriadas levantadas al pie de las playas. La red viaria aquí prevista facilita los movimientos de esta zona al margen del área central. Sin embargo mientras las conexiones de las rondas Noroeste y arroyo San Juan no se realicen, todos los movimientos dependerán de la saturada red central.

La ejecución del planeamiento vigente supondrá la colmatación de los vacíos existentes y la urbanización completa de los terrenos entre el Barrio Bajo y las Playas, desde el arroyo de San Juan hasta el Bajo Guadalquivir.

2) El cordón de Bonanza.

El puerto pesquero ha generado un asentamiento de residencia y de instalaciones industriales ligados a la actividad y amarre de la flota hasta consolidar un núcleo de población estable con los servicios urbanos complementarios. Las comunicaciones con el área central, tanto el viejo camino de los Navazos de Bajo de Guía como la nueva carretera de enlace con las de Jerez y Trebujena, han servido para apoyo del crecimiento residencial del núcleo principal. Las barriadas de Verdigones, la Palma o la colonización de los Navazos se han ido colgando de estas vías hasta formar casi un continuo de edificación en el frente de carretera que se adentran en los Navazos.

El proceso de colonización del territorio desde el camino de Bonanza no ha seguido un orden planificado. Las promociones inmobiliarias colgadas de la carretera y los procesos de parcelación se han producido de manera disgregada primero para colmatar el borde y posteriormente los vacíos existentes. Todo el eje se convierte en una especie de cajón de sastre donde se suceden promociones inmobiliarias, equipamientos y autoconstrucción sin orden interno alguno. En la actualidad los vacíos principales fueron clasificados por el Plan General vigente como urbano en el caso de la unidad nº 39 y de urbanizable en el Plan Parcial de Verdigones y del P.A.U. nº 8. Junto a estos vacíos ya integrados en las expectativas de urbanización existen otras que, rodeados por urbanización, quedan al margen de esos procesos. Los suelos más tensionados son los que, ocupados por navazos, se extienden entre las traseras del corredor y la línea de costa y los situados al Norte entre las dos carreteras y el núcleo de Bonanza.

Los vacíos, pese a su excelente localización respecto a la proximidad al centro o con los elementos geográficos y naturales, mantienen un carácter suburbano con respecto al crecimiento principal. Los suelos se encuentran definidos por las traseras de edificaciones y equipamientos, salpicados de usos periurbanos y débilmente estructurados en su interior. La condición agrícola de los suelos se va mutando en urbana por la incorporación aleatoria de nuevos usos sin mediar un proceso de organización global del espacio.

3) El litoral de la Jara.

La parte Sur del litoral Sanluqueño ha sido la localización habitual de la población veraniega. Inicialmente el asentamiento de Piletas y ya recientemente los planes parciales en la parte alta de los acantilados del



Espíritu Santo y las parcelaciones apoyadas en los caminos rurales han ocupado la mayoría del frente costero.

El Plan General vigente delimitó el suelo urbano siguiendo criterios de consolidación efectiva y de preservación de accesos a las playas. Estos accesos se diseñaron como cortes de los suelos urbanos penetrando los suelos no urbanizables hasta el borde del mar.

El proceso de masificación del turismo veraniego ha consolidado los suelos previstos, extendiendo sus efectos fuera de los límites marcados por el planeamiento. La densidad de población asentada durante los meses de verano agota las infraestructuras existentes y los procesos de urbanización tensionan e invaden los vacíos no urbanizables.

#### 4) El arco Este.

Al oeste del Barrio Alto y su extensión en la barriada del Palomar se produce en la década de los 70 un rápido proceso de crecimiento del núcleo. Aprovechando las carreteras de enlace con otras poblaciones, los numerosos caminos rurales y la segmentada propiedad del suelo se propicia la ocupación y edificación del suelo agrícola más próximos. Las huertas y pequeñas parcelas se subdividen y construyen con pequeñas viviendas unifamiliares.

La corona compuesta por los sectores de Monte Olivete, Pozo Nuevo, Jardín Botánico, Dehesilla y Huerta Grande se ocupan por un proceso de parcelación y autoconstrucción carente de la estructura y servicios que caracterizan las áreas urbanas.

La rápida extensión del proceso de ocupación de suelo dejó algunos vacíos que fueron aprovechados por el Plan vigente para localizar las operaciones de suelo principales: Planes Parciales de Huerta Grande, la Dehesilla y carretera de Chipiona. El resto de las bolsas, de menor tamaño, se destinaron para organizar la estructura viaria y de equipamientos del sector. En la actualidad la mayoría de estas actuaciones no se han realizado manteniendo la corona numerosos vacíos intercalados entre las parcelaciones.

#### 5.1.5. Un crecimiento sobre una red viaria insuficiente.

En apartados anteriores se ha hecho referencia a la red viaria en relación con otros elementos de urbanización. La función de la red de calles en la ciudad es múltiple, constituyendo el componente que configura en mayor

medida la forma de la ciudad. Las calles, avenidas y carreteras aseguran el engarce de los distintos sistemas y consiguientes zonas de la ciudad y muestran los distintos órdenes formales que componen el tejido urbano.

La red viaria general de la ciudad está marcada por la posición geográfica de la ciudad en el territorio y la potente implantación del Casco Antiguo. Junto a estos factores resulta determinante la potencia espacial del Barrio Alto que debe considerarse "impermeable" (en una consideración de accesibilidad según vías de cierta entidad), y cuyo funcionamiento se apoya en la capilaridad interna.

La organización viaria se basa en la yuxtaposición de dos sistemas diferenciados sobre la ciudad tradicional. El primero de ellos, principal en la escala territorial, está formado por la mayoría de las vías de enlace interurbano, tienen en su mayoría condición de carretera y son convergentes sobre el Barrio Alto. El segundo sistema, de carácter más local, es paralelo a la costa y da servicio al crecimiento urbano que se extiende entre Bonanza y la Jara en el límite Sur del término municipal. Ambos sistemas se enlazaron tradicionalmente a través de la Ciudad Histórica cuya red de calles se muestra hoy incapaz de absorber la intensidad y modo de las demandas de movilidad y tráfico.

A la pérdida de capacidad de la red viaria de la Ciudad Histórica se debe añadir la importancia relativa en funciones de nivel ciudad que se localizan en la zona Baja. Así en la actualidad el enlace entre Barrio Alto y Bajo y por extensión entre movilidad interurbana y ciudad central concentra la práctica totalidad de las conexiones de la ciudad y debe realizarse tangencialmente al Barrio Alto por los tortuosos y angostos itinerarios de Castañeda-Parra-Juan Sebastián Elcano-Gutiérrez Aguera y El Picacho-San Nicolás.

Refiriéndose al viario con compromisos y funciones supralocales deben distinguirse tres niveles: las carreteras radiales de relación con los municipios cercanos, la variante de la carretera C-441 y las vías paralelas ala costa.

a) Las carreteras radiales.

Las comunicaciones terrestres de Sanlúcar con el interior discurren a través de las carreteras de conexión con Trebujena-Lebrija-Sevilla (C-441); con Jerez (C-440); con El Puerto de Santa María y con Chipiona (C-441). Todas ellas de trazado radial convergentes sobre el Barrio Alto.

La reciente variante de la carretera C-441 clarifica el papel y función de las vías. Todas ellas mantienen una claro contenido territorial, con tráficos



interurbanos más allá de la variante, para invertir su función dentro de la misma. Los tramos territoriales tienen una sección estricta con arcenes de pequeño tamaño. Los trazados de las vías se han mejorado notablemente en los últimos años.

Dentro de este grupo tiene una especial significación la carretera hacia Chipiona como se indicará más adelante.

b) La variante de la C-441.

Se trata de una vía que, trazada alejada de la ciudad, cumple la misión de derivar fuera del núcleo los tráficos en paso. Su posición alejada del área urbana y la limitación de movimientos en los enlaces con las carreteras radiales la convierten en un arco de uso exclusivo territorial. La lejanía del área urbana la penaliza para recoger los tráficos de circunvalación del núcleo. De otra parte, la falta de entradas y salidas con alguna de las carreteras radiales (carretera de El Puerto, algunos movimientos en la de Jerez, etc.), la restan valor como distribuidor interurbano.

La reciente construcción de esta variante y la calidad de sección, trazado y estructuras realizadas contienen un potencial superior al uso que en la actualidad reciben. Las demandas de distribución del municipio de Sanlúcar y el engarce del viario comarcal presentan requerimientos que fácilmente pueden incorporarse en ese tramo sin agotamiento de su capacidad.

c) Las vías paralelas a la Costa.

La profusión y rapidez de los crecimientos urbanos y periurbanos que se alargan desde la Algaida hasta Chipiona impiden una lectura del territorio en términos clásicos de nucleación del territorio. Sobre los caminos y núcleos tradicionales se superpone una extensión de baja densidad y dispersión en el territorio que configura una área de suburbanización con dependencia de los sistemas viarios e infraestructuras. La extensión del proceso al margen de la construcción de los elementos de urbanización correspondientes genera una sobreexplotación sobre las vías y caminos existentes.

En rigor, este viario tiene una misión funcional de segundo nivel, pero al tratarse de un fenómeno de suburbanización que se extiende sobre el vecino municipio de Chipiona, deberá observarse desde una perspectiva supramunicipal.

En esta relación especial significación adquiere la C-441 en el tramo Sanlúcar-Chipiona auténtica avenida supramunicipal que al incremento de

tráfico y movilidad se le añaden en sus bordes la localización de nuevos enclaves y actividades urbanas al servicio de ambas ciudades.

### 5.1.6. Las actividades productivas en la organización urbana.

La base económica sanluqueña se asienta sobre sectores productivos primarios (hortofrutícola, bodeguero, pesca) y servicios (fundamentalmente turístico) de larga tradición en la historia local y estrechamente relacionados entre sí. La evolución de los mercados y el desarrollo interno de los distintos procesos productivos parece converger en la condición motora para la economía local de los sectores hortofrutícola, ebanistería y turístico. Pero para completar y hacer más competitiva su producción será preciso desarrollar nuevos sectores de escasa presencia en la actualidad tales como empaques, transportes, comercial al por mayor y distribución. La evolución y crecimiento de los sectores motores debe influir sobre la construcción, industria y comercio. La construcción se verá fuertemente influenciada por una expansión turística a la que se debe añadir la edificación de viviendas sociales, cuyo déficit y urgencia en resolver se tratan en otros capítulos, y la ejecución de obra pública. El tirón de los sectores motores debe extenderse sobre la industria, actividad tradicionalmente movida por otros en especial la construcción y procesos de manufacturación de productos naturales. Finalmente el comercio tendrá su gran baza ligada al turismo y su posible evolución hacia segmentos del mercado de mayor calidad.

Por último notar la caída del peso relativo de los sectores pesquero y bodeguero en el conjunto de la economía. Las problemáticas por las que atraviesan trascienden al marco municipal y las decisiones estrictamente locales. Sin embargo las potencialidades que ambos poseen deberán ser tomadas en cuenta por el planeamiento urbanístico para evitar crear desventajas competitivas con otras localidades o favorecer la incertidumbre sobre la capacidad real de reacomodarse a las exigencias de los mercados. Sintéticamente la localización de actividades económicas en el término de Sanlúcar se caracteriza por:

a) La localización de usos productivos, un equilibrio inestable.

El asentamiento de instalaciones productivas y actividades económicas ha seguido un proceso "natural", no pautado previamente, atendiendo a los requerimientos funcionales y territoriales-geográficos que demandaba su organización. Esto ha favorecido el crecimiento mediante la formación de enclaves, una importante dispersión urbana y la extensa ocupación del frente litoral. Sobre la banda costera se han



implantado usos productivos fundamentales como las áreas hortofrutícolas de la Algaida y de los Navazos de la Veta, Bajo de Guía, Piletas y la Jara, El Puerto y las instalaciones pesqueras en Bonanza y las actividades turísticas en las playas de Sanlúcar y la Jara.

El siguiente uso en importancia en cuanto a consumo de suelo y efectos en la organización urbana son los suelos Bodegueros. La industria Bodeguera tiene pautas definidas de localización en cuanto a tamaño, reutilización y soleamiento y pese a su aparente dispersión, sus importantes dimensiones marcan la forma de la ciudad y sus crecimientos. Cada uno de los enclaves debió marcar un hito en la extensión urbana y en su posición se reconocen hoy la división de sectores y áreas de crecimiento. El núcleo fundamental lo constituye el situado en la cornisa central del Casco y que supera el Barrio Alto y Bajo. El siguiente núcleo en importancia se localiza en la Banda de la Playa que separa el Barrio Bajo y la Calzada; y finalmente, existe un tercer enclave, que separa el Barrio Alto en su parte Sur de las áreas de vivienda pública.

En las zonas más consolidadas y dentro de la ciudad histórica se reparten los usos comerciales e industriales. La actividad comercial y administrativa tiene su foco de atracción principal entorno a la Playa del Cabildo y Calle Ancha, en el contacto entre el Barrio Bajo y la Calzada. Los usos industriales, talleres y pequeños almacenes, se extienden indiscriminadamente entre el caserío sin configurar un orden definido. La escasa dinámica del sector ha hecho innecesaria la formación de polígonos de uso específico.

Como ya se adelantaba anteriormente, la distribución de funciones no responde a un esquema predeterminado. La localización de usos obedece a una cierta necesidad de apropiarse de determinadas condiciones naturales y geográficas del lugar y a la capacidad económica de cada actividad para imponerse a otras en el mercado del suelo. Esto ha configurado de una parte un plano de tendencias de localización de los usos productivos en el territorio municipal y de otra las tensiones o competencia entre usos por adueñarse de un determinado lugar. Entre los usos más significativos aparecen la competencia entre turismo y determinada agricultura periurbana, las tensiones entre bodegas y crecimiento urbano o la intrusión de industrias en áreas consolidadas.

La competencia suscitada entre los usos provoca un cierto desequilibrio en la organización urbana que afecta también a la base económica local. Como se indica en el Plan Estratégico, la actividad sectorial

Plano de...



- b) El medio natural el principal recurso productivo.

La base económica local ha permanecido tradicionalmente enraizada en el sector primario y la explotación agrícola y pesquera del territorio. Las actividades agrícolas han contado para su desarrollo con las condiciones excepcionales del medio tanto climáticos como de suelo. La especialización vinícola de la manzanilla y la agricultura hortofrutícola se basan en el singular microclima de la zona y de las posibilidades de cultivo del naranjo. Algo similar se puede decir para la pesca cuyas capturas tienen un marcado reconocimiento exterior y su actividad complementaria en la acuicultura servidas por las características hidráulicas de las marismas.

La combinación sol y playa es bien conocida desde antiguo en Sanlúcar y su fomento desde principios de siglo ha contribuido a formar el sector turístico local, caracterizado por su enfoque, casi exclusivamente, veraniego. La revisión de las capacidades del sector turístico y su enfoque hacia la formación de una actividad de explotación más "industrializada" requiere la ampliación de los elementos de atracción y reclamo. Es un mal extendido a todo el sector la falta de servicios que complementen el tradicional sol-playa.

La modernización y reconversión del sector debe basarse en una definición singular, un rasgo distintivo que le confiera una señal de identidad, una "marca" dentro de la abundante oferta turística. Indudablemente, como ya señaló el propio Plan Estratégico, la principal aportación será su posición geográfica y medio natural. La situación en la desembocadura del Guadalquivir, dominando el Entorno del Coto de Doñana y conteniendo espacios de gran valor ecológico como las marismas y el Pinar de la Algaida abren para Sanlúcar "a puerta del turismo llamado natural".

Sin embargo el "consumo de lo natural" requiere una acción ponderada y cuidadosa sobre el medio. Después de treinta años de rápido desarrollo la conciencia sobre los efectos del crecimiento urbano en el territorio marcan y presiden la toma de decisiones desde los momentos iniciales. La expansión urbana no es una actividad neutra sobre los elementos naturales y su evolución y corrección de impactos debe



atenderse desde los momentos iniciales. En el presente caso la compatibilización del desarrollo con el medio natural trasciende los argumentos de modernidad para convertirse en defensa activa de la economía local.

- c) El medio urbano actual, un tablero insuficiente para la reorganización productiva.

Se trata ahora de observar el substrato físico de la ciudad -suelo e infraestructura- para conocer su capacidad de acogida de nuevos usos y actividades. Aunque la evolución del sistema de comunicaciones y transportes y de capacidad de suelo son objetos de otros capítulos se ponen ahora en relación con la funcionalidad y necesidades de las actividades productivas.

Las infraestructuras de transportes se circunscriben, pese a la condición navegable del Guadalquivir, a la movilidad de mercancías y viajeros por carretera. Sanlúcar situado en el noroeste de la provincia queda ligada con las principales áreas urbanas de su contorno por carreteras de rango comarcal. La proximidad de Sevilla, Jerez y Bahía de Cádiz, de sus mercados y centros de transportes, queda diluida por las mediocres características de las redes viarias de enlace. Los movimientos de mercancías entre los centros de producción locales Jerez y Bahía de Cádiz discurren por vías de siete metros, sin arceas y circunvalaciones a las poblaciones que permiten el acceso directo a los centros de transporte puerto o aeropuerto. En el caso de Sevilla, los enlaces no son mucho mejores hasta el contacto con la carretera N-IV y desde aquí hasta su destino la intensidad de los tráficos la hacen igualmente inadecuada.

Respecto a los movimientos interiores, dentro de la ciudad, el transporte se resiente de las dificultades y problemas ya señalados para la red viaria. En general el transporte se ve sometido a viajes relativamente largos, sobre itinerarios muy congestionados. Las deficitarias relaciones viarias entre la parte baja y la alta y la congestión central de la red, ocasionan fuertes trastornos de comunicación. Una mejora sustancial de esta movilidad provendrá de la apertura de nuevos itinerarios entre las distintas áreas sin depender del área central (Arroyo San Juan y Ronda Noroeste).

La presión del tráfico en el área central incide de manera directa sobre el desenvolvimiento del comercio. El comercio genera y atrae tráfico y éste, congestión, según un círculo que se autoalimenta hasta producir la saturación. Este delicado equilibrio, entre atracción y congestión,

debe ser cuidado especialmente, desarrollando actuaciones urbanísticas que potenciando la centralidad no supongan una accesibilidad caótica.

Las infraestructuras fijas para el transporte se reducen exclusivamente al puerto de Bonanza. Las instalaciones portuarias presentan deficiencias en cuanto a las instalaciones en tierra, servicios a la embarcación y manufactura y empaquetado de los productos estando a la espera de un proyecto de remodelación.

- d) Los nuevos requerimientos de suelo.

El Plan Estratégico señala como sectores motores de la economía local para los próximos años el turismo, la ebanistería y la hortofruticultura. Sin embargo el papel motor de estos sectores no aparecerá de manera espontánea sino como resultado de las condiciones naturales existentes, decisiones favorables de nivel supramunicipal y la inversión en ejecución de infraestructuras e instalaciones que potencien y mejoren la actividad actual. Aquí se tocarán exclusivamente los que se relacionen con la ordenación física por depender de reservas específicas de suelo.

- d-1) El turismo.

Los objetivos en este sector se centran en la reconversión profunda del mismo, centrado en las potencialidades naturales, históricas, culturales, climáticas y gastronómicas. La necesaria transformación requiere incluir en la nueva ordenación suelos con capacidad para habilitar infraestructuras, servicios y actividades turísticas. La experiencia acumulada durante las tres últimas décadas demuestra la especificidad de la demanda turística frente al alojamiento veraniego o convencional. El desarrollo del ocio necesita de equipamientos y servicios que, de valor secundario para el desenvolvimiento de la vida urbana, se hacen indispensables para la organización y potenciación turística. Alojamiento y servicio turístico mantienen rasgos diferenciales en su funcionalidad que deberá atenderse en su ubicación y organización urbana.

- d-2) La hortofruticultura y los centros de transporte.

La producción horticola ha alcanzado un elevado desarrollo en sus aspectos cuantitativos y cualitativos. El reto presente se centra en aumentar el valor añadido de la producción generando nuevas rentas locales. La posibilidad de crecimiento reside en la aparición de subsectores ligados a la manufactura y la comercialización:



embalaje, transporte y, quizás en un futuro, empresas para la comercialización de productos. De manera inmediata parece necesario mejorar las condiciones de embalaje y transporte con deficiencias comunes con el sector pesquero. La oportunidad de desarrollo deberá complementarse con la formación de centros de transportes que integren estas funciones.

d-3) Las actividades artesanales e industriales y los polígonos industriales.

Como se indica al principio el sector industrial tiene un escaso peso específica en la base económica. De manera similar su posición en el sector tejido urbano queda sorprendentemente diluida combinándose con los usos residenciales y las áreas dispersas. La reducida presencia en la base económica no justifica las difíciles condiciones en que esta actividad se viene produciendo. Es común en los municipios de este tamaño poblacional, incluso menores, la presencia de suelos industriales específicos con infraestructuras especializadas. La posibilidad de disponer de un polígono industrial correctamente organizado, flexible con el uso y las condiciones de implantación y tamaño de las instalaciones resultarán favorable tanto para mejorar las condiciones de vida y ambientales en el interior del caserío como para la canalización de demandas de suelo que surgen ligadas a la reorientación completación del sistema productivo local.

## 5.2. INCIDENCIA DE LA ORDENACIÓN SOBRE EL SISTEMA DE CIUDADES.

El diagnóstico ha enunciado la dualidad del municipio de Sanlúcar. La posición de charnela entre la comarca del Bajo Guadalquivir y los municipios costeros y de otra parte, la urbanización de la costa Noroeste, con la cercanía de poblaciones y áreas urbanas de gran tamaño establecen las coordenadas de la organización territorial.

La importancia de los núcleos urbanos de Bahía de Cádiz y Jerez condiciona el funcionamiento del sistema de ciudades de la costa noroeste. La multiplicidad y calidad de servicios urbanos localizados en esas áreas captan la mayoría de los flujos de demanda, rompiendo de hecho cualquier vertebración provincial de carácter jerárquico. Los núcleos de menor tamaño (Trebujena y Chipiona) encuentran mejor oferta en términos cualitativos y cuantitativos en las áreas urbanas principales en perjuicio de

Sanlúcar con la que además cuentan, en algunos casos, con peores comunicaciones.

El tamaño del municipio, la importancia del empleo agrícola y el peso de la agricultura en la económica local son características comunes con los municipios del Bajo Guadalquivir. No es de extrañar, por tanto, que el municipio forme parte de la Mancomunidad del Bajo Guadalquivir. Sin embargo, los referentes económicos y de vecindad geográfica son insuficientes para explicar la vinculación territorial de Sanlúcar.

En la actualidad el vínculo territorial de Sanlúcar se define, fundamentalmente, por el ámbito en el que aparecen procesos de urbanización similares y se resuelven las demandas infraestructurales y de servicios principales. De manera extensa este ámbito incluye las áreas urbanas de Jerez y Bahía de Cádiz y de forma concentrada, por el nivel de conflicto e interrelación de funciones y usos con los municipios de Rota y Chipiona. Es precisamente sobre estos municipios donde se producen procesos urbanos similares: localización de actuaciones turísticas de gran tamaño, aumento de la población de servicios, incremento de las necesidades de infraestructuras territoriales en forma de vías de comunicación y ciclo del agua, y en cuanto al modelo de urbanización: dispersión de la edificación y residencia, escasa calidad de la urbanización, aumento de las necesidades de transporte, etc.

Especial relevancia adquieren las relaciones y vinculación del proceso de urbanización entre los municipios de Sanlúcar y Chipiona. La reducida distancia entre los centros de las poblaciones (escasamente seis kilómetros) aparece invadida en la línea de costa por urbanizaciones y procesos de parcelación residencial. La carretera de conexión es el soporte para la localización de actividades comerciales-industriales al servicio de ambos municipios.

Junto a la vinculación territorial de Sanlúcar con los municipios de la Costa Noroeste, incrementada por la complejidad de las nuevas demandas de la población y requerimientos de los procesos de urbanización, existe desde antiguo una relación física entre Sanlúcar y el Guadalquivir. La posición ribereña y la posterior declaración del Parque Natural de Doñana dotan al municipio de una especial significación respecto a ese espacio. Los Parques Naturales de Doñana y del Entorno de Doñana se orientan a la protección y conservación de los valores y recursos naturales localizados en su interior. Mediante la regulación de la protección se crea un territorio isla donde las acciones de urbanización quedan excluidas. La conservación estricta de los recursos naturales en Doñana tiene una doble incidencia sobre el municipio de Sanlúcar: de una parte, debe conservar y proteger las zonas





Incluidas en la delimitación del Entorno del Parque y, de otra, debe suministrar los servicios de carácter urbano necesarios para el funcionamiento del Parque que fundamentalmente se refieren a los accesos y actividades de acogida y divulgación.

Las condiciones urbanas de Sanlúcar en relación con el tamaño y nivel de servicios de acogida (hoteles, restaurantes), la facilidad de conexión con la red de comunicaciones territoriales y los recursos culturales y tradiciones del municipio se ponen al servicio de la gestión del Parque.

### 5.2.1. El modelo urbano.

El nuevo plan surge para organizar un modelo que asume la ciudad que ahora se dispersa en el territorio. La tradicional aparición de núcleos de población autónomos que ha caracterizado el crecimiento de Sanlúcar (Piletas, Bajo de Guña, Bonanza, Algaida, la Jara aparecieron como enclaves aislados de la ciudad central) se ha intensificado con la aparición de agricultura periurbana y parcelación y autoconstrucción suburbana. El proceso se extiende de Bonanza a Piletas y más allá sobre la Jara manchando la ribera del Guadalquivir. Sobre el escarpe, apoyándose en caminos y carreteras, la ocupación se adentra en las zonas de campiña. La amplitud espacial de la dispersión y el arraigo social de esta manera de vivir lo urbano diluye cualquier esperanza de atajar el proceso mediante la restricción de suelo o la vía disciplinaria.

La propuesta de ordenación se concibe como una estructura territorial que engarza los núcleos urbanos principales (ciudad central, la Jara, la Calzada, Bonanza y arcos de la corona periférica) integrando los suelos en proceso de consolidación (navazos de Bajo de Guña y Piletas, parcelaciones dispersas de la Jara, Vaguada del Arroyo San Juan, solares de autoconstrucción). La estructura definida mediante los usos principales, trazados viarios fundamentales y la definición de áreas verdes y espacios libres cumple la doble misión de orientar los procesos de crecimiento y actuar como reserva de suelo ante procesos no deseados.

La definición de la estructura no se pretende infinita, que abarque la totalidad del término municipal, porque ni éste debe ser ocupado por urbanización en su totalidad ni existen datos desde los cuales deducir el valor posicional y de uso de algunos suelos a medio plazo. Por tanto las nuevas viviendas y usos se extienden articulando áreas consolidadas e integrando los suelos que en el proceso de crecimiento y extensión muestran su valor en la organización del conjunto.

APROBADO  
Plano de...



Las piezas que componen la extensión de la ciudad configuran un ensanche a largo plazo. La ciudad no encuentra en la actualidad dinámica suficiente para desarrollar inmediatamente la totalidad del suelo, ni capacidad para ejecutar la totalidad de los sistemas viarios y dotacionales. Sobre la extensión de la ciudad se prefiguran los objetivos a corto y medio plazo y se establecen reservas para ciclos mas largos o imprevisibles cambios de las tendencias actuales. El Plan mediante el Programa de Actuación fija los plazos y primeros pasos en la ejecución del ensanche, quedan abiertos a programas y decisiones posteriores la construcción del plano no programado en este documento.

### 5.2.2. Usos y Actividades de la nueva ciudad.

#### Dimensiones y actividades en la nueva ciudad.

La ciudad mantendrá en los próximos años un cierto incremento demográfico, de componente sobre todo vegetativo. La masa poblacional acumulada durante las últimas décadas y su relativa juventud darán lugar a ese crecimiento. Preparar suelo para albergarlo significa crear un soporte físico sensiblemente mayor al ahora existente. La relación entre el incremento de número de habitantes y las necesidades de suelo no es lineal ni biunívoca. Otras variables cuantificables pero menos obvias, inciden también en esa demanda de nuevo suelo con destino urbano. Entre ellas, están las apetencias de mejora de vivienda -como factor cada vez de mayor peso relativo en la demanda de alojamiento-, la necesidad de reposición del parque residencial por parcial obsolescencia de éste y las eventuales nuevas localizaciones para la actividad económica y el turismo.

A su vez, la reorganización urbana y la nueva estructura que es preciso promover para integrar la dispersión de la ciudad actual requieren la preparación de un suelo adicional al ya urbanizado y edificado. Esa ampliación deriva instrumentalmente de las exigencias de ordenación o reordenación de la ciudad consolidada. Las unidades contempladas por el plan y los suelos de sistemas asociados tienen una superficie de unas 650 Has. a las que se deben añadir los suelos de sistemas localizados en el suelo no urbanizable: viario, cementerio, espacios libres, vertedero, etc.

El destino de los suelos y las fórmulas de gestión y programación se indican en los siguientes apartados:

## a) SUELOS RESIDENCIALES

Las áreas elegidas para usos residenciales se localizan entorno a la ciudad central consolidando los vacíos del Corredor de Bonanza, Corona Noroeste, Jardín Botánico-Sur, Carretera de Chipiona y Trasera de Piletas. La superficie de los suelos residenciales alcanza las 270 Has. con una capacidad teórica para 10.787 viviendas y sus equipamientos correspondientes. El número de viviendas de cada área provienen de la densidad asignada en función de su localización, ciudad existente en el entorno, influencias en el paisaje y construcción de la imagen urbana. La definición de densidades ha procurado la consolidación de las áreas, el equilibrio con los costes de urbanización y la producción de una imagen no densificada. Las densidades de las áreas de extensión de ciudad no superan las 35 viv./has.

- 1) Distribución de las áreas residenciales: El criterio de implantación de las nuevas áreas residenciales ha sido la de colmatar los vacíos interiores, provenientes del crecimiento discontinuo del núcleo urbano. La extensión de ciudad en términos de suelo completamente libre de edificación se localiza rodeando la ciudad central y enlazando y dando continuidad a la urbanización entre Bonanza y Sanlúcar. Finalmente el tercer gran grupo de crecimiento deriva de los suelo urbanizables del plan anterior en proceso de urbanización en la actualidad o pendiente de ella.

En suelo, los vacíos de áreas urbanas ordenados por el plan tienen una extensión de 122,6 Has. con capacidad para 5.500 viv. y áreas de equipamiento complementarias. En los suelo urbanizables en situación transitoria aparecen reservas de suelo para la construcción de unas 1500 viv. Finalmente los suelos de extensión previstos por el Plan tienen una extensión 144,8 Has. con una capacidad para la construcción de 5.284 viviendas y zonas de equipamiento complementario.

- 2) Clasificación del suelo y programación. La ejecución de la extensión de la ciudad se produce a partir de la clasificación del suelo y la programación temporal de los distintos ámbitos. La clasificación del suelo se ajusta a los criterios de consolidación y satisfacción de los servicios urbanísticos exigidos por la Ley del Suelo.

La programación ha incluido en los dos primeros cuatrienios de ejecución la totalidad de las unidades en suelo urbano con capacidad para 5.500 viv. Junto a ellas, en este período se deberá realizar la ejecución de las viviendas localizadas en los suelo

transitorios con capacidad para unas 1700 viv. La suma de ambas ofertan una notable cantidad del suelo, sin embargo es preciso atender a las específicas circunstancias de muchas de las unidades del suelo urbano. La extensión del proceso de parcelación, el enraizamiento de la construcción individual de la residencia, la atomización de la propiedad del suelo y las características ambientales y servicio de algunas de estas barriadas mantendrán fuera del mercado durante un período largo de tiempo gran parte del suelo de vacíos urbanos especialmente en la corona exterior. La consolidación de este sector exterior deberá condicionarse a la efectiva ejecución de las acciones en equipamiento y estructuración viaria de la zona.

La programación del suelo urbanizable establece un primer cuatrienio con 1.510 viv.; un segundo con 1.134 viv. y deja sin programar la mayoría del suelo de extensión con capacidad para 2.640 viv.. La programación del primer cuatrienio esta basada, fundamentalmente, en la puesta en ejecución del suelo para la ejecución de viviendas sometidas a protección V.P.O. La programación del primer cuatrienio tiene por tanto un carácter estratégico por la consecución de las políticas urbanas de consolidación y mejora de la ciudad actual y superación de la carencia de viviendas para las rentas menos solventes. Las viviendas programadas en primer cuatrienio son destinadas a mayoritariamente a VPO localizadas en tres zonas : Bonanza (área de antigua estación de Renfe), Corona de parcelaciones ( entre camino de Sevilla y ferrocarril de Bonanza) y Carretera de Chipiona (zona de Cuesta Blanca). En total se prevé la construcción de 830 viviendas de VPO y otros regímenes de protección en estas zonas.

El segundo objetivo de la programación y clasificación de suelo ha sido resolver algunas de las carencias en dotaciones que la ciudad padecía. Se ha programado suelo y se ha incorporado a la clase de urbano áreas con aprovechamiento suficiente para solventar algunos de los déficits que la ciudad padece en carencias de zonas verdes, escolares y asistenciales. Este hecho ha producido un leve incremento del potencial residencial del suelo urbano: la definición del borde urbano de Bonanza ha incrementado el suelo urbano par unas 200 viviendas, las nuevas ordenaciones en torno a la carretera de Chipiona en 125 ( terrenos del antiguo PP-5 y deportivo de la Dehesilla), la nueva ordenación del parque de Piletas y la posibilidad de obtención por los suelos limítrofes en 175 viviendas. la definición de nuevas unidades en la zona del Picacho-Calzada



para la obtención de áreas escolares en 100 viviendas y actuaciones en el casco para abrir una calle y una plaza 110 viviendas.

La ejecución y desarrollo urbano del primer cuatrienio se orienta hacia la ocupación de los suelos transitorios y la puesta en marcha del sector de la corona de parcelaciones pieza clave para la reorganización urbana y superación de buena parte de los déficits actuales. Complementariamente las unidades de ejecución en suelo urbano, principalmente las situadas fuera de la corona de parcelaciones irán colmatando los vacíos interiores con una dinámica en muchos casos de incierto control.

### 3) Resumen de la clasificación y programación:

- Unidades de ejecución en suelo urbano:	5.503 viv.
- Unidades en suelos transitorios:	1.700 viv.
- Unidades en suelos programados I:	
SUP-CO-1:	780 viv.
SUP-CP-1:	630 viv.
SUP-BO-1:	100 viv.
- Unidades en suelos programados II:	
SUP-BT-1:	426 viv.
SUP-CO-2:	708 viv.
- Unidades en suelos urbanizables no programados:	
SUNP-VE-1:	850 viv.
SUNP-VE-2:	700 viv.
SUNP-VE-3:	300 viv.
SUNP-BO-1:	470 viv.
SUNP-CO-1:	320 viv.
SUNP-CO-2:	1000 viv.

### b) SUELOS TURÍSTICOS.

Los objetivos en este sector se centran en la reconversión profunda del mismo, centrado en las potencialidades naturales, históricas, culturales, climáticas y gastronómicas. La necesaria transformación requiere incluir en la nueva ordenación suelos con capacidad para habilitar infraestructuras, servicios y actividades turísticas. La experiencia acumulada durante las tres últimas décadas demuestra la especificidad de la demanda turística frente al alojamiento veraniego o convencional. El desarrollo del ocio necesita de equipamientos y servicios que, de

APROBADO

Pleno de 7 ABR. 1997

valor secundario para el desenvolvimiento de la vida urbana, se hacen indispensables para la organización y potenciación turística. Alojamiento y servicio turístico mantienen rasgos diferenciales en su funcionalidad que deberá atenderse en su ubicación y organización urbana.

Los usos turísticos se localizarán fundamentalmente en la Loma de Martín Miguel y la Jara. La primera de las áreas en seguimiento del acuerdo suscrito por el Excmo. Ayuntamiento de Sanlúcar contará con instalaciones hoteleras y deportivas complementarias a la urbanización de segunda residencia. La propuesta de la Jara pretende la consolidación de la urbanización veraniega que aparece dotándola tanto de elementos físicos que integren (viviarios, accesos, aparcamientos) como servicios y equipamientos que mejoren sus condiciones y atractivos.

La superficie total de ambas implantaciones ascienden a 262 Has. con una capacidad para 3.556 viviendas. La cuantía de suelo prevista para este fin se relaciona con la extensión de ciudad y sistemas viarios ordenados. En el desarrollo y ejecución de este suelo guarda especial significación su ajuste temporal. La programación de la urbanización debe adecuarse a las particulares características de promoción y comercialización de la actividad fuertemente ligada a las exigencias de una demanda variable en sus objetivos y capacidades económicas.

El criterio de clasificación y programación seguido ha sido clasificar como urbanos los suelos que perdido el uso agrícola se encuentran parcelados en pequeñas porciones de terreno, próximos a las zonas consolidadas y con graves tensiones urbanísticas. Estas zonas se incluyen como suelo urbano directo cuando su pequeña extensión o grado de consolidación invalidan cualquier actuación de ordenación. Se incluyen en unidades de ejecución cuando se trata de áreas de pequeño tamaño controladas por un solo propietario y se acude a planes especiales en las áreas de gran tamaño en las que se localizan parcelaciones y propietarios distintos. En este caso el Plan Especial además de ordenar y satisfacer las necesidades de infraestructura definirá las unidades de gestión y ejecución de acuerdo con criterios de propiedad y distribución equitativa de las cargas de ejecución.

El resto de los suelos se incluyen como urbanizables. Se han programado los suelos comprometidos por convenios caso de la unidad SUP- MM o por posición claramente singular respecto al desarrollo de infraestructuras y servicios para completar la zona caso de las unidades SUP-JA-1 y2. Las acciones son por unidades:



E) dimensionado de los suelos turísticos asciende a:

Urbanizables programados I:

SUP-MM-1: 1.012 viv.  
SUP-JA-1: 344 viv.

Urbanizables no programados II:

SUP-JA-2: 900 viv.

Unidades en suelo no programados:

SUNP-JA-1 700 viv.  
SUNP-JA-2 400 viv.  
SUNP-JA-3 10 viv.  
SUNP-JA-4 150 viv.  
SUNP-BO-2 -- viv.

### c) SUELOS INDUSTRIALES.

El sector industrial tiene un escaso peso específico en la base económica local y muy posiblemente esto se mantenga así ante los rasgos de organización y exigencias de localización de las grandes industrias. Sin embargo es posible la aparición de una industria ligera, "blanda", ligada a procesos de producción artesanal y estrechamente vinculada con la comercialización de productos locales. Junto a esta actividad deben aparecer otras de relación almacenaje-comercio que suelen ubicarse en ciudades de densidad poblacional próximas al umbral de Sanlúcar. La localización y preparación de suelo industrial se dirige fundamentalmente a esas demandas y complementariamente a descongestionar de actividades y talleres el tejido urbano.

Se prevé suelos industriales con una extensión de 62 Has. a las que se deben sumar la extensión de los suelos urbanos de la salida de carretera de Chipiona (zona Dehesilla y La Ibense) y los situados en la carretera de Jerez (naves municipales). Los suelos previstos en estas áreas junto Rematacaudales 1ª y 2ª fase, se destinan a una demanda amplia de suelo industrial con condiciones de uso e implantación flexibles que permiten la descongestión del caserío y la localización de nuevas actividades necesarias para completar el sistema productivo local.

El polígono en Carretera de Chipiona, incluido en la organización del Corredor Sanlúcar-Chipiona, se orienta a la localización de actividades de almacenaje-comercio similares a las que aparecen en otras ciudades de tamaño parecido y que inician su ubicación tímidamente: locales de ventas de automóviles y otros tipos de vehículos, empresas comerciales de materiales de construcción y mobiliario. Estos centros al combinar

el almacenaje con la venta aseguran una imagen y presencia urbana adecuada al acceso de la ciudad.

Así mismo se localiza en este polígono un área para el desarrollo de actividades hortofrutícolas. La producción hortícola ha alcanzado un elevado desarrollo en sus aspectos cuantitativos y cualitativos. El rete presente se centra en aumentar el valor añadido de la producción generando nuevas rentas locales. La posibilidad de crecimiento reside en la aparición de subsectores ligados a la manufactura y la comercialización: embalaje, transporte y, quizás en un futuro, empresas para la comercialización de productos. De manera inmediata parece necesario mejorar las condiciones de embalaje y transporte con deficiencias comunes con el sector pesquero. La oportunidad de desarrollo deberá complementarse con la formación de centros de transportes que integren estas funciones.

Este gran polígono se localiza en una posición que sirva simultáneamente a los municipios de Rota, Chipiona y Sanlúcar. Para ello se apoya en la variante de la carretera C-441 y las carreteras de Rota y Chipiona.

1) La clasificación y programación de los suelos. La clasificación de los distintos ámbitos industriales viene forzada por las preexistencias. Se mantienen en suelo urbano los suelos semicolmatados en la actualidad entorno al núcleo y la primera fase de Rematacaudales ya urbanizada. Quedará como suelo urbanizable transitorio la segunda fase de Rematacaudales. El triángulo industrial de carretera de Chipiona se incluye en suelo urbanizable la carecer de todo tipo de infraestructuras.

La programación temporal incorpora todos los suelo urbanos y transitorios en la primera fase. Quedan pendientes para un momento posterior el desarrollo de los suelos del Triángulo. La programación de esos suelos dependerá tanto de la efectiva colmatación de los anteriores como de la aparición de demandas específicas sobre el tipo de uso para el que se reserva.

2) Las reservas principales:

- Suelos urbanos en unidades y P.E. 8 Has.
- Suelos transitorios: 22 Has.
- Suelos urbanizables no programados: 49 Has.



d) CUADRO RESUMEN DE DIMENSIÓN, CLASIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DE LOS SUELOS.

CLASIFICACION	USO	SUPERFICIE (m2.)	VIVIENDAS TOTALES	VIVIENDAS LIB/VI/100
SUELO URBANO	Residencial	1.226.907	5.503	4.936/867
	Turístico	145.000	140	
	Industrial	27.700		
	Act. Aisladas	178.607		
	S. Generales	42.210		
SUELO TRANSITORIO	Residencial		1.700	1700/0
	Industrial	220.000		
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO I Cuatrienio	Residencial	432.720	1.510	680/830
	Turístico	1.617.500	1.356	1.356/0
	S. Generales	126.850		
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO II Cuatrienio	Residencial	365.649	1.134	664/470
	Turístico	295.000	900	900/0
	S. Generales	72.000		
SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO	Residencial	923.963	3.640	3640/0
	Turístico	761.720	1.260	1.260/0
	Industrial	491.200		



Plano de 7 ABR. 1997

### 5.2.3. Equipamiento Supramunicipal.

El municipio de Sanlúcar mantendrá su dependencia de los equipamientos de rango superior localizados en la Bahía de Cádiz y Jerez principalmente en el área educativo-universitario y dotaciones altamente especializadas. En este sentido, el Plan resulta un rearme de la ciudad actual al señalar reservas para la construcción de dotaciones de cierta importancia que resuelvan los déficits locales conjuntamente a los comarcales, en especial del área de Chipiona.

Las reservas de suelo que el Plan General prepara para la localización de equipamientos al servicio comarcal son las siguientes:

#### A) Deportivo.

La red de equipamientos deportivos se completa con una gran instalación de sistema general que junto al servicio al municipio debe prestar atención a la escala comarcal. El nuevo centro localizado en la

carretera de Chipiona, junto al parque de la Dehesilla, albergará esta instalación superior. Se dimensiona una parcela con posibilidad de localizar un pista para la práctica del atletismo.

#### B) Sanitario.

El escalón hospitalario resulta en el umbral superior para una población del tamaño de la Sanluqueña. Su prestación debe producirse para un territorio y demanda más amplia. En referencia a satisfacer estas necesidades la oferta de suelo se debe realizar ligada a los principales ejes de comunicación comarcal en especial de la costa Norte de la provincia. Las iniciativas para la localización de un centro hospitalario de nivel comarcal en los últimos meses recomienda la ubicación de dos reservas.

- Reserva en la carretera de Chipiona. Se destinará a la ubicación de un hospital privado sin perjuicio de los conciertos que pueda desarrollar con los servicios de sanidad pública. El interés por ejecutar la instalación se ha concretado en la ubicación en suelo urbano, próximo al consolidado, con fácil servicio de transporte público y bien conectado con las distintas áreas urbanas tanto en la actualidad como por los nuevos viarios previstos.

- Reserva carretera de Jerez. Se destinará a la ubicación de un hospital comarcal público. La no previsión de su ejecución en los presupuestos de la Junta han llevado a establecer la reserva en suelos urbanizables no programados SUNP-CO-1. La condición de activación del sector estará en la previsión de ejecución del hospital por parte de los servicios de la sanidad pública.

#### C) Servicios Urbanos.

Dentro de este grupo de equipamientos que engloban los servicios comunitarios se incluyen la atención a la retirada y tratamiento de los residuos urbanos. Se localiza una parcela para la localización de un centro de tratamiento de residuos. Se trata de un lugar adecuado por características de los suelos, distancia de los suelos urbanos y afecciones paisajísticas. El tipo de tratamiento a desarrollar entra dentro de las medidas de gestión que supera la capacidad de este documento. La localización definitiva, tratamiento y gestión quedará a lo dispuesto en la Ley de Protección Ambiental y los planes regionales y locales sobre este tipo de instalaciones.

### 5.2.4. Áreas de Ordenación de vinculación Supramunicipal.

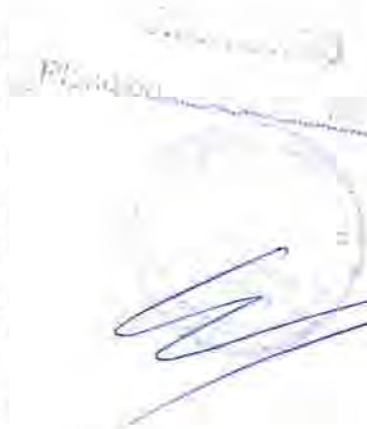
#### A) La carretera C-441.

La condición de centro comarcal de Sanlúcar y la localización de algunas actividades turísticas y de comercio hortofrutícola en Chipiona fomentan una interdependencia entre los municipios. El incremento de relaciones ha generado un significativo aumento de la movilidad entre los dos municipios. Así como una tensión de urbanización en los bordes de la C-441 que se manifiesta en la extensión de ambos municipios sobre el eje viario y en la aparición de manera dispersa de almacenes-comercio. Todo ello viene a poner en evidencia la capacidad de la travesía y sus suelos limítrofes como recurso para ubicar actividades y servicios que satisfagan simultáneamente las necesidades de ambas poblaciones. La potencialidad de la infraestructura viaria para consolidar un eje de actividades al servicio de los dos núcleos de población es el centro de las distintas actuaciones que se plantean.

1) Localización de suelo destinado a actividades productivas (SUNP-CP-1). A este fin se localiza un área industrial en el triángulo formado por las carreteras de Rota (camino de Munive), Chipiona y variante de la carretera C-441. Esta zona, única nueva zona industrial que se propone, viene a completar la oferta de suelo industrial prevista en el Plan vigente localizada en Rematacaudales y margen derecha de la carretera de Chipiona. El nuevo polígono concentrará las actividades de manipulación hortofrutícola y almacén-comercio. El suelo clasificado como urbanizable no programado deberá desarrollarse sobre un programa de actividades productivas previamente definido. Se trata de hacer una definición flexible de los usos que permita la ubicación de instalaciones de distinta actividad y tipología ajustándose a las nuevas tendencias de implantación de los procesos productivos e integración funcional.

2) Localización de equipamientos de alcance supramunicipal. La proximidad al núcleo de Chipiona y la buena relación con el sistema de comunicaciones comarcal representan una excelente oportunidad para la ubicación de instalaciones de amplio ámbito de servicio. En consecuencia se prevé suelo para la construcción de un hospital comarcal y un gran centro deportivo. Ambas previsiones se disponen en la margen izquierda de la carretera. El estadio deportivo e instalaciones complementarias se localizan colindantes con el parque de la Dehesilla.

La reserva para centro sanitario privado, según el convenio municipal, asimilable a un hospital comarcal se situará en las márgenes de la



carretera. Se propone como actuación compatible con los suelos residenciales del SUP-HG-1.

3) Remodelación de los bordes del suelo urbano. La remodelación realizada se orienta a mejorar las condiciones de servicio y equipamiento de las naves y talleres que aparecen en el borde de la carretera, en el límite del suelo urbano. Para ello se fijan las correspondientes figuras de planeamiento de acuerdo con la consolidación de la zona y las posibilidades de reordenación. El crecimiento a saltos en el borde de la carretera ha dejado un gran vacío de suelo rodeado de usos y actividades diversas. Este vacío (SUP-HG-1) en el acceso a la ciudad constituye una oportunidad para mejorar la imagen de la ciudad desde el acceso de Chipiona. Se utiliza los suelos para recomponer el borde, pero también para mejorar las condiciones de acceso y relación de las áreas residenciales que aparecen a sus espaldas.

#### B) La Jara.

El área de la Jara recoge el disperso residencial que se extiende desde la carretera de Chipiona hasta la línea de costa entre el consolidado de Sanlúcar y el límite del término. Sobre el territorio se asientan viviendas de utilización veraniega (fundamentalmente junto a la playa) y un disperso agrícola familiar que mancha la totalidad del área. Las aproximadamente 1.200 viviendas en uso se sirven a partir del camino y carretera de la Jara y secundariamente de la carretera de Chipiona. Las vías principales separan áreas de consolidación y uso diferenciado: la costera, de mayor saturación, se destina principalmente a usos turísticos y veraniegos, la segunda, al Norte del camino de la Jara concentra la mayoría de la vivienda y actividad agrícola.

La implantación turístico-veraniega de la Jara sirve de referencia para el desarrollo y localización turística en Sanlúcar. Este área bien relacionado con la ciudad central, con las actuaciones turísticas en la Ballena y Martín Miguel y próximo a las playas recoge las principales potencialidades del municipio. La actuación que se propone pretende transformar la estructura turística actual mediante la incorporación de alojamientos y equipamientos específicamente turísticos al tiempo que reorganiza físicamente el conjunto de parcelaciones actuales. La actuación de reestructuración se basa en las siguientes actuaciones:

1) Mejorar la relación del sector con otras zonas turísticas de la costa noroeste. La provincia de Cádiz, sus áreas de sierra y la totalidad de su litoral ofrecen un extenso abanico de ofertas turísticas variadas tanto

en su contenido como en la orientación de sus servicios. Poner en valor el sector de la Jara dependerá de la conformación interna que se realice pero también de la posibilidad de relacionarla con la red provincial en creación. A tal fin se propone un nuevo acceso a la zona, al margen del núcleo principal, directo desde la variante y en prolongación con la carretera de Munive (acceso a la Ballena) que conecte la Jara con la red viaria principal y principales centros turísticos de la zona. Complementariamente se mantiene una reserva para la incorporación del tren-tranvía en estudio en el área de la Bahía y de posible extensión sobre la antigua plataforma del ferrocarril.

- 2) Desarrollar una red de avenidas que estructuren el interior del sector. La función de las avenidas será mejorar la comunicación general del sector pero también identificar y caracterizar las distintas partes en que se subdividirá la zona. Se trata de incluir elementos de carácter y diseño individualizado que supere la condición de agregado de microparcelaciones que ahora se produce. El área se conforma mediante una yuxtaposición de urbanizaciones de segunda residencia y parcelaciones colgadas de los caminos rurales principales. Este conjunto ha nacido sin servicios complementarios colapsando las débiles redes de infraestructura existentes. La actuación prevista trata de vertebrar edificación existente centrándola a partir de las nuevas infraestructuras y propuestas de suelo. Se plantean tres nuevas grandes vías: una de dirección perpendicular al Guadalquivir que enlaza con la carretera de Munive (La Ballena) coincidente parcialmente con el Callejón de Hato; las dos restantes paralelas a la orilla: reformando el trazado ferroviario la situada más al Oeste y entre los caminos de Cabeza de Vaca y la Jara la situada al Este. Estas tres avenidas se superponen sobre el sistema de caminos actual asumiendo las relaciones territoriales con otras áreas urbanas y con la ciudad central. Mientras, la red actual pasa a ejercer funciones de red secundaria y acceso a parcelaciones.
- 3) Localizar centros y servicios turísticos. Los nuevos suelos que se incorporan al desarrollo urbano albergarán los alojamientos y servicios turísticos agrupándose en dos polos o ejes de actividad. Estas áreas de mayor centralidad, con presencia de áreas comerciales y residenciales, se localizan en las vías perpendiculares a la costa y coinciden con los dos vacíos ahora existentes. Las áreas de actividad enlazan las avenidas del ferrocarril y Cabeza de Vaca para morir en los accesos a la playa.

APROBADO  
Pleno de 17 ABR. 1995



### 5.3. SISTEMA DE COMUNICACIONES.

#### 5.3.1. VIARIO.

La Propuesta viaria que se formula desde el Plan tiene por objeto mejorar la accesibilidad e integración del municipio de Sanlúcar tanto con la red de ciudades limítrofes como con la red de alta capacidad andaluza. Las propuestas más relevantes son las siguientes:

- 1) Completar los enlaces de la C-441 con el resto de las carreteras radiales:  
Actualmente función de circunvalación al núcleo urbano la realiza la variante de la C-441 como antes se ha comentado, vía que dista del orden de 3 Kms. del núcleo y que si bien ha aliviado a éste del tráfico en tránsito que por él discurría, no ha producido todos los efectos beneficiosos que de ella se podía esperar debido a que con las carreteras radiales de acceso a Sanlúcar tan solo tiene tres conexiones, las dos extremas, los accesos a Trebujena y Chipiona, y la que posee con el acceso de Jerez.

El plan plantea en este sentido una mayor integración de la variante con el viario de acceso al núcleo que incrementa su conectividad. Así, se propone:

- Construcción de un enlace en el acceso de Trebujena que integre a la nueva vía de conexión con la Loma de Martín Miguel y el puerto de Bonanza con el acceso existente. El proyecto de nudo intersección preverá un acceso para la instalación de motocross y camino del I.A.R.A.
- Construcción de un enlace completo en el cruce con el camino de Munive o carretera de La Ballena (Ca-6041) y ampliación mejora de esa vía. El enlace que figura en planos representa un esquema no vinculante que será ajustado en el proyecto de ejecución del nudo-intersección, a tal fin se reserva suelo suficiente para la ejecución de cualquier solución. Así mismo desde el Plan se propone la ampliación y mejora del camino de Munive para la facilitar las conexiones de las áreas turísticas de la costa noroeste.
- Enlace mediante glorieta entre la variante actual y el tramo Chipiona-Sanlúcar. La mejora del camino de Munive con su funcionamiento como variante de Chipiona y el desdoblamiento de la carretera Sanlúcar-Chipiona como vía intersecciones exigirá el rediseño de la intersección. A tal fin desde el Plan se propone una

solución en glorieta acorde con los tráficos que recorrerán en el futuro la avenida de conexión entre estas poblaciones. No obstante si las intensidades de tráfico a medio plazo recomendarán otras soluciones se deja una reserva de suelo suficiente para la ejecución de una intersección a distinto nivel.

- Construcción de sendos ramales de conexión de los accesos de Jerez y El Puerto que se formalizarían como un diamante con pesas donde el viario principal sería la variante y el acceso secundario la Ca-602. El nudo intersección que figura en planos es un esquema de una de las posibles soluciones. El proyecto de ejecución fijará el diseño definitivo posibilitando los movimientos entre la variante y la carretera de El Puerto de Santa de María.

2) La reurbanización y acondicionamiento como travesías urbanas la carretera Chipiona-Sanlúcar.

La reciente construcción de la variante de la C-441 ha modificado tanto el concepto de viario interurbano como el de travesías en lo que a estas vías se refiere. En este sentido la propuesta plantea con carácter general el que por parte de la administración titular de la carretera, la Junta en este caso, se acometa la mejora del firme y de la urbanización en unos casos y en otros la construcción de una avenida urbana de dos carriles por sentido y amplio acerado en el acceso de Chipiona.

Así mismo se propone que el actual acceso de Chipiona se desdoble y pase a ser una avenida urbana en el tramo comprendido entre la intersección con la avenida ya construida sobre el cauce del Arroyo San Juan y el cruce con la carretera de La Ballena (Ca-6041) formalizándose en éste punto una gran intersección tipo rotonda circular. Este nuevo acceso así concebido canalizaría asimismo los tráficos con origen-destino en la Jara a través del viario propuesto.

3) Nuevos accesos a las áreas urbanas del municipio.

La extensión de la urbanización en el territorio demanda una red viaria mas compleja pero también mas diversificada. En la actualidad las posibilidades de acceso a algunas zonas del término municipal exige la llegada al núcleo central para a partir de su distribución posterior. La necesaria diversificación de accesos desde la red comarcal se abre con los siguientes itinerarios:

- En el lado occidental, se propone la formación de un acceso directo al sector de La Jara. La urbanización y acondicionamiento del



Callejón del Hato permitirá conectar La Jara con la actual salida hacia Chipiona precisamente en la nueva glorieta que permitirá la conexión con la variante de la carretera C-441. Este itinerario presenta la ventaja añadida de relacionarse con la carretera de Munive y acceso con La Ballena. Es decir, la conexión a través del callejón del Hato relaciona La Jara con el sistema de carreteras comarcal acercándolo a otros centros turísticos y de veraneo de la costa noroeste.

- En el lado oriental, con objeto de mejorar tanto la accesibilidad del puerto de Bonanza como de conectar con la red interurbana de carreteras al margen del viario urbano, a la actuación urbanística que se va a desarrollar en la Loma de Martín Miguel, se propone la construcción de una nueva vía que arranque de la C-441 a la altura del actual acceso a Trebujena, lo cual conlleva la necesidad de modificar la actual conexión y sustituirla por otra de mayor capacidad.

- Al sur y aprovechando el antiguo trazado ferroviario se propone una avenida urbana que articule las áreas residenciales de la Jara. Por trazado y reserva de espacio esta avenida servirá como un segundo enlace entre los municipios de Chipiona y Sanlúcar integrando las áreas turísticas de los dos municipios.



5.3.2. PUERTO.

En la actualidad la tradicional vocación marinera de Sanlúcar se concreta en un conjunto de instalaciones pesqueras y náutico-deportivas extendidas por la ribera entre Bonanza y Bajo de Guía. El Club náutico es el punto de referencia de un amplio grupo de embarcaciones recreativas que fondean en la orilla sin instalaciones fijas de acceso. En el mismo Bajo de Guía se ha localizado recientemente un pantalón para la toma de embarcación de acceso a Doñana. Finalmente la actividad pesquera tiene su base en las instalaciones portuarias de Bonanza. Estas instalaciones cuentan con un proyecto de remodelación y ampliación.

Recientemente el puerto ha sido transferido a la Comunidad Autónoma Andaluza. Este puerto desde el punto de vista estructural y funcional tiene dos déficits importantes; de un lado los accesos terrestres y, de otro, la escasa superficie de su zona de tierra lo cual le plantea numerosos problemas de funcionamiento interno. Desde el Plan se introducen nuevos accesos y la reserva en tierra de suelo para su ampliación hacia el norte.



hasta donde comienzan los muros de protección de las instalaciones salineras.

Las actuaciones previstas por el Plan son:

a) Mejora de los accesos terrestres.

En lo que se refiere al primer problema el Plan plantea la construcción de un nuevo acceso terrestre independiente del actual viario urbano que le comunique directamente con el viario interurbano. Este viario que como antes se ha comentado daría también acceso a la actuación turística de la Loma de Martín Miguel, arrancaríase de la C-441 a la altura del actual acceso de Trebujena. La nueva comunicación llegaría a la carretera sobre el ferrocarril a Bonanza y desde esta internándose en los suelos de la antigua estación de Renfe acceder a los terrenos de ampliación del puerto.

b) Mejora del Puerto Pesquero.

La Autoridad Portuaria de Sevilla realizó hace algunos años un Estudio de Ordenación del Puerto de Sanlúcar en el que prácticamente proponía duplicar la superficie de tierra existente. Este estudio debería ser completado con los datos aportados por la situación actual para concretar las necesidades de mejora de la instalación.

c) Incorporación de instalaciones náutico-recreativas.

Sanlúcar tiene un lugar privilegiado por su proximidad a Doñana y último punto abrigado antes de salir al mar abierto. Dentro de la orientación turística que se pretende para el municipio una instalación náutica de varada además de constituir un complemento de ocio y recreo permitirá poner orden en el anárquico fondeo que se produce a lo largo de la orilla. Estas instalaciones se localizarían aguas arriba de Bonanza por encima del puerto actual.

d) Redacción de un Plan Especial.

La propuesta del Plan reserva una gran zona para la expansión del puerto debiendo llevarse éste a cabo por su administración titular en base a los estudios y proyectos que una instalación de este tipo necesita, si bien su tramitación urbanística debe ser mediante un Plan Especial que recoja no sólo la ordenación espacial y funcional sino que regule los usos propuestos, así como la intensidad de éstos.



### 5.3.3. FERROCARRIL.

Sanlúcar de Barrameda estaba conectada mediante una línea de ferrocarril que recorría los municipios situados al Norte de la Bahía de Cádiz con la red ferroviaria nacional a la altura de El Puerto de Santa María. De esta forma todos estos núcleos disponían de una oferta de transporte distinta a la carretera que complementaban a ésta. Su baja utilización y su alto déficit motivaron el que conjuntamente con otras líneas también deficitarias del estado español fueran cerradas y suprimidas al tráfico por acuerdo del Consejo de Ministros. Dicho acuerdo si bien suprimía los servicios, impedía el desmantelamiento de la infraestructura y superestructura toda vez que valoraba su posible nueva puesta en servicio si las circunstancias lo aconsejaban.

Junto a la baja expectativa de utilización del ramal las condiciones físicas y técnicas del trazado invalidan éste en gran parte de sus tramos. La antigüedad del diseño, el tiempo fuera de uso, las intrusiones en su ámbito y los efectos sobre las áreas urbanas por donde discurren hacen de la traza actual un elemento inservible para la introducción de una infraestructura pesada como el ferrocarril.

En la actualidad la recuperación del servicio ferroviario para Sanlúcar cuenta con dos opciones. La primera orientada a mejorar las comunicaciones con las ciudades vecinas a través del sistema de cercanías que se prepara para la Bahía se encuentra en fase avanzada de estudio. De otra la incorporación a la red nacional en Lebrija o Jerez que no se incluye en ninguno de los planes de infraestructuras regional o estatal.

- El sistema de cercanías.

Recientes estudios en realización en el marco de la Bahía de Cádiz abren la posibilidad de un transporte comarcal con base en la aglomeración de la Bahía y Jerez y una conexión con la Costa noroeste. El sistema descansaría sobre un material de prestaciones combinadas de tren y tranvía. La situación embrionaria de estos trabajos no permiten sacar una conclusión definitiva pero su presencia redundaría en la integración del sistema urbano y una mejora de su competitividad frente a otras áreas.

Es por ello, que el presente plan opta por utilizar el trazado del ferrocarril como recurso espacial para la ordenación de Sanlúcar y su relación territorial con Chipiona. La reserva ferroviaria se transforma en avenida que recorriendo el litoral pone en relación el núcleo principal con áreas turísticas y playas. La calzada viaria se completará

en su diseño con reservas para la localización de plataformas especiales de transporte público ligero.

Se establece un canal de 30m. de anchura que permitirá la formación de una avenida con dos carriles por sentido. El espacio sobrante se tratará como reserva para la localización de la plataforma de transporte tren-tranvía si esta propuesta prosperara. En caso contrario la reserva podrá acondicionarse como espacio libre y localización de zonas de paseo y carril bicicleta.

La incorporación a la Red Ferroviaria Principal.

Los posibles puntos de enlace a la línea Madrid-Cádiz se localizan en Jerez y Lebrija. Consolidación urbana y trazado ferroviario aconsejan como factible la conexión en Lebrija, aunque la unión con Jerez tendría un notable interés para las comunicaciones de cercanías.

En la actualidad esta conexión no se incorpora a los planes de infraestructura, incluso existe una duda razonable sobre cual es la mejor opción de comunicación. En este marco no resulta previsible la ejecución de esta conexión en el plazo de vigencia del presente Plan que se limita a dos cuatrienios.

En consecuencia desde el Plan se indica la conveniencia para Sanlúcar de contar con un enlace ferroviario con la línea principal Madrid-Cádiz. La ausencia de un anteproyecto o estudio ferroviario sobre la idoneidad del trazado impide la reserva expresa de terrenos para localización de la estación. Sin embargo la colmatación y topografía del lugar orientan la posición hacia un área periférica del arco este y sur, más allá de la corona de parcelaciones, en la cuña carretera de Trebujena-carretera de El Puerto de Santa María.

La previsible implantación de la estación fuera de la vida de este Plan y la imposibilidad de adelantar un emplazamiento preciso se resuelven obligando la revisión anticipada del Plan cuando se determine la localización de la comunicación con la línea Madrid-Cádiz. En el supuesto de una decisión a corto plazo se deberá revisar el presente Plan haciendo la reserva expresa de los suelos necesarios para su ubicación y la definición de los elementos viarios y accesos complementarios.

Sin perjuicio de esa revisión el presente Plan refuerza la estructura urbana de la zona este y sur aprovechando la oportunidades actuales. El presente Plan refuerza el mallado viario mediante nuevas rondas que

enlazan la zona de futuro emplazamiento de la estación con el resto de las zonas de Sanlúcar: Jara, Bonanza, Centro o zonas industriales de Rematacaudales y Triángulo asegurando un eficaz servicio entre las instalaciones ferroviarias y los enclaves urbanos.

#### 5.3.4. LA RED DE TRANSPORTES INTERURBANOS.

El transporte público por carretera consta de una red suficientemente amplia que satisface las necesidades de relación de Sanlúcar con sus entornos inmediatos. En conjunto esta oferta de transporte público posibilita a Sanlúcar conexiones bien servidas con un buen número de expediciones y horarios con dos de los centros de mayor capacidad organizadora a nivel provincia: Cádiz y Jerez, además de asentamientos de la Bahía de Cádiz (El Puerto de Santa María, Puerto Real), y a nivel interprovincial con Sevilla capital.

A escala comarcal, Sanlúcar conforma un ámbito básico al que se adscriben Trebujena, Chipiona y Rota. En este sentido la actual oferta de transporte público, permite una intensa relación de Sanlúcar con Trebujena y Chipiona. Sin embargo, Rota no encuentra relación conectiva con este centro, al estar totalmente desvinculado de los ejes viario donde se apoya la estructura concesionarial existente.

No obstante, el servicio se efectúa sin infraestructuras fijas, ni equipamiento de viajeros. La parada se realiza en la plaza del Pradillo, del barrio Bajo, en las proximidades de la Plaza del Cabildo, área de centralidad de Sanlúcar.

La intensidad de movimientos demanda la creación de infraestructuras fijas que organice la demanda así como ofrezca servicios complementarios al usuario. A tal fin se localiza una estación de autobuses en la posición de la antigua estación ferroviaria. Este punto próximo al área central de la ciudad consta de un viario suficiente para permitir el intercambio entre viajes interurbanos y urbanos.

Propuesta de implantación.

Se propone localizar la estación de autobuses de Sanlúcar de Barrameda coincidiendo con la posición de la antigua terminal de tren. La reconversión del viejo canal ferroviario en avenida urbana posibilita localizar en su final las dársenas y espacios complementarios. La irregular geometría y el ensanchamiento en el espacio de cabecera permite utilizar la nueva instalación para recomponer la zona y cerrar la perspectiva de la nueva avenida.

AYUNTAMIENTO  
Pleno de 7 ABR 1997



## 2) La instrumentación de la propuesta.

La totalidad de los suelos se clasifican como suelo urbano sistema general. Se distinguen dos áreas que corresponden con espacios funcionalmente dependientes y ligados al uso de la estación.

- La zona donde se ubica la estación de autobuses coincide con el solar de la antigua estación ferroviaria y su propiedad corresponde a RENFE. Se determina como sistema general de comunicaciones.
- La zona situada al sur de la estación se destina a los accesos viarios y área de estacionamiento ocasional. La actuación se sitúa sobre terrenos ocupados antes por tinglados ferroviarios, viviendas ligadas a la propiedad de RENFE y parcialmente a un almacén y taller metálico entre Pescadería y Calzada de la Infanta. Se determinan como sistema general viario.

## 5.4. INCIDENCIA SOBRE LOS RECURSOS NATURALES BÁSICOS.

La mayor parte del territorio municipal de Sanlúcar se puede definir como rural o rústico en el sentido global del término, es decir, como oposición a lo que es urbano. A pesar de ello existen numerosos matices y gradaciones entre un concepto y otro, generándose situaciones intermedias, también presentes en Sanlúcar de Barrameda. A partir del reconocimiento del territorio municipal y apoyado en el diagnóstico efectuado para el mismo se lleva a cabo una propuesta de calificación/zonificación del suelo rústico que se estructura en tres grandes categorías:

1. Suelo sometido a protección especial por sus valores y/o características naturales.
2. Suelo con especial protección por sus valores y/o potencialidad agrícola.
3. Suelo para el que no se determina una especial protección, a excepción de la derivada de su condición como espacio rural.

Dentro de cada una de estas categorías, que condicionarán un tipo y una mayor o menor permisividad de usos, se distinguen una serie de zonas individualizadas por sus características peculiares y por los objetivos planteados para cada una de ellas desde el Plan. Una síntesis de éstos se esbozan a continuación:

## 5.4.1. Zonas de suelo no urbanizable sometido a especial protección por sus valores o características naturales.

En este grupo se integran las áreas sometidas a especial protección por planeamiento supramunicipal y la Ley Inventario 2/89. La clasificación jurídica de los suelos es de "Suelos no urbanizables especialmente protegidos". El PEPMF.C. de la provincia de Cádiz protegen los espacios de la marismas de Bonanza, Pinar de la Algaida y Playa de la Media Legua. Los dos primeros coinciden con bastante aproximación con el área del municipio de Sanlúcar incluida dentro del Parque Natural del Entorno de Doñana. En la actualidad el PORN del Parque Natural se encuentra en fase de tramitación.

Fecha del... F 7 ABR. 1997



*[Handwritten signature in blue ink]*

## 6. JUSTIFICACION DE LA DELIMITACION DE LAS AREAS DE REPARTO Y EL CALCULO DEL APROVECHAMIENTO TIPO.

### 6.1. Introducción.

Una de las principales innovaciones de la reciente reforma de la legislación urbanística ha sido la introducción, como determinación del planeamiento general de los municipios capitales de provincia o de población superior a 25.000 habitantes -y, por tanto, de Sanlúcar- de la fijación de los aprovechamientos tipo de las "áreas de reparto de cargas y beneficios" que se delimiten tanto en el suelo urbano como en el urbanizable.

Estas determinaciones, junto a la determinación del 85% de dichos aprovechamientos tipo como la cuota de aprovechamiento susceptible de apropiación privada, tienen como objetivo lograr una mayor equiparación de los propietarios de suelo urbano y urbanizable, la consecución de una distribución más equitativa de los aprovechamientos urbanísticos asignados entre los titulares de suelos desigualmente calificados por el planeamiento -con usos lucrativos desiguales, o con usos no lucrativos por estar destinados a dotaciones públicas-, así como facilitar la obtención gratuita de las dotaciones y la apropiación por el Ayuntamiento de parte de las plusvalías que genera la acción urbanística, la cual se concreta en el 15% del aprovechamiento tipo del área de reparto.

Por tanto, la delimitación de los aprovechamientos tipo para cada una de las áreas de reparto constituye un dispositivo para lograr, a nivel de planeamiento, la reducción de las desigualdades introducidas por la operación de calificación del suelo que, como técnica de asignación diferenciada de usos, intensidades -y, en su caso, tipologías edificatorias- en función de la ordenación adoptada, constituye un instrumento generador de desigualdades, desde la perspectiva de los aprovechamientos de los titulares del suelo.

No obstante, ha de señalarse respecto de la delimitación de las áreas de reparto y la fijación del aprovechamiento tipo, que son determinaciones que facilitan sólo a un nivel abstracto -de aprovechamiento apropiable privadamente por referencia al tipo- la igualdad entre propietarios y el cumplimiento por éstos de los deberes de cesión y equidistribución, puesto que el cumplimiento efectivo de dichos deberes solo se materializa en la fase de ejecución del planeamiento, a través de las transferencias de aprovechamientos en las actuaciones asistemáticas, mediante la reparcelación o compensación en las sistemáticas y también, en cierto modo,



mediante la determinación del aprovechamiento atribuible a efectos de valoración cuando la unidad se desarrolle por el sistema de expropiación.

También es conveniente subrayar, que el logro de los objetivos a que están orientadas estas técnicas de fijación del aprovechamiento tipo por áreas de reparto, está en función de la delimitación concreta que se efectúe de las mismas, por lo que resulta decisivo afinar los criterios de delimitación, especialmente en el suelo urbano, que es donde la legislación otorga, a este respecto, más margen de decisión al planeamiento.

### 6.2. El marco legal.

Antes de exponer los criterios que para la definición de las áreas de reparto y del aprovechamiento tipo se ha adoptado en la Revisión del Plan General de Sanlúcar de Barrameda, parece conveniente, dada su novedad, ofrecer una breve explicación de la regulación de las mismas, lo cual facilitará la consideración de las distintas opciones que la legislación vigente ofrece a este respecto.

La regulación vigente de las áreas de reparto y los aprovechamientos tipo está contenida en el capítulo IIº del Título IIIº del TR92, sin que hasta el momento haya sido afectada por la legislación de la Comunidad Autónoma.

#### 6.2.1. LAS AREAS DE REPARTO DE CARGAS Y BENEFICIOS.

Las denominadas "áreas de reparto de cargas y beneficios", constituyen los ámbitos espaciales de referencia para la determinación del aprovechamiento tipo en el suelo urbano y urbanizable, y una vez fijado éste en cada una de ellas, ámbitos diferentes y desiguales de asignación de aprovechamientos urbanísticos y de equidistribución de los mismos entre los propietarios de los terrenos incluidos en ellas.

En definitiva, las áreas de reparto son, pues, ámbitos de fijación de diferenciados contenidos de aprovechamiento urbanístico al suelo, o ámbitos de homogeneización del contenido económico de la propiedad del suelo.

2.1.1. En suelo urbano, conforme se dispone en el artículo 94 TR92, los instrumentos de planeamiento general habrán de delimitar para la totalidad del mismo "una o varias áreas de reparto de cargas y beneficios",

excluyendo de estas áreas de reparto los suelos destinados a sistemas generales públicos así clasificados.

2.1.2. En suelo urbanizable, todos los terrenos así clasificados y los afectos a sistemas generales adscritos a esta clase de suelo para su obtención, deberán quedar incluidos en áreas de reparto, cuya delimitación se hará mientras que no se legisle por la Comunidad Autónoma, conforme a lo que supletoriamente se establece en el TR92.

a) "En suelo urbanizable programado, los sectores cuyo planeamiento parcial deba aprobarse en un mismo cuatrienio y los sistemas generales adscritos o incluidos en aquellos para su gestión, integrarán una sola área de reparto" (art. 94.3 b TR92).

b) "En suelo urbanizable no programado, los ámbitos de cada Programa de Actuación Urbanística con los sistemas generales adscritos o incluidos en el sector o sectores que se delimiten, integrarán una sola área de reparto" (art. 94.3 c TR92).

## 6.2.2. LA FIJACIÓN Y VIGENCIA DEL APROVECHAMIENTO TIPO POR AREAS DE REPARTO.

El TR92 establece, a la hora de regular la forma de determinar el aprovechamiento tipo, una diferenciación básica en función de la clase de suelo a la que pertenezca el área de reparto.

2.2.1. En suelo urbano, el aprovechamiento tipo de cada área de reparto se obtendrá dividiendo el aprovechamiento lucrativo total correspondiente a la misma, por su superficie total todo ello además conforme a las reglas establecidas en el citado capítulo IIº del Título IIIº del TR92.

a) A los efectos del cálculo del aprovechamiento tipo, se excluirá de la superficie del área de reparto los terrenos afectos a dotaciones públicas, de carácter general o local, ya existentes y, también, los sistemas generales públicos previstos en esta clase

de suelo, pero deberán incluirse en aquella -a los mismos efectos-, tanto las dotaciones privadas a las que se atribuirá carácter lucrativo, como los sistemas locales públicos que se califiquen en este suelo que carecerán de aprovechamiento lucrativo (art. 96.1. TR92).

En virtud del apartado 3º de la disposición adicional sexta del TR92, en la superficie a computar para calcular el aprovechamiento tipo en las áreas de reparto en suelo urbano, podrán incluirse, sin embargo, "los terrenos afectos a dotaciones y equipamientos que, en ejecución de instrumentos de planeamiento adaptados a la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (sic), se hubieran obtenido mediante expropiación forzosa" a fin de que el Ayuntamiento pueda recuperar parte de las inversiones en suelo ya efectuadas.

b) El aprovechamiento lucrativo total correspondiente al área de reparto se expresará siempre en metros cuadrados construibles, del uso y tipología edificatoria característicos.

c) El resultado reflejará siempre, unitariamente, la superficie construible de uso y tipología característicos, por cada metro cuadrado de suelo del área respectiva (art. 96.1. TR92).

d) Para que el aprovechamiento pueda expresarse por referencia al uso y tipología edificatoria característicos "el planeamiento fijará justificadamente los coeficientes de ponderación relativa entre el uso y tipología edificatoria característicos, al que se le asignará el valor de la unidad, y los restantes, a los que corresponderán valores superiores o inferiores, en función de las circunstancias concretas del municipio y área de reparto (art. 96.3. TR92).

También es de destacar en relación con la aplicación del aprovechamiento tipo y de las transferencias de aprovechamiento urbanístico en suelo urbano.



- a) Que en los terrenos ya edificados y no incluidos en unidades de ejecución, la aplicación efectiva del aprovechamiento tipo correspondiente para determinar el aprovechamiento susceptible de apropiación de las transferencias de aprovechamientos vinculadas a éste, tendrá lugar cuando se proceda a sustituir la edificación existente (art. 99.1. TR92).

La mera aprobación del planeamiento, pues, no impone de inmediato el ajuste entre el aprovechamiento patrimonializable (el 85% del aprovechamiento tipo del área de reparto) y el existente, cosa que solo será precisa cuando se proceda a la sustitución de la edificación.

- b) En los supuestos de rehabilitación forzosa y respecto de edificaciones que tengan un aprovechamiento distinto al correspondiente al área de reparto en que se encuentre, se tendrá en cuenta esta circunstancia a efectos de ayudas específicas y beneficios fiscales. (art. 99.3. TR92).

- 2.2.2. En suelo urbanizable se fijará -por el Plan General en el suelo programado y por el Programa de Actuación Urbanística en el suelo no programado- el aprovechamiento tipo de cada área de reparto, dividiendo el aprovechamiento lucrativo total de las zonas incluidas en ellas, expresado en metros cuadrados construibles del uso característico, por la superficie del área. (art. 97 TR92).

### 6.3. Criterios utilizados para la delimitación de las Áreas de Reparto.

Hechas las precedentes consideraciones sobre el concepto y función de las áreas de reparto y del aprovechamiento tipo como determinación del planeamiento general, se exponen en este apartado los criterios que han servido para la delimitación de las áreas de reparto.

Estos criterios cobran especial interés en relación con el suelo urbano, pues este suelo además de ofrecer una mayor y rica problemática en relación con los objetivos a que sirven aquellas técnicas, ofrece la particularidad de ser,

precisamente, donde el planeamiento tiene más capacidad de regulación de la delimitación de las áreas y fijación de los aprovechamientos tipo.

#### 6.3.1. SOBRE LAS ÁREAS DE REPARTO Y EL APROVECHAMIENTO TIPO EN SUELO URBANO.

Como se ha señalado más arriba, la legislación vigente se limita en efecto a fijar unas condiciones mínimas a la determinación por el planeamiento general de la delimitación de las áreas de reparto en suelo urbano -que han de comprender todo el suelo urbano y excluir los sistemas generales situados en esta clase de suelo (art. 94.3. a)- pero, más allá de estas condiciones, es el planeamiento el que ha de adoptar las pertinentes determinaciones para lograr la delimitación de unas áreas que permitan la mayor adecuación a las problemáticas concretas de cada ciudad y la mejor instrumentación de las políticas de gestión que deban desarrollarse.

A estos efectos, se proponen los criterios que se exponen en los siguientes subapartados, para la delimitación de las áreas de reparto y su correspondientes aprovechamientos tipo en suelo urbano.

- 3.1.1. Se hace necesario delimitar más de un área de reparto, para reconocer la heterogeneidad del suelo urbano y las diferencias de contenidos patrimoniales históricamente fijados asignados e incorporados a sus distintas zonas.

Aún cuando teóricamente un área única conduce a la máxima igualación entre los propietarios del suelo urbano, esta pretensión de igualación universal, formal y abstracta, representaría, además de un desconocimiento del proceso de formación de las rentas urbanas y el funcionamiento del mercado inmobiliario, la introducción de una grave discriminación: la abstracción absoluta de las diferencias reales existentes entre los distintos terrenos o fincas urbanas, dispensando un trato igual a las reales y consolidadas diferencias de valor y aprovechamiento históricas.

Ello sería, en definitiva, negar que la formación histórica de la ciudad ha sido también el proceso de generación diferenciada de rentas urbanas expresadas en el mercado mediante valores desiguales de cada porción de terreno, y su igualitarista uniformación provocaría una ruptura del

PLANO DE  
F 7 ABR. 1997



complejo equilibrio del mercado inmobiliario que -aún con las importantes imperfecciones que lo caracterizan y que hay que mitigar- representaría una verdadera convulsión de la dinámica inmobiliaria.

La delimitación de varias áreas en suelo urbano es, por lo demás, el criterio de preferente aplicación conforme a la nueva legislación española que considera el supuesto del área única en suelo urbano como excepcional, al disponer que solo "cuando las circunstancias lo aconsejen podrá considerarse la totalidad de este suelo como una sola área de reparto (art. 94.3 a TR92).

3.1.2. Establecida la necesidad de diferenciar varias áreas de reparto dentro del suelo urbano, seis son los criterios que han regido su delimitación:

- a) **Consolidación**, en cuanto es necesario reconocer los distintos niveles de ordenación, urbanización y edificación del suelo urbano.
- b) **Localización**, ya que éste factor, sin duda el de mayor influencia para el establecimiento histórico de las rentas urbanas diferenciales, no tiene cabida dentro de cada área de reparto y debe ser por tanto en su delimitación cuando se considere.
- c) **Adecuación al nuevo Planeamiento**, por cuanto ello establece la accesibilidad y conveniencia de las actuaciones urbanísticas, en orden a conseguir la ciudad proyectada.
- d) **Operatividad**, en cuanto la delimitación de las áreas de reparto y consecuentemente la fijación de los aprovechamientos tipo, son las bases de un proceso de redistribución que ha de ser posible en un tiempo cierto, con unos medios determinados y su excesiva complejidad puede dar lugar al colapso administrativo.
- e) **Ejecutabilidad**, por cuanto como se ha visto anteriormente, se trata de conseguir el reparto de cargas y beneficios entre aquellos que actúen efectivamente y no en abstracto.



f) **Seguridad del tráfico jurídico inmobiliario y respecto a las actuaciones administrativas en curso**, por cuanto la nueva regulación no puede suponer la quiebra de los procesos de gestión urbanística, que están legalmente desarrollándose.

3.1.3. La aplicación de los anteriores criterios ha dado lugar a los siguientes tipos básicos de áreas de reparto:

1. **Áreas de reparto constituidas por parcelas consolidadas por la edificación (Tipo Asistemáticas).**

La delimitación de estas áreas (92) se ha realizado en base a criterios de localización y viabilidad económica. La propuesta realizada atiende fundamentalmente posicional en el municipio. Estas áreas se mantendrán básicamente inactivas en el período de vigencia del Plan, por lo que no incluyen, en ningún caso, suelos de cesión, ya que éstos no podrían ser gestionados en un tiempo cierto.

2. **Áreas de reparto constituidas por zonas donde la Revisión prevé procesos de reforma interior, posponiendo la delimitación de las unidades de ejecución a la formulación del correspondiente Plan Especial (Tipo Sistemáticas).**

Estas áreas (10) deberán ejecutarse durante la vigencia de la Revisión, por lo que serán urbanísticamente activas. Normalmente incluyen suelos lucrativos y dotacionales. Su ejecución se realizará por unidades de ejecución y actuaciones asistemáticas, según determine el Planeamiento Especial. Dada la normal complejidad de éstas operaciones, cada una de ellas constituye un área de reparto.

3. **Áreas de reparto constituidas por una o varias unidades de ejecución delimitadas previstas por el nuevo planeamiento y, en su caso, actuaciones aisladas (Tipo Sistemáticas y Mixtas).**

Estas áreas (11) serán igualmente activas e incluyen suelos lucrativos y dotacionales de cesión, bien dentro de las unidades de ejecución, bien como actuaciones aisladas. Su delimitación se ha realizado en función de criterios de localización, viabilidad económica y viabilidad de la gestión urbanística.

- 4. Areas de reparto constituidas por unidades de ejecución delimitadas por el Plan vigente, que hayan concluido su ejecución o la realicen en la actualidad.

Estas áreas provienen de actuaciones recientes o en curso, que han conllevado un proceso de equidistribución, por lo que no deben ser objeto de un nuevo reequilibrio, hasta que se vuelva a sustituir la edificación finalidad del proceso. En consecuencia, cada unidad constituye un área de reparto.

- 5. Areas de reparto constituidas por Sectores o Polígonos del Plan vigente, incluidos como suelo urbano por haber culminado su ejecución.

Por idénticas razones a las del apartado anterior, cada Sector o Polígono independiente constituye un área de reparto.

- 6. Areas de reparto constituidas por Sectores o Polígonos del Plan vigente, incluidos como suelo urbanizable transitorio por no haber culminado su ejecución.

Por idénticas razones a las de los apartados anteriores, cada Sector o Polígono independiente constituye un área de reparto.

- 3.1.4. A los efectos de valoración, conforme al artículo 59. 3 b TR92, de los sistemas generales en suelo urbano, se define en el Plan General "el promedio de los aprovechamientos tipo de las áreas con el uso y tipología residencial predominante en todo el suelo urbano, debidamente ponderados en función de su



superficie respectiva, referido siempre a dicho uso residencial".

- 3.1.5. En definitiva, mediante la sistemática de delimitación de las áreas de reparto establecida, se contribuye a instrumentar la obtención de los suelos necesarios para lograr superar los déficits de dotaciones en suelo urbano, hacer efectiva la incorporación al Patrimonio Municipal del Suelo de los aprovechamientos que excedan del susceptible de apropiación por los titulares privados, y todo ello de modo que se facilite, en un marco de justicia, el cumplimiento por los privados de sus deberes urbanísticos.

6.3.2. SOBRE LAS AREAS DE REPARTO Y EL APROVECHAMIENTO TIPO EN SUELO URBANIZABLE.

Para las áreas de reparto en el suelo urbanizable programado (2), la legislación vigente establece una regulación para su delimitación que deja poco margen de modulación o innovación a la regulación a incluir en el planeamiento, en consecuencia, se han delimitado conforme a los criterios legalmente establecidos, correspondiéndose a las dos etapas cuatrienales en programadas.

6.4. Criterios para la fijación de los coeficientes de uso y tipología.

Los coeficientes de uso y tipología tienen por finalidad, según la legislación vigente, ponderar la valoración relativa de las determinaciones adoptadas por el Plan sobre la calificación del suelo, para cada área de reparto. Se trata por tanto, de igualar dentro de cada área el valor de repercusión, con independencia de los usos y tipologías que el Plan permita o determine en cada una de ellas. A continuación se indican los criterios empleados para su fijación.



6.4.1. PLANTEAMIENTO METODOLOGICO.

- a. La primera cuestión ha sido la base para la fijación de los coeficientes, es decir, la consideración de los distintos usos y tipologías posibles en cada zona. El criterio empleado parte de equiparar el binomio uso-tipología con zona o subzona de



ordenanza. En efecto, cada ordenanza es una combinación de usos permitidos en una determinada forma de edificación, por lo que unifica en una sola determinación, explícita en el Plan y permanente en el tiempo, los usos y las tipologías en que los mismos se realizan.

- b. La segunda cuestión aborda la fijación de dichos coeficientes con la finalidad de equiparar los valores de repercusión de cada una de las ordenanzas en una determinada posición de ciudad, cuestión ésta que se tratará a continuación. Para ello se ha utilizado la consideración relativa entre los diversos valores residuales de los suelos, según la calificación fijada por el Plan, estableciéndose la unidad en la repercusión posible -legalmente fijada- de la vivienda de protección oficial y ello por dos cuestiones de una parte, porque es objetivo del Plan que éste sea el uso de carácter mayoritario a nivel municipal, y de otra parte, porque la valoración de la misma se establece anualmente para todo el estado, pudiendo servir de pauta para la posterior gestión municipal.
- c. La tercera cuestión es relativa a las diversas ubicaciones dentro de las ordenanzas dentro del municipio y en consecuencia a su distinta valoración relativa. Metodológicamente se han considerado 25 situaciones distintas, agrupadas en tres grandes grupos:
- c.1. Suelo urbano sometido a ordenación y gestión posterior (Áreas Sistemáticas y Mixtas).
  - c.2. Suelo urbanizable programado (Áreas Sistemáticas).
  - c.3. Suelo urbano no sometido a posteriores procesos de ordenación, urbanización o gestión integrada (Áreas Asistemáticas).

#### 6.4.2. ASIGNACION DE LOS COEFICIENTES DE USO Y TIPOLOGÍA POR ZONAS DE CIUDAD.

La fijación de coeficientes se ha homogeneizado para todo el municipio, tomando siempre como unidad la repercusión posible legalmente establecida para la vivienda de protección oficial, considerando el suelo totalmente urbanizado. Y ello por cuanto se

considera de interés general que las distintas áreas puedan ser comparables, para lo cual necesariamente han de estar homogeneizadas.

En el Anexo I se incluyen las distintas zonas básicas consideradas, con indicación de los coeficientes uso y tipología (zona o subzona de ordenanza).

#### 5.5. Resultados del cálculo.

En el Anexo II se incluyen los resultados del cálculo del aprovechamiento tipo para cada área de reparto, según los criterios indicados en los apartados anteriores.

Finalmente, el aprovechamiento tipo ponderado para la totalidad del suelo urbano, a efectos de los sistemas generales a obtener, incluidos en esta clase de suelo es de 1,3154, resultado de la división de 6.612.129,5 unidades de aprovechamiento entre 5.026.644 M2 de suelo.



*Planos de...*  
*7 ABR 1997*  
*[Signature]*

Consejería de Obras Pùblicas y Transportes  
**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**  
POR RESOLUCION DE LA COMISION  
PROVINCIAL DE ORDENACION DEL TERRI-  
TORIO Y URBANISMO DE FECHA:  
**28 MAYO 1997**  
Y APROBADO EN CUMPLI-  
MIENTO DE RESOLUCION DE LA  
P. O. U. U. DE FECHA:  
**30 OCT. 1996**  
JUNTA DE ANDALUCIA

**ANEXO I**

CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS				
NOMBRE: (SCH) Sistemáticas en Centro Histórico				
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	1,00			
C. JARDIN	1,40	1		
CENTRO	1,70	1		
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20	1		
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50	1		

CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS				
NOMBRE: (S1C) Sistemáticas en 1ª periferia Comercial				
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,50			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,40	1		
CENTRO	1,50	1		
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,50	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20	1		
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50	1		



Pleno de... 7 ABR. 1997

#### Áreas Sistemáticas en zona Centro Histórico

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por Unidades de Ejecución y/o Actuaciones Aisladas situadas en el Conjunto Histórico.

Se valoran especialmente las ordenanzas alineadas a vial (Centro y Manzana), al posibilitar la aparición de locales comerciales, las tipologías de vivienda unifamiliar (Adosada y Aislada) y los usos terciarios exclusivos en mediana y gran superficie.

#### Áreas Sistemáticas en 1ª periferia Comercial

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por Unidades de Ejecución y/o Actuaciones Aisladas situadas en el entorno norte del Conjunto Histórico.

Al tratarse de una zona comercial, se valoran especialmente las ordenanzas alineadas a vial (Centro y Manzana), al posibilitar la aparición de locales comerciales, las tipologías de vivienda unifamiliar (Adosada y Aislada) y los usos terciarios exclusivos.

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (S2O) Sistemáticas en 2ª periferia Ordenada

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,30	1		
DM	1,40			
HOTELERO	2,00			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10	1		
TERCIARIO	2,00			
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50	1		

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (SNE) Sistemáticas en Núcleos de Extensión

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	0,90			
BODEGUERO 1	0,90			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,00	1		
DM	1,10			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00	1		
O. ABIERTA	1,00	1		
PAD	1,10			
PAI	1,20			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	0,90			
U. ADOSADA	1,10	1		
U. AISLADA	1,20	1		



## Áreas Sistemáticas en 2ª periferia Ordenada

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por Unidades de Ejecución y/o Actuaciones Aisladas situadas en la periferia del núcleo urbano.

Se valoran especialmente las ordenanzas que permiten la existencia de superficie libre de parcela, bien colectiva (Ciudad Jardín) o bien y sobre todo, privativa (Adosada y Aislada).

## Áreas Sistemáticas en Núcleos de Extensión

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por Unidades de Ejecución y/o Actuaciones Aisladas situadas en núcleos secundarios.

Se valora especialmente la vivienda unifamiliar (Adosada y Aislada) y en menor medida las que permiten espacios libres de parcela colectivos (Ciudad Jardín).

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (STR) Sistemáticas TeRciarias

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
SIPS PRIVADO	1,50			
TERCIARIO	3,00			

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (STC) Sistemáticas en zona Turística Central

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,70			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,80	1		
DM	1,80			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70	1		
O. ABIERTA	1,70	1		
PAD	1,80			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20	1		
U. ADOSADA	1,80	1		
U. AISLADA	2,10	1		



APROBADO  
Pleno de...



## Áreas Sistemáticas TeRciarias

Comprende esta zona las Áreas de Reparto (sólo una) formadas por Unidades de Ejecución y/o Actuaciones Aisladas de uso mayoritariamente terciario.

## Áreas Sistemáticas en zona Turística Central

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por Unidades de Ejecución y/o Actuaciones Aisladas situadas en La Calzada, próximas a la franja costera.

Se valoran especialmente las ordenanzas que permiten la existencia de superficie libre de parcela, bien colectiva (Ciudad Jardín) o bien y sobre todo, privativa (Adosada, Aislada y Balneario).

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (TEX) Turístico EXTendido

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VPP

AM	1,30			
BALNEARIO 2 y 3	1,60			
BALNEARIO 4	2,10			
C. JARDIN	1,50			
DM	1,00			
MANZANA	1,40			
PAD	1,80			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,30			
U. ADOSADA	1,80			
U. AISLADA	2,10			



## Áreas Sistemáticas en zona Turística Extendida

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por Unidades de Ejecución y Actuaciones Aisladas situadas en La Jara.

Se valoran especialmente las ordenanzas que permiten la existencia de superficie libre de parcela, bien colectiva (Ciudad Jardín) o bien y sobre todo, privativa (Adosada, Aislada y Balneario).

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (SP1) Sistemáticas SUP 1er. cuatrienio

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VPP

C. JARDIN	1,20	1		
COLONIA	2,60			
DEPORTIVO PRIVADO	2,00			
HOTELERO	3,00			
INDUSTRIAL	0,50			
MANZANA	1,10	1		
O. ABIERTA	1,10	1		
SIPS PRIVADO	2,00			
SUBURBANA	1,00	1		
U. ADOSADA	1,20	1		
U. AISLADA	1,40	1		

APROBADO

7 ABR. 1997



## Áreas Sistemáticas de Suelo Urbanizable Programado 1º cuatrienio

Comprende esta zona el Área de Reparto formada por los Sectores y Sistemas Generales programados en el primer cuatrienio de ejecución del Plan.

Se valoran especialmente las ordenanzas de carácter turístico (Balneario y Colonia), también las que permiten la existencia de superficie libre de parcela colectiva o privativa (Ciudad Jardín, Adosada y Aislada) y el uso terciario (Hotelero).

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (SP2) Sistemáticas SUP 2º cuatrienio

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
C. JARDIN	1,40	1		
COLONIA	2,00			
HOTELERO	2,00			
INDUSTRIAL	0,50			
MANZANA	1,10	1		
O. ABIERTA	1,10	1		
SUBURBANA	1,00	1		
U. ADOSADA	1,30	1		
U. AISLADA	1,50	1		



## Áreas Sistemáticas de Suelo Urbanizable Programado 2º cuatrienio

Comprende esta zona el Área de Reparto formada por los Sectores y Sistemas Generales programados en el segundo cuatrienio de ejecución del Plan.

Se valoran especialmente las ordenanzas de carácter turístico (Balneario y Colonia), también las que permiten la existencia de superficie libre de parcela colectiva o privativa (Ciudad Jardín, Adosada y Aislada).

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (CCT) Centro Comercial Tradicional

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,40			
BODEGUERO 1	2,50			
BODEGUERO 2	4,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	2,20			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	2,20			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,40			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			



## Áreas en la zona Centro Comercial Tradicional

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por las parcelas situadas en las posiciones más comerciales del Centro Histórico del núcleo

Se valoran especialmente las ordenanzas alineadas a vial (Centro y Manzana), al posibilitar la aparición de locales comerciales y las edificaciones bodegueras, al posibilitarse la transformación de usos.

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (CHI) Centro Histórico

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			



## Áreas en la zona Centro Histórico

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por las parcelas situadas en el núcleo del Centro Histórico.

Se valoran especialmente las ordenanzas alineadas a vial (Centro y Manzana), al posibilitar la aparición de locales comerciales, las que permiten espacio libre de parcela (Ciudad Jardín, Adosada y Aislada) y las edificaciones bodegueras, al posibilitarse la transformación de usos.

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (CHE) Centro Histórico Extendido

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,10			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	2,50			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,50			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,50			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			



## Áreas en la zona Centro Histórico Extendido

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por las parcelas situadas en la periferia del Conjunto Histórico.

Se valoran especialmente las ordenanzas que permiten la creación de espacio libre de parcela colectivo o privativo (Ciudad Jardín, Adosada y Aislada) y las edificaciones bodegueras, al posibilitarse la transformación de usos.



## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (ARR) ARRabal del centro histórico

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,10			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	2,50			
C. JARDIN	1,50			
CENTRO	1,20			
DM	1,50			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,50			
PAD	1,50			
PAI	1,80			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,50			
U. AISLADA	1,80			



## Áreas en la zona de ARRabal del Centro Histórico

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por las parcelas situadas en la periferia del Conjunto Histórico, exteriores a este.

Se valoran especialmente las ordenanzas de edificación reciente que posibilitan los locales comerciales (Manzana), las que permiten la creación de espacio libre de parcela (Ciudad Jardín, Adosada y Aislada) y las edificaciones bodegueras, al posibilitarse la transformación de usos.

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (1PC) 1ª Periferia Comercial residencial

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,50			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,50			
PAD	1,40			
PAI	1,40			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			



## Áreas en 1ª Periferia Comercial

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por parcelas situadas en el entorno norte del Conjunto Histórico.

Al tratarse de una zona comercial, se valoran especialmente las ordenanzas alineadas a vial (Centro y Manzana), al posibilitar la aparición de locales comerciales, las tipologías de vivienda unifamiliar (Adosada y Aislada), los usos terciarios y las bodegas al permitirse el cambio de uso.

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (1PR) 1ª Periferia Residencial

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	2,50			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,20			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20			
PAD	1,40			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,60			



## Áreas en 1ª Periferia Residencial

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por parcelas situadas en el entorno del Centro, de carácter básicamente residencial.

Se valoran especialmente las ordenanzas que permiten la existencia de espacios libres de parcela colectivos o privativos (Ciudad Jardín, Adosada y Aislada) y las bodegas al permitirse el cambio de uso.

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (2PO) 2ª Periferia Ordenada

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	2,00			
C. JARDIN	1,30			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

Plano de 7 ABR. 1997



## Áreas en 2ª Periferia Ordenada

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por parcelas situadas en la periferia del núcleo urbano, con morfología urbana procedente de ordenaciones anteriores o de procesos de urbanización.

Se valoran especialmente las ordenanzas que permiten la existencia de superficie libre de parcela, bien colectiva (Ciudad Jardín) o bien y sobre todo, privativa (Adosada y Aislada).

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (2PP) 2ª Periferia Parcelada

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			



## Áreas en 2ª Periferia Parcelada

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por parcelas situadas en la periferia del núcleo urbano, procedentes de procesos de parcelación sin ordenación y/o urbanización previos.

Se valoran especialmente las ordenanzas que permiten la existencia de superficie libre de parcela, bien colectiva (Ciudad Jardín) o bien y sobre todo, privativa (Adosada y Aislada).

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (POL) POLígonos

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,00			
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,50			

Plenaria 7 ABR. 1997

## Áreas en POLígonos residenciales

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por las edificaciones situadas en polígonos residenciales.

Se valoran especialmente las tipologías de vivienda unifamiliar, casi exclusivamente en la categoría de Adosada.

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (NTR) Núcleos TRadicionales

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	1,20			
C. JARDIN	1,20			
CENTRO	1,00			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	0,90			
PAD	1,40			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,60			



## Áreas en Núcleos TRadicionales

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por parcelas situadas en núcleos aislados del núcleo principal de carácter tradicional.

Se valoran especialmente las tipologías más recientes de vivienda unifamiliar con espacios libres de parcela privativo (Adosada y Aislada).

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (NEX) Núcleos de EXTensión

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	0,90			
BODEGUERO 1	1,00			
BODEGUERO 2	1,00			
C. JARDIN	1,00			
DM	1,20			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	0,90			
PAD	1,20			
PAI	1,30			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	0,90			
U. ADOSADA	1,20			
U. AISLADA	1,30			



## Áreas en Núcleos de EXTensión

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por parcelas situadas en núcleos secundarios o extensiones de los núcleos aislados tradicionales.

Se valora especialmente la vivienda unifamiliar (Adosada y Aislada) y en menor medida las que permiten espacios libres de parcela colectivos (Ciudad Jardín).

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (BOD) BODegas

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
BODEGUERO 1	1,50			
BODEGUERO 2	1,50			
CENTRO	1,50			
INDUSTRIAL	1,00			

ACORDADO  
 Pto de...

## Áreas de BODegas

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por parcelas situadas en agrupaciones espaciales mayoritariamente bodegueras.

Se valoran especialmente los usos terciarios, al posibilitarse la transformación del uso de las bodegas existentes.

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (IAC) Industria en ACcesos urbanos

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	0,90			
BODEGUERO 1	1,00			
BODEGUERO 2	0,80			
DM	1,10			
INDUSTRIAL	1,00			
PAD	1,10			
PAI	1,20			
SUBURBANA	0,90			
U. ADOSADA	1,10			
U. AISLADA	1,20			



## Áreas Industriales en ACcesos urbanos


Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por parcelas situadas en agrupaciones espaciales mayoritariamente industriales.

Siendo la valoración de todas las ordenanzas muy homogénea se considera de mayor valor las que permiten espacio libre de parcela privativo (Adosada y Aislada).

CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS				
NOMBRE:		(IPO) Industria en POLígonos		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
INDUSTRIAL	0,70			

7 ABR. 1997

Plano de...



Áreas de Industria en POLígono


Comprende esta zona las Áreas de Reparto (sólo una) formadas por parcelas situadas en polígonos industriales periféricos.

CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS				
NOMBRE:		(TCE) Turístico CEntral		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,50			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
BODEGUERO 1	1,90			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,90			
DM	1,90			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,90			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,90			
U. AISLADA	2,10			

28 MAYO 1997

30 OCT. 1996

AYUNTAMIENTO DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA



Áreas en zona Turística CEntral

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por parcelas ubicadas en La Calzada, próximas a la franja costera.

Se valoran especialmente las ordenanzas que permiten la existencia de superficie libre de parcela, bien colectiva (Ciudad Jardín) o bien y sobre todo, privativa (Adosada, Aislada y Balneario). Igualmente se consideran de alta valoración los usos terciarios exclusivos.

## CLASES DE ÁREAS DE REPARTO CONSIDERADAS

NOMBRE: (STE) Sistemáticas zona Turística Extendida

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,50			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
C. JARDIN	1,50			
DM	1,80			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,40			
O. ABIERTA	1,50			
PAD	1,80			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,30			
U. ADOSADA	1,80			
U. AISLADA	2,10			

## Áreas en zona Turística EXtendida

Comprende esta zona las Áreas de Reparto formadas por parcelas situadas en La Jara.

Se valoran especialmente las ordenanzas que permiten la existencia de superficie libre de parcela, bien colectiva (Ciudad Jardín) o bien y sobre todo, privativa (Adosada, Aislada y Balneario).

7 ABR. 1997



Comisión de Obras Públicas y Transportes  
**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**  
POR INSTANCIA DE LA COMISION  
PROVINCIAL DE ORDENACION DEL TERRI-  
TORIO Y FUNDACION DE BARRAMEDA FECHA:  
**28 MAYO 1997**  
Y APROBADO EN CUMPLI-  
MIENTO DE RESOLUCION DE LA  
C.P. O. Y U. DE YUCA  
**30 OCT. 1996**  
JUNTA DE ANDALUCIA

*Alcaldía*  
*Sanlúcar de Barrameda*  
*7-19-97*



ANEXO II



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 1	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,4629187	
Aprovechamiento Lucrativo	21.285	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	TURISTICO
Suelo	45.980		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE VPP
AM	1,50		
BALNEARIO 2 y 3	1,80		
BALNEARIO 4	2,10		
C. JARDIN	1,50		
DM	1,80		
INDUSTRIAL	0,80		
MANZANA	1,40		
O. ABIERTA	1,50		
PAD	1,80		
PAI	2,10		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,30		
U. ADOSADA	1,80		
U. AISLADA	2,10		

28 APR. 1997

30 OCT. 1996

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 2	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,6590967	
Aprovechamiento Lucrativo	62.195	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	94.364		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE VPP
AM	1,20		
BODEGUERO 1	1,20		
BODEGUERO 2	0,80		
C. JARDIN	1,30	1	
DM	1,40		
HOTELERO	2,00		
INDUSTRIAL	1,00		
MANZANA	1,20	1	
O. ABIERTA	1,20	1	
PAD	1,40		
PAI	1,50		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,40	1	
TERCIARIO	2,00		
U. ADOSADA	1,40		1
U. AISLADA	1,40		1

Consejería de Obras Públicas y Transportes  
**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**  
 POR RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN  
 PROVINCIAL DE ORDENACIÓN DEL TERRI-  
 TORIO Y URBANISMO DE CÁDIZ DE FECHA:

**28 MAYO 1997**

Y APROBADA EN COMISIÓN  
 DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO  
 DE LA D. P. R. T. U. DE CÁDIZ

**30 OCT. 1996**

JUNTA DE ANDALUCÍA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 3	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 2,2760047	
Aprovechamiento Lucrativo	42.930	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	TERCIARIO
Suelo	18.862		
Usos y Tipologías			
	Libre	VPO-RG	VPO-RE
SIPS PRIVADO	1,50		
TERCIARIO	3,00		
<p>Pleno de <i>Excmo. Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda</i></p> <p><b>7 ABR. 1997</b></p> <p><i>[Firma]</i></p>			
<p>Consejería de Obras Públicas y Transportes</p> <p><b>TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO</b></p> <p>POR RESOLUCION DE LA COMISION PROYECTO DE ORDENACION DEL TERRITORIO TURISTICO EN SAN LUCAR DE BARRAMEDA</p> <p><b>28 MAYO 1997</b></p> <p>Y APROBADO EN CUMPLIMIENTO DE LOS ART. 17 Y 18 DE LA L.O. 1/1987 (R.D. 1363/87)</p> <p><b>30 OCT. 1996</b></p> <p>JUNTA DE ANDALUCIA</p>			

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 4	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,2775801	
Aprovechamiento Lucrativo	21.840	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	78.680		
Usos y Tipologías			
	Libre	VPO-RG	VPO-RE
AM	1,20		
BODEGUERO 1	1,20		
BODEGUERO 2	0,80		
C. JARDIN	1,30	1	
DM	1,40		
HOTELERO	2,00		
INDUSTRIAL	1,00		
MANZANA	1,20	1	
O. ABIERTA	1,20	1	
PAD	1,40		
PAI	1,50		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,10	1	
TERCIARIO	2,00		
U. ADOSADA	1,40	1	
U. AISLADA	1,50	1	

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 5	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,6550357	
Aprovechamiento Lucrativo	27,512	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	42,000		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE
		VPP	
AM	1,20		
BODEGUERO 1	1,20		
BODEGUERO 2	0,80		
C. JARDIN	1,30	1	
DM	1,40		
HOTELERO	2,00		
INDUSTRIAL	1,00		
MANZANA	1,20	1	
O. ABIERTA	1,20	1	
PAD	1,40		
PAI	1,50		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,10	1	
TERCIARIO	2,00		
U. ADOSADA	1,40	1	
U. AISLADA	1,50	1	

Comisaría de Obras Públicas y Transportes

**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**

PER APROBACION DE LA COMISION  
 PARA LA ORDENACION DEL TERRI-  
 TORIO PUNTA SUR DE SANTA DE PEGONA:

**28 MAYO 1997**

Y REGISTRADO EN CUMPLI-  
 MIENTO DE RESOLUCION DE LA  
 U.P. O.F.U. DE PEGONA:

**30 OCT. 1996**

JUNTA DE ANDALUCIA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 6	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,4087193	
Aprovechamiento Lucrativo	24,000	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	58,720		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE
		VFP	
AM	1,20		
BODEGUERO 1	1,20		
BODEGUERO 2	0,80		
C. JARDIN	1,30	1	
DM	1,40		
HOTELERO	2,00		
INDUSTRIAL	1,00		
MANZANA	1,20	1	
O. ABIERTA	1,20	1	
PAD	1,40		
PAI	1,50		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,10	1	
TERCIARIO	2,00		
U. ADOSADA	1,40	1	
U. AISLADA	1,50	1	

**APROBADO**

Pleno de...

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE: CODIGO: AR- 7

DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,7064760	
Aprovechamiento Lucrativo	42.000	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	59.450		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,30	1		
DM	1,40			
HOTELERO	2,00			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20	1		
O ABIERTA	1,20	1		
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10	1		
TERCIARIO	2,00			
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50	1		



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE: CODIGO: AR- 8

DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,7032418	
Aprovechamiento Lucrativo	19.734	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	TURISTICO
Suelo	11.586		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,70			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,80	1		
DM	1,80			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70	1		
O. ABIERTA	1,70	1		
PAD	1,80			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00	1		
U. ADOSADA	1,80	1		
U. AISLADA	2,10	1		



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 9

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 26.813  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 13.680

Aprovechamiento Tipo: 1,9317363

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL-COMERCIAL

## Usos y Tipologías

	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,50			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,40	1		
CENTRO	1,50	1		
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,50	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,50			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 10

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 8.235  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 5.134

Aprovechamiento Tipo: 1,6040125

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

## Usos y Tipologías

	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	1,00			
C. JARDIN	1,40	1		
CENTRO	1,70	1		
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20	1		
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50	1		

**APROBADO**  
 Plano de... **7 ABR. 1997**



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO


NOMBRE:		CODIGO: AR- 11		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,5542857		
Aprovechamiento Lucrativo	5.440	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	3.500			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	1,00			
C. JARDIN	1,40	1		
CENTRO	1,70	1		
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20	1		
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50			

**APROBADO**  
Pleno de



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 12		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,9211364		
Aprovechamiento Lucrativo	16.906	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	TURISTICO	
Suelo	8.800			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	1,70			
BALNEARIO 2 y 3	1,60			
BALNEARIO 4	2,10			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,80	1		
DM	1,80			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70	1		
O. ABIERTA	1,70	1		
PAD	1,80			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,80			
U. AISLADA	2,10			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 13

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 25.912  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 62.000

Aprovechamiento Tipo: 0,4179290

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
-------------------	-------	--------	--------	-----

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	0,90			
BODEGUERO 1	0,90			
BODEGUERO 2	0,60			
C. JARDIN	1,00	1		
DM	1,10			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00	1		
O. ABIERTA	1,00	1		
PAD	1,10			
PAI	1,20			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	0,90			
U. ADOSADA	1,10			
U. AISLADA	1,20			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 14

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 141.698  
 Cesiones asistemáticas 65.000  
 Suelo 141.444

Aprovechamiento Tipo: 1,0017943

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: TURISTICO

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
-------------------	-------	--------	--------	-----

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,70			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,80	1		
DM	1,60			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70	1		
O. ABIERTA	1,70	1		
PAD	1,80			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20	1		
U. ADOSADA	1,80	1		
U. AISLADA	2,10	1		

Pleno de... 27...



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 15		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,4529373		
Aprovechamiento Lucrativo	65.291	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas	28.678	Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	146.358			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,30	1		
DM	1,40			
HOTELERO	2,00			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIFS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10	1		
TERCIARIO	2,00			
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50	1		



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 16		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,7048612		
Aprovechamiento Lucrativo	121.928	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas	15.825	Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	172.981			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,30	1		
DM	1,40			
HOTELERO	2,00			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIFS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10	1		
TERCIARIO	2,00			
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50	1		





## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 17

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 52.405  
 Cesiones asistemáticas 24.400  
 Suelo 97.770

Aprovechamiento Tipo: 0,5360039

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías

	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,30	1		
DM	1,40			
HOTELERO	2,00			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10			
TERCIARIO	2,00			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,50			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 18

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 43.560  
 Cesiones asistemáticas 2.500  
 Suelo 66.500

Aprovechamiento Tipo: 0,6550376

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías

	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,30	1		
DM	1,40			
HOTELERO	2,00			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10	1		
TERCIARIO	2,00			
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50			

**APROBADO**

Pleno de... 7 ABR. 1997

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 19

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 85.140  
 Cesiones asistématicas 28.354  
 Suelo 173.632

Aprovechamiento Tipo: 0,4903468

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías

	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,30	1		
DM	1,40			
HOTELERO	2,00			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20	1		
O ABIERTA	1,20	1		
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10	1		
TERCIARIO	2,00			
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50	1		

APROBADO

E7

Pleno de



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 20

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 75.472  
 Cesiones asistématicas 11.300  
 Suelo 106.577

Aprovechamiento Tipo: 0,7081406

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías

	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,30	1		
DM	1,40			
HOTELERO	2,00			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10	1		
TERCIARIO	2,00			
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50	1		



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 21		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 2,0975323		
Aprovechamiento Lucrativo	74.035	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas	650	Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	35.256			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	1,00			
C. JARDIN	1,40	1		
CENTRO	1,70	1		
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20	1		
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50			

Consejería de Obras Públicas y Transportes  
**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**  
 POR RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN  
 FEDERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO  
 Y URBANISMO Y DE POLÍTICA DE VIVIENDA  
 DE 28 MAYO 1997  
 REGISTRADO EN EL REGISTRO DE  
 LA JUNTA DE ANDALUCÍA  
 DE 30 OCT. 1996  
 JUNTA DE ANDALUCÍA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 22		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,4270050		
Aprovechamiento Lucrativo	906.457	Clase de Suelo:	URBANIZABLE PROGRAMADO	
Cesiones asistemáticas	72.605	Uso Característico:	RESIDENCIAL-TURISTICO	
Suelo	2.122.825			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
C. JARDIN	1,20	1		
COLONIA	2,60			
DEPORTIVO PRIVADO	2,00			
HOTELERO	3,00			
INDUSTRIAL	0,50			
MANZANA	1,10	1		
O. ABIERTA	1,10	1		
SIPS PRIVADO	2,00			
SUBURBANA	1,00	1		
U. ADOSADA	1,20	1		
U. AISLADA	1,40	1		

APROBADO  
 Pleno de...  
 EXCMO. AYUNTAMIENTO  
 DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA  
 JUNTA DE GOBIERNO  
 GENERAL

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 23

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 332.990  
 Cesiones asistemáticas 72.000  
 Suelo 732.549

Aprovechamiento Tipo: 0,4545018

Clase de Suelo: URBANIZABLE PROGRAMADO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
C JARDIN	1,40	1		
COLONIA	2,00			
HOTELERO	2,00			
INDUSTRIAL	0,50			
MANZANA	1,10	1		
O ABIERTA	1,10	1		
SUBURBANA	1,00	1		
U ADOSADA	1,30	1		
U AISLADA	1,50	1		



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 24

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 81.495  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 128.809

Aprovechamiento Tipo: 0,6325830

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: TURISTICO

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,30			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
C. JARDIN	1,50			
DM	1,80			
MANZANA	1,40			
PAD	1,80			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,30			
U ADOSADA	1,80			
U AISLADA	2,10			




## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 25	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,6507640	
Aprovechamiento Lucrativo	63.243	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	TURISTICO
Suelo	97.182		
Usos y Tipologías			
	Libre	VPO-RG	VPO-RE VPP
AM	1,30		
BALNEARIO 2 y 3	1,80		
BALNEARIO 4	2,10		
C. JARDIN	1,50		
DM	1,80		
MANZANA	1,40		
PAQ	1,80		
PAI	2,10		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,30		
U. ADOSADA	1,80		
U. AISLADA	2,10		

7 ABR. 1997

Plano de...



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 26	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,8157477	
Aprovechamiento Lucrativo	121.567	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	TURISTICO
Suelo	149.025		
Usos y Tipologías			
	Libre	VPO-RG	VPO-RE VPP
AM	1,30		
BALNEARIO 2 y 3	1,80		
BALNEARIO 4	2,10		
C. JARDIN	1,50		
DM	1,80		
MANZANA	1,40		
PAD	1,80		
PAI	2,10		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,30		
U. ADOSADA	1,80		
U. AISLADA	2,10		

Consejería de Obras Públicas y Transportes

TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO

POR RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN PROVINCIAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE CADIZ

28 MAYO 1997

Y ELABORADO EN CUMPLIMIENTO DEL REQUISITO DE LA R. P. O. T. U. DE PLAN:

30 OCT. 1996

JUNTA DE ANDALUCÍA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 27

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Tipo: 0,7200000

Aprovechamiento Lucrativo 65.780  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 91.361

Clase de Suelo: URBANO  
 Uso Característico: TURISTICO

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,30			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
C. JARDIN	1,50			
DM	1,80			
MANZANA	1,40			
PAD	1,80			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,30			
U. ADOSADA	1,80			
U. AISLADA	2,10			

Plano de



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 28

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Tipo: 0,7969170

Aprovechamiento Lucrativo 82.716  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 103.795

Clase de Suelo: URBANO  
 Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 29

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 61.156  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 76.665

Aprovechamiento Tipo: 0,7977043

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: INDUSTRIAL

## Usos y Tipologías

Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	0,90			
BODEGUERO 1	1,00			
BODEGUERO 2	0,80			
DM	1,10			
INDUSTRIAL	1,00			
PAD	1,10			
PAI	1,20			
SUBURBANA	0,90			
U. ADOSADA	1,10			
U. AISLADA	1,20			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 30

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 69.340  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 63.120

Aprovechamiento Tipo: 1,0985417

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

## Usos y Tipologías

Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			

**APROBADO**

Pleno de... **17 DE 1997**

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE: 

CODIGO: AR- 31

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 26.466  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 25.455

Aprovechamiento Tipo: 1,0396975

Clase de Suelo: URBANO  
 Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
-------------------	-------	--------	--------	-----

AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE: 

CODIGO: AF- 32

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 63.381  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 58.005

Aprovechamiento Tipo: 1,0926782

Clase de Suelo: URBANO  
 Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPI*
-------------------	-------	--------	--------	------

AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			





## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 33		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,7985057		
Aprovechamiento Lucrativo	34.373	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	19.112			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	2,50			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,20			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20			
PAD	1,40			
PAI	1,80			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,80			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 34		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,8400000		
Aprovechamiento Lucrativo	13.461	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	TURISTICO	
Suelo	16.025			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,50			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
BODEGUERO 1	1,90			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,90			
DM	1,90			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,90			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,90			
U. AISLADA	2,10			

Plano de 7 ABR. 1997

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 35	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 2,0452698	
Aprovechamiento Lucrativo	131.531	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	TURISTICO
Suelo	64.310		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE
AM	1,50		
BALNEARIO 2 y 3	1,80		
BALNEARIO 4	2,10		
BODEGUERO 1	1,90		
BODEGUERO 2	3,00		
C. JARDIN	1,90		
DM	1,90		
INDUSTRIAL	1,00		
MANZANA	1,70		
PAD	1,90		
PAI	2,10		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,20		
U. ADOSADA	1,90		
U. AISLADA	2,10		

Consjería de Obras Públicas y Transportes  
**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**  
 POR RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN  
 PROVINCIAL DE ORDENACIÓN DEL TERRI-  
 TORIO Y URBANISMO DE ANDALUCÍA DE FECHA:  
**28 MAYO 1997**  
 Y ENVIADO EN CUMPLI-  
 MIENTO DE RESOLUCIÓN DE LA  
 C. P. O. T. U. DE MADRID:  
**30 OCT. 1996**  
 JUNTA DE ANDALUCÍA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 35	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 3,3758191	
Aprovechamiento Lucrativo	50.384	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	TURISTICO
Suelo	14.925		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE
AM	1,50		
BALNEARIO 2 y 3	1,80		
BALNEARIO 4	2,10		
BODEGUERO 1	1,90		
BODEGUERO 2	3,00		
C. JARDIN	1,90		
DM	1,90		
INDUSTRIAL	1,00		
MANZANA	1,70		
PAD	1,90		
PAI	2,10		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,20		
U. ADOSADA	1,90		
U. AISLADA	2,10		

Pleno de...  
 SECRETARÍA  
 GENERAL

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 37	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 3,1456173	
Aprovechamiento Lucrativo	124.346	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	39.530		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE
		VPP	
AM	1,10		
BODEGUERO 1	1,70		
BODEGUERO 2	2,50		
C. JARDIN	1,40		
CENTRO	1,50		
DM	1,40		
INDUSTRIAL	1,00		
MANZANA	1,50		
PAD	1,40		
PAI	1,70		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,20		
U. ADOSADA	1,40		
U. AISLADA	1,70		

Consejería de Obras Públicas y Transportes

**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**

POR RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN  
PROVINCIAL DE ORDENACIÓN DEL TERRI-  
TORIO Y URBANISMO DE CÁDIZ DE FECHA:

**28 MAYO 1997**

Y ACOORDADO EN CUMPLI-  
MIENTO DE RESOLUCIÓN DE LA  
C. P. O. T. U. DE FECHA:

**30 OCT. 1996**


JUNTA DE ANDALUCIA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 38	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 2,3843221	
Aprovechamiento Lucrativo	58.034	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	TURISTICO
Suelo	24.340		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE
		VPP	
AM	1,50		
BALNEARIO 2 y 3	1,80		
BALNEARIO 4	2,10		
BODEGUERO 1	1,90		
BODEGUERO 2	3,00		
C. JARDIN	1,90		
DM	1,90		
INDUSTRIAL	1,00		
MANZANA	1,70		
PAD	1,90		
PAI	2,10		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,20		
U. ADOSADA	1,90		
U. AISLADA	2,10		

Plano de

EXCMO. AYUNTAMIENTO




SECRETARIA

Sanlúcar de Barrameda

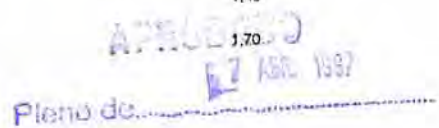

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CÓDIGO: AR- 39	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 2,1759297	
Aprovechamiento Lucrativo	43.355	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	19.925		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE
		VPP	
AM	1,20		
BODEGUERO 1	1,40		
BODEGUERO 2	2,50		
C. JARDIN	1,40		
CENTRO	1,20		
DM	1,40		
INDUSTRIAL	1,00		
MANZANA	1,20		
PAD	1,40		
PAI	1,80		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,20		
U. ADOSADA	1,40		
U. AISLADA	1,60		



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CÓDIGO: AR- 40	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 4,4506230	
Aprovechamiento Lucrativo	138.236	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	COMERCIAL-RESIDENCIAL
Suelo	31.068		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE
		VPP	
AM	1,20		
BODEGUERO 1	1,70		
BODEGUERO 2	3,00		
C. JARDIN	1,40		
CENTRO	1,50		
DM	1,40		
INDUSTRIAL	1,00		
MANZANA	1,50		
PAD	1,40		
PAI	1,40		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,20		
U. ADOSADA	1,40		
U. AISLADA	1,70		

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 41

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 73.163  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 24.200

Aprovechamiento Tipo: 3,0232665

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,10			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	2,50			
C. JARDIN	1,50			
CENTRO	1,20			
DM	1,50			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,50			
PAD	1,50			
PAI	1,80			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,50			
U. AISLADA	1,80			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 42

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 21.915  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 7.305

Aprovechamiento Tipo: 3,0000000

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: TURISTICO

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,50			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
BODEGUERO 1	1,90			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,50			
DM	1,90			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,90			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,90			
U. AISLADA	2,10			

7 ABR. 1997

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 43

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 41,878  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 21,140

Aprovechamiento Tipo: 1,9809792

Clase de Suelo: URBANO  
 Uso Característico: TURISTICO

## Usos y Tipologías

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,50			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
BODEGUERO 1	1,90			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,90			
DM	1,90			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,90			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,90			
U. AISLADA	2,10			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 44

## DATOS BASICOS

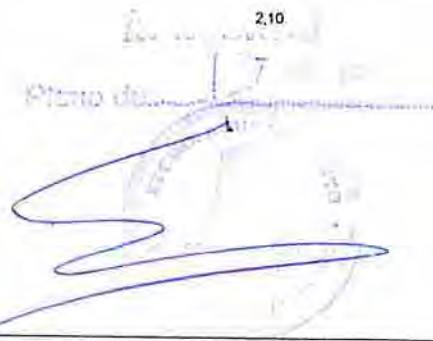
Aprovechamiento Lucrativo 10,387  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 12,365

Aprovechamiento Tipo: 0,8400000

Clase de Suelo: URBANO  
 Uso Característico: TURISTICO

## Usos y Tipologías

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,50			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
BODEGUERO 1	1,90			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,90			
DM	1,90			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,90			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,90			
U. AISLADA	2,10			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 45

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 70.838  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 23.615

Aprovechamiento Tipo: 2,9745287

Clase de Suelo: URBANO  
 Uso Característico: TURISTICO

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
-------------------	-------	--------	--------	-----

AM	1,50			
BALNEARIO 2 y 3	1,00			
BALNEARIO 4	2,10			
BODEGUERO 1	1,90			
BODEGUERO 2	3,00			
C JARDIN	1,90			
DM	1,90			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,90			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,90			
U. AISLADA	2,10			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 46

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 69.217  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 32.620

Aprovechamiento Tipo: 2,1219252

Clase de Suelo: URBANO  
 Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
-------------------	-------	--------	--------	-----

AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	2,50			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,20			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20			
PAD	1,40			
PAI	1,80			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,80			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 47

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 80.909  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 30.330

Aprovechamiento Tipo: 2,6702473

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	2,50			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,20			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20			
PAD	1,40			
PAI	1,80			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,80			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 48

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 53.700  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 15.535

Aprovechamiento Tipo: 3,4567107

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	2,50			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,20			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20			
PAD	1,40			
PAI	1,80			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,80			





## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE: <input type="text"/>		CODIGO: AR- 49		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 3,3976226		
Aprovechamiento Lucrativo	96,968	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	28.540			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

Consejería de Obras Públicas y Transportes

**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**

POR RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN PROVINCIAL DE ORDENACIÓN URBANA Y URBANISMO DE BARRAMEDA

**28 MAYO 1997**

SECRETARÍA GENERAL

**30 OCT. 1996**

JUNTA DE ANDALUCÍA


## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE: <input type="text"/>		CODIGO: AR- 50		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 4,6200000		
Aprovechamiento Lucrativo	87,757	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	COMERCIAL-RESIDENCIAL	
Suelo	18.995			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,40			
BODEGUERO 1	2,50			
BODEGUERO 2	4,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	2,20			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	2,20			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,40			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

APROBADO

**7 ABR. 1997**

Pleno de.....



AYUNTAMIENTO

SECRETARÍA GENERAL

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:  CODIGO: AR- 51

DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo:	3,4656140
Aprovechamiento Lucrativo	118.524	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	34.200		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:  CODIGO: AR- 52

DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo:	3,5082201
Aprovechamiento Lucrativo	119.051	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	33.935		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

APROBADO  
Pleno de... 7 ABR. 1997

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 53		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 3,5700000		
Aprovechamiento Lucrativo	62.903	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	17.620			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

Consejería de Obras Públicas y Transportes

**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**

POR RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN PROVINCIAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE CÁDIZ DE FECHA:

**28 MAYO 1997**

Y EN VIRTUD DE LA CUMPLIMENTACIÓN DE RESOLUCIÓN DE LA C. P. O. U. DE FECHA:

**30 OCT. 1996**

JUNTA DE ANDALUCÍA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 54		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 4,6200000		
Aprovechamiento Lucrativo	113.028	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	COMERCIAL-RESIDENCIAL	
Suelo	24.465			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,40			
BODEGUERO 1	2,50			
BODEGUERO 2	4,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	2,20			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	2,20			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,40			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

Pleno de **17 Mayo 1997**

SECRETARÍA AYUNTAMIENTO

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE: 

CODIGO: AR- 55

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 170.164  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 47.665

Aprovechamiento Tipo: 3,5700000

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

## Usos y Tipologías

Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE: 

CODIGO: AR- 56

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 82.110  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 23.000

Aprovechamiento Tipo: 3,5700000

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

## Usos y Tipologías

Libre VPO-RG VPO-RE VPP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

Plano de... 7 ABR. 1997

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 57
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 3,5394108
Aprovechamiento Lucrativo	178.422	Clase de Suelo: URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico: RESIDENCIAL
Suelo	50.410	

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 58
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 3,4302262
Aprovechamiento Lucrativo	100.832	Clase de Suelo: URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico: RESIDENCIAL
Suelo	29.395	

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

Pleno de...

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 59		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 3,5919048		
Aprovechamiento Lucrativo	56.950	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	15.855			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

Consejería de Obras Públicas y Transportes

**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**

POR RESOLUCION DE LA COMISION  
PROVINCIAL DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE GRANIZ DE FECHA:

**28 MAYO 1997**

Y ELABORADO EN CUMPLIMIENTO DE RESOLUCION DE LA  
C. P. O. T. U. DE FECHA:

**30 OCT. 1996**

JUNTA DE ANDALUCIA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 60		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 3,5700000		
Aprovechamiento Lucrativo	78.986	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	22.125			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

Plano de...

77 ABR. 1997

EXCMO. AYUNTAMIENTO

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 61
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 3,5809184
Aprovechamiento Lucrativo	127.105	Clase de Suelo: URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico: RESIDENCIAL
Suelo	35.495	

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 62
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 3,5933251
Aprovechamiento Lucrativo	50.846	Clase de Suelo: URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico: RESIDENCIAL
Suelo	14.150	

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	2,00			
BODEGUERO 2	3,00			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,70			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,70			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

7 ABR 1997

7 ABR 1997

Plano (U. Adosada) (U. Aislada) (SIPS Privado)



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 63	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,5000000	
Aprovechamiento Lucrativo	58 403	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	BODEGUERO
Suelo	38.935		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE VPP
BODEGUERO 1	1,50		
BODEGUERO 2	1,50		
CENTRO	1,50		
INDUSTRIAL	1,00		

Consejería de Obras Públicas y Transportes

**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**

POR RESOLUCION DE LA COMISION PROVINCIAL DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE FECHA:

**28 MAYO 1997**

Y REVISADO EN CUMPLIMIENTO DE RESOLUCION DE LA C. P. O. T. U. DE FECHA:

**30 OCT. 1996**

JUNTA DE ANDALUCCIA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 64	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 2,2039258	
Aprovechamiento Lucrativo	121.260	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	BODEGUERO
Suelo	55 020		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE VPP
BODEGUERO 1	1,50		
BODEGUERO 2	1,50		
CENTRO	1,50		
INDUSTRIAL	1,00		

Pleno de...



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 65	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 3,1544650	
Aprovechamiento Lucrativo	116.147	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	36.820		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,10			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	2,50			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,50			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,50			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 66	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 2,7876402	
Aprovechamiento Lucrativo	47.487	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	17.035		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,10			
BODEGUERO 1	1,70			
BODEGUERO 2	2,50			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,50			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,50			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

APROBADO  
Pleno de 77 ABR. 1997



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 67	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,9687423	
Aprovechamiento Lucrativo	63.312	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	65.355		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE VPP
AM	1,00		
BODEGUERO 1	1,20		
BODEGUERO 2	1,50		
C. JARDIN	1,10		
DM	1,30		
INDUSTRIAL	0,60		
MANZANA	1,00		
PAD	1,30		
PAI	1,60		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,00		
U. ADOSADA	1,30		
U. AISLADA	1,60		

Conselleria de Obres Públiques i Transportes

**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**

POR RESOLUCION DE LA COMISION PROVINCIAL DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE FECHA:

**28 MAYO 1997**

Y FIRMADO EN CUMPLIMIENTO DE RESOLUCION DE LA D. P. O. T. U. DE FECHA:

**30 OCT. 1996**


JUNTA DE ANDALUCIA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 68	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,9634803	
Aprovechamiento Lucrativo	112.819	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	117.095		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE VPP
AM	1,00		
BODEGUERO 1	1,20		
BODEGUERO 2	1,50		
C. JARDIN	1,10		
DM	1,30		
INDUSTRIAL	0,60		
MANZANA	1,00		
PAD	1,30		
PAI	1,60		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,00		
U. ADOSADA	1,30		
U. AISLADA	1,60		

7 ABR. 1997

Firma de \_\_\_\_\_



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE: CODIGO: AR- 69

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 77.303  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 79.285

Aprovechamiento Tipo: 0,9750000

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VFP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE: CODIGO: AR- 70

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 74.943  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 76.865

Aprovechamiento Tipo: 0,9750000

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías Libre VPO-RG VPO-RE VFP

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			

Plano de **7 ABR 1997**

El Ciudadano *[Firma]*

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 71		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 2,8461577		
Aprovechamiento Lucrativo	56.667	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	19.010			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	2,50			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,20			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20			
PAD	1,40			
PAI	1,80			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,50			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 72		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,9899139		
Aprovechamiento Lucrativo	24.733	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	INDUSTRIAL	
Suelo	24.985			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	0,90			
BODEGUERO 1	1,00			
BODEGUERO 2	0,80			
DM	1,10			
INDUSTRIAL	1,00			
PAD	1,10			
PAI	1,20			
SUBURBANA	0,90			
U. ADOSADA	1,10			
U. AISLADA	1,20			

Plano de... 17 MAR. 1997

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 73	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,8895834	
Aprovechamiento Lucrativo	73.032	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	38.650		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE VPP
AM	1,00		
BODEGUERO 1	1,20		
BODEGUERO 2	1,50		
C. JARDIN	1,10		
DM	1,40		
INDUSTRIAL	1,00		
MANZANA	1,00		
PAD	1,40		
PAI	1,50		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,00		
U. ADOSADA	1,40		
U. AISLADA	1,50		



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 74	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,8700000	
Aprovechamiento Lucrativo	12.277	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	6.565		
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE VPP
AM	1,20		
BODEGUERO 1	1,40		
BODEGUERO 2	2,00		
C. JARDIN	1,30		
DM	1,40		
INDUSTRIAL	1,00		
MANZANA	1,20		
PAD	1,40		
PAI	1,70		
SIPS PRIVADO	1,00		
SUBURBANA	1,10		
U. ADOSADA	1,40		
U. AISLADA	1,70		

Pleno de **7 ABR. 1997**

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 75		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,9184587		
Aprovechamiento Lucrativo	12,347	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	6,436			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,00			
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,50			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 76		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,9042702		
Aprovechamiento Lucrativo	109,391	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	57,445			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,00			
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,50			

**APROBADO**

Pleno de... 7 JUN 97



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 77	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,8000000	
Aprovechamiento Lucrativo	23.856	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	INDUSTRIAL
Suelo	29.820		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	0,90			
BODEGUERO 1	1,00			
BODEGUERO 2	0,80			
DM	1,10			
INDUSTRIAL	1,00			
PAD	1,10			
PAI	1,20			
SUBURBANA	0,90			
U. ADOSADA	1,10			
U. AISLADA	1,20			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 78	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,9024199	
Aprovechamiento Lucrativo	89.331	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	98.990		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			

Pleno de... 17 ABRIL 1997

*[Handwritten signature]*

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 79	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,8000000	
Aprovechamiento Lucrativo	29.960	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	INDUSTRIAL
Suelo	37.450		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	0,90			
BODEGUERO 1	1,00			
BODEGUERO 2	0,80			
DM	1,10			
INDUSTRIAL	1,00			
PAD	1,10			
PAI	1,20			
SUBURBANA	0,90			
U. ADOSADA	1,10			
U. AISLADA	1,20			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 80	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,8747189	
Aprovechamiento Lucrativo	59.122	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	67.590		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			

2. 1997  
 Firmo da. **7 ABR. 1997**

*[Handwritten signature]*



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 81

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 36.962  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 46.760

Aprovechamiento Tipo: 0,7905601

Clase de Suelo: URBANO  
 Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	0,90			
BODEGUERO 1	1,00			
BODEGUERO 2	0,80			
DM	1,10			
INDUSTRIAL	1,00			
PAD	1,10			
PAI	1,20			
SUBURBANA	0,90			
U. ADOSADA	1,10			
U. AISLADA	1,20			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 82

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 55.221  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 52.100

Aprovechamiento Tipo: 1,0599002

Clase de Suelo: URBANO  
 Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			


APROBADO

7 ABR. 1997

Pleno de...

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 83		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,9315355		
Aprovechamiento Lucrativo	63,456	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	68,120			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 84		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,1339758		
Aprovechamiento Lucrativo	43,068	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	37,960			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 85
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,9262266
Aprovechamiento Lucrativo	56.407	Clase de Suelo: URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico: RESIDENCIAL
Suelo	60.900	

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 86
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,9887851
Aprovechamiento Lucrativo	113.040	Clase de Suelo: URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico: RESIDENCIAL
Suelo	114.330	

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VFP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			

**APROBADO**

**7 ABR. 1997**

Pleno de...



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 87	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,9867764	
Aprovechamiento Lucrativo	120.900	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	122.520		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 88	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,8916004	
Aprovechamiento Lucrativo	33.203	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	37.240		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			

**APROBADO**

Pleno de **7 ABR. 1997**



FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 89	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,9000146	
Aprovechamiento Lucrativo	86.518	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	96.130		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			

Consejería de Obras Públicas y Transportes  
**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**  
 POR RESOLUCION DE LA COMISION  
 PROVINCIAL DE ORDENACION DEL TERRI-  
 TORIO Y URBANISMO DE FECHA:  
**28 MAYO 1997**  
 Y ADOBRADO EN CUMPLI-  
 MIENTO DE RESOLUCION DE LA  
 P. O. T. U. DE FECHA:  
**30 OCT. 1996**  
 JUNTA DE ANDALUCIA

FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 90	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,9600000	
Aprovechamiento Lucrativo	50.995	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	53.120		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			

APROBADO  
 Pleno de... 17 ABR 1997

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 91
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 2,0078522
Aprovechamiento Lucrativo	34.776	Clase de Suelo: URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico: RESIDENCIAL
Suelo	17.320	

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,00			
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,50			

Consejería de Obras Públicas y Transportes  
**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**  
 POR RESOLUCION DE LA COMISION  
 PROVINCIAL DE ORDENACION DEL TERRI-  
 TORIO Y URBANISMO DE CUERPO DE FECHA:  
**28 MAYO 1997**  
 Y APROBADO EN CUMPLI-  
 MIENTO DE RESOLUCION DE LA  
 C. P. O. U. DE FECHA:  
**30 OCT. 1996**  
 JUNTA DE ANDALUCIA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 92
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,4794248
Aprovechamiento Lucrativo	72.018	Clase de Suelo: URBANO
Gesiones asistemáticas		Uso Característico: RESIDENCIAL
Suelo	48.660	

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,00			
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,50			

**APROBADO**  
 Pleno de **7 ABR. 1997**



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 93		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 3,2232558		
Aprovechamiento Lucrativo	31.264	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	10.320			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	2,50			
C. JARDIN	1,40			
CENTRO	1,20			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20			
PAD	1,40			
PAI	1,80			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,20			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,80			

Consejo de Obras Públicas y Transportes

**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**

POR RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN PROVINCIAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE CÁDIZ DE FECHA:

**28 MAYO 1997**

Y ADOBRADO EN CUMPLIMIENTO DE RESOLUCIÓN DE LA D. P. O. T. U. DE FECHA:

**30 OCT. 1996**


JUNTA DE ANDALUCÍA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 94		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 2,3931795		
Aprovechamiento Lucrativo	47.720	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	19.940			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,00			
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,50			

**APROBADO**

Pleno de **7 ABR. 1997**



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 95		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,2358607		
Aprovechamiento Lucrativo	76.673	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	62.040			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 95		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,8237846		
Aprovechamiento Lucrativo	37.548	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	45.580			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	2,00			
C. JARDIN	1,30			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

Pleno de... 7 ABR. 1997



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 97		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,1796976		
Aprovechamiento Lucrativo	46.032	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	39.020			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,30			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,00			
PAD	1,30			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,30			
U. AISLADA	1,60			

Consejería de Obras Públicas y Transportes

**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**

POR RESOLUCION DE LA COMISION PROVINCIAL DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE LA REGION DE ANDALUZIA

**28 MAYO 1997**

ELABORADO EN CUARTO DE INGENIERIA DE RESOLUCION DE LA C. P. U. DE RCIU

**13 O OCT. 1996**

JUNTA DE ANDALUZIA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 98		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,4936093		
Aprovechamiento Lucrativo	86.943	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	58.210			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	2,00			
C. JARDIN	1,30			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20			
PAD	1,40			
PAI	1,70			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,70			

**APROBADO**

Pleno de... 1997

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANLUCAR DE BARRAMEDA

SECRETARIA GENERAL

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 99

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 16.560  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 8.280

Aprovechamiento Tipo: 2,0000000

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
-------------------	-------	--------	--------	-----

AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,00			
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,50			

Consejería de Obras Públicas y Transportes  
**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**  
 POR RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN  
 PROVINCIAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE CÁDIZ  
 28 MAYO 1997  
 Y CUMPLIENDO EN CUMPLIMIENTO  
 DE LA RESOLUCIÓN DE 14  
 DE FEBRERO DE 1996  
 30 OCT. 1996  
 JUNTA DE ANDALUCÍA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:

CODIGO: AR- 100

## DATOS BASICOS

Aprovechamiento Lucrativo 50.560  
 Cesiones asistemáticas  
 Suelo 25.280

Aprovechamiento Tipo: 2,0000000

Clase de Suelo: URBANO

Uso Característico: RESIDENCIAL

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
-------------------	-------	--------	--------	-----

AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	1,50			
C. JARDIN	1,10			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,00			
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,00			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,50			

**APROBADO**  
 Plano de... 7 MAR 1997



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 101	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,4105757	
Aprovechamiento Lucrativo	13.231	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	9.380		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	1,20			
C. JARDIN	1,20			
CENTRO	1,00			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	0,90			
PAD	1,40			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,60			



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 102	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 2,0875647	
Aprovechamiento Lucrativo	33.088	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	15.850		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	1,20			
C. JARDIN	1,20			
CENTRO	1,00			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	0,90			
PAD	1,40			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,60			

APROBADO  
 Plano de... E. 7 ABR. 1997



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 103	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 1,0649306	
Aprovechamiento Lucrativo	19.620	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL
Suelo	18.432		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
-------------------	-------	--------	--------	-----

AM	0,90			
BODEGUERO 1	1,00			
BODEGUERO 2	1,00			
C. JARDIN	1,00			
DM	1,20			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	0,90			
PAD	1,20			
PAI	1,30			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	0,90			
U. ADOSADA	1,20			
U. AISLADA	1,30			

Consejería de Obras Públicas y Transportes  
**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**  
 POR RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN  
 PROVINCIAL DE ORDENACIÓN DEL TERRI-  
 TORIO Y URBANISMO DE SAN LUCAR DE BARRAMEDA  
**28 MAYO 1997**  
 Y DEACORDO EN CUMPLI-  
 MIENTO DE RESOLUCIÓN DE LA  
 C. P. O. U. DE BARRAMEDA  
**30 OCT. 1997**  
 JUNTA DE ANDALES

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 104	
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,5600000	
Aprovechamiento Lucrativo	21.274	Clase de Suelo:	URBANO
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	INDUSTRIAL
Suelo	37.990		

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
-------------------	-------	--------	--------	-----

INDUSTRIAL	0,70			
------------	------	--	--	--

Pto de...  
**7 ABR. 1997**



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR-105		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,7033425		
Aprovechamiento Lucrativo	20.411	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	29.020			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	0,90			
BODEGUERO 1	1,00			
BODEGUERO 2	1,00			
C. JARDIN	1,00			
DM	1,20			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	0,90			
PAD	1,20			
PAI	1,30			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	0,90			
U. ADOSADA	1,20			
U. AISLADA	1,30			

Pleno de... ABR. 1997

SECRETARÍA AYUNTAMIENTO  
MICROEMPRESAS  
GENERAL  
SAN LUCAR DE BARRAMEDA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR-106		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,4500000		
Aprovechamiento Lucrativo	33.750	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	TURISTICO	
Suelo	75.000			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,50			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
C. JARDIN	1,50			
DM	1,80			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,40			
O. ABIERTA	1,50			
PAD	1,80			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,30			
U. ADOSADA	1,80			
U. AISLADA	2,10			

Consejería de Obras Públicas y Transportes  
**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**  
 POR RESOLUCION DE LA D. O. U. U. U.  
 PROVINCIAL DE ANDALUCIA DEL 1.º DE  
 TORO Y URBANISMO DEL 1.º DE  
**28 MAYO 1997**  
 Y ELABORADO EN CONFORMIDAD  
 CON EL ART. 1.º DE LA LEY 1/1987  
 DE 15 DE FEBRERO DE 1987  
**30 OCT. 1996**  
 JUNTA DE ANDALUCIA

**FICHERO DE AREAS DE REPARTO**

NOMBRE:  CODIGO: AR-107

DATOS BASICOS

Aprovechamiento Tipo: 0,4992857

Aprovechamiento Lucrativo 34.950 Clase de Suelo: URBANO

Cesiones asistemáticas 70.000 Uso Característico: TURISTICO

Suelo

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,50			
BALNEARIO 2 y 3	1,80			
BALNEARIO 4	2,10			
C. JARDIN	1,50			
DM	1,80			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	1,40			
O. ABIERTA	1,50			
PAD	1,80			
PAI	2,10			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,30			
U. ADOSADA	1,80			
U. AISLADA	2,10			

Plano de...

7 ABR. 1997

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SANLUCAR DE BARRAMEDA

SECRETARÍA GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

**FICHERO DE AREAS DE REPARTO**

NOMBRE:  CODIGO: AR-108

DATOS BASICOS

Aprovechamiento Tipo: 2,0377358

Aprovechamiento Lucrativo 8.640 Clase de Suelo:

Cesiones asistemáticas 4.240 Uso Característico:

Suelo

Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	0,80			
C. JARDIN	1,30	1		
DM	1,40			
HOTELERO	2,00			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
PAD	1,40			
PAI	1,00			
SIPS PRIVADO	1,10			
SUBURBANA	1,10	1		
TERCIARIO	2,00			
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50	1		

Consejería de Obras Públicas y Transportes

TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO

POR RESOLUCIÓN DE LA COMISIÓN PROVINCIAL DE ORDENACIÓN URBANA, PLANIFICACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE TERRITORIO Y URBANISMO DE FECHA:

28 MAYO 1997

Y LABORDADO EN CUMPLIMIENTO DE RESOLUCIÓN DE LA C. P. U. U. DE FECHA:

30 OCT. 1996

JUNTA DE ANDALUCÍA

## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 109		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 0,0671642		
Aprovechamiento Lucrativo	4.500	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	67.000			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,20			
BODEGUERO 1	1,20			
BODEGUERO 2	0,60			
C. JARDIN	1,30	1		
DM	1,40			
HOTELERO	2,00			
INDUSTRIAL	1,00			
MANZANA	1,20	1		
O. ABIERTA	1,20	1		
PAD	1,40			
PAI	1,50			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10	1		
TERCIARIO	2,00			
U. ADOSADA	1,40	1		
U. AISLADA	1,50	1		



## FICHERO DE AREAS DE REPARTO

NOMBRE:		CODIGO: AR- 110		
DATOS BASICOS		Aprovechamiento Tipo: 2,7000000		
Aprovechamiento Lucrativo	15.660	Clase de Suelo:	URBANO	
Cesiones asistemáticas		Uso Característico:	RESIDENCIAL	
Suelo	5.800			
Usos y Tipologías	Libre	VPO-RG	VPO-RE	VPP
AM	1,00			
BODEGUERO 1	1,40			
BODEGUERO 2	1,20			
C. JARDIN	1,20			
CENTRO	1,00			
DM	1,40			
INDUSTRIAL	0,80			
MANZANA	0,90			
PAD	1,40			
PAI	1,60			
SIPS PRIVADO	1,00			
SUBURBANA	1,10			
U. ADOSADA	1,40			
U. AISLADA	1,60			

Plano de 7. 289. 1997

11-0  
Plano de... 7 ABC 1997



Este documento de APROBACION PROVISIONAL de la Revisión del Plan General de Sanlúcar de Barrameda, ha sido redactado por bajo la Dirección Administrativa de D. JOSE MARIA DE LA CUADRA, Arquitecto, por los siguientes profesionales: D. PEDRO BERMUDEZ GONZALEZ, Arquitecto; D. CARLOS LOPEZ CANTO, Arquitecto; D. EMILIO MOLINA LAMOTHE, Abogado; D. MIGUEL VIDAL SANZ, Ingeniero de Caminos, C. y P.; D. MIGUEL ANGEL ARTEAGA CASTRO, Economista; D<sup>a</sup>. RUFINA FERNANDEZ RUIZ, Arquitecta; D. JOSE MARIA GONZALEZ GARCIA, Arquitecto; D. JAVIER GRONDONA ESPAÑA, Arquitecto; D. FERNANDO PARRA MARTIN, Arquitecto; D. RAUL RUBIO MARIN, Abogado; D. CESAR BALLESTEROS GONZALEZ, Geógrafo; D. JUAN LUIS DIAZ QUIDIELLO, Geógrafo; D<sup>a</sup>. GUADALUPE DE LA HERA DIAZ LIAÑO, Geógrafa; D<sup>a</sup>. REYES MUÑOZ IRIBARREN, Geógrafa; D. JUAN MANUEL SANCHEZ BIEC, Geólogo; D<sup>a</sup>. MARIA GAMEZ RAMIREZ, Geógrafa; D<sup>a</sup>. FATIMA GOMEZ MARQUEZ, Geógrafa; D. JOAQUIN HERNANDEZ DE LA OBRA, Arquitecto y D. JUAN JOSE CARO MORENO, Geógrafo. La delineación ha sido realizada por D. ANDRES CASTILLEJO JIMENEZ, D. SANTIAGO GIL RUZ y D. FRANCISCO LOPEZ CANTO y la mecanografía por D<sup>a</sup>. ANA MARIA SANDINO. La digitalización cartográfica ha sido realizada por RESTISUR, S.L.

Consejería de Obras Públicas y Transportes  
**TEXTO REFUNDIDO ACEPTADO**  
POR RESOLUCION DE LA COMISION  
PROVINCIAL DE ORDENACION DEL TERRI-  
TORIO Y URBANISMO DE UNO DE FEBRERO  
**28 MAYO 1997**  
Y ENDORRADO EN CUMPLI-  
MIENTO DE RESOLUCION DE LA  
C. P. O. T. U. DE FEBRERO  
**30 OCT. 1996**  
JUNTA DE ANDALUCIA