

PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN URBANA DE JEREZ

Sevilla, 1998

PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN URBANA DE JEREZ



JUNTA DE ANDALUCIA

Consejería de Obras Públicas y Transportes



Ayuntamiento de Jerez

JEREZ. Plan Municipal de Ordenación Urbana
Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Jerez / Junta de Andalucía, Consejería
de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Ordenación del Territorio y
Urbanismo .- Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1997.
3 v. ; 30 x 45 cm.
ISBN 84-8095-145-1

T.I : Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Jerez. Memoria de Ordenación
.- 91 p.- ISBN 84-8095-146-X
T.II : Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Jerez. Normas Urbanísticas .-
266 p. : il .- ISBN 84-8095-147-8
T.III : Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Jerez. Planos .- 200 p.- ISBN
84-8095-148-6

I. Andalucía. Junta de Andalucía. II. Andalucía. Consejería de Obras Públicas y
Transportes . III. Andalucía . Dirección General de Ordenación del Territorio. 1.
Ordenación Urbana. Jerez. 2.- Normas Urbanísticas Municipales . Jerez.

Esta publicación ha sido elaborada con material extraído de los diversos documentos que
constituyen el Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Jerez.

Redacción:

Oficina de Planeamiento y Gestión Urbanística del Área de Urbanismo,
Servicios Operativos y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Jerez.

Coordinación técnica:

Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo
Servicio de Planeamiento Urbanístico
José Miguel Chinchilla Mata
Emilio García Fernández.

© JUNTA DE ANDALUCÍA.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
Coordina la edición: Secretaría General de Planificación.

Departamento de Publicaciones.

Diseño, maquetación y tratamiento gráfico de planos: Iris Gráfico Servicio Editorial,
S.L.

Fotomecánica: Pentadós, S.A.

Impresión: Novograf

Nº de registro: JAOP/U-017-98

ISBN obra completa: 84-8095-145-1

ISBN tomo I: 84-8095-146-X

D.L.

El plan General de Ordenación Urbana de un municipio constituye un instrumento completo para la ordenación de la ciudad, actual y futura, así como del conjunto del territorio municipal, que en el caso de Jerez de la Frontera tiene una especial importancia por su extensión y funciones en su ámbito territorial, que servirá de modelo y orientación para las actuaciones de las administraciones y particulares durante su periodo de vigencia.

El Plan es una propuesta que elabora el Ayuntamiento, en un proceso coordinado con el resto de las administraciones y los ciudadanos, correspondiendo su aprobación definitiva a la administración autonómica.

Es de gran interés para el conjunto de Andalucía que los municipios se doten de un Plan urbanístico adecuado a sus características y al papel que desarrollan en la estructura regional. Por ello la Junta de Andalucía se une a los esfuerzos de los distintos Ayuntamientos apoyando los procesos de su elaboración, tramitación, difusión y aplicación.

Dentro del objetivo de difusión y para el mejor conocimiento de sus contenidos por parte de los ciudadanos, profesionales, instituciones y administraciones, desde la Junta de Andalucía, a través de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, se viene desarrollando con los Ayuntamientos un programa de divulgación de los Planes urbanísticos, en el que se enmarca esta publicación del Plan General de Ordenación Urbana de Jerez de la Frontera.

Francisco Vallejo Serrano
Consejero de Obras Públicas y Transportes

Una de las decisiones más importantes que debe adoptar un municipio, la constituye la formulación de su planeamiento urbanístico.

El Plan General de Ordenación Municipal es un instrumento imprescindible para la consecución del progreso económico y social del municipio, al tiempo que un medio para cohesionar y corregir los desequilibrios territoriales.

Con estos objetivos y finalidades ha surgido el nuevo Plan General de Jerez de la Frontera, que en este documento se presenta en sus aspectos más significativos.

Con su aprobación definitiva, Jerez se ha dotado de una planificación adaptada a sus necesidades e ilusiones y que le permitirá afrontar la próxima década en condiciones óptimas para consolidar su posición en el territorio como centro subregional andaluz.

Dos notas caracterizan al nuevo Plan General: su elaboración por la Gerencia Municipal de Urbanismo y el amplio respaldo y consenso obtenido para su aprobación.

Así, de una parte, resulta significativo cómo la Gerencia Municipal de Urbanismo, que nació fruto de los trabajos del Plan General de 1984, ha dado origen una década después al nuevo Plan General. De esta forma, el nuevo PGM ha incorporado la experiencia y conocimientos acumulados por la Gerencia, que ha entendido que el mejor de los planeamientos es aquél que llega efectivamente a ejecutarse. De esta manera se pone de manifiesto tanto la conveniencia de que la formulación del planeamiento general surja desde el propio órgano municipal llamado a ejecutarlo, como que en la elaboración del mismo se tengan en cuenta los aspectos de gestión como garantía futura de su viabilidad.

De otra parte, el nuevo Plan General ha sido fruto de la concertación; concertación con los administrados y con las demás Administraciones, obteniendo además el apoyo unánime de todos los grupos municipales.

Con la voluntad de divulgar el contenido del Plan, dirigido tanto a aquéllos que deseen conocer las determinaciones urbanísticas hoy vigentes en el término municipal de Jerez, como a aquellos otros que deseen conocer cómo se ha desarrollado una experiencia de planeamiento general correspondiente a la segunda generación de planes democráticos, la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Junta de Andalucía y la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, han elaborado el presente documento, que esperamos sea de utilidad.

Pedro Pacheco
Alcalde de Jerez de La Frontera

Índice general de la publicación

ÍNDICE TOMO I. MEMORIA DE ORDENACIÓN

SÍNTESIS DE LA INFORMACIÓN URBANÍSTICA Y DIAGNÓSTICO

ENCUADRE GEOGRÁFICO Y MEDIOAMBIENTAL. SISTEMAS FÍSICOS Y NATURALES
ENCUADRE TERRITORIAL Y METROPOLITANO
EL TÉRMINO MUNICIPAL. ASENTAMIENTOS Y NÚCLEOS POBLACIONALES

CONCLUSIONES

I - CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO
II - CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS TERRITORIAL

OBJETIVOS DEL PLAN GENERAL

I - FINALIDADES Y CRITERIOS METODOLÓGICOS
II - OBJETIVOS DE ESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL
III - OBJETIVOS EN EL NÚCLEO PRINCIPAL
IV - OBJETIVO EN LAS ENTIDADES LOCALES MENORES
V - OBJETIVOS EN EL MEDIO FÍSICO
VI - OBJETIVOS EN MATERIA DE VIVIENDA Y POLÍTICA DE SUELO

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

I - ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE LA ESTRUCTURA GENERAL
II - CALIFICACIÓN. USOS DEL SUELO
III - CLASIFICACIÓN DEL SUELO
IV - ANÁLISIS DE COHERENCIA DEL P.G.M.O. CON LAS PROPUESTAS SUPRAMUNICIPALES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
V - CÁLCULO DE LOS APROVECHAMIENTOS

PROGRAMA DE ACTUACIÓN

I - CONSIDERACIONES PREVIAS
II - OBJETIVOS, DIRECTRICES Y ESTRATEGIAS DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN
III - PLAZOS DE PROGRAMACIÓN
OBSERVACIONES A LA PROGRAMACIÓN

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

1. INTRODUCCIÓN
2. EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN
3. DETERMINACIÓN DEL CARÁCTER PÚBLICO Y PRIVADO DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE ACTUACIÓN Y AGENTES PÚBLICOS Y PRIVADOS

ÍNDICE TOMO II. NORMAS URBANÍSTICAS

DEL PLAN GENERAL

LIBRO 1º
TÍTULO PRELIMINAR
TÍTULO I

DEL RÉGIMEN URBANÍSTICO DE LA PROPIEDAD

LIBRO 2º
TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES
TÍTULO II. RÉGIMEN DEL SUELO NO URBANIZABLE Y URBANIZABLE NO PROGRAMADO
TÍTULO III. RÉGIMEN DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE
TÍTULO IV. SUPUESTOS INDEMNIZATORIOS
TÍTULO V. EXPROPIACIONES Y RÉGIMEN DE VENTA FORZOSA

DEL DESARROLLO DEL PLAN GENERAL

LIBRO 3º
TÍTULO PRELIMINAR
TÍTULO I. INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO
TÍTULO II. PROYECTOS DE EJECUCIÓN MATERIAL
TÍTULO III. GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

DE LAS NORMAS GENERALES DE LA EDIFICACIÓN Y USO DEL SUELO

LIBRO 4º
TÍTULO I. CONDICIONES GENERALES DE LA EDIFICACIÓN
TÍTULO SEGUNDO. CONDICIONES GENERALES DEL USO E HIGIENE

INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA EN LA EDIFICACIÓN Y USO DEL SUELO

LIBRO 5º
TÍTULO I. LICENCIAS
TÍTULO II. DEBERES DE CONSERVACION DEL PATRIMONIO ARQUITECTONICO
TÍTULO III. ESTADO RUINOSO DE LA EDIFICACION

DEL SUELO NO URBANIZABLE Y RECURSOS NATURALES

LIBRO 6º

TÍTULO I. PROTECCION DE LOS RECURSOS NATURALES
DEMANIALES Y CULTURALES

TÍTULO II. REGIMEN DEL SUELO NO URBANIZABLE

TÍTULO III. DE LAS NORMAS PARTICULARES DEL
SUELO NO URBANIZABLE

NORMAS PARTICULARES DEL SUELO URBANO Y URBANIZABLE

LIBRO 7º

TÍTULO I. SUELO URBANO

EL CATÁLOGO EN EL CONTEXTO DEL PLAN GENERAL ARQUITECTÓNICO

I.1. INTRODUCCIÓN

I.2. PATRIMONIO Y CENTRO HISTORICO

I.3. VIABILIDAD DE LA CONSERVACIÓN

I.4. EL PLAN GENERAL

I.5. EL SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS

I.6. EL FUTURO DEL CENTRO

I.7. DIAGNÓSTICO E INTERPRETACIÓN DEL CENTRO

II - PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

II.1. ESTUDIOS SECTORIALES

II.2. PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO Y ORDENACIÓN URBANA

II.3. LA CATALOGACIÓN: CONTENIDO Y ALCANCE

III - NORMATIVA PARTICULAR DE APLICACIÓN EN EL CONJUNTO

HISTORICO-ARTÍSTICO

III.1. ORDENACIÓN DEL CONJUNTO HISTÓRICO EN FUNCIÓN
DEL CRITERIO DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO
ARQUITECTÓNICO

III.2. REGULACIÓN DE LAS OBRAS DE INTERVENCIÓN EN
EDIFICIOS Y ÁREAS CATALOGADOS

III.3. EDIFICACIÓN EN ÁREAS DE INTERVENCIÓN.

III.4. DERECHOS Y DEBERES DE LOS PROPIETARIOS DE
INMUEBLES CATALOGADOS

III.5. DEFINICIONES Y DOCUMENTACIÓN

IV - IDENTIFICACIÓN INDIVIDUALIZADA DE FINCAS Y CATÁLOGO

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

PROPUESTAS EN EL NÚCLEO PRINCIPAL

NÚCLEO PRINCIPAL

PROPUESTAS OTROS NÚCLEOS DE POBLACIÓN

TÉRMINO MUNICIPAL

PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACIÓN URBANA DE JEREZ

TOMO I. MEMORIA DE ORDENACIÓN

Índice tomo I. Memoria de ordenación

SÍNTESIS DE LA INFORMACIÓN URBANÍSTICA Y DIAGNÓSTICO		
ENCUADRE GEOGRÁFICO Y MEDIOAMBIENTAL. SISTEMAS FÍSICOS Y NATURALES 17		
1. ENCUADRE GEOGRÁFICO DEL TÉRMINO MUNICIPAL 17		
2. EL MEDIO FÍSICO 17		
– Relieve 17		
– Agua 17		
– Suelo 17		
– Clima y Vegetación 17		
ENCUADRE TERRITORIAL Y METROPOLITANO 18		
1. EL ENMARQUE EN ANDALUCÍA 18		
2. EL ENMARQUE METROPOLITANO 18		
– Distribución Territorial de la provincia de Cádiz: 19		
– Descripción del Sistema Territorial Bahía de Cádiz-Jerez: 19		
– Morfología del Asentamiento. 20		
– Conclusiones 20		
EL TÉRMINO MUNICIPAL. ASENTAMIENTOS Y NÚCLEOS POBLACIONALES 21		
1. NÚCLEOS MENORES 21		
San José del Valle: 21		
La Barca de la Florida: 21		
El Torno: 21		
Majarromaque: 21		
Guadalcaçín: 21		
San Isidro del Guadalete: 21		
Torrecera: 21		
Nueva Jarilla: 21		
Estella del Marqués: 21		
Torremelgarejo: 21		
La Ina: 21		
Mesas de Asta: 21		
2. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA POBLACIONAL DISEMINADO DEL TÉRMINO DE JEREZ 22		
– Descripción 22		
Cuartillos: 23		
Gibalbín: 23		
Rajamancera-Cañada del León: 23		
Los Repastaderos: 23		
Las Tablas: 23		
Alcornocales: 23		
Añina: 23		
Barriada la Inmaculada: 23		
Badío del Gallardo: 23		
Cañada del Carrillo: 23		
El Mojo: 23		
El Polilla: 23		
Magallanes: 24		
Mesas de Santa Rosa-Pozo Romano: 24		
Puente de la Guareña: 24		
San Cristóbal: 24		
3. CONCLUSIÓN: CLASIFICACIÓN DEL SISTEMA POBLACIONAL DISEMINADO 24		
– Núcleos Rurales. 24		
– Diseminado rural tradicional. 24		
– Diseminado en fuerte transformación. 24		
POBLACIÓN 25		
1. Tamaño de la población y distribución territorial 25		
2. Características estructurales 25		
3. Proceso evolutivo y proyección futura 25		
SECTORES PRODUCTIVOS 26		
1. El Sector Agrario 26		
– El subsector agrícola: 26		
– El subsector ganadero: 26		
2. El Sector Agroindustrial 26		
3. El Sector Servicios 27		
4. Comercio 27		
5. Turismo y Hostelería 27		
HISTORIA URBANÍSTICA DE LA CIUDAD 28		
1. ESTUDIO HISTORIOGRÁFICO 28		
– Primera Propuesta 28		
– El Plan General de 1959 29		
– El Plan General de 1969 29		
2. EL PGOU DE 1984 Y SU DESARROLLO Y OTRAS LEGISLACIONES CON INCIDENCIA TERRITORIAL 30		
– Descripción de Objetivos del PGOU-84. 30		
– El Suelo Urbano del Núcleo Principal. 31		
– Suelo Urbanizable Programado del PGOU de 1984. 32		
– Suelo Urbanizable No Programado. 32		
– El Suelo No Urbanizable. 32		
– Entidades Locales Menores. 33		
– Catálogo de Elementos y Edificios. 33		
– Legislación Sectorial con Incidencia Territorial. 33		
• Legislación Medio-Ambiental: 33		
• Anotaciones sobre la Legislación del Patrimonio Histórico: 33		
• Ley de Ordenación del Territorio: 34		
3. DIAGNÓSTICO DE LA ESTRUCTURA URBANA Y SU PROBLEMÁTICA 34		
– Introducción. 34		
– El Sistema Viario. 34		
– Espacios Libres Públicos. 35		
– El Centro Histórico. 35		
a) Un poco de historia: 35		
b) La situación actual del Centro Histórico: 36		
c) Estudios sectoriales sobre el Conjunto Histórico: 36		
– Las Áreas Periféricas. 37		
Introducción: 37		
a) Áreas Limitrofes al Núcleo Principal: 37		
b) Áreas ya delimitadas por Actuaciones Públicas: 38		
c) Áreas delimitadas en Entidades Locales Menores: 38		
– Vivienda. 39		
– El Suelo Industrial. 39		
– Jerez y el río. 40		
CONCLUSIONES		
I - CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO 41		
1. RECURSOS HUMANOS 41		
2. SECTORES PRODUCTIVOS 41		
3. SECTOR SERVICIOS 42		
4. ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD 42		
5. VIVIENDA 43		
6. EQUIPAMIENTO 43		
II - CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS TERRITORIAL ORDENACIÓN E INFRAESTRUCTURA 44		
OBJETIVOS DEL PLAN GENERAL		
I - FINALIDADES Y CRITERIOS METODOLÓGICOS 45		
INTRODUCCIÓN 45		
II - OBJETIVOS DE ESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL 46		
1. DEFINICIÓN 46		

2. OBJETIVOS	46
III - OBJETIVOS EN EL NÚCLEO PRINCIPAL	48
1. INTRODUCCIÓN. EL NÚCLEO URBANO Y EL TERRITORIO	48
2. EL CENTRO HISTÓRICO	49
3. LA PERIFERIA	49
4. EL NUEVO ESPACIO URBANIZABLE	50
5. USOS DEL SUELO	50
IV - OBJETIVO EN LAS ENTIDADES LOCALES MENORES	51
V - OBJETIVOS EN EL MEDIO FÍSICO	51
VI - OBJETIVOS EN MATERIA DE VIVIENDA Y POLÍTICA DE SUELO	52
1. En materia de vivienda.	52
2. En materia de política de suelo.	52

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

I - ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE LA ESTRUCTURA GENERAL	53
Propuestas para la estructura general y orgánica en el Término.	53
Propuestas para la E.G.O. en el Núcleo Principal.	54
II - CALIFICACIÓN. USOS DEL SUELO	57
1. EL NÚCLEO PRINCIPAL	57
Actividades Económicas:	57
Uso Residencial:	58
1. Conjunto Histórico-Artístico:	58
2. Residencial Unifamiliar o Colectiva en Manzana Cerrada:	58
3. Barriadas Singulares:	58
4. Residencial Agrupadas:	58
5. Residencial Unifamiliar Aislada:	58
6. Residencial Colectiva en Manzana Abierta o Bloque Exento:	58
7. Guadalcaçín:	58
8. Los nuevos crecimientos residenciales:	58
Equipamientos:	59
2. EL USO RESIDENCIAL FUERA DEL NÚCLEO PRINCIPAL	59
1. San José del Valle:	59
2. Majarromaque:	59
3. La Barca de la Florida:	60
4. Nueva Jarilla:	60
5. Torrecera:	60
6. El Torno:	60
7. Estella del Marqués:	60
8. San Isidro del Guadalete:	60
9, 10 y 11. Mesas de Asta, Torremelgarejo y Aina:	60
12. Montecastillo:	60
13. El Chaparrito:	60
3. EL USO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS FUERA DEL	

NÚCLEO PRINCIPAL	61
1. San José del Valle:	61
2. Garrapilos (La Barca) :	61
III - CLASIFICACIÓN DEL SUELO	61
1. Criterios generales para la clasificación del suelo.	61
2. El Suelo Urbano del Núcleo Principal.	61
1. - Conjunto Histórico-Artístico	62
2.- Residencial Unifamiliar o Colectiva en Manzana Cerrada	63
3.- Barriadas Singulares	63
4.- Residencial Unifamiliar Compacta o Colectiva en Bloque Horizontal	63
5.- Residencial Unifamiliar Aislada	63
6.- Residencial Colectiva en Manzana Abierta o Bloque Exento	64
7.- Bodeguera	64
8.- Actividades Económicas	64
9.- Sistemas Generales	64
10.- Nuevos Crecimientos	64
11.- P.A.U.1	65
12.- Área Residencial de Montealegre	65
13.- P.E.R.I. Terrenos Ferroviarios	66
3. El Resto del Suelo Urbano.	67
4. Suelo Urbanizable Programado.	67
5. Suelo Urbanizable No Programado.	68
6. Suelo No Urbanizable.	68
1. Suelo No Urbanizable de Especial Protección:	68
2. Suelo No Urbanizable de Régimen General:	70
3. Suelo No Urbanizable de la Colonia Agrícola de Caulina:	70
4. Núcleos Rurales:	70
5. Entorno del Monasterio de la Cartuja:	70
6. Sistemas Generales en S.N.U.:	70
IV - ANÁLISIS DE COHERENCIA DEL P.G.M.O. CON LAS PROPUESTAS SUPRAMUNICIPALES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL	71
A) Red Viaria:	71
B) Red Ferroviaria:	71
C) Aeropuerto:	72
D) Transporte de Mercancías:	72
E) Río Guadalete:	72
F) Recursos Hidráulicos:	72
G) Recursos Energéticos:	72
V - CÁLCULO DE LOS APROVECHAMIENTOS	72
1. CONSIDERACIONES PREVIAS	72
1. Introducción.	72
2. Régimen legal.	73
3. Precedente Administrativo de las T.A.U.	73

2. DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO	74
1. Suelo Urbano. Criterios.	74
2. Suelo Urbanizable Programado.	75
3. CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO TIPO	75

PROGRAMA DE ACTUACIÓN

I - CONSIDERACIONES PREVIAS	81
1. Introducción.	81
2. Regulación.	81
3. Bases de la Programación de la Revisión-Adaptación del PGM O de 1994-2001.	82
II - OBJETIVOS, DIRECTRICES Y ESTRATEGIAS DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN.	83
1. Objetivos.	83
2. Criterios de la Programación	84
3. Estrategia	84
III - PLAZOS DE PROGRAMACIÓN	85
1. Plazos para la aprobación del Planeamiento en Suelo Urbano:	85
2. Plazos para la aprobación del Planeamiento en SUP:	85
3. Plazos para la aprobación de los instrumentos redistributivos:	85
4. Plazos para el cumplimiento del deber de urbanizar:	86
5. Plazos de edificación:	87
6. Programación de la ejecución de los Sistemas Generales y Actuaciones Aisladas:	87
OBSERVACIONES A LA PROGRAMACIÓN	88

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

1. INTRODUCCIÓN.-	89
2. EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN.-	89
3. DETERMINACIÓN DEL CARÁCTER PÚBLICO Y PRIVADO DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE ACTUACIÓN Y AGENTES PÚBLICOS Y PRIVADOS.-	90

MEMORIA DE ORDENACIÓN

SÍNTESIS DE LA INFORMACIÓN URBANÍSTICA Y DIAGNÓSTICO

ENCUADRE GEOGRÁFICO Y MEDIOAMBIENTAL. SISTEMAS FÍSICOS Y NATURALES

1. ENCUADRE GEOGRÁFICO DEL TÉRMINO MUNICIPAL

El Término Municipal (en adelante T.M.) de Jerez, Municipio y cabeza de Partido del mismo nombre, pertenece a la provincia de Cádiz. Tiene una superficie de 1.409,9 Km² (140.997 Has), lo que lo convierte en uno de los mayores de España, y en el mayor de la provincia de Cádiz.

El T.M. de Jerez está incluido dentro de las comarcas periféricas de la Andalucía del Guadalquivir o Baja Andalucía (siguiendo la división Regional de Jean Sermet), en la denominada Campiña Andaluza, situada entre la margen izquierda del Guadalquivir y las estribaciones de la Cordillera Sub-Bética.

El Núcleo Urbano se asienta en la parte oeste del T.M., en el extremo meridional de los Llanos de Caulina, en el borde de una meseta divisoria de cuencas entre el Guadalquivir y el Guadalete. Su altitud media es de 56 metros, siendo los extremos las cotas 8 y 9 en los Polígonos de El Portal y Sur, y la 90 en los depósitos de agua del abastecimiento de Los Hurones, situados en la CN-IV, al NO del Casco Urbano.

Existen numerosos asentamientos urbanos que se distribuyen prácticamente en toda la extensión del Término, estando enclavados todos ellos en altitudes inferiores a 200 metros sobre el nivel del mar. La máxima concentración, casi un 60% de estos núcleos, se localiza a lo largo del Valle del Guadalete.

2. EL MEDIO FÍSICO

Toda la parte noroccidental del T.M. de Jerez pertenece a la depresión del Guadalquivir, y únicamente la parte oriental del mismo conforma la cabecera de la Cuenca del Guadiaro, que vierte al Mediterráneo.

El hecho de que la divisoria de las vertientes atlántica y mediterránea atraviese la parte oriental del T.M., le confiere unas especiales características de diversidad climática, geológica, de vegetación, etc., que obliga a profundizar en los distintos aspectos que conforman el medio físico y que a este nivel de trabajo vamos a sintetizar así:

– RELIEVE

Por su dilatada extensión, el T.M. de Jerez ofrece una rica variedad de relieve, bastante llano en la parte NO (prolongación de los Llanos de Caulina), en el E. y en el S.; sin embargo, se accidenta en las inmediaciones de las Sierras del Valle, que junto con los apéndices occidentales de la Sierra de Ubrique marca la divisoria de vertientes atlántica y mediterránea. Podemos distinguir las siguientes zonas orográficas en un recorrido de oeste a este:

- Los llanos y marismas del Guadalquivir y del Guadalete, ámbito de tierras de labor y dehesas de pastos.
- La región de pequeñas colinas con matorral.
- Los montes de Jerez, bosques de acebuches, quejigos y alcornocales.
- La Serranía, extremo occidental de la Cordillera Penibética.

En la parte más oriental del T.M., al sur del Majaceite y su afluente el Ubrique, que llenan los embalses de Guadalcaçin y Los Hurones, respectivamente, se opera un levantamiento rápido (Sierras de las Cabras, de la Sal, de Dos Hermanas y del Valle), llegándose a alturas de 700 y 800 metros, que culmina en la Sierra del Aljibe, la más meridional de todas las del Término, cuyo vértice (Puerto Oscuro) se aproxima a los 1.100 metros.

En la zona occidental de la depresión del Majaceite se elevan una serie de montes, entre los que cabe destacar la Sierra de las Cabras, que desciende en rápido declive hacia el Valle del Guadalete. Entre éste y la depresión del Guadalquivir no existen promontorios reseñables, siendo la altitud media del orden de los 150 metros en los cerros de Alcántara, Blanco y Grajales, sobrepasada en el extremo nororiental por la Sierra de Gíbalbín (412 metros), punto culminante de la divisoria.

– AGUA

El T.M. de Jerez está atravesado en dirección este-oeste por el río Guadalete, cauce fluvial de gran protagonismo en la historia y la economía de la zona, y por su afluente de la margen izquierda, el Majaceite, que discurre por el extremo norte del mismo.

El río Guadalete que en su día navegable hasta El Portal, para embarcaciones de poco calado, pero hoy sólo es practicable en los accesos a los muelles de El Puerto de Santa María.

– SUELO

El área de la Andalucía del Guadalquivir, en la que está enclavado el término de Jerez, queda incluida en la llamada "Hispania Arcillosa o Neohispania", de moderna formación y muy apta para el desarrollo agrícola.

El término jerezano está en su mayor parte formado por un conjunto de terrenos oligocenos. Por su estratigrafía cabe distinguir dos series: una superior de margas blancas y otra inferior de arcillas rojas.

– CLIMA Y VEGETACIÓN

La provincia de Cádiz está sometida a la influencia atlántica. En conjunto, tiene un clima templado con inviernos extremadamente suaves y veranos calurosos, salvo en la zona costera.

La cercanía del Atlántico y las depresiones del Golfo de Cádiz, hace que las lluvias sean en ella más abundantes que en el resto de Andalucía.

El término de Jerez presenta zonas desiguales en lo que a lluvia se refiere; así, en la zona de la campiña, las precipitaciones oscilan entre 400 y 600 litros anuales, mientras que en la zona oriental, por los obstáculos orográficos, esta cifra sube hasta los 1.000 litros. Por otro lado, la distribución de las lluvias a lo largo del año es muy desigual: el período de lluvias suele coincidir con el final del otoño y el principio del invierno, seguido de un período seco de aproximadamente mes y medio y de otro de lluvias menos cuantiosas pero más esparcidas durante la primavera, a la que normalmente sigue un período de tres meses de absoluta sequía.

Por lo que se refiere a la vegetación del T.M. de Jerez, nos encontramos con los tipos de vegetación de la España seca, en la que el piso infralitoral (por debajo

de la comunidad de la encina) presenta la asociación del palmito junto con el pino piñonero, además de la marisma. En el piso ilicino destaca la asociación de la encina y la del alcornoque, entre otras importantes.

La riqueza forestal del término es importante, ya que la superficie dedicada al bosque sobrepasa las 40.000 hectáreas entre monte alcornocal y otros montes en los que cabe destacar, además de las asociaciones citadas, las del quejigo, acebuche y matorral.

ENCUADRE TERRITORIAL Y METROPOLITANO

1. EL ENMARQUE EN ANDALUCÍA

Jerez, quinta ciudad andaluza en número de habitantes, se enmarca dentro de los llamados Centros Subregionales en el documento de "Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía", completando el Sistema Jerez-Cádiz-Algeciras, dentro de la provincia, ejerciendo su influencia e interdependencia más allá de su Término, sobre las comarcas colindantes de la Sierra, del Bajo Guadalquivir y de la Bahía de Cádiz.

La consideración de Centro Subregional debe conllevar la obligación de mantener para la ciudad un cierto nivel de dotaciones que corrijan "las desigualdades en bienestar y calidad de vida", y homologuen los diversos indicadores de dotación de servicios básicos, servicios públicos y privados e infraestructuras urbanas, el déficit de viviendas y la mejora de las condiciones del medio ambiente urbano y rural, así como una efectiva puesta en valor de atractivos y singularidades del lugar.

Se considera al área jerezana como Urbana Dinámica, frente a áreas estancadas o marginales, con índices de paro muy importantes y con gran incidencia y dependencia respecto de la agricultura.

Por otra parte, Jerez se encuadra como una comarca con bajo nivel relativo de desarrollo económico y social, encontrándose sin embargo en buena situación respecto al periferismo geográfico y económico, al hallarse dentro de lo que se podrían denominar "ejes económicos", con potencialidades grandes en cuanto a recursos naturales y situación geográfica estratégica.

Dada su condición de Centro Subregional, la ciudad debe contar con unas dotaciones de servicios, que a continuación resumimos, para ejercer sus funciones de centralidad y dar servicio a sus propias necesidades y a las de su área de influencia.

	Centros Subregionales
Desarrollo Local	Oficinas Metropolitanas
Actividades Industriales	Actuaciones intermunicipales para la creación de polígonos y zonas industriales
Actividades Terciarias	Palacios o Pabellones de Congresos y Exposiciones
Transportes y Telecomunicaciones	Ciudades del Transporte, Centro de Planificación y Gestión intermode del Transporte, Centros Provinciales de servicios integrados de telecomunicaciones
Innovación, Difusión y Formación Tecnológica	Universidades y Escuelas Técnicas

2. EL ENMARQUE METROPOLITANO

Quien definió el área metropolitana como "un conjunto urbano de gran magnitud, cuya consideración unitaria se impone por encima de la discontinuidad de los distintos núcleos que la integran, unidos entre sí por razones de dependencia económica y social que imponen el establecimiento de servicios y la dotación de infraestructuras y equipamientos desde una óptica globalizadora", quiso definir el área metropolitana por la vía de la realidad evidente e incuestionable, al considerar un determinado comportamiento poblacional a la hora de resolver sus demandas de servicios e infraestructuras comunes; una fuerza insostenible, y que sólo puede encauzarse hacia ese fin.

La morfología polinuclear en que se presenta esta realidad territorial, puede hacer-nos tentador el acudir a posiciones de centralidad como argumento determinante para establecer el ámbito espacial del área metropolitana.

Igualmente también puede resultar un argumento contundente la funcionalidad relacional; para ello, basta señalar que a Jerez llegan aproximadamente 30 ejes de diversos rangos y configuran un esquema radial típico, mientras en El Puerto de Santa María hay 15 salidas diferentes, 14 en Chiclana de la Frontera, 9 en Puerto Real, 8 en San Fernando y sólo 2 en Cádiz.

Pero con independencia de las posiciones que se puedan tomar en un sentido o en otro, hay realidades que deben ser analizadas con objetividad y distanciamiento. Quizás el hecho que con más fuerza nos debe fortalecer a la hora de determinar una posición, es que en el isocrono de aproximadamente 30 minutos exista una población de 830.227 habitantes.

Esta aglomeración urbana a la que indudablemente le afecta las decisiones institucionales, así como el peso que estas decisiones representan a la hora de la toma de conciencia en el comportamiento y en los hábitos de los mismos.

No obstante estas decisiones se superan de modo inconsciente, anulándose estas barreras limitadoras por razones que se encuentran en el ámbito del individuo normalmente, bien ya sean de orden económico, social, familiar, o de hábitos adquiridos etc., viniendo a demostrar que los 30 minutos y más aún si es con unas infraestructuras apropiadas, pueden resultar su ámbito espacial natural, y por tanto sus demandas y requerimientos irán en este sentido, y en este sentido sería lógico resolver.

Aún hay algo más que considerar y que cualitativamente tiene su importancia, y ello con independencia del tirón que supone las 830.227 voluntades ejerciendo en un ámbito espacial como propio y en bastantes aspectos, al margen de circunstancias administrativas.

Esta consideración referida, viene fortalecida al comprobar que en una delimitación casi coincidente se prestan varios servicios bajo la fórmula de consorciados; evidentemente buscando la racionalidad en la prestación del servicio que se trate, y garantizando que cualquier ciudadano del área que estamos considerando los reciba en condiciones cuantitativas y cualitativas semejantes.

Esta doble percepción del comportamiento poblacional por un lado e institucional por otro, al menos cuando se refiere a prestar un servicio con criterios de racionalidad, son observaciones que deberíamos tener presente a la hora de establecer el rumbo apropiado cuando nos pongamos a buscar por donde se encuentra nuestra Área Metropolitana.

– DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE CÁDIZ:

La provincia de Cádiz, cuenta con una amplia y a su vez excepcional red urbana y en ella son perceptibles tres áreas claramente diferenciadas tanto por razones geográficas, como físicas y económicas.

Al sur se localiza la comarca del Campo de Gibraltar, estructurada en torno a la Bahía de Algeciras. Puede decirse que de una u otra forma la historia y configuración actual de la aglomeración urbana son un producto de las relaciones con Gibraltar. La importancia estratégica de esta zona como núcleo de comunicaciones es transcendental, pues en su ámbito se produce la comunicación natural entre dos mares (Mediterráneo y Atlántico) y dos continentes (Europa y África).

Al este de la provincia se extiende el conjunto de pueblos de la comarca de la Sierra de Cádiz –los pueblos blancos–. Su peso económico es el menor de las otras dos zonas de la provincia, aunque se puede afirmar que existe una clara homogeneidad en sus condiciones socio-económicas y morfológicas. Su economía se basa fundamentalmente en la agricultura, ganadería, artesanía y de forma todavía tímida en el turismo interior.

Por último, la aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz-Jerez, como se le denomina en el Sistema Urbano Andaluz, está constituida, por una parte, por la Bahía de Cádiz y la forman los municipios de Cádiz, Chiclana, El Puerto de Santa María, Puerto Real y San Fernando; se trata de un espacio de antigua y profunda urbanización, probablemente debida a su excepcional situación geográfica y a las condiciones favorables del medio físico para el desarrollo de todo tipo de actividades vinculadas al mar. Por otra parte, el área central de la provincia, la más amplia y llana, está ocupada por la campiña y su referencia indiscutible es la Ciudad de Jerez; ligada históricamente al campo, tiene una economía fundamentalmente agrícola y ganadera, con una presencia notable en el sector agroindustrial y con un, hasta ahora, incipiente sector servicios.

Colindando con gran parte del término al norte y al este y rebasando el ámbito puramente provincial, se encuentra la Mancomunidad de Municipios del Bajo Guadalquivir, que une a un amplio número de pueblos agrícolas situados a lo largo del valle y marisma de este río.

Nuestra ciudad, por su especial localización, se conforma como un importante enclave geográfico e imprescindible nudo de comunicaciones de todas las comarcas antes descritas.

Pero a su vez y por razones de proximidad y complementariedad, está llamada a representar un papel sustantivo dentro del área metropolitana común, junto con la Bahía de Cádiz. El sistema Bahía de Cádiz-Jerez forma una aglomeración urbana que no presenta la convencional estructura de centro y corona, sino que tiene un carácter polinuclear.

La configuración administrativa de esta aglomeración puede resultar vital para que el importante corredor de infraestructuras de comunicaciones que vertebran el área se vea notablemente potenciado y la realidad administrativa se acerque a la realidad del funcionamiento de los ciudadanos.

– DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA TERRITORIAL BAHÍA DE CÁDIZ-JEREZ:

Introducción. Dentro de la clasificación que se realiza en el estudio “El sistema urbano andaluz”, Jerez se incluye en la categoría de aglomeraciones urbanas, en la que se contemplan sólo seis ámbitos que engloban el conjunto más numeroso de población de todas las individualizadas, correspondiendo a los espacios más densos y dinámicos del territorio andaluz. Éstas son: Huelva, Área Metropolitana de Sevilla, Bahía de Cádiz-Jerez, Bahía de Algeciras, Málaga y Vega de Granada.

La zona Bahía de Cádiz-Jerez aparece con una población de hecho (1991) de 579.602 habitantes (la tercera de Andalucía tras el Área Metropolitana de Sevilla y Málaga), una superficie de 93 km² (la mayor de todas las de las aglomeraciones urbanas), y un total de 27 núcleos de población que pertenecen a 6 municipios (Cádiz, Jerez, Puerto Real, San Fernando, Chiclana y El Puerto de Santa María).

La provincia de Cádiz presenta la excepcionalidad de contar con la presencia de dos aglomeraciones urbanas con características singulares, Bahía de Algeciras y Bahía de Cádiz-Jerez, que como se deduce de la denominación se trata de un ámbito constituido por dos espacios diferenciados: uno que podemos definir como aglomeración metropolitana propiamente dicha, formada por asentamientos en torno a la Bahía, y otro formado por Jerez y su sistema de asentamientos próximos (Valle del Guadalete), relacionados con el anterior por un complejo

corredor de comunicaciones (autopista, ferrocarril y carretera) y unas profundas interconexiones funcionales que en la práctica han desbordado los análisis territoriales y, sobre todo, la corta amplitud de visión de los responsables políticos.

Históricamente, el desarrollo de los dos ámbitos ha corrido paralelo, complementándose por sus propias características diferenciadoras geográficas.

Soporte Físico. Sin entrar en una descripción geográfica concreta del medio físico en el que se desarrolla la aglomeración urbana Bahía de Cádiz-Jerez, es importante destacar la incidencia que sobre esta aglomeración tienen los aspectos físicos y medioambientales, sobre todo si se tiene en cuenta la necesidad de optar en el futuro por un desarrollo sostenido que integre la indudable riqueza y variedad de ecosistemas que coexisten en la zona, con un modelo de desarrollo que no sólo respete, sino que se beneficie de los hechos diferenciales que estos ecosistemas aportan.

De esta forma, en la aglomeración urbana se observan tres ecosistemas o unidades ambientales complejas que la han caracterizado históricamente:

- Bahía de Cádiz: configurada por un complejo formado por fangos intermareales, marismas y salinas, playas y dunas costeras, con algunas masas de arbolado en los cordones litorales. El grueso del conjunto forma una densa red de caños, brazos y canales por los que discurren las mareas alimentando salinas y esteros.
- Campiña, situada fundamentalmente al oeste de la aglomeración urbana y constituida por tierras albarizas tradicionalmente ligadas al cultivo vitivinícola.

Distribuidos en esta campiña aparecen fenómenos de endorreísmo que dan lugar a lagunas de reducido tamaño con duración del encharcamiento variable, desde aguas temporales a permanentes. Se desarrollan sobre terrenos de relieve suave con sustrato poco permeable, ricos en sales y bajo unas condiciones climáticas de semiaridez local. Están constituidos por la Laguna de Medina, próxima al río Guadalete, y los complejos endorreicos de El Puerto de Santa María, Puerto Real y Chiclana.

Los problemas que presentan estas zonas vienen derivados del abandono y arranque de viñedos y otros cultivos que facilitan la erosión y el aterramiento de zonas húmedas, la contaminación de los freáticos, la desecación intencionada de parte de las lagunas y la presión urbanística de los asentamientos ilegales e incontrolados.

- Valle del Guadalete, que caracteriza el límite norte de la Bahía de Cádiz corriendo en dirección noreste.

Además de la propia incidencia de la lámina de agua y el bosque de ribera, el valle se caracteriza por la aparición de terrenos de regadío con alto valor agrícola, surcados por el sistema de riego de la zona de Guadalcazín.

Los problemas de conservación del valle vienen marcados por el fuerte nivel de contaminación de las aguas del río y su bajo caudal resultante del sistema de embalses cauce arriba; la desaparición o la degradación de los bosques de ribera, con frecuentes ocupaciones del dominio público de la misma con fines agrícolas, ante la pasividad total de la administración tutelar, y la proliferación con una relativa impunidad de las extracciones ilegales de áridos y gravas, muchas veces en el dominio público y por debajo de los niveles freáticos, lo que ha provocado una radical alteración de parte del cauce.

– MORFOLOGÍA DEL ASENTAMIENTO.

Densidad: Debido a la elevada extensión superficial de la Aglomeración Urbana Bahía de Cádiz-Jerez, la densidad de población y de asentamientos cada 10 km² es las más bajas de todas las de Andalucía, exceptuando Huelva. Así, la densidad de población es de 58 hab/km², frente a los 2.319 hab/km² de la Vega de Granada o los 1.739,7 de Málaga; la densidad de asentamientos es de 2,9 asent./100 km², frente a los 12,1 de la Vega de Granada.

Estructura del poblamiento: En las dos aglomeraciones gaditanas (Bahía de Cádiz-Jerez y Bahía de Algeciras), nos encontramos con unas aglomeraciones urbanas polinucleares o, en su acepción más literal metropolitanas, es decir, constituidas por una serie de asentamientos de un nivel similar y relativo gran tamaño. En Bahía de Cádiz-Jerez, los seis núcleos que constituyen el entramado básico de la red urbana se sitúan en un rango que oscila entre los 30.000 y los 150.000 habitantes y además con una distribución uniforme de los grupos de población establecidos. Estamos, en consecuencia, ante una estructura de poblamiento polinuclear bastante nítida en sus formas, que además se ve acompañada por una red de asentamientos de menor tamaño y claramente subordinados a la anterior. Se trata de asentamientos litorales pseudo-turísticos y un conjunto de núcleos en el entorno de Jerez que son básicamente extensiones suburbanizadas.

Morfología de las tramas de asentamientos: La aglomeración que nos ocupa no sigue ningún modelo geométrico genérico, sino que se adapta a la conformación física de los singulares espacios geográficos sobre los que se asienta. No hay, además, dentro de su especificidad, pautas sistemáticas de disposición y relación de los núcleos, pues ni toda la red básica se sitúa sobre la franja costera, ni el conjunto de los asentamientos secundarios presenta unos emplazamientos

y vínculos con los anteriores que permitan alguna generalización sobre su morfología como trama de asentamientos.

Infraestructuras como soporte del esquema funcional: Inútil sería definir un Área Metropolitana o una Aglomeración Urbana sin referirnos a las infraestructuras de comunicaciones que sustentan sus relaciones y tendencias funcionales. Las del área Jerez-Bahía de Cádiz, sin entrar en su idoneidad de capacidad, trazados o uso, son aceptablemente amplias y diversificadas, pudiéndose afirmar que están presentes, de una forma o de otra, todos los medios de comunicación y transporte:

- Infraestructura viaria, con un eje fundamental norte-sur constituido por la carretera N-IV, desde Jerez a Cádiz, actualmente en espera de la conclusión de las obras de las variantes de El Puerto de Santa María y Puerto Real. Dos ejes de conexión con el Campo de Gibraltar desde Jerez (N-440), Jerez-Los Barrios, y desde Cádiz (N-340). Autopista A-4 de conexión con Sevilla. Eje de conexión con la zona este de la provincia a través de la N-342 a Arcos y Sierra. Y por último, ejes de conexión con la costa oeste de la provincia a través de la N-440 a Sanlúcar y la CA-601 a Lebrija.

Es de destacar que, exceptuando la N-340, todas las demás vías confluyen en el Núcleo Principal de Jerez, que se convierte así en un elemento territorial de primer orden en este aspecto.

- Infraestructura aeroportuaria, con el Aeropuerto de La Parra en Jerez.
- Infraestructura ferroviaria, con la línea Cádiz, San Fernando, Puerto Real, El Puerto de Santa María, Jerez, con continuidad hacia Sevilla y Madrid y conexión desde Sevilla con la línea de alta velocidad.
- Infraestructura portuaria, representada por el Puerto de la Bahía de Cádiz.

– CONCLUSIONES

Vinculada a la Bahía de Cádiz por un corredor de grandes infraestructuras de comunicaciones, aparece la Ciudad de Jerez, con un tamaño poblacional similar al de Cádiz y claramente superior al del resto de núcleos de la Bahía, y que tradicionalmente ha tenido su propia dinámica funcional y territorial como centro de la industria vitivinícola y la actividad agrícola de su campiña circundante.

A partir de las transformaciones y circunstancias socio-económicas antes mencionadas, Jerez se integra en la red urbana de la Bahía, siendo hoy innegables

sus relaciones funcionales y su interdependencia espacial, que va en aumento día a día. Esta interdependencia se concreta en diversos factores que es preciso enunciar:

- Implantación de servicios a nivel metropolitano, algunos con un origen "tradicional" (abastecimiento de agua) y otros fruto de un intento de racionalizar los recursos que encuentran constantemente los obstáculos que se derivan de una casquivana y trivial visión localista en su peor acepción lingüística (basuras, servicios contra incendios, etc).
- Modelo universitario descentralizado que agrupa por áreas de conocimiento las implantaciones edificatorias, propiciando así la movilidad poblacional.
- Ofertas terciarias con gran incidencia territorial a nivel metropolitano (grandes superficies, centros históricos).
- Disponibilidad en Jerez de recursos inmobiliarios que escasean en el área de la Bahía (suelo para actividades económicas y cada vez en mayor medida, residencial).
- Ofertas de ocio diversificadas en todo el área metropolitana que son asumidas funcionalmente por el conjunto de la población (El Puerto de Santa María, San Fernando).

EL TÉRMINO MUNICIPAL. ASENTAMIENTOS Y NÚCLEOS POBLACIONALES

1. NÚCLEOS MENORES

Una de las particularidades que existen en la elaboración del Planeamiento Urbano de Jerez es la existencia, frente al Núcleo Principal, de un número importante de Núcleos Menores que aglutinan a una parte considerable de la población jerezana.

El Plan del 84 delimitó los siguientes núcleos fuera del principal, considerándolos con suficiente entidad como para incluirlos dentro de la delimitación del suelo urbano:

San José del Valle:

Esta población surgió en el siglo XVIII al amparo de la fundación del Monasterio de San José, perteneciente a la Orden de los Carmelitas Descalzos. Aún se conservan las ruinas de la iglesia, que fue abandonada por traslado de la comunidad al Monasterio de San José del Cuervo en Benalup de Sidonia. Su génesis y crecimiento fue espontáneo, por lo que no responde a una ordenación planificada.

La Barca de la Florida:

Fue lugar de asentamiento histórico por su especial localización: cruce de cañadas, descansadero de ganado y vado del río Guadalete. Las chozas originales fueron sucumbiendo a medida que se construía el nuevo poblado (1948). Éste refleja claramente en la estructura de sus calles principales los condicionantes iniciales de su origen, por lo que no responde a una trama tan regular como los que son diseñados ex-novo. Su población actual es de 3.623 habitantes (P. M. 1/3/91), lo que supone un importante crecimiento desde su fundación (1.900 hab. hacia 1948).

El Torno:

Al igual que La Barca de la Florida era ya, originariamente, un lugar de asentamiento de población (fundamentalmente jornaleros de los cortijos próximos). Su diseño posterior unitario (1947) se organiza de una forma muy abierta, con edificaciones aisladas sobre parcelas bastante amplias. Esto le da una singularidad y un paisaje urbano notablemente diferenciado. Su población actual es de 1.335 habitantes (P. M. 1/3/91), frente a los 880 iniciales a la fecha de terminación.

Majarromaque:

Levantado sobre la finca de su mismo nombre, es uno de los poblados más pequeños de toda la zona regable del Guadalquivir. Así mismo es uno de los más aislados, situándose al norte de la carretera de Cortes, a unos 5 km. de La Barca de la Florida. Su curioso diseño tiene forma aproximada de cuarto de círculo. Actualmente tiene una población de 755 habitantes (P. M. 1/3/91), frente a los 410 iniciales (1954).

Guadalquivir:

Es el poblado más cercano y mejor comunicado con el Núcleo Principal. Así mismo, tiene unas excelentes comunicaciones con su entorno al estar muy próximo a la carretera N-IV. Su trama original es de geometría clara y ortogonal. Su población es la que presenta un crecimiento más espectacular. Así, ha pasado de los 563 habitantes iniciales (1956) a los 3.928 actuales (P. M. 1/3/91). Las razones de ello hay que buscarlas claramente en la proximidad al Núcleo Principal que ya hemos señalado anteriormente.

San Isidro del Guadalete:

Es, junto con Majarromaque, el poblado más pequeño de los planificados unitariamente. Su trazado es compacto, ortogonal y forma un rectángulo casi perfecto. Su población original se situaba en 410 habitantes (1956), alcanzando en la actualidad los 637 (P. M. 1/3/91). A pesar de este crecimiento registrado de forma global, realmente hay una tendencia de regresión, pues en 1974 se registraban 672 habitantes.

Torrecedera:

Del conjunto de poblados proyectados en la zona regable del Guadalquivir, éste es el más alejado del Núcleo Principal. Su estructura urbana es de las más racionales y su entorno natural uno de los más interesantes. Su condición de lejanía con el municipio matriz lleva aparejado un cierto estancamiento poblacional. Así, de los 980 habitantes originales (1956), apenas ha crecido hasta los 1.146 actuales (P. M. 1/3/91).

Nueva Jarilla:

Es éste uno de los últimos poblados proyectados por el Instituto Nacional de Colonización, lo que se refleja en la arquitectura de sus elementos más representativos. Su población, en continuo crecimiento, ha pasado de los 468 habitantes iniciales (1961) a los 1.555 actuales (P. M. 1/3/91).

Estrella del Marqués:

Al igual que Guadalquivir, se encuentra muy próximo al Núcleo Principal, siendo el primero que se accede a través de la carretera de Cortes, que es la vía que vertebra el valle del Guadalete. Sin embargo, la barrera física que supone la autopista A-4 lo separa drásticamente de Jerez. Su crecimiento poblacional ha sido grande como era de esperar, pasando de los 387 habitantes iniciales (1963) a los 1.483 actuales (P. M. 1/3/91).

Torremelgarejo:

Situado en las inmediaciones de un castillo medieval, probablemente el poblamiento de la zona ha sido constante desde aquella época. El poblado para los colonos se edificó en 1961 para una población inicial de 77 habitantes, contando en la actualidad con 434 (P.M. 1/3/91).

La Ina:

El nacimiento del poblado se produjo cuando el propietario de la finca donde se encuentra situado cedió unos terrenos a un grupo de jornaleros, a los que había contratado, para que levantaran sus viviendas. El núcleo inicial fue, como en otros casos, un grupo de chozas que se fueron sustituyendo por viviendas de escasa calidad constructiva y ordenadas de forma bastante anárquica. Su población actual es de 1.125 habitantes (P. M. 1/3/91).

Mesas de Asta:

El poblado surgió cuando, en los años 50, un grupo de jornaleros construyeron sus chozas en un antiguo descansadero de ganado. Diez años después, se consiguió la propiedad de los terrenos y la posterior construcción de cuarenta viviendas en régimen de cooperativa. La ordenación consistió en una cuadrícula con viario de poca amplitud y desprovisto de espacios libres. Actualmente el poblado cuenta con 613 habitantes (P. M. 1/3/91).

Como se ha podido ver, la mayoría son núcleos urbanos que han tenido un desarrollo planificado, aunque fuera de los auspicios de la Administración Municipal, provenientes casi todos de los planes para la colonización del territorio de la Vega del Guadalete llevados a cabo hace varias décadas por el antiguo Instituto Nacional de Colonización.

Partiendo del relativo estacionamiento demográfico de estos núcleos, que conlleva un escaso crecimiento territorial y del aceptable grado de urbanización y servicios que hoy presentan, al 100% en la mayoría de los casos, los problemas e inciden-

cias más destacables que presentan los Núcleos Secundarios y asentamientos para su tratamiento en esta Revisión-Adaptación del P.G.M.O. serían los siguientes:

- a) Demandas de ampliaciones de suelo residencial en los poblados y núcleos, principalmente motivados por la necesidad de emancipación de los hijos de los colonos primitivos.
- b) Carencia de suelos exclusivamente industriales, lo que se convierte en una demanda en los más importantes (La Barca, San José del Valle).
- c) Existencia de Núcleos Rurales y Núcleos Secundarios que se han unido "territorialmente" al Núcleo Principal de Jerez (La Corta, Los Albarizones, Guadalcacín...); es necesario ordenar y diseñar convenientemente esta unión, evitando discontinuidades en las tramas urbanas.
- d) Existencia de numerosos núcleos rurales, parcelaciones ilegales y ocupaciones de vías pecuarias que tensionan erróneamente los entornos de estas Entidades Locales Menores, distorsionando los objetivos de crecimiento y planificación.

2. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA POBLACIONAL DISEMINADO DEL TÉRMINO DE JEREZ

- DESCRIPCIÓN

A principios del presente siglo, el término municipal aparecía prácticamente despoblado, con la excepción del Núcleo Principal y los alrededores. En el resto del Término, debido a las malas comunicaciones existentes y a las dimensiones de las fincas, que obligaban a la permanencia en las mismas de una población reducida, aparecían muy dispersas construcciones vinculadas a la explotación del latifundio.

La evolución de los cultivos y las reformas agrarias llevadas a cabo, trajeron como consecuencia el progresivo aumento de población permanente en los terrenos que comenzaban a ser cultivados. Todo esto generó, a la vez, un fuerte crecimiento de una población jornalera y temporal que ayudaba en las faenas del campo. Era cada vez más necesario alojar a esta población, lo que se realizaba alrededor de los cortijos, en zonas designadas por los patrones o en descansaderos y cañadas próximas a las fincas de trabajo.

Así mismo, el aprovechamiento ganadero del territorio necesitaba de edificaciones que prestasen servicios, tanto en vías pecuarias como en las fincas donde se alojaba el ganado y el personal a su cuidado. Dichas edificaciones se ubicaban en lugares estratégicos como cruce de caminos, cercanos a puentes sobre ríos, descansaderos, etc... y prestaban servicios de hospedaje, refugio del ganado, etc...

Con la intensificación del regadío y la colonización por parte del I.R.A., después por el I.N.C., la demanda de mano de obra de las viñas y el empobrecimiento general del país, especialmente en las zonas serranas, aumentó considerablemente el número de jornaleros temporales en el término, desbordándose las posibilidades de alojamiento en los cortijos. Es así como proliferan gran número de asentamientos en vías pecuarias, mediante la ocupación pacífica de éstas y en algunos casos, nucleizándose en torno a edificaciones que daban servicios a las mismas. Dichas edificaciones que comienzan siendo chozas y teniendo un carácter exclusivamente temporal, con el tiempo evolucionan en cuanto a calidad y van adquiriendo carácter definitivo; éste es el origen de lo que en este Plan estudiamos como asentamientos espontáneos y que más adelante analizaremos en sus ejemplos más significativos.

El I.N.C., ante las necesidades de alojar a esa población creciente, en poblados donde la planificación vaya por delante de la espontaneidad, se propone la creación de poblados no superiores a los 1.000 habitantes, atendiendo a criterios de proximidad a las tierras de cultivo y cercanía entre los poblados. Es así como comienza a poblarse de forma planificada el término municipal. Los poblados de colonización que se consolidaron merecieron su clasificación como suelo urbano en el P.G.O.U. de 1984.

En algunos casos, cuando las dimensiones de las zonas colonizadas no suponían suficiente entidad que justificase un poblado, se recurría a edificaciones en diseminado. Hecho éste que ha servido para nucleizar en su entorno algún asentamiento espontáneo posterior.

Nos encontramos, pues, que frente a las construcciones que los grandes propietarios realizaban dentro de sus explotaciones y aquellas otras que el I.N.C. planificaba en las zonas que colonizaba mediante poblados o diseminados, surgen otras espontáneas y progresivas de muy distinto carácter, construidas por jornaleros que accedían de forma temporal a un trabajo agrícola.

Los condicionantes históricos, económicos y socio-políticos que las motivaron, su directa relación con el sistema productivo del momento y la incapacidad de la Administración para resolver el alojamiento de esos obreros, en absoluto permiten aplicar el calificativo de marginal a estos asentamientos tradicionales de la población.

En los últimos años, el fenómeno se ha hecho más complejo al tener lugar procesos de parcelaciones urbanísticas que han generado asentamientos y de indiscriminadas ocupaciones de cañadas para edificaciones de segunda residencia y de primera para familias directamente vinculadas al Núcleo Principal, lo que pierde cierta razón de ser si se tiene en cuenta la considerable mejora de los medios de comunicaciones.

Si bien algunos de estos asentamientos constituyen núcleos rurales, dotados de las infraestructuras urbanísticas básicas y con un marcado carácter de irreversibilidad, máxime si se tiene en cuenta el fuerte deseo de los hijos de los habitantes tradicionales de permanecer en ellos y la dificultad para acceder a una vivienda ante la fuerte subida de precios de los últimos años.

A continuación se relacionan una serie de asentamientos humanos espontáneos, ubicados en el término municipal de Jerez de la Frontera. Además de una breve descripción del asentamiento, se intenta ofrecer una imagen aproximada de su situación en cuanto a población, infraestructuras y morfología que sirva como diagnóstico de esta forma de asentamientos para la fijación de objetivos y la propuesta que el Plan determina para ellos.

Cuartillos:

Asentamiento de cierta entidad, con una población superior a 1000 habitantes y ubicado en un descansadero y la Cañada Real que discurre paralela a la carretera de Jerez a Cortes CA-501 y el cruce de ésta con la CA-P-5015; población originalmente vinculada a las tareas agrícolas, diversificándose hoy hacia otros sectores.

El asentamiento presenta una zona más consolidada o núcleo coincidiendo con el cruce de ambas carreteras. En esta zona existen unas 30 parcelas de titularidad privada y es la zona mejor dotada de infraestructuras, casi total. A medida que nos acercamos a Jerez, el asentamiento se vuelve disperso y va careciendo de infraestructuras.

Gibalbín:

Asentamiento de cierta entidad de morfología lineal, con una población cercana a los 800 habitantes y ubicado en terrenos de la Cañada Real de Espera, que discurre de forma lineal a ambos márgenes de la carretera CA-P-4011 a Las Cabezas de San Juan.

Casi la práctica totalidad de su población activa se emplea en las labores agrícolas de las viñas de los alrededores, por lo que sus construcciones albergan a residentes permanentes.

Rajamancera-Cañada del León:

Aunque por su proximidad geográfica parece conveniente darles un tratamiento único, son dos asentamientos de características distintas.

Ambos se sitúan en las inmediaciones del kilómetro 7 de la carretera CA-P-5021. Su población es superior a los 350 habitantes y está tradicionalmente vinculada a labores agrícolas.

La dotación de infraestructuras es más completa en Rajamancera, que es un núcleo muy concentrado y consolidado, asimilable a los poblados de colonización pero de muy inferior entidad. La titularidad del terreno es privada.

Por contra, Cañada del León se asienta como su nombre indica sobre suelo público; es de morfología lineal, atravesado por la CA-P-5021, y no posee alcantarillado, ni alumbrado, ni asfaltado de accesos.

Los Repastaderos:

Asentamiento de cierta entidad y una población que supera los 500 habitantes. Situado en el margen derecho de la carretera de Jerez a Medina, en las inmediaciones del kilómetro 7, ocupando terrenos de la Cañada de Lomo.

La titularidad de los terrenos es pública, y su morfología, por tanto, lineal pero de un elevado grado de concentración. Sus edificaciones son residencia habitual de sus habitantes. No presenta graves problemas de crecimiento.

Las Tablas:

Asentamiento tradicional de cierta entidad, de morfología semidispersa, con una población cercana a los 300 habitantes. Situado en las proximidades del kilómetro 3 de la carretera que enlaza la CA-P-6014 y C-440, ambas a Sanlúcar.

Gran parte de su población está tradicionalmente vinculada a las labores agrícolas, aunque en la actualidad exista cierta tendencia a la diversificación.

Alcornocales:

Asentamiento con cierto carácter tradicional y con morfología lineal ocupando terrenos públicos de la Cañada Real, de escasa entidad y población que sobrepasa los dos centenares, bastante vinculada a las labores agrícolas. Se sitúa perpendicularmente a la margen izquierda de la CA-P-5034 a Arcos, en las proximidades del kilómetro 16.

Añina:

Asentamiento tradicional de pequeñas dimensiones y población cercana a una decena de familias, muy vinculadas a las labores agrícolas.

Se sitúa en el kilómetro 1 aproximadamente de la carretera que enlaza la CA-P-6014 y C-440, ambas a Sanlúcar.

Posee exclusivamente infraestructuras de agua y luz, careciendo de toda las demás infraestructuras y equipamientos.

Su morfología es concentrada y ocupa un antiguo descansadero de la Cañada de Maricuerda.

Barriada la Inmaculada:

Asentamiento tradicional de escasa entidad y población en torno a los 150 habitantes. Su situación se localiza en la margen izquierda de la carretera CA-P-4011 de Torremelgarejo a Gibalbín, y próxima a la primera, su morfología es concentrada, siendo las edificaciones residencia habitual de sus habitantes; su población está muy vinculada a la actividad agrícola o ganadera.

Badío del Gallardo:

Asentamiento tradicional de pequeñas dimensiones y población cercana al medio centenar, muy vinculada a las labores agrícolas, con morfología dispersa y edificaciones con carácter de residencia habitual.

Se sitúa en la carretera a Medina C-440 en las inmediaciones del Kilómetro 17.

Cañada del Carrillo:

Asentamiento tradicional de pequeñas dimensiones y población menor del medio centenar, muy vinculado a las labores agrícolas; su morfología es dispersa y ocupa parte de la cañada con construcciones de primera residencia. Se sitúa a lo largo de la Cañada que le da el nombre y en la zona que discurre entre la Sierra San Cristóbal.

El Mojo:

Asentamiento de escasa entidad y población medianamente vinculada a la explotación agrícola de la tierra que ronda el centenar. Se sitúa en la Cañada de Alquillo, que discurre perpendicularmente a la carretera de Medina C-440 en el Km. 16; su morfología es lineal, medianamente concentrada en la zona de la carretera.

El Polila:

Asentamiento tradicional de escasa entidad y población, en torno a los 200 habitantes, tradicionalmente dedicados a actividades agrícolas pero con una creciente diversificación hacia actividades vinculadas con el Núcleo Principal; su morfología es concentrada sobre terrenos de dominio privado.

Su ubicación es en el kilómetro 6 de la carretera C-440 a Sanlúcar, en su margen derecha, en el cruce con el Calderín de Cantarrana.

Magallanes:

Asentamiento de escasa entidad, con una población censada que apenas supera el medio centenar, lo que contrasta con un número de edificaciones muy superior. Situado en las proximidades del kilómetro 18 de la carretera a Cortes CA-501.

Cabe distinguir dos zonas diferenciadas en cuanto a estructura de la propiedad y morfología se refiere: una zona dispersa en terrenos de dominio privado fruto de parcelaciones urbanísticas, la última detectada recientemente; y otra lineal mediante la ocupación de terrenos de la Cañada de Vicos o de la Sierra.

Mesas de Santa Rosa-Pozo Romano:

Asentamiento tradicional de escasa entidad y población superior a los 150 habitantes sin demasiada vinculación a las labores agrícolas.

Situado en la zona norte de las proximidades del kilómetro 636 de la nacional IV y muy próximo al Núcleo Principal.

Puente de la Guareña:

Asentamiento de cierta entidad, sobre todo en cuanto a su extensión. Su población censada apenas supera los 150 habitantes, lo que contrasta con el elevado número de edificaciones.

Se sitúa sobre la Cañada del León y Cañada Real, en el cruce de ambas, en las inmediaciones del Km. 15 de la carretera a Cortes CA-501.

San Cristóbal:

Asentamiento de poca entidad, con una población que supera los 200 habitantes, con dedicaciones muy diversas.

La situación del asentamiento es en el cerro de San Cristóbal, entre la carretera CA-201 a El Puerto y el límite del término municipal, existiendo confusión sobre parte del asentamiento que puede pertenecer a El Puerto de Santa María.

3. CONCLUSIÓN: CLASIFICACIÓN DEL SISTEMA POBLACIONAL DISEMINADO

En función de su origen, características y dinámicas, el nuevo Plan General establece la siguiente clasificación de los diseminados:

– NÚCLEOS RURALES.

Son los asentamientos de mayor entidad, teniendo la consideración de verdaderos núcleos humanos, demandantes de un determinado nivel de servicios urbanísticos. Su carácter es fundamentalmente agrícola, pero se dan procesos de diversificación hacia otras actividades. La mayoría de sus habitantes son de primera residencia, aunque cada vez la vinculación con el Núcleo Principal sea mayor. Dada la entidad que presentan, la calidad de sus edificaciones, su tendencia al crecimiento y el establecimiento definitivo de sus habitantes, resultan prácticamente irreversibles. Cabe la subdivisión de este grupo en dos, atendiendo al grado de consolidación de los mismos.

a) Núcleos rurales consolidados. Son aquellos de mayor entidad y con un elevado grado de terminación. Sus necesidades de crecimiento están justificadas por su población o su distancia al Núcleo Principal. En este grupo se encuentran Cuartillos y Gibalbín.

b) Núcleos rurales semiconsolidados. Son aquellos asentamientos de entidad menor que los anteriores y que presentan un menor grado de terminación.

Sus crecimientos son menores, al tender parte de la población creciente a ubicarse en el Núcleo Principal o Entidades Locales Menores, dada la proximidad a éstas y la falta de servicios.

En este grupo se encuentran Rajamancera-Cañada del León, Los Repastaderos, Las Tablas y El Boquete.

Incluiremos por asimilación en los Núcleos Rurales al asentamiento en la zona de nuestro término de El Cuervo.

– DISEMINADO RURAL TRADICIONAL.

Son asentamientos de marcado carácter tradicional y fuerte vinculación agrícola. Sus habitantes son en su totalidad de primera residencia. Su entidad es pequeña

y no presenta tendencias de crecimiento, ya que su población creciente tiende al Núcleo Principal dada su proximidad y la falta de servicios.

En este grupo se encuentran: Alcornocalejos, Añina, Baldío Gallardo, Barriada La Inmaculada, Cañada del Carrillo, El Polilla, Mesas de Santa Rosa-Pozo Romano, San Cristóbal, Cuartillos, El Mimbral, Casa Blanca, Charco de los Hurones, El Tempul, Monte Coro Bajo, Mesas de Santiago, La Parra, Las Quinientas, Casas de Plineiro y Cañada de la Loba.

– DISEMINADO EN FUERTE TRANSFORMACIÓN.

Son diseminados espontáneos que hace algunos años eran de muy escasa o nula entidad y en los que recientemente se están dando fuertes procesos de crecimiento incontrolados de parcelaciones urbanísticas y de edificaciones ilegales para segunda residencia. Existe en ellos un grave riesgo de formación de núcleos de población de gran entidad, carentes de servicios urbanísticos básicos. Las repercusiones de su crecimiento serían de gran magnitud.

En este grupo se encuentran: Magallanes, Puente de la Guareña, Cañada del Malduerme o del Pino, El Mojo, Cañada de Puerto Real, etc...

Los objetivos pretendidos por el nuevo Plan para estos asentamientos son los siguientes:

a) Reconocimiento de la existencia de formas de asentamientos humanos tradicionales en el término, permitiendo el acceso a la legalidad de las edificaciones existentes en ellos.

b) Protección de los recursos naturales así como del entorno físico en el que se producen los asentamientos, respetándose las protecciones establecidas por el Plan para las zonas en las que se ubican y la integridad del dominio público. Especialmente en los asentamientos en fuerte transformación.

c) Impedir el crecimiento desmesurado de los núcleos rurales mediante la delimitación restrictiva de las zonas que, por su consolidación, tienen la consideración de núcleo. Se posibilitará el crecimiento vegetativo de los mismos, relegándolo exclusivamente al interior del área delimitada por el Plan.

d) Posibilitar en los núcleos rurales la dotación de servicios privados en la proporción que demande la población del núcleo para la satisfacción de sus necesidades básicas, impidiéndose la implantación de usos industriales o no acordes con el carácter y entidad del núcleo.

POBLACIÓN

1. TAMAÑO DE LA POBLACIÓN Y DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL

El municipio de Jerez de la Frontera tiene una población de 183.316 habitantes, según datos del último Censo de Población (1 de abril de 1991).

La entidad de mayor población está constituida por el núcleo de Jerez, que en 1991 absorbía el 86,16% de la población del término municipal. A su vez, dicha población representaba en el mismo año el 16,8% del total provincial, frente al 14,4% a principios de siglo.

A lo largo del presente siglo el tamaño y distribución de la población ha sufrido diversas vicisitudes.

Desde 1900 hasta 1930, se muestra en el municipio una cierta estabilización de la población, con pérdidas temporales en el Núcleo Principal y ganancias continuadas en el resto. En el período que va de 1930 a 1970, ambas áreas presentan incrementos de población elevados, sólo comparables a los de la provincia de Cádiz, pero mucho más grandes que los respectivos de Andalucía y del conjunto nacional.

La década de los años setenta supone un cambio cualitativo: el núcleo tiene el mayor crecimiento del siglo, y por el contrario el resto del municipio presenta por primera vez un retroceso de población tan grande, que vuelve a los niveles de los años 40.

Por último, la década de los 80 ha sido de estabilidad, con ligero incremento en el núcleo y mínimo descenso del resto del municipio.

2. CARACTERÍSTICAS ESTRUCTURALES

La evolución de las pirámides de edad permite establecer las siguientes consideraciones acerca de las características estructurales diferenciales de la población jerezana:

- Desde 1960 hasta 1970 se ha ido produciendo un ensanchamiento de la base, frenado ya en 1975, lo que indica un singular crecimiento de la natalidad en dicho

período y, por lo tanto, una gran proporción de menores y jóvenes en el conjunto de población de Jerez.

- El excesivo rejuvenecimiento implica estrechamientos en las edades más activas (25 a 44 años) y en los estratos de población de más edad.
- A partir de 1975 se empieza a producir un estrechamiento de la base, que parece estabilizarse en los últimos años.
- Superioridad de la población masculina en la población joven, invirtiéndose los términos en la población adulta a partir de los 30-34 para ahondarse esta diferencia en la población de más edad, notablemente en las personas de más de 65 años.
- La conformación general de las pirámides, hechas estas puntualizaciones, es regular y bastante equilibrada hasta 1975. A partir de aquí se inicia una disminución de la base y un ensanchamiento de la parte central y superior.

3. PROCESO EVOLUTIVO Y PROYECCIÓN FUTURA

La tasa de natalidad de Jerez es sensiblemente superior a la media nacional. En ambos casos, este índice es decreciente a lo largo de los últimos veinte años, aunque la caída es mayor para Jerez, por lo que los índices se van aproximando.

La mortalidad también evoluciona a la baja, aunque muy moderadamente. En este caso la tasa correspondiente a Jerez es inferior a la media nacional. El descenso de este índice se produce de una forma bastante paralela entre los valores para Jerez y de la media nacional.

Actualmente existen dos tendencias contrapuestas en el entorno andaluz respecto del fenómeno migratorio. Por un lado, se observa el reequilibrio de los flujos migratorios y el impacto de las emigraciones de vuelta, mientras que por otro, las fuertes tensiones potenciales migratorias motivadas por las altas tasas de desempleo en la región –alrededor del 30%, muy superiores a la media española, según datos de la EPA– y un cierto refortalecimiento del mercado laboral exterior a Jerez, están generando nuevas tendencias hacia la emigración. En todo caso, aunque se produjese un rebrote de ésta, no es previsible un impacto de la emigración en Jerez similar al que ocurriera en la década de los 60.

A pesar del número de habitantes, Jerez no se comporta como el conjunto de capitales y grandes municipios urbanos españoles, en el sentido de presentar un creci-

miento poblacional cada vez más elevado debido a la fuerte atracción de población de los municipios pequeños de la misma provincia, o incluso de otras. Esta absorción es, en su mayor parte, de población joven, lo que empuja a su vez a las tasas de natalidad hacia valores muy altos, que unido a discretas tasas de mortalidad, implican elevados índices de crecimiento vegetativo.

Por el contrario, en Jerez las tasas de natalidad disminuyen en los últimos años, mientras que las tasas de mortalidad prácticamente se han situado entre el 6% y el 7% en dichos años, sin apenas variar.

La evolución de estas dos variables, tasa de natalidad decreciente y saldo migratorio negativo, conformarán, por lo tanto, el nivel y estructura de la población de Jerez en los años horizonte, según la metodología escogida, que no es otra que la de proyección por cohortes de población.

De acuerdo con esto, la población prevista para el final del primer y segundo cuatrienios sería de 196.309 habitantes y 200.491 habitantes, respectivamente.

SECTORES PRODUCTIVOS

1. EL SECTOR AGRARIO

La superficie agraria utilizada por explotación alcanza en el municipio de Jerez el valor medio de 53 Has, cifra algo más elevada que en su entorno próximo (40 Has en la comarca de la Campiña de Cádiz y 30,5 Has en la provincia), y claramente superior a la media española.

Sin embargo, este valor medio oculta la realidad de la existencia en varios sectores de numerosos pequeños agricultores que, dado el reducido tamaño de sus explotaciones, viven de manera marginal o cultivan a tiempo parcial. Se trata de una bipolarización entre gran explotación y pequeña explotación, hecho que ocurre igualmente en el resto de Andalucía. Concretamente, en Jerez, destacan los casos del sector lácteo, donde el 80% de los ganaderos suministran el 20% de la leche, y el sector de la vid, en el que el 76% de las explotaciones tiene menos de 10 Has, suponiendo un escaso 11% de la superficie total de viñedo (Censo Agrario, 1989). En general, algo menos de la mitad de las explotaciones jerezanas disponen de una superficie inferior a las 5 Has.

La repercusión del paro es mayor en el sector agrario debido a la crisis propia del sector y a la vuelta al campo de trabajadores industriales desempleados.

Este hecho se convierte en uno de los principales lastres para el desarrollo económico del sector agrario. Por ello, puede decirse que la aparición de alternativas de empleo para estos trabajadores agrarios, mediante el desarrollo de los sectores secundario y terciario, aliviaría la situación del campo jerezano.

La agricultura presenta varios problemas relacionados con el medio ambiente en el término jerezano. En primer lugar, debido a la presión creada por la Ley de Fincas Manifiestamente Mejorables, se transformaron numerosas dehesas en tierra labrada. Esto supuso una deforestación importante en la zona limítrofe entre la campiña y la sierra, incrementando la erosión por escorrentías. Las estimaciones de los expertos sitúan la media de tierra fértil erosionada en alrededor de 50 toneladas anuales por hectárea, siendo este valor muy superior en las zonas serranas.

A esta deforestación contribuye, por una parte, la disminución de la superficie de alcornocales en más de 3.000 Has anuales, debido a una enfermedad que afecta a esta población de árboles desde hace unos años.

– EL SUBSECTOR AGRÍCOLA:

Cereales, cultivos industriales, vid y, más recientemente, productos hortofrutícolas configuran el espectro agrícola de la campiña jerezana. Se trata, en su mayoría, de producción excedentaria en la CE por lo que, dadas las mejores condiciones de las explotaciones europeas frente a las jerezanas, éstas sufrirán fuertemente la crisis del sector. Se conjugan tres factores en esta distribución de cultivos: la tradición, la facilidad de comercialización de productos como los cereales, y la ausencia de espíritu innovador, salvo casos aislados, del empresario jerezano.

Las explotaciones de cereales son las de mayor superficie media (31,6 Has de superficie labrada en la Campiña de Cádiz). En ellas predomina fuertemente el secano, por lo que los rendimientos (alrededor de 4.000 kg/Ha) están lejos de los equivalentes europeos, que gozan de un mayor índice de pluviosidad. Se trata de un sector fuertemente excedentario en la CE, por lo que los precios siguen un camino descendente. No obstante, se comprueba que no se trata de un sector muy recesivo en la comarca, y la razón es que no tiene un fácil sustituto. Dejar de producir cereal, es dejar de producir.

Los cultivos industriales ocupan una gran extensión de terreno, principalmente la remolacha azucarera, el girasol y el algodón.

El sector de la vid acaba de culminar un proceso de reconversión, habiéndose firmado por los subsectores implicados un pacto para el desenganche de viñas del Marco de Jerez, delimitación territorial que comprende los viñedos de cuya producción se obtiene el caldo calificado bajo la denominación Jerez-Xerez-Sherry.

– EL SUBSECTOR GANADERO:

La producción ganadera de la provincia supone el 20% de la producción agraria total. Destaca el ganado bovino (Cádiz es la primera provincia andaluza y octava de España en ganado vacuno), tanto para la producción de carne como de leche.

Dentro del sector de ganado bovino destaca por su significación regional el toro de lidia.

Por último, no se puede dejar de mencionar la cría y doma caballar, atractivo para el turismo, que destaca por su calidad.

2. EL SECTOR AGROINDUSTRIAL

El principal desarrollo industrial de la ciudad de Jerez ha venido propiciado por la industria agraria. Concretamente, cualquier análisis de la segmentación industrial del municipio revela la enorme proporción que la industria del vino supone para el empleo industrial. La industria vitivinícola supone directamente más de un 30% del empleo del sector secundario (incluyendo la construcción). Añadiendo el conjunto de actividades directamente relacionadas, como la industria del vidrio, papel y artes gráficas, corcho y embalajes de madera, se supera el 47%. Es más, es en estos sectores mencionados donde se ha alcanzado una cierta dimensión de empresa, quedando reducida la presencia industrial a pequeñas actividades dirigidas exclusivamente al mercado local.

La situación es, pues, de un monocultivo industrial, con el agravante de que se trata de un sector que atraviesa una profunda crisis y cuyas expectativas son de estancamiento, cuando no de retroceso.

El gran boom exportador del caldo jerezano se produjo en la década de los 70, triplicándose los volúmenes exportados en nada más que quince años (1965-1979). Ello provocó una euforia plantadora de viñas bajo el supuesto de la continuación de estos ritmos de crecimiento. La posterior caída en las exportaciones, generó un grave problema de excedentes.

Al margen del problema coyuntural anterior, la crisis económica golpeó fuertemente al sector, que vio cómo un gran número de bodegas eran vendidas a grandes compañías multinacionales. Este hecho aleja los centros de decisión de Jerez, al convertirse aproximadamente la mitad de la industria bodeguera jerezana en un sector minoritario de estas grandes compañías (un índice de su tamaño lo constituye el hecho de que una sola de ellas tiene más beneficios actualmente que la facturación de todo el Marco de Jerez).

Las grandes bodegas se han volcado en la comercialización del producto con la creación de empresas distribuidoras a nivel nacional.

La segunda área de negocio la constituye el brandy, cuyo envejecimiento se realiza en instalaciones jerezanas, pero que emplea mayoritariamente mosto obtenido en las grandes plantaciones de viñas de la meseta central, que ofertan precios muy inferiores a los del Marco de Jerez. Al contrario que el vino de Jerez, el mercado principal del brandy es nacional, superando el 80% en 1989.

Al amparo de la industria vitivinícola surgió la industria auxiliar de la misma. Destaca en primer lugar la fábrica de vidrio Vidrieras Españolas VICASA, con cerca de 500 trabajadores, en su día la más moderna de Europa.

Otras industrias relacionadas son las artes gráficas, de calidad mundialmente reconocida, las fábricas de tapones, cápsulas y cartonajes. La industria de tapones se ha mostrado innovadora, desarrollando el tapón mixto corcho-plástico. Asimismo, destaca la industria de fabricación de depósitos de acero inoxidable por su posible diversificación a otros sectores alimentarios (zumos, lácteos, aceite, aguas minerales, etc).

La segunda gran actividad agroindustrial en el término municipal la constituyen las azucareras, existiendo tres en el área de Jerez. Esta industria se enfrenta a la disminución, ya mencionada, del consumo de azúcar en Europa, existiendo actualmente cupos de producción en los países de la CE. Las azucareras del municipio pertenecen a dos grandes compañías nacionales del sector, lo que asegura sus canales de distribución, pero aleja, al igual que en el sector del vino, los centros de decisión, que se encuentran en Madrid y Barcelona.

3. EL SECTOR SERVICIOS

En la actualidad más del 50% del PIB del municipio y del empleo provienen del sector terciario, impulsando éste además, sobre todo en lo que se refiere a servicios financieros y productivos, el resto de los sectores económicos del área de influencia de la ciudad.

De hecho, las últimas décadas han sido testigos de un proceso visible de terciarización de la economía, debido a diferentes causas. En primer lugar, el desarrollo económico ha llevado consigo un impulso indirecto del sector terciario, como consecuencia del crecimiento de la actividad comercial en sentido amplio, así como por la subsiguiente aparición de actividades no estrictamente productivas.

En segundo lugar, el proceso de modernización de las industrias tradicionales y la aparición de nuevas formas de producción y distribución han demandado un fuerte apoyo del sector servicios ligado a estas actividades, generando un efecto de sinergia entre los tres sectores productivos.

Por último, el desarrollo del terciario en Jerez ha estado ligado al hecho de poseer, en general, este sector menores barreras de entrada y haber podido aprovechar el tirón del desarrollo turístico de la zona. Además de ello, y como se ha mencionado anteriormente, el terciario ha mostrado un comportamiento anticíclico, convirtiéndose en el sector de crecimiento durante las épocas de crisis de los sectores primario y secundario. Sin embargo, los aspectos positivos mencionados anteriormente han producido un sector altamente fragmentado y muy dependiente de factores de carácter coyuntural.

La gran heterogeneidad del sector terciario hace difícil la generalización en aspectos como la situación de los diversos subsectores o ramas, la incidencia de la crisis o procesos de reestructuración sobre los mismos o sus perspectivas de futuro. Conviene, por tanto, desglosar el sector en sus componentes básicos:

- Comercio
- Turismo y Hostelería

4. COMERCIO

Tradicionalmente, Jerez ha constituido un centro comercial de primer orden en su área de influencia como consecuencia, por un lado, de su propio potencial interno y, por otro, de su efecto de atracción sobre los núcleos del interior, sobre todo en lo que se refiere a la Sierra de Cádiz. Su posición geográfica privilegiada, cómodo acceso a las principales vías de comunicación y lugar de paso turístico han ayudado a potenciar esta vocación de terciario básico.

A pesar de la importancia del sector comercial en Jerez, diversos factores han limitado el desarrollo comercial de la plaza. La inexistencia de una consolidada clase media, la importancia relativamente menor del turismo en comparación con otras zonas y la tardía renovación de su comercio han constituido elementos limitadores de la modernización comercial.

5. TURISMO Y HOSTELERÍA

La importancia del subsector se pone de manifiesto si se considera que en la actualidad supone alrededor de un 5% de la población activa de Jerez (en torno a unas 2.000 personas, según datos del INE), incluyendo tanto hostelería como restauración. En este último caso, la relación con el turismo puede no ser tan directa, por lo que la importancia relativa de éste en términos de empleo en Jerez en la actualidad podría cifrarse en un 1-2%.

No obstante, el peso relativo del turismo en Jerez ha sido tradicionalmente menor que en otros núcleos de su entorno, presentando igualmente índices de turismo más bajos que poblaciones de su entorno.

En la actualidad, el turismo de Jerez gira básicamente en torno a sus tradicionales atractivos, como son las bodegas y los caballos. Éstos constituyen activos de primer orden para la ciudad bajo el punto de vista turístico, que le permiten atraer gran can-

tidad de visitantes de un día en circuitos turísticos y, además, le confieren un carácter único y una imagen de marca de la ciudad.

HISTORIA URBANÍSTICA DE LA CIUDAD

1. ESTUDIO HISTORIOGRÁFICO

No se han encontrado, dentro del núcleo urbano de Jerez, restos arqueológicos que denoten la existencia de una ciudad anterior a la dominación islámica. A lo sumo se han hallado elementos que demuestran un poblamiento puntual o temporal ya desde el Calcolítico. El origen de la ciudad es claramente musulmán, como apuntan todos los datos históricos fidedignos, y puede apreciarse en la fisonomía y trazado de las calles que conforman su núcleo interior.

El núcleo originario debió consistir en un castillo, que ocuparía el mismo lugar del actual alcázar, y unas cuantas calles a su alrededor ocupando lo que hoy es el entorno de la catedral. Con el tiempo, se amurallaría el recinto e incluso crecería un pequeño arrabal sobre la zona de la actual iglesia de San Dionisio.

El asalto de la ciudad por Alfonso VII en 1133 va a suponer la destrucción total de las murallas, así como la calcinación de los principales edificios de la ciudad. La reconstrucción posterior de la ciudad ampliará notablemente el recinto amurallado hasta un total de 46 hectáreas dejando, como era habitual, espacio interior para el crecimiento de la ciudad.

La reconstrucción de la muralla comenzó, pues, a finales de la época almorávide, realizándose casi completamente durante el período almohade, que se inicia para Jerez en 1146.

El recinto tiene forma cuadrangular, con cuatro vértices: el primero, el Alcázar; el segundo, en la conjunción de la calle Larga con la calle Bizcocheros; el tercero en la esquina de la calle Ancha con Porvera; y, finalmente, el último, en el torreón subsistente al final de la calle Muro.

Entre esos cuatro vértices se extendían los lienzos de murallas coronados de almenas, interrumpidos de trecho en trecho por torres cuadradas. En el centro de cada uno de dichos lienzos se abría una puerta, mientras que en el ángulo SE del perímetro fortificado se alzaba el Alcázar.

Dentro del recinto amurallado, el trazado de las calles estaba condicionado por la estructura de la propia cerca y por la comunicación de unas puertas con otras. En función de ello, la principal arteria del Jerez medieval sería la que unía las Puertas

del Real y de Santiago. A su vez, este itinerario se cruzaría con el que unía las otras dos puertas, o sea, las de Sevilla y Rota. Éstas serían, pues, las dos vías principales del Jerez musulmán y, por extensión, del Jerez bajomedieval.

La conquista definitiva de la ciudad por Alfonso X en 1264 no supuso cambios importantes en la estructura urbana, salvo las habituales fundaciones de parroquias cristianas sobre las mezquitas musulmanas o sus solares. De esta forma se crean seis parroquias intramuros bajo la advocación de los cuatro evangelistas, San Dionisio y San Salvador. Extramuros, junto a las puertas de Sevilla y del Real, se fundan, como en otras muchas ciudades recientemente conquistadas, los conventos de dominicos y franciscanos.

Sin embargo no es hasta después de la batalla del Salado (1340) cuando, conseguida la tranquilidad en el alfoz, la ciudad se expande fuera del recinto amurallado. La aparición de dos pequeñas ermitas, una al este y otra al oeste, serán el germen de los arrabales históricos de San Miguel y Santiago.

Como la gran mayoría de las ciudades fundadas en esa época, su vocación y su razón de ser estuvieron siempre ligadas a su origen como fortaleza y mercado. La componente militar la perdió en gran medida a raíz de la conquista de Granada por parte de los Reyes Católicos aunque, durante siglos, se mantuvo la continua preparación para la guerra de los caballeros jerezanos, lo que dio origen a interesantes juegos y competiciones ecuestres. La componente comercial y mercantil nunca la perdió, pues siempre ha sido la salida natural de los productos cultivados en su extenso término municipal y de su tradicional industria vitivinícola. La proximidad al mar propició desde muy antiguo una pujante actividad comercial exterior, fundamentalmente con el norte de Europa.

Entre el núcleo intramuros y el arrabal de San Miguel quedó un espacio vacío, llamado El Arenal, que se va perfilando y definiendo mediante las edificaciones que lo delimitan, hasta tomar el carácter que todavía hoy conserva de verdadera plaza mayor.

Alrededor de la ciudad se forma, durante los siglos XVIII y XIX, un peculiar cinturón industrial de instalaciones bodegueras, todavía existente en su mayor parte. Estos conjuntos edificatorios, que integran a menudo bien cuidados jardines, producen una fisonomía urbana singular que no encuentra parangón en ciudades de similares características.

Sin embargo, hasta bien entrado el siglo XX no necesitó Jerez una planificación pública municipal del desarrollo de la ciudad. Hasta entonces, el crecimiento económico y demográfico había sido lo suficientemente pausado como para que la ciudad pudiera digerirlo de una forma natural. Esto se conseguía mediante un lento proceso de expansión física en los bordes de la ciudad, apoyado generalmente en las vías o caminos de acceso al campo, principal lugar de trabajo de la población; y

con una colmatación interior de la ciudad, llenando los vacíos tanto del propio tejido urbano como de las manzanas que conservaban amplias zonas interiores de huertos, corrales o jardines. Otra circunstancia que permitió absorber parte importante del aumento poblacional fue la transformación de grandes caserones pertenecientes a familias acomodadas, que pasaron a convertirse en casas de vecinos con la decadencia económica de aquéllas.

Puede decirse que durante todo el siglo XIX y el primer tercio del XX todo el crecimiento físico de la ciudad viene producido, casi exclusivamente, por la instalación de nuevas industrias bodegueras, a excepción del barrio de Vallesequillo, único con carácter residencial aparecido en todo este período de tiempo. El siglo XIX, a pesar de todo, tuvo una importancia decisiva en el proceso de modernización de la ciudad. Se realizaron importantes obras de infraestructura urbana (traída de aguas, alumbrado público, pavimentación de calles, ...), edificios públicos (Plaza de Toros, Mercado,...), se urbanizan paseos y alamedas y se abren nuevas plazas en los solares de antiguos conventos desamortizados. El municipio empieza a ejercer un control urbanístico de la ciudad con las primeras Ordenanzas Municipales, la obligatoriedad de la solicitud de licencia para todo tipo de obras y mediante el trazado y control de las nuevas alineaciones de calles. Sin embargo, el anillo bodeguero creado en torno a la ciudad histórica, unido a la implantación de la línea férrea Madrid-Cádiz, supusieron un encorsetamiento para la ciudad superior al que había sufrido siglos atrás con la muralla medieval.

Ya centrándonos en el siglo XX podemos indicar que el incremento de población tuvo un importante parón en los primeros años del siglo, pasando de 63.473 habitantes en 1900 a sólo 65.012 en 1921. La causa de esto hay que buscarla en el período de crisis que se vivió durante el cambio de siglo, tanto a nivel nacional (consecuencias del año 1898) como a nivel local con la epidemia de filoxera, que atacó de forma implacable a la vid durante esos años, lo que desencadenó una profunda crisis en la industria del vino.

Superada totalmente esta doble crisis, la dinámica poblacional se normaliza, alcanzándose los 71.988 habitantes en 1930. Esta circunstancia unida a las grandes expectativas que en aquel momento despertaba la futura puesta en marcha del ferrocarril a la sierra, hacen surgir las primeras voces en demanda de un plan de ensanche para la ciudad que recogiese y regulase el gran desarrollo urbano que se presagiaba en un futuro inmediato. Sin embargo, la Guerra Civil y el abandono de este importante proyecto ferroviario paralizaron momentáneamente esta iniciativa que cada vez se veía más necesaria.

– PRIMERA PROPUESTA

Una vez terminada la contienda, con 89.525 habitantes (1940) y una acuciante

falta de viviendas, la expansión de la ciudad era ya imparable. Estos factores se veían reforzados por la situación de la industria del vino, principal fuente de riqueza de la ciudad que se hallaba en expansión. Las exportaciones habían pasado de 141.343,28 Hl. en 1934 a 247.946,87 Hl. en 1940.

Por todo ello la Corporación Municipal consideró llegado el momento de que se estudiase y planificase la ampliación de la ciudad, encargándole la realización de este trabajo al arquitecto municipal Fernando de la Cuadra. Éste redactó un Plan General de Ensanche para la ciudad según la antigua legislación de ensanches aún vigente en aquellas fechas.

De este Plan conservamos la Memoria Descriptiva, fechada en noviembre de 1940, que junto con una descripción y justificación de la propuesta incluye unas breves ordenanzas por zonas de distinta tipología y un orden de prelación de los trabajos. Los planos, fechados en noviembre de 1941, contemplan tres zonas de actuación diferentes.

El ensanche residencial se proyecta en la zona norte, dentro de un sector comprendido entre las vías del ferrocarril Madrid-Cádiz, que sería el límite este, y la calle Taxdirt que sería el límite oeste. La ordenación se estructura mediante unas vías concéntricas y otras radiales que lo van articulando con el viario de la ciudad antigua. Se define a nivel de manzana con indicación de usos y tipologías admitidas en cada una de ellas.

La zona industrial se sitúa al este de las vías del ferrocarril Madrid-Cádiz. Su ordenación es menos geométrica que la de la zona residencial y las manzanas adquieren una mayor dimensión. Dentro de esta área se recoge la nueva estación de mercancías proyectada y cuatro manzanas de viviendas para obreros.

En el casco urbano se plantean actuaciones puntuales de reforma interior encaminadas fundamentalmente a mejorar las conexiones con las nuevas zonas proyectadas.

Dentro de este Plan de Ensanche se encuentran recogidas diversas iniciativas ya en marcha por aquella época, como las barriadas de "La Plata" y "España" o la nueva estación de mercancías antes mencionada.

Este Plan nunca se ejecutó, por lo que, durante más de una década, la ciudad fue creciendo de una manera desordenada. De esta forma se construyeron las barriadas de Federico Mayo, La Vid y La Asunción, las tres muy desconectadas de la población y separadas de ella por las barreras que suponían las vías de los ferrocarriles Madrid-Cádiz y Jerez-Sanlúcar.

En 1953 se redacta un Proyecto parcial de Ensanche de la Zona Norte, que es aprobado por la Comisión Central de Sanidad Local como Plan de Alineaciones (6 de abril de 1954). El ámbito (que no el trazado) es muy similar al de la zona residencial del Plan de 1940. El resultado fundamental de este proyecto fue la ampliación de la Avenida de América (hoy Alcalde Álvaro Domecq), consolidándose una de sus márgenes como ciudad jardín.

El Plan General de Ordenación de 1955 asume este Proyecto parcial de Ensanche y amplía el ámbito de estudio y propuesta a toda la ciudad. Su vigencia fue muy breve y sus realizaciones, por tanto, escasas, debido a la aprobación de la primera ley española sobre el Régimen del Suelo de 21 de mayo de 1956, que vino a suponer un cambio radical en las concepciones urbanísticas y en los modos de hacer hasta entonces vigentes.

– EL PLAN GENERAL DE 1959

El 23 de diciembre de 1959 se aprueba en el Pleno Municipal el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad, redactado conforme a los preceptos de la nueva legislación. Tras una información pública de 30 días y los informes preceptivos, fue elevado para la decisión del Ministro de la Vivienda, que lo aprueba el día 2 de abril de 1960.

El equipo redactor estaba formado por los arquitectos Manuel Muñoz Monasterio, Francisco Hernández-Rubio Cisneros y Fernando de la Cuadra Irizar, este último arquitecto municipal de la ciudad.

El plazo de vigencia previsto para el plan, según se recoge en su Memoria, era de cuarenta años. La población proyectada para el año horizonte (2000) era de 172.347 habitantes, de los cuales 130.073 corresponderían al núcleo principal de la ciudad. Como consecuencia de estos datos, se cifraba la necesidad de viviendas en 24.000 para absorber el incremento de población y 6.000 para sustituir las ruinosas, insalubres, chabolas, etc. Las necesidades correspondientes de suelo para urbanizar se cuantificaron en 146 Has repartidas en cuatro etapas decenales con un promedio de 36,6 Has cada una.

El objetivo fundamental del Plan, según se expresa en su Memoria, era la creación de una ciudad jerarquizada como un conjunto orgánico, tanto de su casco como de sus más inmediatas zonas de influencia, mediante la aplicación de criterios urbanísticos lógicos, sencillos y económicamente viables, que dieran por resultado una estructura adecuada a sus arterias de interrelación entre los diferentes núcleos de la población, para que los servicios de toda índole se pudieran desarrollar ordenada y debidamente.

Los límites de la ciudad se definen claramente: al oeste, la vía de circunvalación proyectada en el Plan de Carreteras como variante de la Nacional IV Madrid-Cádiz; y al este una circunvalación propuesta por el propio Plan General. La técnica de planeamiento utilizada sigue la teoría del *zoning*, aparecida en Alemania a finales del siglo pasado y que había tomado ya carta de naturaleza a nivel mundial, al ser asumida por los teóricos racionalistas. La ciudad se estructura por un sistema viario fundamental que une/separa diversas zonas destinadas a usos especializados y, en la mayoría de los casos, excluyentes. Cada una de estas zonas queda solamente "manchada" en los planos de ordenación y debía desarrollarse mediante planeamiento parcial.

– EL PLAN GENERAL DE 1969

- Antecedentes y objetivos: El Plan General de 1969 fue redactado dentro del "boom" demográfico y económico de los años sesenta. La población había crecido un 38,5% en las dos últimas décadas y las exportaciones de "jerez" pasaron de 300.147,19 Hl. en 1959 a 699.737,79 Hl. en 1969. El Plan de 1959 podía cubrir en cierto modo las necesidades de suelo residencial, pero no tenía dimensión suficiente de suelo para bodegas e industria auxiliar.

El Plan tenía tres objetivos fundamentales hacia cuya consecución se enfocaban las propuestas reflejadas en el documento.

El primer objetivo se centraba en la necesidad, ya apuntada, de suelo calificado para la demanda entonces existente y la prevista para los quince años de vigencia legal del Plan.

El segundo objetivo establecido era definir de una forma clara y decidida una dirección estable de crecimiento urbano. La ciudad se estaba desarrollando apoyándose en las carreteras de acceso, lo que producía un crecimiento en forma de tentáculos radiales que era necesario corregir.

El tercer objetivo fundamental era dotar a la ciudad de una infraestructura viaria importante de cara al futuro. Se entendía que, aunque ese sistema viario no era en cierto modo necesario en los años inmediatos, debía garantizarse la reserva de los terrenos necesarios en su momento.

Un último objetivo municipal, derivado en cierto modo de la propia dinámica de redacción del Plan, era que éste sirviera de índice de trabajo parra el futuro, creándose con parte del equipo redactor una Oficina Municipal específicamente dedicada a su desarrollo y gestión.

- Los nuevos crecimientos de la ciudad: El Plan mantenía el casco urbano delimitado por la ronda exterior tal y como quedaba definido en el antiguo Plan del año 59, previendo un desarrollo controlado y limitado al este de la ciudad sobre la base de lo ya existente, tanto en el aspecto residencial como en el industrial. El crecimiento principal se orientaba fundamentalmente hacia el sur, de forma que el desarrollo industrial más importante se proyectó y construyó a lo largo de la antigua carretera de Cádiz por El Portal, buscando un vertido fácil al río Guadalete, aguas abajo de la ciudad; y el desarrollo residencial se preveía a lo largo de la actual carretera de Cádiz, en una unidad urbana de gran importancia, separada y protegida de la zona industrial por los cerros y lomas de San Cristóbal.

Esta nueva unidad residencial prevista en principio para una población de unos 70.000 habitantes, era la primera pieza de un conjunto de unidades urbanas a integrarse en un planeamiento de orden superior que debía tener su cauce natural en un estudio de conjunto de toda la comarca.

- El casco antiguo: Su delimitación quedaba fijada por la denominada Primera Ronda y su desarrollo pormenorizado se remitía a un Proyecto de Reforma Interior y Plan Especial del Casco, donde se concretarían las ordenanzas de edificación para todo el sector, así como los tratamientos más oportunos para las zonas que se definieran como histórico-artísticas.

Las normas generales se centraban en tres puntos que se consideraban fundamentales:

1º Mantenimiento de las alturas de edificación, de forma que no se aumentara excesivamente la altura de las edificaciones.

2º Establecimiento de una ocupación máxima fijada en el 75% de la superficie del solar.

3º Reserva obligatoria de plazas de aparcamiento en las nuevas edificaciones proyectadas.

- Infraestructura viaria: El esquema viario propuesto pretendía, por una parte, resolver los problemas que se planteaban en aquellas fechas, fundamentalmente el tráfico este-oeste, y por otra, crear un dispositivo capaz y suficiente para la nueva ciudad proyectada. En primer lugar se definen dos ejes este-oeste de importancia, que se apoyan por el norte y por el sur en el casco de la ciudad actual. Estos dos ejes vienen a ser como dos ramas de hipérbola que se acercan lo más posible al casco antiguo y que recogen, por una parte, las penetraciones de Trebujena, Arcos y Cortes, y por otra, las de Sanlúcar de Barrameda y Algeciras.

Se mantiene la vía de ronda existente entre Sevilla y Cádiz, que abraza por poniente todo el desarrollo urbano actual y el previsto en el nuevo núcleo urbano planificado al sur de la ciudad, completando el esquema con el denominado Eje Interior Sevilla-Cádiz, que también en sentido norte-sur y apoyándose en el trazado ferroviario se constituye en eje fundamental de tráfico que abraza por el este el nuevo desarrollo urbano previsto al sur de la ciudad. En definitiva, estas cuatro vías enumeradas constituyen el dispositivo de vías colectoras importantes que se definen en el Plan, o sea, dos vías transversales este-oeste y dos vías norte-sur periféricas al desarrollo urbano, que se conciben dentro del concepto de vías de tráfico rápido con sus cuatro enlaces principales resueltos a distinto nivel.

2. EL PGOU DE 1984 Y SU DESARROLLO Y OTRAS LEGISLACIONES CON INCIDENCIA TERRITORIAL

– DESCRIPCIÓN DE OBJETIVOS DEL PGOU-84.

En noviembre de 1984, ya con la nueva corporación democrática funcionando plenamente, se aprueba con carácter definitivo el Plan General de Ordenación Urbana de Jerez, que venía a revisar el anterior planeamiento general vigente desde 1969.

El Plan de 1984 fue un intento de transformar profundamente la situación urbanística existente hace una década, introduciendo un criterio de interés público en las actuaciones, de paliar el déficit crónico de equipamientos y de definición de derechos y deberes exigidos por el planeamiento de una forma más equitativa, repartiendo por igual cargas y beneficios.

La Revisión del planeamiento en 1984 perseguía una verdadera "ordenación" del territorio municipal.

La corporación municipal a través del P.G.O.U. de 1984 se pronuncia por una política urbanística tendente a resolver los muchos problemas heredados y existentes en la trama urbana, más que a orientarse por una actividad desarrollista y expansionista.

Esta opción de una política municipal de austeridad, hizo que el Plan de 1984 orientara sus intervenciones hacia la recuperación, rehabilitación y mejora del interior de la ciudad existente, y de las condiciones de vida de los actuales residentes más que hacia operaciones de despilfarro extensivo en el interior del casco urbano.

Los objetivos del Plan de 1984, en gran medida vigentes y asumibles, eran los siguientes:

- I. Medidas contra la segregación social de la ciudad, evitando la expulsión de las capas populares de las zonas centrales.
- II. Frenar la terciarización del centro urbano y su exclusiva utilización para edificios destinados a oficinas, bancos o viviendas de lujo.
- III. Protección del patrimonio inmobiliario, cuya destrucción prematura e indiscriminada constituye un despilfarro social y un grave atentado cultural.
- IV. Limitación del acceso a las zonas centrales del vehículo privado con una eficaz política de transporte público y disuasión del coche privado.
- V. Defensa, protección y conservación de los grandes espacios abiertos del municipio, tanto por las razones metropolitanas de ocio y esparcimiento, como por estrictas razones ecológicas, económicas y agrarias.
- VI. Mantenimiento a ultranza de todos los usos colectivos, garantizando la permanencia del dominio público de suelos y edificios actualmente con ese carácter.
- VII. Completar y articular el tejido urbano de la periferia, aprovechando las oportunidades que ofrecen los vacíos intersticiales.
- VIII. Legalizar las barriadas ilegales, y por extensión, las ocupaciones de suelo y edificación sin un soporte legal o con una infradotación total de las infraestructuras que la Ley señala como obligatorias, sin perjuicio de las condiciones y desarrollo del planeamiento legitimador que corresponda en cada caso. Se intenta corregir la falta de calidad urbana de la periferia y los barrios proyectados según el urbanismo de los "polígonos".
- IX. Limitación de la nueva edificación en las áreas consolidadas, con operaciones públicas que garanticen el realojamiento de la población o la obtención de suelo público para el reequipamiento de estas zonas.
- X. Reordenar la ciudad existente a partir de sus "trozos" integrándolos a través del transporte público, mayor accesibilidad urbana y recorridos peatonales.
- XI. Revisión del contenido de la red arterial prevista, eliminando muchos tramos de ésta.
- XII. Potenciación y protección del empleo agrícola e industrial en el término municipal.

XIII. Consideración y consiguiente articulación de la calificación del suelo y de los actos que permiten la edificación imponiendo requisitos adicionales, en especial el precio y las características de las viviendas que en cada suelo o en ciertos suelos se permitan edificar, y estableciendo mecanismos de gestión en cada caso para su consecución.

XIV. Orientar el crecimiento hacia áreas del medio físico cuya ocupación entrañe menor coste, y dentro de ellas, a las que presenten condiciones objetivas y dotaciones más favorables.

La propia filosofía del Plan General establecía como principio fundamental, la importancia y necesidad de la flexibilidad y capacidad de adaptación que el propio Plan tenía que asumir, permitiendo durante su gestión y ejecución cuantas modificaciones fueran necesarias para ajustarse en cada momento a las circunstancias, la realidad y la dinámica de la ciudad que ordena.

Durante el proceso de ejecución del Planeamiento, el arquitecto, a través de su Gerencia Municipal de Urbanismo, entendió necesaria la tramitación de tres expedientes de modificación del Plan:

La primera modificación, tramitada durante los años 86 y 87, proponía la necesidad de ajustar determinadas ordenaciones del suelo en zonas concretas y modificar ciertas ordenanzas por circunstancias especiales y resoluciones de recursos planteados contra la Aprobación Definitiva.

Se trataba de asumir circunstancias tales como el resultado de la expropiación y reprivatización de RUMASA, la construcción del Circuito Permanente de Velocidad o el desbloqueo del desarrollo del Polígono Sur. También se incorporan la corrección de diversos errores puntuales detectados durante la gestión y puesta en ejecución del Plan, desajustes de catalogación de edificios, omisiones de cartografía, etc.. En todo caso, en este expediente, como en los siguientes, se aseguraba la vigencia y continuidad de los contenidos generales del Plan.

La segunda modificación, redactada en 1989, tuvo un carácter limitado a dos edificios de la ciudad: el Teatro Villamarta y las Bodegas Díez Mérito, con el fin de alcanzar su incorporación al patrimonio público.

La tercera modificación, entre los años 91 y 92, se ajusta a unas pocas determinaciones del Plan, resultando igualmente un retoque de éstos, centrándose en temas relacionados con el ya redactado Plan Especial de Protección y Mejora del Valle del Guadalquivir-Guadalete, nuevas edificaciones de edificios que dejaron de tener uso público, y la oportunidad de desarrollar el crecimiento ordenado de un borde específico de la ciudad (La Milagrosa) que recomendaba su clasificación como suelo urbano.

– EL SUELO URBANO DEL NÚCLEO PRINCIPAL.

El Plan de 1984 optó por una solución consistente en incluir en la delimitación del suelo urbano todas las áreas consolidadas por la edificación, ya fueran de uso residencial o no residencial, con independencia de su situación legal y su grado de urbanización, excluyendo de la delimitación las grandes bolsas de suelo libre, clasificados como suelo de reserva urbana en el P.G.O.U. de 1969, sobre las que no hubiera existido interés alguno, público o privado, para su desarrollo.

Es ésta la causa por la que no aparece una única línea delimitadora del suelo urbano para el Núcleo Principal, sino que aparecen varios polígonos, desgajados de la gran mancha central, a consecuencia de la gran cantidad de suelo de reserva urbana clasificado en el Plan del 69 y de la construcción de barriadas marginales de vivienda autoconstruida, al margen de cualquier planeamiento, que se ejecutaron en los 70 y principios de los 80.

El P.G.O.U. del 84 clasificó una superficie de suelo urbano de 1.779 Has que incluían grandes piezas de suelo vacante, parcialmente urbanizado en muy distinta situación, algunos comprometidos, como los Planes Parciales que se han considerado en curso de ejecución, y otros con vocación residencial, industrial o de espacios libres más definidos.

El tratamiento dado por el Plan al suelo urbano consistía en su división en las denominadas Zonas de Ordenanza, división realizada en base a las áreas homogéneas definidas en la información urbanística, y que responden al tipo de asentamiento y a la tipología edificatoria dominante en ella. Con estos criterios se definieron nueve zonas de ordenanzas, que eran las siguientes:

1. Conjunto Histórico-Artístico.
2. Zona residencial unifamiliar o colectiva en manzana cerrada.
3. Barriadas singulares.
4. Zona residencial unifamiliar autoconstruida.
5. Zona residencial unifamiliar aislada.
6. Zona residencial colectiva en manzana abierta o bloque exento.
7. Zona industrial.
8. Zona bodeguera.
9. Sistemas generales.

A su vez, cada una de estas zonas se dividían en distintas subzonas en las que, aparte de las características comunes, se define como característica esencial un aprovechamiento edificatorio que las diferencia.

Este aprovechamiento edificatorio (premonición ajustada a las especificaciones

de la Reforma de la Ley del Suelo 8/90), se denominó aprovechamiento tipo, expresándose en metro cuadrado de techo por metro cuadrado de suelo y obtenido tras un profundo análisis de las características físicas de cada una de las subzonas, midiendo todos y cada uno de sus parámetros edificatorios, condicionando a la vez las necesidades de suelo para equipamiento detectadas en la información, a las posibilidades del suelo libre que en cada una de ellas aparece, todo ello sin perjuicio de que pueda existir un aprovechamiento excepcional para cada una de las parcelas, singularizado por las condiciones volumétricas definidas mediante alturas de edificación máximas y/o obligatorias, ocupación en planta, parcela mínima, etc..

La incorporación de la técnica del Aprovechamiento Tipo, cuya legalidad fue confirmada por sentencia de la anterior Audiencia Territorial de Sevilla en Recurso interpuesto contra el Plan, permitió introducir el principio de distribución de beneficios y cargas en el casco urbano mediante la delimitación de una unidad de actuación discontinua.

De esta forma, mediante las Transferencias de Aprovechamiento Urbanístico, se han podido obtener terrenos y recursos para dotar de equipamientos públicos a zonas del suelo urbano infradotadas.

En cuanto al grado de ejecución del planeamiento en suelo urbano, se podrían dar algunos datos por zonas de ordenanzas:

- Zona 1.- Conjunto Histórico Artístico: tramitados 20 Estudios de Detalle, con una superficie ordenada de 51.038 m² y una edificabilidad total de 82.277 m², lo que representa más del 50% del suelo no consolidado previsto en esta zona, difícil de gestionar.
- Zona 2.- Residencial Unifamiliar o Colectiva en Manzana Cerrada: tramitados 19 Estudios de Detalle, con una superficie ordenada de 972.934 m² y una edificabilidad total de 345.758 m², lo que representa el 70% del suelo no consolidado previsto en esta zona.
- Zona 3.- Barriadas Singulares: tramitada la única Unidad de Ejecución incluida en la zona con 160 viviendas.
- Zona 4.- Residencial Unifamiliar Autoconstruida: tramitados 7 Estudios de Detalle, con 26,77 Has de superficie y 55.211 m² de edificabilidad, representando el 76% del total del suelo no consolidado previsto para la zona
- Zona 5.- Residencial Unifamiliar Aislada: se ha ejecutado un 88% del suelo no consolidado previsto para la zona.

- Zona 6.- Residencial Colectiva en Manzana Abierta o Bloque Exento: tramitados 9 Estudios de Detalle, con una superficie bruta de 71,29 Has y 440.800 m² edificables, lo que significa el 90% de la superficie no consolidada total.

- Zona 7.- Bodeguera: desarrollada la Unidad de Ejecución prevista con 35.390 m² de superficie y 35.390 m² de edificabilidad.

En las Entidades Locales Menores se han tramitado un total de 18,92 Has que corresponden al 50% del suelo no consolidado.

- Zona 8.- Suelo Industrial: se marcaba una sola área no consolidada que se ha desarrollado.

– SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO DEL PGOU DE 1984.

El P.G.O.U.-84 de Jerez establecía 20 unidades territoriales de sectores objeto de planeamiento parcial divididos y programados en dos cuatrienios.

En general, los suelos urbanizables programados tenían como objetivos completar la trama periférica de la ciudad y dar continuidad a dicha trama, eliminando los vacíos intersticiales existentes.

Constituía el suelo urbanizable programado en el primer cuatrienio, cuatro sectores de uso residencial con densidades que oscilaban entre 5 y 40 viviendas por hectárea, dos sectores de industrial bodeguera, tres sectores de uso industrial general y un sector destinado a integrar los sistemas generales de espacios libres.

De este cuatrienio se desarrollaron los cuatro sectores de uso residencial: Sector 1 “El Altillo”, posteriormente dividido en dos para facilitar su ejecución, al norte de la ciudad, con vivienda unifamiliar y colectiva de baja altura; Sector 8 “Carretera de Arcos”, al este, con residencial unifamiliar adosada con frentes de colectiva en altura; Sector 9 “Carretera de Cortes”, de características similares al anterior y también situado en la zona este, y Sector 12 “Los Garcíagos”, integrando junto con el Sector 13 un gran sector de vivienda unifamiliar aislada junto al Circuito de Velocidad.

De los sectores bodegueros se ha desarrollado en planeamiento, no así en ejecución, el Sector 17 “Cooperativa” en la corona oeste del núcleo principal.

Se ha desarrollado el sector destinado a Sistema General de Espacios Públicos (S.G.-3) “Picadueñas”.

Para este primer cuatrienio se han tramitado 184,2 Has de superficie (un 87% del total), posibilitándose 1.732 viviendas (85% del total).

En el segundo cuatrienio se programaron cinco sectores residenciales, dos industriales, dos bodegueros y un sistema general de espacios libres.

De los cinco sectores residenciales se han desarrollado cuatro: Sector 13 “Los Garcíagos”; Sector 10 “Pago San José”, situado en el borde sureste del suelo urbano, presentando las mismas características tipológicas que los sectores 8 y 9; Sector 18 “Santa Ana”, también al este, con vivienda de baja altura y planteado como conexión entre barriadas desgajadas del núcleo urbano, y Sector 7 “El Polo”, situado al borde del ferrocarril y marcado por la tipología unifamiliar pareada.

Sólo el Sector 5 “La Granja Sur”, de uso industrial, ha visto tramitado su planeamiento, no así su ejecución, no habiéndose tramitado los de uso bodeguero. La superficie tramitada ha sido de 125,26 Has, el 71% del total previsto, posibilitando un potencial de 1.543 viviendas (87% sobre las previstas).

En general, con respecto al cumplimiento de las previsiones y determinaciones del P.G.O.U.-84 para el Suelo Urbanizable Programado, puede considerarse satisfactorio, consiguiendo la ciudad el continuo urbano establecido como objetivo, al tiempo que se han obtenido los suelos soportes de sistemas generales, si bien las dificultades en el desarrollo y la gestión han venido principalmente de las siguientes circunstancias:

- a) Desordenación de la actividad económica en los últimos años de vigencia del Plan, afectando principalmente a los suelos destinados a actividades industriales.
- b) Existencia de una pluralidad de propietarios afectados de los que a veces no se ha conseguido su adhesión al proceso.
- c) Contradicciones entre edificabilidad y número de viviendas en los suelos residenciales, que a veces parecían obligar a viviendas de tamaño grande, fuera de mercado.
- d) Inadecuación de la tipología de edificación industrial a la multiplicidad de productos que demanda el mercado.

– SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO.

Se previeron tres ámbitos de S.U.N.P. en el Plan del 84, uno de residencial al este del Núcleo Principal, otro de industrial al noroeste y otro de bodeguero al suroeste.

En la tercera modificación y por indicación del P.E.P. del Valle del Guadalquivir-Guadalete, se incluyeron dos nuevos S.U.N.P., La Granja-Santa Teresa, al sur de la ciudad, que contiene una zona de Sistema General de Espacios Libres ligada al río Guadalete y otra zona residencial; y el Cerro del Viento, en el cruce de la N-440 con la carretera de El Portal, con uso industrial.

De estos suelos se ha desarrollado el que originariamente se preveía de uso residencial, denominándosele P.A.U.-1 “Carretera de Arcos”, con una superficie total ordenada de 524.872 m², de los cuales 272.700 m² corresponden a Sistemas Generales de Espacios Libres y el resto a suelo residencial con capacidad para 1.312 viviendas, desarrollándose bajo iniciativa municipal por el sistema de expropiación, estando en la actualidad desarrollado a nivel de planeamiento y en ejecución las obras de edificación, con las primeras viviendas entregadas.

La gestión de este P.A.U. permite contar además con un Sistema General de Espacios Públicos que posibilitará la ampliación del Parque González Hontoria y con otro que descongestionará y dotará de un necesario equipamiento a una densa zona de viviendas, producto del desaforado crecimiento periférico de las últimas décadas.

– EL SUELO NO URBANIZABLE.

El Plan General distinguía tres grandes subclases para el tratamiento urbanístico del régimen jurídico del Suelo No Urbanizable:

- A) Suelo No Urbanizable de Protección Especial (S.N.U.P.E. o S.N.U.E.P.).
- B) Suelo No Urbanizable de Protección General (S.N.U.P.G.).
- C) Suelo No Urbanizable de Protección de Comunicaciones (S.N.U.P.C.), sobreimpuesto a las anteriores subclases.

En las Normas Urbanísticas Particulares del P.G.O.U., se fijan las zonas de ordenanzas siguientes, en el Suelo No Urbanizable:

- Subclase I: Zonas de Alto Interés Ecológico o Naturalístico. (Con 2 secciones).
- Subclase II: Zonas de Alto Interés Agrario. (Con 2 secciones).
- Subclase III: Zonas para Recuperación. (Con 4 secciones).
- Subclase IV: Zonas de Interés Paisajístico o Cultural. (Con 4 secciones).
- Subclase V y VI: Zonas de Interés Agrario Medio. (Con 8 secciones).
- Subclase VII: Zonas de Bajo Interés Agrario. (Con 5 secciones).

Como se puede comprobar a la vista de la zonificación expuesta, el análisis y posterior diagnóstico que el P.G.O.U. del 84 efectuó en el Suelo No Urbanizable, ha resultado extremadamente exhaustivo y enriquecedor para el conocimiento de la realidad del Medio Físico del Término Municipal, conocimiento que se complementa no sólo con datos estrictamente geológicos o morfológicos, sino con aspectos esenciales de estructura económica o social derivada de la implantación de cultivos y demás formas de explotación de dicho medio.

Sin embargo, a efectos de práctica diaria urbanística, esta sistematización tan amplia, unida a una planimetría poco detallada de necesario apoyo a la delimitación de las distintas secciones, han provocado en ocasiones una cierta duda a la hora de aplicar la normativa en zonas puntuales que no se ubicaban con nitidez dentro del plano de calificación del No Urbanizable.

La Normativa Particular para el Suelo No Urbanizable preveía la realización de los siguientes Planes Especiales en dicho suelo, encaminados a profundizar en el conocimiento de áreas concretas que conlleve una protección más rigurosa o que prevea actuaciones que regeneren o mejoren zonas en peligro y degradables:

1. Plan Especial de Protección para el Parque Natural de la "Sierra del Aljibe".
2. Plan Especial de Protección y Mejora del Valle de "Guadalcacín-Guadalete".
3. Plan Especial de Protección de las "Huertas del Ejido y Montealegre".
4. Plan Especial de Protección y Mejora de "El Rincón".
5. Plan Especial de Protección de "Las Mesas de Asta".
6. Plan Especial de Protección y Mejora de Canteras y Graveras.
7. Plan Especial de Protección del Monasterio de la Cartuja.

De éstos, de acuerdo y en colaboración con la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, se han redactado los números 1, 2, 6 y 7, cuya redacción ha sabido cumplir los objetivos de profundización en el conocimiento de la realidad marcada por el P.G.O.U., que llevase, como se indicaba en las Normas Particulares, a un mayor grado de protección y un compromiso de regeneración y mejora de espacios degradados.

– ENTIDADES LOCALES MENORES.

La existencia, dentro del extenso Término Municipal de Jerez, de numerosos núcleos urbanos "menores", a veces con notable distancia física, y con rasgos diferenciadores en sus aspectos geográficos y socio-económicos, hacen que el P.G.O.U. de esta ciudad deba tener un necesario enfoque territorial que aglutine a todos los asentamientos, dándole al conjunto de ese territorio un tratamiento coherente e integrador fruto de un análisis global.

En el P.G.O.U. del 84 se recogieron las Entidades Locales Menores y otros núcleos urbanos que, pese a sus indudables diferencias intrínsecas, responden a unos rasgos generales comunes que se intentaron preservar en Ordenanzas y en las propias propuestas de crecimiento.

Los núcleos urbanos fuera del principal fueron los siguientes:

- San José del Valle.
- Majarromaque.
- La Barca de la Florida.
- Guadalcacín.
- Nueva Jarilla.
- Torrecera.
- El Torno.
- Estella del Marqués.
- San Isidro del Guadalete.
- Mesas de Asta.
- Torremelgarejo.
- Aína.

La característica común más importante de todos ellos (excepto los tres últimos, fruto de asentamientos espontáneos) es su origen como poblados de Colonización Agraria, lo que les confiere una trama urbana peculiar, sensiblemente ortogonal y ordenada. Si bien el devenir de los acontecimientos ha alterado de una forma u otra dicha trama, hasta casos, como el de San José del Valle, en el que es difícilmente reconocible.

En general, salvo la excepción mencionada, las Entidades Locales Menores conservan una ordenación que responde fielmente a lo planificado desde sus orígenes en los años 40-50.

Las Ordenanzas previstas para las Pedanías por el P.G.O.U.-84 se basan en intentar conservar la imagen urbana, tanto en morfología como tipología, de estos núcleos de población.

– CATÁLOGO DE ELEMENTOS Y EDIFICIOS.

El Plan General de 1984 establecía dos grupos de catalogación, uno para el suelo urbano, concretamente en el Conjunto Histórico-Artístico, y otro para el Suelo No Urbanizable.

Se especificaban tres grados de protección del patrimonio, atendiendo a sus valores objetivos y singulares:

- Grado I: Protección Integral, que incluye aquellos inmuebles de excepcionales valores objetivos de carácter arquitectónico, histórico, artístico, típico, que con independencia de su estado de conservación deben mantenerse en su total integridad.

- Grado II: Protección Estructural, incluye aquellos inmuebles de especial valor artístico, arquitectónico, típico o ambiental que por sus características objetivas y por conformar el ambiente urbano en que se hallan, deben ser conservados con tratamientos específicos para mantener sus condiciones volumétricas, estructurales, tipológicas y ambientales.

- Grado III: Protección Ambiental, incluye aquellos inmuebles de valor arquitectónico, decorativo, pintoresco, típico o ambiental que por las características de su fachada o tipología y por ser piezas de un escenario urbano concreto, deben conservarse con los detalles ambientales y estéticos que los caracterizan.

– LEGISLACIÓN SECTORIAL CON INCIDENCIA TERRITORIAL.

- Legislación Medio-Ambiental:

Parte del término municipal, en concreto la Sierra del Aljibe, está incluida dentro de la delimitación del Parque Natural de Los Alcornocales; igualmente, la Laguna de Medina está declarada Reserva Natural en virtud de la Ley 2/87, de 2 de abril. Por último, el Ayuntamiento ha solicitado la declaración de Parques Periurbanos para la finca La Suara y para el Parque de Estella del Marqués.

Es preciso hacer referencia a la última Ley Andaluza Sectorial con incidencia en el urbanismo, en concreto la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental. Esta Ley exige el sometimiento de un control de prevención ambiental, consistente en la Evaluación de Impacto Ambiental de los Planes Generales de Ordenación Urbana.

No obstante, esta exigencia no es aplicable a la Revisión del P.G.M.O. de Jerez de la Frontera, en virtud de lo dispuesto en la Disposición Transitoria Segunda de la misma Ley, que señala que no será de aplicación a los instrumentos de planeamiento urbanístico general que hayan sido aprobados inicialmente a su entrada en vigor.

- Anotaciones sobre la Legislación del Patrimonio Histórico:

Tanto la legislación estatal como la andaluza (leyes 16/1985 y 1/1991 respectivamente), legitiman la posibilidad de que sea el planeamiento general quien contenga las exigencias de protección histórico-artísticas del Conjunto Histórico-Artístico.

• Ley de Ordenación del Territorio:

La reciente Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía no le afecta a la Revisión-Adaptación presente. Y ello porque la Disposición Transitoria Segunda de la misma Ley señala que no será de aplicación lo establecido en la Disposición Adicional Segunda a los Planes Urbanísticos aprobados inicialmente.

Esa Disposición Adicional Segunda establece que en los casos de inexistencia de Planes de Ordenación del Territorio, los Planes Generales contendrá la valoración de la incidencia de sus determinaciones en la ordenación del territorio, particularmente en el Sistema de Ciudades, Infraestructura o Servicios Supramunicipales y Recursos Naturales Básicos.

No obstante la no obligatoriedad mencionada, el P.G.M.O. de Jerez incorpora una justificación amplia en este sentido.

3. DIAGNÓSTICO DE LA ESTRUCTURA URBANA Y SU PROBLEMÁTICA

– INTRODUCCIÓN.

Desde el principio del desarrollo de los trabajos de Revisión del Plan General, el análisis de la ciudad tuvo una serie de aspectos de interés preferente para el equipo redactor que marcan dicho desarrollo y, en definitiva, las posteriores propuestas; estos aspectos, inevitablemente relacionados entre sí, fueron los siguientes:

• Análisis de los resultados obtenidos tras la aplicación del P.G.O.U.-84, entonces vigente. Análisis no sólo circunscrito a matices puramente “cuantitativos” del planeamiento (metros cuadrados edificados, viviendas construidas, etc.), sino a cuestiones de funcionamiento de la ciudad y de modelo urbano, haciendo especial incidencia en la nueva ciudad periférica generada a partir del Plan, en el esquema funcional global del Núcleo Principal, en la evolución del centro histórico, las áreas industriales, etc..

• Análisis de la Estructura General y Orgánica del Término y el Núcleo Principal, entendida desde su acepción más clásica de manual de urbanismo, es decir, a través del funcionamiento del esquema viario y del funcionamiento y ubicación del Sistema de Espacios Libres.

Esta decisión viene de la idea de entender la ciudad como hecho global, sin olvidar las realidades territoriales múltiples que la integran, como única forma de prepararse para su integración (y aun competencia) con su entorno metropolitano y regional, y hace que se conceptúen al Sistema Viario y al Sistema de Espacios Libres como las dos estructuras básicas de sostén del complejo urbano, entendiendo que no hay ciudad con un funcionamiento próximo al modélico que no tenga suficientemente estructurado y resuelto funcionalmente su esquema viario y que no cuente con un completo, suficiente y coherente sistema de Espacios Libres.

A estos dos “pilares” fundamentales de la estructura urbana se le añaden en el análisis de la ciudad otros aspectos que consideramos irrenunciables en su conocimiento y futuro desarrollo, como son el Centro Histórico, las áreas periféricas, su evolución y situación actual, el suelo industrial y la relación con un elemento natural largos años olvidado en el desarrollo de la ciudad: el río Guadalete.

Consideramos que a partir de los análisis de estos elementos clave en el hecho urbano, complementados todos con los ya expuestos sobre actividad económica, población y vivienda, podemos llegar a entender el funcionamiento y la problemática de ese hecho y esa realidad urbana, situándonos en una posición ventajosa respecto a la estrategia de actuación, los objetivos y, en definitiva, la nueva propuesta de planeamiento que se redacta.

– EL SISTEMA VIARIO.

Un somero análisis del funcionamiento del sistema viario de Jerez, da los siguientes resultados:

El esquema global del viario se basa en un sistema de circulación en anillos concéntricos que se van desarticulando a medida que se alejan del Centro Histórico de la ciudad, apoyados por un viario radial coincidente en gran medida con las carreteras supralocales y sus travesías hasta el casco urbano.

El funcionamiento pormenorizado de este esquema es el siguiente:

El Casco Antiguo de Jerez sigue siendo el auténtico corazón de la ciudad, al que llegan y del que parten una importante proporción de los flujos circulatorios. Hoy este Casco Antiguo se circunvala por una serie de calles que pretenden ser frontera entre la ciudad exterior “rodada” y la ciudad central peatonal o de uso restringido del vehículo privado; este planteamiento teórico no se consigue plenamente, tanto por la falta de mentalización ciudadana para el uso del transporte público como por una falta de coordinación entre áreas de aparcamientos

disuasorios, carriles radiales de llegada al centro e intercambio correcto entre vehículo privado y transporte público.

Ante esto se puede afirmar que la base viaria para la circulación del Casco Histórico está planteada; faltan, pues, los mecanismos materiales y de mentalización para la correcta utilización de esta base.

A partir del Centro Histórico, el segundo anillo perimetral se encuentra definido en la zona oeste de la ciudad, constituyéndolo fundamentalmente la circunvalación de la CN-IV y la conexión con la autopista a partir de la Avenida Carrero Blanco y la Avda, Fernando Portillo (Cañada de la Feria); este anillo, además de encontrarse incompleto en las zonas sur y este, se presenta absolutamente saturado e infradimensionado en la circunvalación de la N-IV y con graves problemas de continuidad entre esta vía y la Avenida Carrero Blanco.

Además de estos tramos perimetrales, existen algunos otros “desconectados” que en la práctica se utilizan como unión de vías radiales, como por ejemplo la Avenida de la Granja o la Carretera de La Corta y el vial central del Polígono Industrial El Portal.

El contrapunto a las vías perimetrales son, lógicamente, las radiales, constituidas en Jerez por las carreteras supralocales y sus prolongaciones hacia el centro urbano. La difícil posibilidad de conexión entre perimetrales y radiales, sobre todo en la zona este de la ciudad, y la existencia de una barrera de gran magnitud como es la vía del ferrocarril, hacen que el esquema viario no quede satisfactoriamente resuelto en toda esta franja este, lo que coincide precisamente con el arco que describe el trazado del ferrocarril, produciéndose en la zona los mayores problemas circulatorios de la ciudad (Puente de Cádiz, Puente de calle Medina...).

Es necesario insistir en la distorsión que para la ciudad representa el trazado actual del ferrocarril, no sólo en lo que respecta al sistema viario, sino en la ruptura que origina en la propia trama urbana, con problemas de desagregación de distintas partes de la ciudad, además de los problemas intensos de borde que una infraestructura de este tipo produce (terrenos baldíos e infrautilizado), ruptura de las perspectivas por las interminables tapias de cerramiento, etc...).

La falta de anillos periféricos también en la zona este, produce una saturación de los tramos finales de las vías radiales, agravándose aún más el problema al tratarse de un área urbana con gran densidad de población y que todavía hoy no se encuentra totalmente consolidada en ciertas zonas.

La autopista, que se traza tangente a la ciudad al este, actúa tanto de foco de itinerarios circulatorios (desde y hacia la N-IV - desde y hacia la propia ciudad)

como de distribuidor de los flujos que soportan las vías que la cruzan perpendicularmente (Carretera de Arcos, Carretera de Cortes, Avda. Fernando Portillo y C-440 a Medina y Los Barrios).

Por último se deben mencionar las vías pecuarias, hoy no utilizadas mayoritariamente por la ciudad, y que sin embargo deben seguir sirviendo para soportar el crecimiento y la transformación de la propia ciudad y su esquema viario (Cañada Ancha-Hijuela de la Canaleja, Hijuela de Nazaret, Hijuela de la Araña, Hijuela de Montealegre, Hijuela de Pino Solete y La Granja, Hijuela de Las Coles, etc...); la masiva utilización de estas vías conllevará además la eliminación de las numerosas ocupaciones ilegales que hasta hoy se vienen produciendo.

– ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS.

El P.G.O.U. del 84 incluía entre sus objetivos fundamentales la dotación suficiente de espacios libres públicos para la ciudad; por ello se programaron diversas actuaciones que pretendían articular una red homogénea en el territorio urbano. Actualmente esta red se halla prácticamente completa, al menos en lo que se refiere a la disponibilidad del suelo ya de titularidad municipal; las dificultades presupuestarias, muchas veces derivadas de la negativa sistemática de concesión de subvenciones o ayudas de Administraciones supramunicipales, o la excesiva lentitud en hacer efectivas estas subvenciones, han provocado la demora en la ejecución de algunos espacios libres que la ciudad está demandando.

Planteando el análisis desde la visión de lo ya gestionado o ejecutado, se deduce una dotación suficiente en todo el arco oeste de la ciudad, incluyendo en esta zona los siguientes espacios:

- Parque de La Plata: Espacio eminentemente "urbano", insertado entre barrios de alta densidad residencial.
- Tempul-Picadueñas: El Jardín Botánico y Parque Zoológico de Tempul constituyen sin duda un verdadero símbolo no sólo en la ciudad, sino en la provincia. Este espacio representa además la más importante zona verde ligada a gran parte del centro histórico, debiendo sin embargo mejorar el contacto entre estas dos áreas urbanas para hacerlo más permeable.

La zona de Picadueñas constituye, de una parte, la ampliación de Tempul hacia los barrios periféricos del oeste, y de otra, la formalización y dignificación de la fachada de la ciudad desde la Carretera N-IV (circunvalación), valiéndose además para ello de unas excelentes condiciones topográficas que la dotan de gran predominio visual sobre el entorno.

La zona sur presenta fundamentalmente los siguientes espacios:

- Estancia Barreras: Ejecutada ya una fase y en ejecución la nº 20, constituye la formalización de la Cornisa de San Telmo de manera que se supere el sentido de barrera que tradicionalmente ha supuesto esta incidencia topográfica la permeabilidad de este espacio permite, además de dotar a los barrios del sur del irrenunciable derecho a los espacios libres, conformar una banda que comunique estos barrios con el centro de la ciudad.
- San Telmo: Bandas libres entre barrios de alta densidad residencial; una parte ocupa una elevación del terreno, topográficamente muy abrupta, que constituye el borde sur de San Telmo, separándolo de la vía del ferrocarril y del Polígono Industrial El Portal.
- Zonas verdes del Polígono Sur: Espacios urbanos en un área de nuevo y fuerte crecimiento.

La zona noroeste está marcada tradicionalmente por el espacio libre más característico de Jerez:

- El Parque González Hontoria, además del cual aparecen otras zonas que completan la trama de espacios libres de lo que se está convirtiendo en el corazón de la ciudad moderna.
- Parque de San Benito: Insertado en la zona densamente poblada, articula la Avenida Duque de Abrantes con la Avenida de los Marianistas.
- Parque del Altillio: Constituye la ampliación hacia el norte, siguiendo la Avenida Álvaro Domecq, del González Hontoria; es además un espacio de gran valor botánico por su cantidad, variedad y calidad de especies arbóreas; la inejecución de este espacio en un sector del S.U.P. debe resolverse aplicando los sistemas que prevé la nueva Ley del Suelo para los incumplimientos de plazos.
- Sistemas Generales del P.A.U.-1 de Fernando Portillo-Carretera de Arcos: Aún no desarrollados, constituyen dos grandes áreas libres entre zonas no bien dotadas; la situada al oeste se plantea como la ampliación del recinto ferial.
- Parque del Retiro: Espacio libre tradicional ahora recuperado para la ciudad.

Aparte de estos espacios, existen otros "menores" que dotan a zonas más concretas sin por ello perder importancia dentro de la ciudad, como son el sistema de plazas del centro histórico, las zonas verdes del Altillio, La Granja, Parque Atlántico (re poblado con especies autóctonas), etc...

En el conjunto de la ciudad, se detecta un paulatino aumento de demanda de zonas verdes en el arco este, donde con gran celeridad se producen fuertes crecimientos residenciales que van desequilibrando la ciudad. Es necesario, así mismo, encontrar un espacio que "cierre" la ciudad al este, a la manera de Picadueñas en el oeste, y que conforme esa fachada urbana.

El límite sur de la ciudad se ha de configurar con el parque periurbano de La Granja previsto por la III Modificación del PGMO; este parque, además, está llamado a ser la conexión entre Jerez y el río, otro de los temas claves que aquí se plantean.

Se detecta así mismo una cierta carencia de espacios libres en el sur de San Telmo, que conforme el límite del crecimiento y que constituya el gran parque que sin duda demandará un crecimiento importante de la magnitud del Polígono Sur.

– EL CENTRO HISTÓRICO.

a) Un poco de historia:

Un rápido vistazo sobre la ciudad permite definir las diversas estructuras y elementos históricos que la componen. Se aprecia claramente el núcleo medieval intramuros, muy compacto, con calles estrechas y tortuosas, al sur del cual se sitúa el Alcázar. Como es habitual en estos casos, al exterior de la muralla se han ido adosando edificaciones que dan fachada a una serie de calles que la circundan perimetralmente. Hacia el oeste se desarrolla el arrabal de Santiago y hacia el este el de San Miguel, mucho más extenso. Ambos se estructuran en torno a los caminos que partían de las puertas de la ciudad.

Entre el núcleo medieval y el arrabal de San Miguel quedó un espacio vacío, llamado el Arenal, que se utilizaba, entre otras cosas, para efectuar juegos y competiciones ecuestres que aún hoy se rememoran, y que son origen del interés de Jerez por el caballo.

A lo largo de los años se va perfilando y definiendo este espacio mediante las edificaciones que lo delimitan, hasta tomar el carácter que todavía hoy conserva de verdadera plaza mayor.

Alrededor de la ciudad se forma, durante los siglos XVIII y XIX, un peculiar cinturón industrial de instalaciones bodegueras, todavía existente en su mayor parte. Estos conjuntos edificatorios, que integran a menudo bien cuidados jardines, producen una fisonomía urbana singular que no encuentra parangón en ciudades de similares características.

Patrimonialmente Jerez es un ciudad enormemente rica. Dispone de importantes restos de la ciudad islámica como el Alcázar y amplios lienzos de la muralla almohade. Asimismo, todo su casco histórico se halla salpicado de un importante conjunto de iglesias y conventos medievales, así como de edificios renacentistas y barrocos, tanto de carácter civil como religioso. Por último reseñar el amplio caserío perteneciente fundamentalmente a los siglos XVIII y XIX, con unas características tipológicas propias, que conforma la trama fundamental de la ciudad histórica. Dentro de este grupo habría que destacar el conjunto de casas-palacio construidas por los industriales bodegueros y por la nobleza local en la segunda mitad del XVIII.

b) La situación actual del Centro Histórico:

En el Conjunto Histórico de Jerez, como en toda la realidad construida y tras la observación analítica de la misma, pueden diferenciarse aspectos negativos y positivos. En cuanto a los aspectos negativos, se destacan los siguientes:

- En cuanto a la morfología, alteraciones de la trama y consiguientes sustituciones, que si bien no son numerosas, son significativas por su posición y envergadura.
- En materia de vivienda:
 - Ocupación de viejos palacios y grandes casas en régimen de hacinamiento sin rehabilitación previa.
 - Ocupación de solares estrechos y profundos para vivienda colectiva, a modo de corrales de vecinos, en su mayor parte bajo mínimos de habitabilidad.
 - Gran estado de abandono del parque inmobiliario de tipo medio y alto con un índice elevado de despoblación.
- En materia de usos:
 - Importante presencia de actividades comerciales minoristas y de talleres incompatibles con la residencia.
 - Reutilización no siempre adecuada de numerosas cascos de bodega en desuso.
 - Terciarización intensa de áreas muy concretas que agudizan la incompatibilidad entre tejido histórico y accesibilidad.

- En materia de medio ambiente urbano:
 - Altísima contaminación por ruido debido al tráfico.
 - Alta contaminación visual por publicidad estática.
 - Deterioro de las cualidades espaciales provocado por el aparcamiento en superficie.
 - Notable degradación paisajística del borde sur en las rondas de Muleros y San Telmo.
- En materia de patrimonio:
 - Alteraciones del trazado histórico que, si bien no son numerosas, tienen trascendencia por su posición.
 - Rupturas significativas en la mayor parte de las sustituciones por su inadecuación volumétrica, tipológica y de lenguaje.

Hasta aquí un escueto diagnóstico que resume los problemas esenciales del Conjunto Histórico, por otra parte comunes a la mayor parte de los centros históricos y en particular a los de impronta islámica.

En relación con los valores que hay que destacar, podríamos decir que los más significativos son:

- Valiosísimo trazado medieval conservado en gran medida y en el que se incluye la supervivencia de buena parte de la cerca almohade y sus elementos defensivos.
- Numerosos edificios de calidad procedentes de la aristocracia y la burguesía locales.
- Importantes elementos monumentales del área eclesiástica.
- Calidad de trazado y amplitud de las tempranas extensiones extramuros.
- Abundancia y calidad en cuanto a espacios urbanos simbólicos o de estancia.
- Singularidad y valor urbano de la estructura en su conjunto que representa uno de los ejemplos más completos de la cultura urbana andaluza y de los mejor conservados.

c) Estudios sectoriales sobre el Conjunto Histórico:

Previo a la redacción del Plan General, se han realizado una serie de Estudios Sectoriales sobre los aspectos definitorios del Conjunto Histórico que han resultado imprescindibles para el adecuado conocimiento de la realidad compleja que conforma este área; estos estudios se sintetizan de la siguiente forma:

El primero de los estudios realizados corresponde al tejido urbano más singular del Conjunto Histórico de Jerez: las Bodegas. El trabajo de campo y la labor analítica han permitido concluir una imagen global en la que se han señalado las piezas relevantes, aquellas con un interés relativo y, finalmente, aquellas piezas cuya desaparición no supone ninguna pérdida para el patrimonio de la ciudad.

El resultado ha sido la identificación de los cascos o conjuntos de interés genérico para la ciudad, para los que se prescribe su Conservación Arquitectónica, y aquellos de interés específico a nivel sectorial y que se han catalogado de Interés Genérico en relación con el resto del Patrimonio arquitectónico y urbano.

El segundo estudio sectorial estuvo dedicado a las Áreas Residenciales o caserío anónimo; al igual que con las Bodegas, se utilizó un sistema de evaluación de tres niveles (en una primera fase de trabajo se utilizaron cinco), por los que se reconocía un interés genérico a una buena parte del caserío, siendo catalogado como Conservación Arquitectónica. Una fracción ya mucho menor ha sido considerada de interés específico para la ciudad, catalogándose de Interés Genérico en relación con el resto del Patrimonio.

El tercer estudio sectorial comprende los trabajos referidos al patrimonio arquitectónico compuesto por los Edificios Singulares de la ciudad. Se trata de palacios, conventos y demás arquitecturas que conforman el concepto más generalizado de patrimonio edificado.

El cuarto trabajo informativo ha estado dedicado a la Cerca Almohade y a sus elementos defensivos. En este apartado hay que dejar constancia del nivel de conocimiento existente, por disponer la ciudad de Museo Arqueológico y haberse realizado numerosas prospecciones. No obstante el celo con el que los técnicos del Museo siguen cualquier actuación en las inmediaciones del trazado de la muralla, el estudio ha permitido identificar gráficamente los fragmentos existentes y los presuntos, refiriéndoles directamente a las parcelas catastrales afectadas. El tratamiento en este caso entra en las medidas de tipo cautelar, pues la evaluación es obvia.

El último estudio sectorial realizado ha tenido por objeto la identificación de los diversos Sistemas Espaciales en razón del valor que se atribuía en el documen-

to de Diagnóstico. En este caso, la sistematización que aportó el estudio ha servido para proponer la catalogación como Interés Genérico de los más significativos, no tanto por sus valores urbanos estrictos cuanto por ser los lugares en los que reside la memoria colectiva de la ciudad, y en el contexto de la cultura urbana andaluza, los ámbitos en los que se representan los valores de lo público.

– LAS ÁREAS PERIFÉRICAS.

Introducción:

En el documento del Preavance de la Revisión-Adaptación del P.G.O.U. se realizaba una primera aproximación al problema de la periferia definiendo el concepto de “Área Crítica” como una base teórica sobre la que profundizar en las soluciones a proponer.

Se ha adoptado como tesis de partida la definición de lo “urbano” como territorio en el que la acción humana predomina sensorial y espacialmente sobre el paisaje natural; en esta acción humana se engloban todos los elementos que en su conjunto percibimos como “ciudad”, incluso aquellos que aun teniendo componentes naturales (parques, jardines) son relacionados fácilmente con una manipulación “artificial” proveniente del hombre.

Profundizando aún más en esta idea, se puede afirmar que los trazados de ciudad más consolidados y asumidos por sus habitantes son aquéllos en los que la acción humana ha sido más intensa y prolongada a lo largo del tiempo, precisamente en los que no queda ni un atisbo de vacío no-ordenado y no-manipulado espacialmente y en los que las nociones de lo privado y lo público aparecen perfectamente acotadas y delimitadas.

Por contra, lo “no urbano” o lo “rústico” es aquel territorio en el que lo natural resalta sobre lo humano, pese a que a veces esta acción humana llegue a ser especialmente intensa al transformar los ecosistemas (cultivos, embalses, infraestructuras, etc.). Se da en lo natural un predominio visual y perceptivo de lo abierto frente a lo cerrado, diluyéndose así mismo la imagen de lo público y lo privado (aunque, evidentemente, estas categorías existen realmente).

Cuando nos referimos a lo no-urbano, y según la definición propuesta, no hablamos sólo de lo agrario o de lo naturalmente inalterado, sino de todo aquel territorio en el que la acción humana se diluye en el entorno.

Hay, sin embargo, una zona del territorio especialmente delicada, conflictiva y en constante desequilibrio, y es aquélla en la que confluyen las dos categorías antes definidas: lo urbano y lo rústico.

Ésta es una zona de tensiones en la que la transformación profunda del medio natural se produce de forma vertiginosa y a menudo incontrolada, en donde las presiones de lo urbano se vuelven insostenibles, y en la que existe el constante peligro de crecimientos marginales e inadecuados y de destrucciones irreversibles de ecosistemas y paisajes naturales.

Es precisamente en estas zonas donde la labor del planificador debe ser más cuidada, precisa y meditada, ya que representan, ni más ni menos, que la ciudad futura, y de su buena gestión y su correcto diseño depende el bienestar de sus habitantes.

Los trabajos de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Jerez han comenzado precisamente con la identificación de estas zonas, aun en suelo “no urbanizable”, en los que se está produciendo esta tensión entre lo urbano y lo “rústico”, y en los que se debe poner una especial atención a la hora de planificar la ciudad futura.

Estas zonas, previsiblemente, son las que van a definir en los próximos años, no sólo el crecimiento físico de la trama urbana, sino las relaciones con el medio natural circundante, relaciones que no deben pasar por un enfrentamiento inestable, sino por un equilibrio que permita a lo urbano enriquecerse con el contacto con lo natural y viceversa.

Las áreas definidas no se conciben de ningún modo como “futuros terrenos edificables”, sino como zonas de “especial importancia” o “atención prioritaria” a la hora de ordenar el crecimiento de la ciudad, y en cuyo conocimiento es preciso profundizar para así encauzar dicho crecimiento de la mejor manera posible.

a) Áreas Limítrofes al Núcleo Principal:

Se detectan cinco áreas distintas agrupadas según criterios de localización geográfica y de características diferenciadas:

ÁREA 1: Se localiza al sur del núcleo urbano, entre la vía del ferrocarril, la Carretera de la Corta y la Carretera de Cartuja.

Este área está dividida interiormente por dos ejes constituidos por la Higuera de la Granja, en dirección este-oeste, y el Camino de Pino Solete, perpendicular al anterior en dirección norte-sur.

Estos ejes delimitan tres subzonas diferenciadas y con características aproximadamente comunes:

– La situada entre el Camino de Pino Solete y la vía del ferrocarril, limitada al norte por la Carretera de Cartuja y al sur por la Carretera de la Corta.

Se trata de un terreno con pendientes acusadas que presenta un uso eminentemente agrario, pese a que en su extremo sur aparezcan los efectos negativos que produce una planta de desgüace de automóviles. Debido a sus condiciones topográficas, goza de excelentes vistas de la ciudad y el Valle del Guadalete.

– Situada al sur de la Higuera de La Granja, entre ésta, el Camino de Pino Solete y la Carretera de la Corta.

Se trata de terrenos con parcelación extensa, de uso agrario y con una gran extensión arbolada en el centro. Uno de los vértices de esta zona lo constituye el poblado de La Corta, actualmente clasificado como suelo urbano.

– Situada al norte de la Higuera de La Granja, entre ésta y la Carretera de Cartuja.

La zona más disgregada del área, alberga múltiples edificaciones unifamiliares y restos de algunas parcelaciones ilegales; pese a ello conserva fincas de gran interés tanto paisajístico como forestal.

ÁREA 2: Se localiza al sureste del núcleo urbano, entre la Carretera de Cartuja y la Higuera del Nazaret.

Está vertebrada a partir del Camino de Montealegre, y abarca a Montealegre Alto y Bajo.

Es una zona muy parcelada, con gran número de edificaciones aisladas, ya sea de primera o segunda residencia, conservando en algunos puntos un paisaje agrario aún atractivo. Constituye, quizás, el área con más presión humana de todas las delimitadas.

ÁREA 3: Se localiza al este del núcleo urbano, entre la Higuera de Nazaret y la Carretera de Arcos, constituyendo el Cementerio de La Merced y la Barriada de la Teja sus límites por el este.

Se divide en dos zonas bien diferenciadas por la Carretera de Cortes. La primera se sitúa al norte, entre dicha Carretera y la de Arcos. Persiste en ella la parcelación y el uso agrario, con algunos núcleos de viviendas autoconstruidas ilegales en los bordes de la Carretera de Cortes.

La segunda zona se sitúa al sur del área, vertebrada a partir del Arroyo de la Canaleja, que define una cuenca topográficamente poco accidentada.

Presenta un límite muy interesante, paisajísticamente hablando, en los escarpes de Piedras Negras, con excelentes vistas hacia y desde la Campiña y con un innegable valor estético, forestal e incluso ornitológico.

El resto de la zona se ocupa con parcelaciones y usos agrícolas que alternan con asentamientos de viviendas autoconstruidas; aparecen de forma especialmente incontrolada y destructiva del medio en el poblado de La Teja y en los márgenes de la Higuera de la Canaleja, llegando hasta el mismo Pago San José.

ÁREA 4: Situada al noroeste de la ciudad, y delimitada por la Cañada de Caulina, la Cañada Ancha, Azucarera y la N-IV en su salida al norte del núcleo urbano.

Está constituida desde su límite sur hasta el Camino de Espera por la Colonia Agrícola de Caulina. Esta zona es una antigua parcelación de Colonización Agraria en la que hoy proliferan los huertos familiares, la segunda residencia autoconstruida ilegal e incluso la infravivienda.

Alberga puntos en donde la reparcelación y la construcción ilegal es especialmente intensa, sobre todo en los márgenes de camino y cañadas y en las inmediaciones de Guadalcacín.

Hay una segunda zona dentro de este área, colindante con la N-IV, que conserva una parcelación y un uso agrícola más extensivo, aunque aparece ya fuertemente presionada por las parcelaciones ilegales del Camino de Espera y los crecimientos industriales de la propia N-IV.

ÁREA 5: Situada al oeste de la ciudad, entre la circunvalación de la N-IV, la Carretera de Sanlúcar, la Carretera al Calvario y la Cañada de Guadabajaque.

Conserva en su totalidad una parcelación agrícola extensiva, con una zona baja inundable junto al arroyo de Guadabajaque.

b) Áreas ya delimitadas por Actuaciones Públicas:

Las siguientes áreas han sido delimitadas para actuaciones de índole pública:

En efecto, la Ley 8/90, de 25 de julio, sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo, permite incorporar al Patrimonio Municipal del Suelo terrenos que están clasificados actualmente por el vigente P.G.O.U. como Sue-

los No Urbanizables o Urbanizables No Programados, para su posterior integración en el proceso de urbanización y edificación.

Se incluyen así mismo en las que se denominan "Áreas Críticas", por constituir espacios donde a medio plazo se producirán crecimientos urbanos, siendo por tanto imprescindible analizarlas junto a las delimitadas "ex novo".

Esta inclusión se realiza a efectos de su necesaria plasmación en el futuro planeamiento, si bien su gestión se realiza de forma previa mediante la expropiación forzosa, siendo la valoración del suelo conforme a su naturaleza rústica. Por consiguiente, los titulares de este suelo están excluidos de la convocatoria pública que se propone en el Anexo del Preavance.

ÁREA 6: Suelo Urbanizable No Programado de Guadabajaque, entre la Carretera de Sanlúcar, la Circunvalación de la N-IV, traseras de la Bodega Las Copas y el Arroyo de Guadabajaque.

Presenta unas características geográficas y territoriales similares al Área 5, ya descrita, teniendo este área 6 connotaciones claramente urbanas, al encontrarse rodeada de suelo ya consolidado.

ÁREA 7: Situada al norte del núcleo urbano, entre la Carretera N-IV, la circunvalación, Carretera de Lebrija y Cañada del Moro.

Se trata de un área enclavada entre suelos industriales, con excelentes accesos desde la N-IV, principalmente vía de comunicación externa de la ciudad.

ÁREA 8: Situada al norte del Área ya descrita, entre la N-IV y la Cañada Ancha de Guadalcacín.

Se trata de un territorio rodeado de vías principales de comunicación: N-IV, Autopista A-4, Ferrocarril Madrid-Cádiz y Aeropuerto. Posee, por esta circunstancia y por su situación respecto a la ciudad, unas cualidades idóneas para programar crecimientos industriales extensivos.

ÁREA 9: Se encuentra al pie de la carretera de Los Barrios, entre ésta y la fábrica de Cementos Alba.

Se trata de una zona degradada por la actividad extractivas con alto impacto visual desde la propia carretera.

ÁREA 10: Garrapilos, cerca de La Barca de la Florida, junto a la Carretera de Jerez.

Sin uso actualmente, se trata de un área susceptible de albergar actividades industriales que están demandando en su entorno.

c) Áreas delimitadas en Entidades Locales Menores:

ÁREA 11: San José del Valle. Se delimita todo el entorno del actual suelo urbano como área crítica, entendiéndose que la Entidad Local, por su tamaño, se encuentra tensionada en mayor o menor medida en todo su perímetro, debiendo ser por tanto objeto de estudio en su conjunto.

ÁREA 12: La Barca de la Florida. Se delimita, con el mismo razonamiento que en el Área 11, todo el entorno actual suelo urbano como área crítica.

En cuanto a los usos y la morfología que presenta la periferia que se ha denominado "áreas críticas", podemos diferenciar dos tendencias principales:

- Soluciones morfotipológicas sin respuesta en ningún sector del S.U.P. ni en el Suelo Urbano.

- Soluciones o procesos transformadores al margen de la legalidad urbanística.

Con respecto a la primera tendencia, centrada en Montealegre Bajo y determinadas zonas del margen opuesto de la Carretera de Cartuja, la demanda se centra en viviendas unifamiliares aisladas, para una población con alto poder adquisitivo, que se asientan en lugares que aun estando muy cercanos al núcleo urbano consolidado, conservan todavía valores naturales y paisajísticos interesantes y propios de lo rústico; se trata de viviendas de primera residencia, con urbanización "blanda", donde a partir de una higuera se estructuran viales de escasa sección por ser de acceso exclusivo a pocas parcelas. Esta situación viene recogida en la I Modificación del P.G.O.U. al crearse la Zona II b' con una intención clara de regularizar esta forma de asentamiento.

Con respecto a la segunda tendencia, se observan distintas situaciones:

- "Barriadas ilegales" de viviendas unifamiliares autoconstruidas en morfologías urbanas caóticas y con niveles de calidad de urbanización muy bajos, tanto en diseño como en dotación (San Jerónimo-Las Flores en el Camino de Espera, El Pimiento en la Carretera de Cortes, La Teja en la Higuera de la Canaleja, Santa María del Pino junto a, Guadalcacín).

- Bolsas escasas y aisladas de infravivienda y usos inadecuados y molestos (vaquerizas, desagües...) en zonas muy próximas a los tramos consolidados o incluso en las áreas de Suelo Urbanizable que no se han incorporado aún al

proceso de creación de ciudad. (Ciertas zonas en La Milagrosa, Hijueta de la Canaleja, ciertas zonas en Carretera de Arcos, S.U.N.P., entre el Camino de Espera y la Avenida Fernando Portillo).

- Antiguas parcelaciones agrarias cuya finalidad originaria ha sido abandonada o está en claro proceso de regresión, manteniéndose en general usos agrícolas familiares y de autoconsumo. Ello está conllevando una continua parcelación ilegal con el fin de albergar mayor número de viviendas, hoy ya no ligadas al cultivo de la tierra sino a primera o segunda residencia. (Caulina).
- Procesos análogos al anterior en suelos agrícolas no parcelados "regularmente", por lo que aún conservan una trama orgánica rústica apoyada en Hijueta y Cañadas, a veces usurpadas por las parcelas (Montealegre Alto, Zona de la Hijueta de Nazaret, Hijueta de La Canaleja, Hijueta de la Granja y Pino Solete y Zona del Pago de San José).
- Zonas de infraconstrucción marginal sobre terrenos usurpados al dominio público en Cañadas y Caminos (Carretera de Cortes y Cañada Ancha).

Hasta aquí el análisis del suelo periférico que aún no se ha incorporado "legalmente" al proceso urbanizador, pese a que las tensiones que se producen en él sean importantes e "impactantes".

Es preciso, sin embargo, hacer una reflexión sobre la ciudad que se ha producido a partir del P.G.O.U.-84, analizando las tendencias y los resultados finales obtenidos. Estos últimos crecimientos presentan en general los siguientes caracteres:

a) Al ser el P.G.O.U.-84 un Plan que tenía por objetivo principal en la periferia el de acabar y completar la ciudad, los crecimientos surgidos de su desarrollo no presentan en ningún caso ni aislamiento ni desconexión con el resto del núcleo consolidado, ya que todos ellos son operaciones que ocupan vacíos de la trama preexistente.

A esta tesis hay que oponer una excepción, la de los Sectores 12 y 13 del S.U.P., cuya propia particularidad los concibe de manera autónoma con respecto a la ciudad, con el objeto de atender a una demanda específica.

b) Pese a no existir una desconexión entre los nuevos crecimientos y la ciudad, se observa en la mayoría de los sectores desarrollados una cierta imagen autónoma y diferenciada con respecto a su entorno urbano, no sólo en lo referente a soluciones arquitectónicas, sino a la propia trama que se organiza habitualmente respondiendo a criterios de optimización de implantación de las tipologías arquitectónicas que se proyectan.

De esta forma, las propuestas se articulan con la ciudad a partir de los Sistemas Generales y Locales, pero organizan autónomamente el viario menudo, dando una imagen de urbanización "cerrada" en sí misma.

Esta característica es más acusada cuando se trata de sectores donde predomina la tipología unifamiliar, ya que normalmente dicha tipología está tremendamente estandarizada, sirviendo el viario sólo para enlazar o dar acceso a las pastillas de "adosadas"; ello provoca la aparición de un viario menudo indiferenciado y anodino con secciones mínimas (suficientes para el paso de un coche) y acerados raquíuticos.

c) A la vista de los sectores del S.U.P. y las Unidades de Actuación en Suelo Urbano, desarrollados en la periferia, se observa en las propuestas arquitectónicas y morfológicas una gran demanda de la tipología de unifamiliar adosada. Esta tendencia produce varios efectos destacables:

- Cuando el producto de unifamiliar adosada es exclusivo en una zona, se origina una indiferenciación morfológica y de imagen urbana al tratarse de soluciones volumétricas repetitivas que producen fachadas seriadas y monótonas, y al no responder con propuestas diferenciadoras a situaciones de borde, cruces importantes, frentes a zonas públicas, etc...
- Como ya se mencionó en el punto anterior, las manzanas de unifamiliares repetidas hasta la saciedad rompen habitualmente con las tramas de su entorno, formando recintos autónomos y desagregados.
- La relación superficie construida/parcela neta ocupada es mucho menor en las morfologías a base de unifamiliares adosadas, lo que provoca que para rentabilizar el producto se hagan urbanizables exiguas, con secciones mínimas de viales, para así agotar la excesiva edificabilidad que preveía el P.G.O.U.-84 para la mayoría de los sectores con el uso unifamiliar como predominante.

- VIVIENDA.

De las 53.64 viviendas existentes en Jerez, 6.917 se encuentran deshabitadas, lo que supone el 13,0% del parque de viviendas del municipio.

Las viviendas en ruinas, en el conjunto del municipio, sólo alcanzan el 2'1%, aunque en algunas zonas esta cifra es sensiblemente mayor.

Algunas zonas donde se encuentran viviendas en muy mal estado en porcenta-

jes importantes son el casco antiguo, las zonas de San Miguel, Santiago, La Victoria y el Distrito VI, exceptuando la zona de la Granja.

La superficie media de la vivienda en Jerez es de 87 m². Dado que la composición media familiar es de 4,29 personas, la situación, en principio, parece aceptable, ya que la superficie correspondiente por persona asciende a 20,3 m².

No obstante, este dato hay que matizarlo, ya que la existencia de algunas viviendas de gran tamaño, que hacen subir esa superficie media, y la mala distribución de la mayor parte de las viviendas antiguas, hacen que el tamaño de la vivienda sea un problema para gran parte de la población de Jerez, hasta el punto que prácticamente la mitad de la población habita en viviendas de menos de 75 metros de superficie construida.

Es justamente en el casco histórico donde se da la superficie media más alta, si bien la elevada desviación típica nos demuestra la gran variación existente entre las superficies de las viviendas ubicadas en dicha zona. La menor superficie media se da en el Distrito X con 65 m². En este distrito es en el que vive un mayor número de personas por vivienda (5,08) y ocurre con mayor frecuencia que vive más de una familia en la misma vivienda (22,0%). En general, el número de personas que habita una vivienda de promoción pública es superior al que habita una vivienda de promoción privada. Según los datos a los que hemos tenido acceso, en 1950 sólo el 13,3% de las viviendas eran propiedad de quienes las ocupaban. En la actualidad se ha invertido la situación y las viviendas en propiedad son el triple de las que se encuentran en alquiler. En todas las zonas el régimen de propiedad supera al de alquiler, aunque en alguna ambas situaciones se aproximan y en el Distrito correspondiente al casco histórico casi se igualan.

La renta mensual de las viviendas que se encuentran en régimen de alquiler es de una gama bastante amplia, destacando que un 35% de las viviendas están arrendadas en menos de 1.000 pesetas mensuales y el 57% no llega a las 2.500 pesetas.

Según el estudio sobre demanda de viviendas en Jerez (1990), el déficit de viviendas en la ciudad alcanza la cifra de 4.063 unidades. Este mismo estudio establece en 1.170 el número de viviendas demandadas anualmente en nuestra ciudad.

- EL SUELO INDUSTRIAL.

Es sin duda otro de los puntos claves cuyo devenir en los últimos años merece una reflexión:

- a) El Suelo Industrial en Jerez se ha caracterizado por presentar un gran nivel de dispersión en el territorio productivo, no ya de estos últimos ocho años, sino de implantaciones que se produjeron a partir de los años sesenta. Esto ha conllevado que las áreas industriales existentes no estén bien comunicadas entre sí, no tengan en su mayoría tamaño suficiente como para desarrollar servicios complementarios que los hagan realmente operativos, y que muchos de ellos hayan quedado absorbidos por la trama urbana residencial, con los consiguientes trastornos de tráfico, incompatibilidad en el caso de industrias molestas y peligrosas, etc..
- b) La situación se complica con el relativo fracaso de un polígono industrial homogéneo y de dimensión suficiente como es el del Portal, más imputable a problemas competenciales y de gestión que al funcionamiento o disposición del polígono en sí, que parecen correctos. Un nuevo impulso de esta zona redundará en la mejora de calidad de la oferta industrial, de almacenamiento o extensiva, las cuales tienen perfecta cabida en El Portal.
- c) La crisis sufrida en los últimos años por la industria del vino ha llevado a la no ocupación generalizada de los "polígonos bodegueros" del P.G.O.U.-84, que constituyen en el caso del S.U.P. prácticamente los únicos sin desarrollar. Los nuevos análisis que se proponen en el caso de las bodegas del Casco Antiguo, conllevarán sin duda un aumento de demanda de terrenos en la periferia para trasladar bodegas en lugares hoy ya inadecuados.
- d) La implantación "industrial" ha evolucionado en la última década radicalmente, apareciendo nuevas formas y productos para los que el antiguo planeamiento, en ocasiones, no estaba previsto. En este sentido, hoy se habla de I + D, minipolígonos, industria limpia, industria escaparate, etc..

La mayoría de estos nuevos productos tienen cabida en el llamado Parque Empresarial.

Este nuevo giro a la implantación industrial es el que pretende también la iniciativa de la Ciudad del Transporte, en la que a partir de la concentración de servicios relacionados con esa actividad se intenta conseguir una mejora de la calidad de los propios servicios, haciendo así mismo más cómodo y efectivo el ejercicio de las actividades de carga-descarga, contratación, intercambio de medios de transporte, etc...

Es preciso, sin embargo, contemplar nuevos asentamientos para estas nuevas formas en el próximo planeamiento, superando incluso la zonificación estanca que hasta ahora se establecía entre lo industrial y lo residencial, para establecer zonas mixtas donde puedan coexistir la industria limpia o la industria escaparate con un residencial cualificado en marcos urbanos de gran calidad.

- e) La dispersión industrial a la que al principio del análisis se hacía alusión, hace que aparezcan determinadas industrias molestas en lugares ya ocupados mayoritariamente por el uso residencial, siendo necesario por tanto ubicar dichas industrias, hoy diseminadas, en lugares adecuados para ello.

Otra actividad, hoy tremendamente diseminada, que produce problemas de inadecuación crónica al entorno que ocupan son las chatarrerías y desgüaces de automóviles, ya que degradan el paisaje produciendo impresiones tercermundistas y miserables. Será así mismo necesario disponer de unas zonas controladas y con suficiente corrección de impactos para albergar estas industrias.

- f) Un tipo de industria que se debe seguir concibiendo integrada en la trama urbana consolidada es el de los pequeños talleres de reparaciones, almacenaje y artesanales, en contacto directo con el público y concebidos con una cierta impronta comercial.

Las áreas en las que se asientan estos establecimientos deben ser reordenadas, dirigiéndolos hacia zonas que hoy se encuentran consolidadas y en proceso de ocupación por este tipo de uso.

– JEREZ Y EL RÍO.

El Guadalete tradicionalmente ha estado unido íntimamente a la historia de la ciudad de Jerez desde el punto de vista económico y territorial, no habiéndose producido, sin embargo, nunca una unión "física" entre ciudad y río; de hecho, es secular el desconocimiento progresivo que del río han tenido y tienen los jerezanos, acentuado ello por la degradación que en los últimos tiempos está sufriendo a causa de la contaminación.

Desde el actual planeamiento ya se apuesta por la recuperación del río como hecho territorial clave del término, a partir del ya desarrollado Plan Especial de Protección del Valle del Guadalquivir-Guadalete, que propone un sistema de espacios libres fluviales y un decidido acercamiento de los poblados del Valle hacia el cauce, todo ello partiendo de la base de una recuperación de la calidad del agua a consecuencia del Plan de Saneamiento Integral. En uno de los Planes Especiales realizados, el de Protección del Monasterio de La Cartuja y su Entorno, se apuesta por la recuperación del espacio concreto donde tradicionalmente se ha producido el contacto entre Jerez y el Guadalete, preservando además los excelentes valores artísticos de un monumento trascendental como es el Monasterio de la Cartuja.

Estas circunstancias hacen propicio el momento presente para plantear un acercamiento físico y perceptivo entre Jerez y el río, a través del establecimiento de

vías directas de comunicación con preponderancia del uso peatonal, que se conviertan en paseos por zonas que, aun hoy, desafiando a la enorme presión a la que se ven sometidos, continúan manteniendo valores naturales dignos de conservar y fomentar.

El contacto "material" entre ciudad y río se produciría en un espacio densamente arbolado con especies valiosas y topográficamente privilegiado respecto a las vistas sobre todo el Valle fluvial, desde el Monasterio de la Cartuja hasta la desembocadura en El Puerto de Santa María.

Desde este espacio es directo, por tanto, el contacto con la lámina de agua, a través del Poblado de La Corta, que ha de experimentar para ello una, hoy necesaria, mejora.

CONCLUSIONES

I - CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

1. RECURSOS HUMANOS

En el capítulo de recursos humanos se han puesto de manifiesto los puntos fuertes y débiles más importantes que posee la ciudad en la actualidad. Jerez posee una base poblacional joven, con un crecimiento sostenido relativamente alto (aunque disminuyendo a gran velocidad) y que debe aprovechar para cimentar su desarrollo económico y social en los próximos lustros. Sin embargo, este hecho, que constituye una fortaleza de primer orden, se encuentra amenazado por problemas de carácter estructural y que pueden resumirse en la deficiente cualificación y posibilidades de formación del jerezano, así como por barreras sociales en aspectos básicos de la calidad de vida, como es el caso del difícil acceso a la vivienda o el desempleo. Estos problemas, que acucian en particular a la capa joven de población, pueden suponer las principales barreras de evolución para Jerez en el futuro.

La estructura poblacional de Jerez es el resultado de varias décadas de altos niveles de natalidad y fecundidad, especialmente durante los años sesenta, cuya población en la actualidad entre 20 y 30 años está siendo la principal víctima de los problemas estructurales anteriormente mencionados. Como consecuencia de ello, se están produciendo retrasos importantes en la emancipación y el matrimonio, así como incrementos casi insostenibles entre los parados en busca del primer empleo.

A medio plazo, los problemas pueden provenir del envejecimiento de la población como consecuencia de las mencionadas caídas de las tasas de natalidad y fecundidad. Además, el aumento de la población por encima de los sesenta y cinco años supondrá la revisión de los actuales equipamientos colectivos para ese tramo de edad.

La formación constituye una de las principales carencias detectadas en el estudio en lo que respecta a los recursos humanos. En cierto modo, puede decirse que la ciudad ha heredado una cultura de formación y cualificación profesional muy dirigida a los trabajos del sector agrario y al mantenimiento de actividades del terciario de carácter muy básico. Como consecuencia de todo ello, las tasas de analfabetismo y población sin formación resultan excesivamente elevadas.

Además de ello, la formación profesional ha fracasado a nivel nacional y el bachiller superior presenta carencias, tanto en plazas como en infraestructuras. A este respecto, es de esperar que en el futuro la aplicación de la LOGSE venga a subsanar en parte estos aspectos. No obstante, la puesta en marcha del nuevo sistema educativo va a ser necesariamente lenta y puede llegar excesivamente tarde para la gran capa poblacional joven que en la actualidad se encuentra finalizando sus estudios.

En lo que se refiere a la formación universitaria y de postgrado, ésta es prácticamente inexistente en Jerez, por lo que es preciso salir fuera del municipio para continuar con dichos estudios. Esto supone un coste social para los jerezanos, que de esta forma tienen una barrera a menudo insalvable de carácter económico.

Estas carencias educativas son especialmente críticas si se tiene en cuenta la estrecha relación existente entre la cualificación profesional y el problema del desempleo. La reconversión de trabajadores de sectores en crisis –como puede ser el agrario– a nuevas actividades profesionales, las posibilidades de lanzar proyectos empresariales con garantías, la atracción de nuevas inversiones productivas o la propia confianza del trabajador en paro, dependen en buena medida de la formación adquirida. Además, la incidencia del desempleo sobre la población sin estudios o con estudios primarios únicamente, es aproximadamente el doble que en los niveles de formación secundaria y universitaria.

El mercado de trabajo se encuentra sumido en profundos cambios a los que es preciso adecuar las estructuras productivas en Jerez. El proceso de terciarización de la economía y el empleo, consecuencia tanto del propio desarrollo del terciario como de los efectos incluidos de la modernización de los sectores primario y secundario, obligan a un replanteamiento de las necesidades de formación y a un mayor peso relativo de las PYMES. Este último factor requeriría de una reactivación de la iniciativa privada, en un entorno como el jerezano, donde la iniciativa empresarial se encuentra en gran medida anquilosada y adolece de una gran falta de dinamicidad. En el aspecto de empleo, también es preciso destacar cómo la simple solución por vía asistencial (vía subvención, etc.) únicamente constituye una medida de carácter social, pero eventualmente no viene a remediar el mal de fondo de una economía incapaz de generar riqueza por sus propias actividades productivas. De esta forma, aunque se alivien las tensiones sociales, la recesión económica de la comarca se agudizará y, a largo plazo, el bienestar social de Jerez y Andalucía, en general, no evolucionará al ritmo de las regiones más evolucionadas.

Todos los aspectos mencionados (demografía, formación, empleo, generación de riqueza, etc.) en último extremo actuarán como factores condicionantes de la estructura social del municipio. Ésta se caracteriza por una insuficiente clase media y una estructura social basada en gran medida en los niveles inferiores de renta. Esto, unido a la tendencia hacia una mayor dualización social, impide desarrollar una

cohesión social adecuada. Además, los mecanismos de acción social (participación ciudadana, voluntariado, etc.) no alcanzan a mejorar la desvertebración que la sociedad jerezana padece en la actualidad.

2. SECTORES PRODUCTIVOS

El turismo y el sector servicios en general se pueden considerar como los sectores con mayores posibilidades para convertirse en los pilares de la base económica del municipio de Jerez. Sin embargo, una economía sana requiere la existencia de unos sectores primario y secundario sólidos, por lo que es necesario determinar las medidas apropiadas para la obtención de un sector agrario rentable, la modernización de la industria agroalimentaria existente y la diversificación de la industria, excesivamente concentrada en el sector vitivinícola.

La agricultura europea se enfrenta a un período de crisis motivado por unas estructuras y niveles de costes que la hacen competitivamente inferior a las agriculturas del resto del mundo. Hasta la fecha se ha beneficiado de una política proteccionista que parece haber llegado a su fin, debido al enorme gasto que supone y a las presiones de terceros países. Jerez cuenta con una agricultura que muestra una gran diversificación de las explotaciones en cuanto a tamaño y grado de modernización. Al mismo tiempo cuenta con el lastre de unos recursos humanos excesivos y escasamente formados. Es necesaria, pues, una racionalización de las estructuras agrarias del municipio, que permita la mejora requerida de la competitividad, obteniendo así productos a precios que permitan a la industria agraria de la zona competir en un mercado cada vez más liberalizado. Al mismo tiempo, la mejora de la formación de los recursos humanos agrarios es imprescindible para lograr su reconversión hacia otros sectores con mayor capacidad de absorber empleo.

En efecto, tanto el desarrollo industrial como el del sector servicios pueden constituir un balón de oxígeno para el campo, al absorber su mano de obra excedentaria. Por otra parte, una industria agroalimentaria potente redundaría en un beneficio para el campo al constituirse en salida para la producción agraria. La calidad de esta producción permitiría la consecución de industrias agrarias alternativas a la bodega o azucarera, prácticamente las únicas existentes en el municipio, manteniendo la tradición agroindustrial de Jerez.

En cualquier caso, Jerez no debe renunciar a la posibilidad de un desarrollo industrial diferente al agrario. Una exigencia básica para ello es la formación de un capital humano preparado para afrontar las exigencias tecnológicas de la empresa moderna.

Las vías tradicionales para lograr un desarrollo industrial son dos. En primer lugar, se encuentra la atracción de empresas procedentes del exterior. Jerez tiene para ofrecer a estas empresas una calidad de vida excepcional. Otros puntos que deben ser abordados son la oferta de un producto inmobiliario industrial de calidad y la mejora de la red de comunicaciones y telecomunicaciones del municipio. Jerez puede aprovechar su presencia en el área de fuerte desarrollo económico que constituye Andalucía en general y la Bahía de Cádiz en particular.

En segundo lugar, y tal vez de mayor importancia, se encuentra la formación endógena de un tejido de PYMES. Las circunstancias de la economía europea permiten la aparición de pequeñas empresas especializadas y flexibles, dotadas de tecnologías modernas. En el desarrollo de un tejido de estas características deberá jugar un papel fundamental el sector empresarial jerezano, constituyéndose estos empresarios en emprendedores que aprovechen las oportunidades que otorga el mercado en nuevos sectores innovadores. De esta forma se conseguirá, además, abandonar la excesiva focalización que padece hoy día el sector.

3. SECTOR SERVICIOS

Los cambios que se han venido sucediendo en el sector terciario obedecen no sólo a los que han ocurrido en el propio sector, sino que son consecuencia directa de la modernización de los sectores primario y secundario. Así, el desarrollo de un sólido entramado empresarial requiere de un sector financiero suficientemente evolucionado, así como de los servicios productivos avanzados.

El sector comercial en Jerez se está viendo afectado por la corriente general de crisis y reconversión que afecta al conjunto de la distribución en nuestro país. Estos cambios, de la mano de la modificación de los hábitos de compra y los métodos de venta y distribución, están modificando los parámetros fundamentales de la competencia. En este contexto se encuadra la ascensión imparable de las nuevas superficies, el éxito de la franquicia como solución al comercio detallista y la agrupación en torno a grandes centros comerciales. Estos cambios son ya claramente visibles en el entorno jerezano, que si bien ha heredado del pasado un comercio tradicional con enormes carencias estructurales (insuficiencia de recursos financieros, deficiencias en las características físicas de los locales, elevado porcentaje de alquileres, etc.), se encuentra en el momento actual en pleno proceso de renovación.

Esta renovación, sin embargo, se ha realizado no exenta de sacrificios para el conjunto del sector. La gran rotación de licencias comerciales, la desaparición de pequeños comercios y la aparición de nuevos comerciantes no profesionales, no

son sino síntomas de un sector en crisis y en pleno proceso de reconversión. Ésta deberá realizarse al abrigo de la reconversión del casco histórico, cuya revitalización como centro lúdico, cultural y de residencia puede tener consecuencias muy directas sobre el futuro del sector. Del éxito en este proceso de renovación dependerá en buena medida la potenciación o debilitamiento de Jerez como centro comercial de su área de influencia (comarcas del interior y zona oeste de la Bahía).

En lo que respecta al turismo, posiblemente constituye uno de los subsectores con mayor potencial de cara al futuro de la ciudad. Aunque Jerez nunca se ha podido considerar una ciudad turística, sino más bien un lugar de paso asociado a determinados atractivos históricos (como es el caso de las bodegas o los caballos), su posición geográfica y posibilidades culturales le confieren un nada desdeñable potencial en este sentido. Para ello, deberá tomar un papel activo en el futuro desarrollo turístico de Cádiz, como puerta de la Bahía (la potenciación del aeropuerto para fines turísticos podría ser un ejemplo de ello), establecer un modelo turístico propio y subsanar muchas de las carencias que padece en la actualidad. En particular, la oferta cultural, el número de atractivos de la ciudad y la animación nocturna, son aspectos que conviene potenciar de cara al futuro. Ello ayudará a modificar el perfil del típico visitante de Jerez, de paso por la ciudad durante unas horas o por acontecimientos singulares (circuito, Feria del Caballo, etc.), buscando visitantes de mayores períodos de permanencia y valor añadido. Un ejemplo de éstos lo podría constituir el denominado turismo de negocios (ligado a la actividad empresarial, de congresos o vacaciones de incentivos).

En lo que respecta a los servicios avanzados, Jerez se caracteriza por una oferta muy escasa en lo que se refiere a servicios productivos, en línea con la escasez de la demanda y la poca actividad empresarial. Únicamente las profesiones liberales (pequeños despachos de abogados, etc.) se pueden considerar razonablemente desarrolladas. En lo que respecta a los servicios productivos de mayor volumen, el alejamiento en la toma de decisiones, motivado por los procesos de concentración del negocio bodeguero en torno a grandes holdings internacionales y los procesos de concentración bancaria (fusiones, etc.), amenazan con alejar aún más la posibilidad de desarrollar servicios productivos en Jerez, aunque sean de características locales.

Otra barrera estructural que impide el desarrollo de este tipo de servicios lo constituye la escasa formación profesional que existe en la ciudad, excepto en áreas muy específicas (abogados, por ejemplo). Todas estas razones justifican que, en la actualidad, la escasa demanda de servicios productivos se satisfagan desde Sevilla o Madrid.

El sector financiero en Jerez está suficientemente desarrollado en cuanto a presencia. Sin embargo, la caracterización de la plaza como más ahorradora que inversora y el menor peso relativo de las inversiones en los sectores productivos, son

síntomas de la insuficiencia que actualmente padece el sistema financiero jerezano para actuar como motor del desarrollo empresarial. Esta escasez de oferta y demanda de recursos financieros constituye un punto de referencia para comprender los mecanismos empresariales que existen en la ciudad. Además, esta carencia se manifiesta en otros aspectos, como son la inexistencia de capital-riesgo que incentive, sobre todo, el desarrollo de PYMES o la falta de disponibilidad de productos financieros para sectores tan importantes en la economía jerezana como son el comercio o el sector agrario.

4. ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Uno de los principales problemas con que se enfrentan las empresas españolas es el diferencial existente en infraestructuras con los países europeos más desarrollados. La economía moderna exige una red de comunicaciones moderna que reduzca los costes imputables a los movimientos de personas y mercancías. Por otra parte, la obtención de unos adecuados niveles de movilidad es una exigencia para elevar el nivel de la calidad de vida de los ciudadanos de un territorio.

Jerez presenta, a nivel urbano, unos niveles de congestión de tráfico todavía no problemáticos. Sin embargo, el crecimiento y desarrollo futuro exigen abordar una planificación del transporte urbano, incrementando la utilización, todavía baja, de los transportes colectivos, a la vez que se busca solución a las rondas de circunvalación de la ciudad. Por otra parte, se ha detectado una escasez de estacionamientos para residentes.

El principal objetivo en materia de comunicaciones es la obtención de una adecuada red de transportes con la Bahía de Cádiz. Ello mejoraría la vertebración de esta zona, permitiéndole alcanzar el tamaño crítico necesario para competir con otras regiones europeas. Al mismo tiempo, se conseguiría un desarrollo más armónico de las diferentes áreas, buscando la complementariedad de los municipios de la zona. Las actuaciones necesarias pasan por la mejora de la red de carreteras de la comarca y la dotación de un adecuado servicio ferroviario de cercanías.

Por otra parte, un factor de éxito necesario, especialmente para una comarca que se encuentra en un extremo de la Comunidad Europea, es la consecución de unas adecuadas vías de acceso desde el exterior. En este sentido, el aeropuerto de Jerez se constituye en la principal fortaleza de Jerez, principalmente de cara a servir de puerta de entrada al movimiento turístico. Otros puntos de interés son la solución al peaje de la Autopista A-4 a Sevilla y el aprovechamiento de la llegada a Sevilla de la red de alta velocidad.

Si una moderna red de comunicaciones es importante, no lo es menos la existencia de una infraestructura de telecomunicaciones acorde con los nuevos servicios que demandarán los ciudadanos y empresas. Jerez cuenta con una red que parece suficiente para la demanda actual. Sin embargo, esta demanda se encuentra limitada por la ausencia de una cultura de uso de los servicios de telecomunicaciones y por una promoción poco agresiva por parte de Telefónica, tanto en las pequeñas y medianas empresas como en los individuos. Por ello, una vez lograda la difusión de las nuevas tecnologías de comunicación e información, la ciudad de Jerez demandará una red de telecomunicaciones moderna, acorde con el papel central que jugará en el desarrollo de la comarca.

5. VIVIENDA

El acceso a la vivienda se ha convertido en un problema a escala nacional. En Jerez este problema se concreta en la existencia de una amplia capa social que no dispone de los ingresos suficientes para alcanzar los elevados precios de la vivienda. El problema no radica en la escasez de suelo calificado, sino en los elevados costes de edificación y el abandono de la vivienda social por parte del gobierno central y autonómico y promotores privados. La rehabilitación de viviendas en el Casco Histórico y la consecución de un mercado de alquileres aparecen como posibles soluciones al problema, cuya solución definitiva pasa por un incremento de la renta de las capas sociales más desfavorecidas.

El conocimiento del perfil piramidal de nuestra población, así como los estudios realizados sobre las necesidades y demandas, nos aportan datos suficientes para llevarnos a que la solución debe ser diversa y plural.

La capacidad adquisitiva será la cuestión determinante en la elección de la vivienda; por ello y atendiendo a la estructuración del subsector habrán de posibilitarse actuaciones públicas a través de las denominadas viviendas sociales, y los regímenes especiales tendrán que programarse en función del segmento que tiene establecido por niveles de venta. Así mismo las viviendas de protección oficial, ya sea de régimen general o vivienda tasada, deberán seguir produciéndose al haber demandas no atendidas, así como nuevas demandas que se producirán según nos vaticina nuestra segmentaria poblacional. De igual manera habrá de preverse la vivienda libre, en tanto haya demanda para ella.

Esta configuración, aunque no determinante, sí resulta un buen campo de referencia a la hora de establecer las tipologías; las distintas respuestas tanto morfológicas como tipológicas que se pueden llegar a concretar con las previsiones que el pla-

neamiento pueda realizar al respecto, nos darán una aproximación a los gustos y apetencias de la demanda.

Por tanto, en el diseño volumétrico que se haya de establecer, no sólo habrá de tenerse presente la imagen urbana que se vaya buscando, sino que esta imagen deberá vincularse a una posibilidad de combinaciones morfológicas y tipológicas, de modo que el objetivo urbanístico que se persigue pueda resultar coincidente con las necesidades y demandas del momento.

La localización de la demanda también debe de ser abierta y posibilista, pero enmarcada dentro de las tendencias de crecimiento establecidas; por ello, dentro de las zonas de ordenanzas que se establezcan con denominadores comunes y homólogos del tipo que fuera, deberán prever, sin alterar esas circunstancias comunes, la incorporación de las variables tipológicas que resulten adecuadas, de tal modo que la localización deseada prevea posibilidades de crecimiento con un aspecto adecuado de posibilidades tipológicas, y ello, sin alterar el marco de referencia en el que se encuentra.

Nuestra unidad familiar vemos como va evolucionando: tanto el número de miembros de la familia, como la composición de la misma, así como las edades en que se comienza a demandar la vivienda, son hechos que se perciben de los datos analizados; por tanto, debemos tener presente que esta dinámica de la unidad familiar, así como cuáles son las necesidades que se crean o desaparecen con referencia a la estructura de la población, son síntomas que deberán contemplarse al influir en el tamaño de las viviendas, y por tanto en el dimensionado de las infraestructuras y los equipamientos.

El estado de conservación, la antigüedad de la edificación, el régimen de tenencia, así como el nivel de adaptación funcional del parque de viviendas existentes, son aspectos a considerar en los desarrollos urbanísticos y en los criterios de consolidación y fijación de la población en aras del interés propio de la ciudad.

Por último, el planeamiento deberá garantizar una oferta constante y suficiente de suelo apto para urbanizar con destino residencial, para dar satisfacción adecuada a la demanda de vivienda

6. EQUIPAMIENTO

Cuando en estos momentos se cuestiona el estado de bienestar alcanzado, debido a la elevada cuota de esfuerzo económico que se necesita para la implantación y

explotación de los equipamientos, nos puede parecer anacrónica una revisión de los mismos, con el fin de analizar su función y considerar el mayor o menor grado de dotación de la ciudad.

Pero aunque pueda resultar anacrónica, la demanda siempre está planteada, y es obligado el debate público sobre la forma de dar satisfacción a la misma. Responder a esta demanda adecuadamente está sometido a tantas variables, que situar el listón será un ejercicio que no corresponde a este documento. Sin embargo, sí nos resulta necesario el de posibilitar, dar soporte físico, establecer localizaciones, asegurar los servicios y la infraestructura, y por tanto su normal funcionamiento y su homologación urbanística.

Para llegar a ello, se hará en primer lugar contando con el conocimiento pormenorizado de los distintos centros que existen en la ciudad; también nos resulta necesario conocer su localización y el carácter de público o privado de quien ostente su titularidad.

Además de la aplicación de la legislación urbanística vigente que exige la presencia de unas reservas obligadas o standar mínimo de equipamientos, se han considerado otras reservas, que bien en razón de su localización o proyecciones sobre su necesidad, resultan oportunas y convenientes para el deseado equilibrio en el desarrollo urbanístico de la ciudad.

El ámbito espacial que corresponde a cada equipamiento, estará en función del origen concebido y de la satisfacción real de la demanda de su entorno más próximo. No obstante reconocer la dificultad de establecer unas categorías, son fácilmente identificables tres niveles, uno supramunicipal, que debido a la localización estratégica del término, y a su configuración como distribuidor comarcal, le corresponde dar una respuesta territorial, que con el mayor grado de conciencia de área metropolitana que se irá produciendo, deberá contar con los soportes adecuados a esta demanda. Asimismo, y lógicamente, tanto a nivel de núcleo principal como a nivel de entidades y de asentamientos se ha de contar con unos equipamientos básicos, tanto educativos como sanitarios, que se encuentran estratégicamente repartidos y con criterios de racionalidad de atención al usuario y al ámbito de servicio y a la población de que depende.

El grado de equipamientos que necesita la ciudad, tanto primarios como otros de carácter complementario, se encuentra garantizado mediante la reserva de suelo en los nuevos desarrollos y en la zona consolidada; las demandas que puedan plantearse a raíz de movimientos o desplazamientos de la población, también tienen su cobertura, al igual que otras demandas de carácter excepcional que puedan generarse, con la suficiente dotación de sistemas generales o bien de sistemas locales que se señalen.

II - CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS TERRITORIAL

ORDENACIÓN E INFRAESTRUCTURA

Jerez constituye por su extensión, posición y funciones una zona de indudable relevancia en el esquema de la ordenación territorial andaluza.

De una parte, sus relaciones con el principal centro regional (Sevilla), así como con la Bahía de Cádiz y de Algeciras, convierten a Jerez en uno de los centros subregionales.

De esta forma, la demanda de las mejoras de infraestructuras que afectan a Jerez tienen una componente de interés supralocal.

De otra parte, en las propuestas de ordenación no pueden desconocerse los múltiples factores físicos que se despliegan en el ámbito territorial de Jerez.

En este sentido, los recursos naturales en presencia y las distintas Unidades Ambientales (fundamentalmente el Valle del Guadalete y el Aljibe) reclaman medidas protectoras para que el desarrollo económico y social se realice en armonía con los requerimientos ambientales.

OBJETIVOS DEL PLAN GENERAL

I - FINALIDADES Y CRITERIOS METODOLÓGICOS

INTRODUCCIÓN

Desde los primeros posicionamientos sobre la conveniencia de Revisión del Planeamiento General de Jerez, se tomaron como bases de partida, de una parte, la plena validez de los planteamientos y objetivos genéricos del PGOU-84, y de otra, la propia experiencia adquirida tras ocho años de gestión y ejecución del Plan General; experiencia que se ha visto enriquecida por el continuo análisis que del proceso se ha venido realizando por parte de la Gerencia Municipal de Urbanismo, asumiendo el planeamiento como base programática inalterable en sus principios inspiradores que, sin embargo, es susceptible de experimentar cambios en aspectos o tendencias parciales que actualicen y hagan mejorar su aplicación y gestión.

Por tanto, el establecimiento de objetivos para la Revisión del Planeamiento que se está concibiendo y que será el que genere la ciudad futura, ha partido de los siguientes procesos:

1. Análisis de la realidad socio-económica actual de la ciudad, su evolución durante los últimos años y su previsible proyección futura; evitando en todo momento prácticas de proyección irreales que produzcan modelos falsos, utópicos o agoreros.
2. Análisis del territorio.
3. Análisis del desarrollo del Planeamiento Urbanístico desde 1984, su gestión y su ejecución, evaluando la ciudad producida a partir de este proceso, sus aciertos y sus carencias.
4. Análisis de los estudios sectoriales propios desarrollados durante estos años, evaluando sus conclusiones y recogiendo sus sugerencias y propuestas, si la síntesis del modelo lo aconseja.

5. Análisis de las bases y/o directrices establecidas en los planeamientos y estudios supramunicipales que afecten de alguna forma a la correcta ordenación territorial, especialmente en lo que respecta a la estructuración de la ciudad en el marco regional y sub-regional, así como en lo referente a los requerimientos dotacionales que se consideran óptimos desde las instancias supramunicipales para ciudades del rango de Jerez.

6. Análisis de la incidencia que sobre la ordenación urbana y territorial tiene la Reforma 8/90 de la Ley del Suelo y el posterior Texto Refundido, para adaptar el planeamiento a los nuevos modelos de gestión y desarrollo que se deriven de la aplicación práctica de esta reforma legal.

Como consecuencia de este primer proceso de aproximación al conocimiento de la siempre compleja realidad urbana, se establecen los objetivos de ordenación territorial a los que el documento de planeamiento debe dar cumplida respuesta, tanto en propuestas de actuación concretas como en criterios de clasificación y calificación de suelo o normativa urbanística que guíe la práctica diaria.

Las finalidades a las que debe atender el Plan General Municipal de Ordenación son las siguientes:

1. El progreso o desarrollo económico y social mediante el establecimiento de las determinaciones urbanísticas que posibiliten la modernización y diversificación agroindustrial, el desarrollo de la oferta turística, la mejora de la accesibilidad comarcal y regional y la adecuada formación de los recursos humanos.
2. Garantizar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y la calidad de vida.

Ambos objetivos (el desarrollo económico-social y la protección del medio ambiente) deben armonizarse mediante el establecimiento de una regulación del suelo que vele por la utilización racional de todos los recursos naturales.
3. Establecimiento de las medidas urbanísticas que contribuyan a dar satisfacción al derecho reconocido a todos los ciudadanos de disfrutar de una vivienda digna y adecuada.
4. La protección del Patrimonio Histórico.
5. Garantizar la participación de la comunidad en los beneficios derivados del planeamiento sobre la base del principio de solidaridad en el reparto de beneficios y cargas.

Todos estos objetivos coinciden con los principios rectores de la política social y económica consagrados constitucionalmente que definen a un Estado Social de Derecho.

Es evidente que estas finalidades generales precisan determinarse a nivel de ordenación urbanística en objetivos específicos que los concreten a fin de que puedan materializarse en propuestas. Éstas revestirán el carácter y naturaleza propios de las distintas determinaciones urbanísticas que todo Plan General debe contener.

Sin embargo, previamente al establecimiento de los objetivos específicos para la ordenación, es preciso enunciar los criterios generales metodológicos y estratégicos que se han considerado y tenido presentes para la redacción de la Revisión-Adaptación del P.G.O.U.:

- a) Conceptuar la ciudad como un hecho global, constituido por realidades espaciales, sectoriales y sociales, que se relacionan entre sí. Desde esta idea se consigue entender lo urbano como algo capaz de producir respuestas unitarias frente a factores físicos, sociales, económicos y administrativos, valiéndose precisamente de su propia diversidad, que es la que lo dota de riqueza y fuerza suficientes para, en definitiva, jugar su papel en el sistema de ciudades, conectándose y compitiendo con las de su entorno.
- b) Entender el Planeamiento General como documento marco aglutinador de análisis, estudios, trabajos previos, proyecciones, demandas, carencias, etc., que con la flexibilidad precisa vaya dirigiendo las inercias que se produzcan en la ciudad durante los años de su vigencia.

El Plan contendrá aquellos rasgos básicos y esenciales con un nivel de detalle suficiente como para que definan la ciudad futura, debiendo materializarse y conectarse al resto de sus previsiones en cada momento oportuno, permitiendo de esta forma una continua adaptación y puesta al día del Plan a la realidad socio-económica.

- c) Entender el Planeamiento como un documento canalizador, en espacios y tiempos, de los impulsos públicos y privados tendentes a construir constantemente la ciudad. Para llevar a cabo este concepto, el nuevo Plan seguirá contando con los instrumentos suficientes legitimados tanto desde el punto de vista legal como moral (a través de la participación ciudadana), optando de nuevo por una decidida intervención municipal, no sólo desde el propio planeamiento sino desde la gestión del suelo y la intervención del Mercado de la Vivienda.
- d) Concebir el Plan como el resultado de un amplio proceso de participación ciudadana, que implique al habitante de Jerez en la transformación de su ciudad. Por

ello, el primer paso dado ha sido la Convocatoria de Ideas para Jerez y la Convocatoria a Propietarios de Suelo, con lo que se invita, no sólo a aportar sugerencias, sino a ser protagonistas activos en la gestión del planeamiento desde sus orígenes.

- e) Entender el planeamiento como un instrumento capaz de corregir desequilibrios urbanos y distribuir justamente los beneficios y cargas que de su propia aplicación se deriven, controlando los procesos especulativos que provocan un desmesurado aumento del precio del suelo y una degradación progresiva de la ciudad (todo ello dentro de lo establecido en el Texto Refundido de la Ley del Suelo 1/1992).
- f) Contemplar un funcionamiento integrado y coherente desde el punto de vista ecológico, de las acciones a desarrollar sobre el término municipal, interrelacionando todas las políticas sectoriales con el respeto y la mejora del medio ambiente, y entendiendo este principio como básico para la consecución de una adecuada calidad de vida de los ciudadanos.
- g) Entender la vivienda como materia sustantiva y prioritaria para la construcción de la ciudad, y por ello, su localización debe estar inserta en el modelo territorial y en el tejido urbano.
- h) Garantizar el uso y disfrute de la ciudad a todos sus habitantes, aplicando estrictamente las normativas legales sobre supresión de barreras arquitectónicas, posibilitando la mejora de la calidad de vida de aquéllos que sufran minusvalías.

II - OBJETIVOS DE ESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL

1. DEFINICIÓN

La gran magnitud superficial, la diversidad geográfica y la riqueza del esquema territorial del Término Municipal de Jerez, hacen que su Plan General de Ordenación Urbana deba tener unos objetivos que partan del entendimiento global de dicho término, superando la visión "urbana" del planeamiento general para adentrarse en conceptos y propuestas que emanen del análisis y la estructuración territorial, teniendo en cuenta que los sistemas geográficos que se ordenan podrían ser objeto, por sus características y extensión, de un estudio subregional.

Es preciso, por tanto, comenzar a describir los objetivos de la presente Revisión-Adaptación del P.G.O.U. por una enumeración de aquéllos que tienen por finalidad redefinir y reajustar el esquema funcional del territorio del término jerezano, de forma que se establezcan relaciones armónicas entre los distintos sistemas geográficos que constituyen este territorio, eliminando desequilibrios y hallando elementos vertebradores que impulsen el desarrollo del área.

De igual forma, es preciso definir las relaciones y la forma de implantación del término municipal respecto al sistema geográfico del entorno, poniendo las bases para integrar territorialmente la Planificación Sectorial, y estableciendo el papel a jugar por la ciudad en el sistema urbano-relacional, el sistema productivo y el sistema físico-ambiental, tal y como establece el documento de Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía.

2. OBJETIVOS

1. Consolidación de la posición de Jerez como centro subregional dentro del sistema de ciudades medias y como vértice del triángulo Jerez-Cádiz-Algeciras, dentro de la provincia, representando un punto consolidado "tierra adentro" en el que confluyen las inercias producidas desde y hacia los dos puertos marítimos que constituyen la puerta sur de Europa, configurando así mismo a la ciudad como puerta de acceso a la provincia de Cádiz y como centro distribuidor a nivel comercial.

2. Mejora de la accesibilidad comarcal y regional, entendiendo la Red de Carreteras como infraestructura básica y esencial para un correcto funcionamiento territorial, integrando en esta Red los tres niveles jerárquicos:

- Red de Interés General del Estado, en la que se deben aplicar las propuestas establecidas en el II Plan General de Carreteras del MOPU y el Plan Director de Infraestructuras (N-IV y A-IV). Se propone la construcción de las variantes de la N-IV oeste, sur y su conexión de la autopista con el aeropuerto.
- Red de Interés de la Comunidad Autónoma, en la que se deben aplicar las propuestas establecidas en el Plan de Carreteras de Andalucía, relativas a la mejora de la carretera Jerez-Arcos y el desdoblamiento de la carretera de Los Barrios.
- Red intercomarcal, es la que fundamentalmente articula el Valle del Guadalquivir-Guadalete y la Sierra del Aljibe, elementos vertebradores de la estructura geográfica del término.

En este punto es necesario recoger las propuestas para la Red Viaria que se establecían en el P.E.P. del Valle del Guadalquivir-Guadalete, relativas al reforzamiento de las relaciones de las pedanías con un sistema de comunicaciones que potencie la accesibilidad entre ellas mediante la construcción de nuevos puentes en La Barca y Torrequera. Igualmente se propone la mejora de las vías de penetración en las carreteras de Cortes, Calvario, Sanlúcar y Trebujena.

3. Revalorizar el sistema ferroviario como una de las bases fundamentales e irrenunciables en la integración territorial, planteando las siguientes metas:

- Enlace directo y efectivo con la red de alta velocidad, y a medio plazo, el desdoblamiento de la línea Sevilla-Jerez.
- Potenciación de la conexión ferroviaria Jerez-Bahía, mediante el desdoblamiento de la línea Jerez-Cádiz y la mejora de su trazado, a fin de disminuir los tiempos de traslado.
- Optimización de las condiciones de utilización del tren como transporte rápido, eficaz y económico de mercancías, ubicando la terminal de mercancías en un lugar estratégico que permita conectar con las otras dos vías de transporte presentes en la ciudad: carretera y aeropuerto, facilitando enlaces efectivos entre los tres medios.

4. Potenciación del uso del aeropuerto como sistema clave en el esquema de comunicaciones de la ciudad y la provincia, a partir de los siguientes principios:

a) Poniendo las bases desde el Planeamiento, para una mejora en las conexiones con el aeropuerto, observando varios aspectos fundamentales:

- Establecimiento de un acceso entre la autopista A-4 y el aeropuerto.
- Proponer la conexión ferroviaria del aeropuerto con el área Jerez-Bahía.
- Establecer servicios adecuados de transporte colectivo por carretera hasta el aeropuerto.

b) Así mismo, se debe proponer y potenciar la presencia en el aeropuerto de otros usos complementarios que se pueden beneficiar del mismo:

- Ubicando el centro de transportes en sus proximidades.
- Conectando el parque empresarial con el aeropuerto.
- Posibilitando la incorporación al sistema aeroportuario de otros servicios complementarios.

5. Creación de un centro estratégico de transporte de mercancías: El funcionamiento del transporte de mercancías ha sufrido grandes cambios en los últimos años, como consecuencia de la simplificación de las redes de distribución en el territorio y la mayor complejidad en la operativa logística de las empresas manufactureras.

En otras palabras, las empresas exigen que, en los puntos donde se consoliden los tráficos de mercancías, también se realicen intercambios modales, se gestione información comercial y se lleven a cabo funciones de perfeccionamiento activo sobre la carga.

El centro de transporte, que debe entenderse con vocación regional, debe preverse en un lugar estratégico desde el punto de vista de las comunicaciones, con posibilidad de accesos rápidos desde los distintos medios de transporte (carretera, autopista, ferrocarril, aeropuerto), para convertirse de este modo en un nudo intercambiador de circulaciones.

6. Contemplar el río Guadalete como elemento vertebrador natural del Término Municipal:

El Guadalete, histórica y geográficamente, está íntimamente ligado a la vida y el desarrollo de Jerez y su término territorial; por ello, se establece como base de partida en la ordenación de dicho término, a partir de los siguientes principios:

- Seguimiento y exigencia de un estricto cumplimiento del Plan Integral de Saneamiento en aras de conseguir una calidad suficiente de sus aguas.
- Aplicación de las propuestas del P.E.P. del Valle del Guadalquivir-Guadalete, en lo referente al protagonismo del río como elemento natural de primer orden.
- Aplicación de un control estricto sobre las actividades extractivas en los márgenes fluviales.
- Recuperar la identificación de la población con "su" río.
- Rehacer una conciencia colectiva sobre la importancia del mantenimiento de la calidad del río y su entorno, para el bienestar común.
- Establecimiento de una red de espacios forestales públicos ligados al río.

7. Asegurar el abastecimiento de agua para la población.

El abastecimiento a Jerez se produce actualmente desde la red administrada por ZZGG con las siguientes particularidades:

- La red en alta fue ejecutada en los años 50, lo que indica precariedad por la antigüedad de la misma.
- Ausencia de depósitos generales en la red en alta para Jerez.
- Conexiones directas en el Ramal de Jerez no explotado por Ajemsa, suministrando caudales punta.
- Conductos dimensionados con escasa capacidad de transporte para las dotaciones futuras que se prevén.
- Insuficiente o falta de capacidad de depósitos para la distribución en baja (ciudad y pedanías respectivamente).
- Dificultad de ser atendido el suministro desde la Arteria II.
- Ante contingencias en la red en alta, necesidad de emplear la red en baja para alimentación a depósitos.
- Presencia de múltiples sectores de reparto en la red de distribución.
- La cotas de los depósitos de distribución dominan escasamente a la red en

baja, y además las cotas dominantes de los nuevos crecimientos están en la dirección contraria a la ubicación de los depósitos y Ramal de Jerez.

Como resumen, diremos que tratar de atender los nuevos crecimientos basándose en la situación actual, además de agravar las deficiencias actuales supondrá unas elevadas inversiones derivadas fundamentalmente del último apartado (si la pérdida de carga disminuye, para atender condiciones de presión, la inversión aumenta por incremento del diámetro y también aumenta la longitud de las conducciones). Por lo tanto se necesita un cambio en la concepción del sistema, que mejore las condiciones del servicio y disminuya las inversiones.

En consecuencia, los objetivos serán:

a) Incrementar la capacidad de regulación en depósitos, eliminando al máximo las condiciones directas y las demandas de caudales punta, homogeneizando presiones por terrazas. Para ello se considera necesario aumentar durante el plazo de vigencia de este Plan las capacidades siguientes:

Cuartillos	50.000m ³ (1ª Fase)
Montealto.....	20.000m ³
Sur.....	10.000m ³
Garcíagos.....	5.000m ³

8. Asegurar el saneamiento y depuración:

- A lo largo del tiempo no se ha respetado la evacuación de las aguas por los cauces naturales, bien por ocupación de los arroyos y sus márgenes, bien por labores agrícolas y asentamientos dispersos, dándose de evacuación puntuales e insuficientes para la evacuación de los caudales generados por las nuevas transformaciones urbanísticas.
- Por diferentes causas se ha construido por "prolongación" sin considerar el análisis en conjunto de las distintas cuencas, obligando a restablecer el sistema a posteriori con fuertes inversiones. Por tanto, las soluciones propuestas pretenden cubrir al máximo las necesidades a medio plazo con las mínimas inversiones.
- Se detecta en el ámbito del Término Municipal la inexistencia de emisarios en zonas consolidadas.
- Es conveniente el establecimiento de redes de alcantarillado en algunos asentamientos.
- Son necesarias instalaciones de depuración en otros núcleos de población.

9. Mejora de la red primaria de riego para la potenciación de la red agraria:

El concurso para la contratación de estudios y servicios técnicos para el estudio y redacción del Proyecto "Mejora y Modernización del Canal y Zona Regable del Guadalquivir" (B.O.E. nº 87; 12 de abril de 1993), es la esperanza, por un lado, de encontrar la respuesta técnica y rigurosa a la actualización tan necesaria de la red de riego, así como la posibilidad cierta de encontrar las consignaciones presupuestarias a raíz del estudio realizado, una vez sea recibido.

En este proyecto se deben de hacer nuevas propuestas y programas para la mejora y modernización de la red de riego.

Por un lado, por el mal estado de las redes de riego antes descrito, que en su mayoría son antiguas y están deterioradas.

Las pérdidas en las conducciones son excesivas, entre el 30 y el 40% del agua conducida, incrementándose el problema cuando hablamos de la agricultura de regadío, pues absorbe el 80% de la demanda total de la zona. De ahí, que las medidas que contribuyan a mejorar la utilización del agua de riego tengan una importante repercusión también sobre otros sectores ajenos a la agricultura, especialmente sobre los abastecimientos a poblaciones, que se verían beneficiados por la liberación de los recursos que actualmente se pierden en las conducciones de riego.

Las técnicas de riego han cambiado totalmente, y son muy distintas a las existentes cuando se proyectó la zona. Así, la mayoría de los agricultores utilizan riegos a presión (con el consiguiente encarecimiento de los costes de producción por la energía que consumen en esas elevaciones), siendo así que la red se proyectó para riego de gravedad. Por ello es necesario y urgente adaptar las infraestructuras a los nuevos sistemas de riego para lograr la optimización de los recursos empleados (fundamentalmente agua y energía), lo que podrá permitir, bien reducir sensiblemente las dotaciones de agua por hectárea, o bien, manteniendo invariable el volumen total de agua empleada, regar durante todo el año (en vez de durante 5 ó 6 meses, que es lo que se riega actualmente), que a su vez nos permitiría cambiar de los cultivos industriales actualmente sembrados (remolacha, algodón, girasol, cereales, etc.) a otros cultivos de mayores expectativas de mercado y mayor rentabilidad para el agricultor, como son por ejemplo los productos hortofrutícolas. Este cambio conllevaría igualmente una mejora para los sectores dependientes de la agricultura y en general para todo el marco de Jerez (al poderse aumentar el número de jornales, así como el suministro consiguiente a la producción agrícola tales como fertilizantes, productos fitosanitarios, maquinaria, combustibles, etc.).

En consecuencia parece más que razonable la sustitución o modificación de los canales a cielo abierto por tuberías enterradas de diámetro adecuado, obteniéndose de esta manera numerosas ventajas, entre las que destacamos por entender más importantes las siguientes:

- Disminución de las pérdidas de agua, tanto por infiltraciones como por la evaporación actuales que se producen en los canales a cielo abierto.
- Desaparición de la suciedad (basuras, tierra, vegetación, etc.) que tantos problemas causan y tanto dinero nos cuestan.
- Ampliación del período de riego, pasando de tener en la actualidad un riego de apoyo, a conseguir un riego a la demanda durante cualquier época del año. Y las ventajas que esto a su vez conllevaría consigo.
- Este cambio por tuberías subterráneas nos permitiría (por la presión que llevaría el agua a las conducciones, y si fuera necesario instalar dos o tres grupos de bombeo) pasar de los sistemas de riego a presión con un consumo de agua más bajo por hectárea que el riego por gravedad del que actualmente disponemos.

10. Adaptación de la red eléctrica:

En lo que se refiere a producción de energía, la provincia de Cádiz es excedentaria.

La red de transporte para el suministro del municipio es capaz y del mismo modo no se prevé agotamiento de los circuitos que atraviesan el término municipal por lo que no prevén nuevos trazados.

Si tenemos en consideración la subestación prevista en Las Abiertas, el cambio de 15 a 66 kv en la alimentación de las instalaciones de Montecastillo y la posibilidad de aumentar la potencia de transformación de las subestaciones de Montealto, Santo Domingo y, eventualmente, Cartuja, la red de reparto tiene también una dimensión adecuada para absorber las necesidades que se pueden plantear a la vista de los crecimientos diseñados en la presente Revisión del Plan General.

Teniendo en cuenta la dimensión actual adecuada de las infraestructuras de orden superior y las previsiones para su ampliación, no debe haber ningún problema en garantizar el suministro eléctrico a las nuevas urbanizaciones previstas en esta revisión del Plan General Municipal de Ordenación.

III - OBJETIVOS EN EL NÚCLEO PRINCIPAL

1. INTRODUCCIÓN. EL NÚCLEO URBANO Y EL TERRITORIO

El establecimiento de los objetivos del nuevo P.G.O.U. para el Núcleo Urbano Principal de Jerez, se organiza en cinco niveles, que comienzan por los aspectos que definen a la ciudad en relación con su entorno territorial más próximo, para a continuación descender en detalle a analizar las distintas partes internas de la misma: centro-periferia-futuros crecimientos, completando el capítulo los objetivos que se derivan de la distribución de los usos de suelo en el marco urbano.

Redefinición de la implantación del Núcleo Principal en el territorio, con un tratamiento específico de los aspectos concernientes a las relaciones entre ciudad y territorio, establecimiento de los bordes y fachadas de la ciudad y un adecuado tratamiento del contacto entre lo urbano y lo rústico.

Sintéticamente, los objetivos en este apartado son:

- a) Reestructuración del sistema viario que solucione los problemas de accesibilidad a la ciudad y la falta de conexión entre carreteras supralocales, definiendo correctamente la posición de la ciudad respecto al sistema de comunicaciones a nivel territorial. En este apartado y al margen de las actuaciones viarias ya expuestas, se propone la creación de un cinturón periférico interior.
- b) Reestructuración del sistema de espacios libres considerándolo, junto con el sistema viario, las bases fundamentales en la implantación territorial de Jerez, estableciendo para ello un esquema que sea suficientemente uniforme, resuelva las carencias hoy existentes en ciertas zonas y se enfrente a las distintas situaciones de contacto entre lo urbano y lo rústico, sirviendo además, en su caso, de fachadas cualificadas de la ciudad.
- c) Redefinición del contacto entre lo urbano y lo rústico a partir del establecimiento de elementos de transición y/o barrera, que impidan un salto brusco e incontrolado entre los dos tipos de ocupación territorial, centrandolo especialmente en las "áreas críticas" ya expuestas en el análisis.
- d) Establecer una zona de contacto entre la ciudad y el río, implantando recorridos peatonales y rodados blandos que acerquen ambos elementos, ordenando zonas de adecuación socio-recreativa en la ribera, recuperando los

itinerarios peatonales de ribera y aprovechando el Parque Periurbano de La Corta como mirador natural del Valle fluvial, previendo en él usos de investigación, pedagógicos, deportivos, etc., que recuperen el río para la memoria colectiva de Jerez.

2. EL CENTRO HISTÓRICO

El objetivo fundamental para esta zona de la ciudad continua siendo, como en el P.G.O.U.-84, su revitalización funcional y poblacional, así como su regeneración y rehabilitación arquitectónica.

En la presente Revisión-Adaptación se plantea, sin embargo, una profundización en el estudio tipológico-morfológico y funcional que permita actuar de forma aún más precisa y adecuada en cada manzana o cada finca.

De esta forma, el P.G.O.U. aborda una realidad actual con la que debe operar, dosificando el paso de la historia. Por ello, en cada caso y mediante la lógica del proyecto arquitectónico deberá determinarse la protección requerida para la finca o inmueble, en vez de utilizar normativas genéricas, como es el caso de los usuales niveles de protección. Esta pormenorización se realiza a partir del establecimiento de los rasgos sustanciales de las estructuras que conforman el Centro Histórico de Jerez:

- a) Bodegas: Como elementos más singulares de la estructura urbana, al tiempo que una señal de identidad específica de la ciudad que debe preservarse, se define no sólo su valor arquitectónico individual, sino su aportación a la conformación de tramas urbanas genuinas de Jerez.
- b) Contenedores Históricos: Son aquellas piezas de gran envergadura que el paso del tiempo ha llevado, en la mayor parte de los casos, a la obsolescencia funcional e incluso constructiva.

Se trata de arquitecturas de alto interés tipológico o lingüístico, que requieren para su conservación propuestas concretas de conservación estructural y funcional.

- c) Elementos Primarios: Son aquellos elementos ya declarados Bienes de Interés Cultural, o al menos incoados, y cuya deficiencia fundamental estriba en la ausencia de la delimitación del entorno exigido por la Ley, concibiéndose esta delimitación de entorno no como un área de exclusiva proximidad física con el edificio, sino y tal como marca la Ley del Patrimonio, aquellos espacios y volú-

menes construidos que presentan una relación recíproca con el monumento y se vinculan estrechamente a él.

- d) Áreas Residenciales: Constituyen el grueso del parque inmobiliario, siendo la arquitectura doméstica el factor de identidad de los habitantes del Conjunto Histórico, complementariamente a los monumentos; será preciso revitalizar este tejido, renovando completamente si fuera necesario aquellas zonas degradadas profundamente y con pocas posibilidades de albergar unos modos de vida y habitabilidad acordes con las exigencias actuales.

- e) Muralla: Entendida como elemento unitario y en relación con su singular valor, se definen los modos de actuar sobre la misma y sobre su entorno, construido y abierto, más próximo.

- f) Espacios Públicos: Considerando que en la ciudad histórica el “espacio vacío” puede tener incluso más importancia que el “lleno” del tejido urbano, por ello se deben regenerar estos espacios cuando no se presentaran con las condiciones óptimas que les permitan llevar a cabo las funciones que la ciudad les demanda.

Del análisis de estos elementos y desde el entendimiento de que la conservación del Patrimonio Histórico sólo es real si va unida a la viabilidad de los tejidos socio-económicos que lo forman, y que es el Plan General el mejor instrumento para valorar desde la globalidad cómo se puede organizar toda ciudad y, dentro de ella, aquellos espacios que deban ser protegidos, y en particular, de qué manera hacerlo posible, se establecen como objetivos:

1. La protección del patrimonio arquitectónico único.
2. La conservación de los elementos y actividades que constituyen las señas de identidad de la ciudad jerezana.
3. La revitalización económica y funcional del Conjunto.
4. El reequipamiento del centro histórico.
5. La recuperación de espacios libres.

3. LA PERIFERIA

Los objetivos que se proponen son:

- a) Consolidación de las tramas urbanas periféricas como integrantes de “pleno derecho” de la ciudad, reestructurando aquellas zonas que aún hoy presentan carencias y problemas de definición.
- b) Revisión y redefinición del sistema viario urbano; este objetivo, que complementa al anterior, persigue integrar las distintas partes de la ciudad periférica, uniéndolas y relacionándolas a través del sistema viario y el sistema de espacios libres.
- c) Otro objetivo que participa de la misma línea argumental que los anteriores, es el de integrar el trazado ferroviario en la trama urbana, permitiendo una mayor adaptación entre ambos elementos en lo referente a tratamiento de bordes, permeabilidad, etc.

Ello tendría distintas repercusiones tremendamente positivas para la ciudad:

- Permitiría reordenar el sistema viario, creando nuevas arterias paralelas en la traza ferroviaria que recojan las radiales y optimicen las soluciones a los cruces de las vías.
- Eliminaría el desafortunado equilibrio que hoy existe entre la ciudad de “este lado del ferrocarril” y la ciudad “más allá de las vías”, integrando de una vez por todas una periferia en la que vive casi el 50% de los habitantes de Jerez.
- Solucionaría los problemas de continuidad visual y perspectivas hoy rotas por las tapias de cerramiento de las vías, recuperando para la ciudad los terrenos limítrofes al trazado ferroviario que hoy se presentan infrutilizados o en estado de abandono, creando fachadas urbanas hacia la nueva avenida.
- d) La consolidación de la periferia, para completar los vacíos urbanos hoy existentes producidos, bien por la falta de desarrollo de ciertos sectores del S.U.P. del P.G.O.U.-84, o bien por ser zonas que no había sido necesario desarrollar hasta el momento, clasificadas como S.U.N.P. por el Plan vigente.

El diseño de estos vacíos responde a los nuevos requerimientos y planteamientos que desde esta Revisión-Adaptación se vienen haciendo respecto a permeabilidad, estructuración viaria, redefinición de usos, etc.

- e) Aprovechando la posición privilegiada que ocupa dentro de la ciudad, se plantea la estrategia de concebir el triángulo formado entre la Carretera de Arcos, Avenida de Europa y Fernando Portillo como un área de nueva centralidad al hilo de las importantes actuaciones que hoy ya están en marcha, integrando en este área la zona residencial del P.A.U-1, los Sistemas Generales de Espa-

cios Libres del P.A.U-1, el complejo deportivo de Chapín y el Sector 6 del actual S.U.P.

Este objetivo permitiría implantar una zona cualificada con gran diversidad funcional (viviendas, oficinas, equipamientos deportivos, zonas verdes, etc), que sirviera de revulsivo para la transformación de la periferia oeste, hoy sin identidad alguna, eliminando la actual imagen de barriadas-dormitorios que muchas presentan.

- f) Seguir confiando en la capacidad del Polígono Sur como elemento dinamizador de la zona, tal y como lo está demostrando hasta la fecha; planteando su expansión a medida que la demanda y la consolidación de lo que está en marcha lo vayan requiriendo.

4. EL NUEVO ESPACIO URBANIZABLE

En relación con las zonas de nueva expansión urbana, los objetivos de la Revisión son los siguientes:

- a) Articulación de los nuevos crecimientos con la ciudad existente y con el esquema de implantación de lo urbano en el territorio descrito en el punto 2 de los objetivos; ello sólo será posible analizando estas nuevas áreas en relación a los esquemas del sistema viario y del sistema de espacios libres, tanto consolidados como propuestos, para de esta forma integrarlos en la trama urbana y evitar la aparición de vacíos que provoquen soluciones de discontinuidad.
- b) Diversificación de los modelos morfológicos y tipológicos propuestos para los nuevos crecimientos, a fin de dar respuesta, en cada caso, a los condicionantes particulares de la zona que ocupen, soluciones particularizadas a su situación en la ciudad, posición respecto a los sistemas generales de viario y de espacios libres, entorno paisajístico, enlace con tramos consolidados adyacentes, creación de fachadas o bordes de la ciudad, etc.

Se pretende con ello que la periferia tenga en todo momento unas señas de identidad propias que la cualifiquen y la doten de una imagen de "ciudad", huyendo de áreas cerradas y desagregadas incluso de su entorno próximo.

- c) Regularización legal e integración en los nuevos crecimientos de aquellos asentamientos ilegales o incontrolados que puedan ser susceptibles de ser asumidos por la ciudad, dotándolos infraestructuralmente y haciéndolos participar con ple-

nos derechos y obligaciones en el juego urbanístico, en igualdad de condiciones con las demás zonas ya consolidadas.

5. USOS DEL SUELO

En relación a la ordenación de los usos del suelo en el Núcleo Principal, la presente Revisión-Adaptación sigue adoptando, como el P.G.O.U.-84, entre sus principios básicos, el de integrar social y espacialmente la ciudad, evitando una zonificación que conlleve desagregación y formación de guetos cerrados de uno u otro signo económico. Así mismo, se fija como principio evitar la total terciarización de zonas urbanas, impidiendo de esa forma la muerte por "inanición residencial".

En cuanto a los objetivos básicos del Plan para este punto, son los siguientes:

- a) Establecer desde el Plan las medidas urbanísticas que contribuyan a hacer real el principio constitucional del derecho a una vivienda digna para todos los ciudadanos, programando la construcción de un número suficiente como para satisfacer las demandas y la necesidad detectada desde todos los grupos sociales, con especial atención a aquéllas que por sus escasas o nulas posibilidades económicas les sea más difícil el acceso a este derecho básico.
- b) Adecuar las tipologías arquitectónicas residenciales a la zona donde se implanten, dando con ellas respuesta a requerimientos de buen funcionamiento morfológico y evitando la segregación y la ruptura de las tramas existentes, huyendo de la trampa fácil de considerar muchas veces dirigidas y por tanto ficticias "demandas de mercado" como las únicas con posibilidades de implantarse, sobre todo en el caso de los tramos continuos e indiferenciados de vivienda unifamiliar entre medianeras que dañan irreparablemente la periferia de la ciudad.
- c) Adecuar y relacionar las características del sistema de espacios libres a los de la zona donde cada uno se implante, diferenciándolos formal y funcionalmente según la posición territorial que ocupen y la finalidad de uso a la que vayan destinados: Parques urbanos, parques lineales, zonas verdes de protección de grandes infraestructuras, parques periurbanos, formalización de bordes urbanos, etc.
- d) Redefinir y reestructurar el uso de actividades económicas e industriales:
- Trasladando paulatinamente usos inadecuados a medida que la ciudad residencial los absorba.

- Racionalizando el tamaño y características de los núcleos industriales para que éstos sean operativos.
 - Introduciendo nuevos productos ya en el mercado de ciudades más avanzadas: minipolígonos, industria-escaparate, parque empresarial, zonas de producción artesanal.
 - Incrementando la vertebración entre agricultura e industria, aprovechando la tradición de la ciudad y su comarca en la producción agraria y su transformación.
 - Regulando las actividades de chatarra y ubicándolas en lugares adecuados con estudio de su impacto ambiental.
 - Regulando espacial y operativamente los vertederos de escombros en lugares adecuados con bajo o nulo impacto.
 - Revitalizando el Polígono Industrial El Portal, con suficiente vocación y cualidades para convertirse en el más importante del Núcleo Principal.
- e) Continuar en la línea del planeamiento actual, con una política amplia de dotación de equipamientos en todo el núcleo urbano, dotando a los nuevos crecimientos de equipamientos racionalmente concebidos, tanto por su uso como por su ubicación y dimensión.
- f) Regular y consolidar los usos terciarios, impidiendo que sustituyan por completo al sustrato residencial, y potenciando zonas concretas de implantación que resulten realmente atractivas y que cualifiquen el área en donde se ubiquen.

IV - OBJETIVO EN LAS ENTIDADES LOCALES MENORES

Como ya se ha mencionado en anteriores puntos de este capítulo de objetivos, el presente Plan General apuesta por continuar con una estrategia de integración territorial de todo el término municipal que vertebré el sistema de asentamientos poblacionales diseminados en ese territorio.

En cualquier caso, los objetivos propios para los mencionados asentamientos son los siguientes:

- a) Consolidación y conservación de las tramas morfológicas de los poblados provenientes de la Colonización Agraria, ya que responden adecuadamente a los requerimientos funcionales de cada poblado, constituyendo además un interesante ejemplo histórico de planificación "ex novo" de un territorio no construido.
- b) Plantear crecimientos racionalmente dimensionados de los asentamientos, acordes a las necesidades reales de cada uno y respetando la continuidad de la morfología y las tramas urbanas existentes en el caso de los Poblados de Colonización.
- c) Reestructuración y racionalización de las tramas urbanas que presentan los núcleos y asentamientos provenientes de actuaciones "espontáneas", limitando o eliminando su crecimiento si ello fuera necesario.
- d) Reagrupamiento de las actividades industriales diseminadas por el valle del Guadalete, posibilitando la coexistencia de asentamientos industriales no contaminantes ni molestos con el uso residencial en los poblados consolidados.
- e) Establecimiento de una zona agroindustrial en Garrapilos-La Barca de la Florida.
- f) Continuar con la estrategia de acercamiento al río de los Poblados del Valle del Guadalquivir-Guadalete según recoge el Plan Especial de Protección. Este acercamiento impregna las actuaciones que se prevén, tanto desde un punto de vista físico (acortando distancias entre poblados y río), como desde el establecimiento de un sistema de espacios libres fluviales que conecte a los poblados entre sí.

V - OBJETIVOS EN EL MEDIO FÍSICO

En relación al tratamiento y ordenación del Medio Físico, englobando por este concepto el territorio "no construido" del Término, la Revisión-Adaptación toma como principio el entender la estructura Sierra-Río-Campaña como la que define los elementos básicos de ese Medio Físico. A partir de este esquema geográfico se trabaja sobre el establecimiento de Unidades Medioambientales Homogéneas, pero lo suficientemente genéricas, que estructuren el territorio y faciliten la correcta gestión y conservación del mismo.

Los objetivos particulares en este punto serían:

- a) Definición de Áreas de Interés Ecológico y/o Paisajístico en el medio físico, con establecimiento de sus características, límites conocidos y medidas de protección o regeneración.
- b) Definición de un sistema de espacios públicos ligados al medio físico, pudiendo coincidir en todo o en parte con algunas de las áreas anteriores (Parques Periurbanos y Parques Fluviales).
- c) Asumir las conclusiones de los Planes Especiales en el medio físico sobre territorios continuos, ya aprobados, aprovechando la experiencia y el conocimiento sobre el territorio que aportan.
- d) Asumir el Plan Especial de Canteras y Graveras, continuando con el control de las actividades extractivas y aplicando las determinaciones del Plan Especial sobre aquellas explotaciones hoy abandonadas.
- e) Ordenar correctamente los vertidos de sólidos en el medio físico, reordenando y reubicando los vertederos incontrolados y los desgüaces de chatarra.
- f) Proteger el ciclo del agua, regulando su obtención, distribución, uso, vertido y reciclaje.
- g) Proteger y regular el ciclo del aire, controlando los niveles de contaminación de la atmósfera urbana y llevando a cabo un control exhaustivo sobre las emisiones contaminantes de los distintos agentes industriales, poniendo en práctica en todo momento las normativas recogidas en la legislación medioambiental.
- h) Delimitar y proteger las zonas de interés arqueológico en el término municipal.

- i) Establecimiento de medidas para los asentamientos en suelo no urbanizable, tratándolos de forma diferenciada según su importancia, impacto sobre el medio y el paisaje, origen, accesibilidad etc..., delimitando y regulando en cada caso las acciones a llevar a cabo.
- j) Reconocimiento y ordenación de la Colonia Agrícola de Caulina como zona especialmente delicada en cuanto a mantener el frágil equilibrio entre su carácter agrario-rústico, su proximidad al Núcleo Principal y su particular parcelación histórica.
- k) Protección de la integridad de la red de cañadas.

VI - OBJETIVOS EN MATERIA DE VIVIENDA Y POLÍTICA DE SUELO

1. EN MATERIA DE VIVIENDA.

Generar una oferta suficiente y constante de suelo urbanizado residencial que satisfaga la demanda de viviendas, permita controlar los precios de suelo y sea capaz de materializar en suelos aptos la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la participación.

Programar una decidida intervención pública en la construcción de viviendas que garantice la satisfacción de la demanda de todos los sectores sociales.

2. EN MATERIA DE POLÍTICA DE SUELO.

Impedir la retención especulativa del suelo y la aparición de discontinuidades en la trama urbana.

Adoptar una secuencia temporal de las actuaciones que permita la adquisición gratuita por la Administración de todos los suelos de uso público en el momento adecuado para no originar disfuncionalidades, bien sea por cesión de las propias medidas de ejecución en el caso de sistemas locales, bien por transferencias de aprovechamientos en actuaciones aisladas, bien mediante la ocupación directa por atribución de aprovechamiento, en los casos de sistemas generales.

Habilitar urbanísticamente las reservas de suelo municipal adquiridas mediante la delimitación de áreas en suelo no urbanizable, para el efectivo cumplimiento de fines de interés social.

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

I - ELEMENTOS FUNDAMENTALES DE LA ESTRUCTURA GENERAL

Atendiendo a las necesidades que se suscitan desde la gran magnitud superficial, la diversidad geográfica y la riqueza del esquema territorial del Término Municipal de Jerez, las propuestas de Estructura General y orgánica del presente P.G.O.U. deben partir del entendimiento y la reordenación de los sistemas generales básicos a un nivel superior al meramente urbano, para posteriormente incidir en los sistemas que estructuren más directamente al Núcleo Principal:

PROPUESTAS PARA LA ESTRUCTURA GENERAL Y ORGÁNICA EN EL TÉRMINO.

Dando respuesta al objetivo impuesto de consolidación de la posición de Jerez como centro subregional dentro del sistema de ciudades medias y como vértice del triángulo Jerez-Cádiz-Algeciras dentro de la provincia, la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana propone las siguientes actuaciones:

a) En cuanto a la Red Viaria:

- Recoger la propuesta establecida en el Avance del II Plan de Carreteras del M.O.P.T. y el P.D.I. relativa a la conexión directa A-4 y N-IV con el aeropuerto, sirviendo de acceso directo por viario de primer orden a un equipamiento de transporte de interés general y simultáneamente la A-4 a la variante oeste, sin atravesar importantes áreas urbanizadas.

Esta conexión se propone desde el actual acceso norte, enlazando en un tramo de Cañada Ancha para a continuación circunvalar Guadalcaçin, enlazando con la N-IV a la altura de la prevista "Ciudad del Transporte".

- Recoger la propuesta del II Plan de Carreteras del M.O.P.U. en cuanto a la creación de una variante oeste que salve definitivamente y a una distancia sufi-

ciente el núcleo urbano, partiendo de la N-IV en un punto al sur de Bodegas Internacionales y enlazando al norte en el actual cruce de la Azucarera de Guadalcaçin, proponiéndose enlaces intermedios con las carreteras de Sanlúcar, Trebujena y Lebrija, presentando una sección desdoblada en todo su trazado.

- Recoger la Propuesta del II Plan de Carreteras del M.O.P.U. en cuanto a la creación de una variante sur que conecte la N-IV con la carretera de la Corta y de ahí a la C-440 (Medina-Los Barrios) y el acceso sur de la A-4.

- Recoger la propuesta del Plan General de Carreteras de Andalucía en cuanto al desdoblamiento de la C-440 Jerez-Los Barrios, y la mejora sustancial del trazado de la N-342, enlace con la zona oriental de la Comunidad Autónoma.

En el proyecto de ejecución de la variante de unión de la Autopista A-4 y el Aeropuerto (N-IV), las Administraciones competentes se coordinarán para prever el enlace adecuado con la Nacional-342 de Jerez-Cartagena. De igual forma, deberán coordinarse para proporcionar en los futuros proyectos la adecuada continuidad de la carretera C-440 entre Sanlúcar y Algeciras.

- Desdoblar la N-342 hacia Arcos hasta el Cruce del Circuito de Velocidad.

- Recoger las propuestas del Plan Especial de Protección del Valle del Guadalcaçin-Guadalete en cuanto a mejoras de trazado y construcción de variantes en el valle, que representa el eje vertebral de la estructura territorial del término jerezano:

- Construcción de dos nuevos puentes sobre el río Guadalete: uno de ellos en sustitución del puente de La Barca, en la carretera CA-502. El segundo, a la altura de Torrejera, conectando la CA-5021 con la carretera del IARA IA-77 que une por la margen derecha del río a Torrejera y La Barca.

- Mejora del firme y trazado de la CA-5021 en sus 8,5 Km. primeros, la IA-6 en 6 Km. (Camino del Alamillo) y la CA-2015 en 5 Km. desde el cruce con la CA-2011 hasta el puente de La Cartuja.

- Construcción del puente sobre el ferrocarril en El Portal.

- Ensanche y mejora del resto de los viales.

b) En cuanto a la Red Ferroviaria:

- Construcción del enlace directo y efectivo con la red de alta velocidad. A medio plazo se propone el desdoblamiento de la línea hasta Sevilla.

- Desdoblamiento y mejora del trazado de la conexión ferroviaria Jerez-Bahía de Cádiz hasta el Aeropuerto, consiguiendo crear un verdadero ferrocarril metropolitano al incorporar ritmos de funcionamiento frecuentes y periódicos.

- Construcción de una terminal ferroviaria de mercancías en un lugar estratégico que permita conectar con el resto de las vías de transportes presentes en la ciudad (carreteras, autopistas y aeropuerto), facilitando los enlaces efectivos entre los tres medios, proponiéndose para ello la denominada "Ciudad del Transporte", que se ubica en la zona comprendida entre la N-IV, el enlace con Guadalcaçin y la Cañada Ancha.

- c) Creación de un Centro Estratégico de Transportes en la zona norte de la ciudad, entre la N-IV, Cañada Ancha y el enlace con Guadalcaçin, por ser éste un lugar idóneo desde el punto de vista de las comunicaciones, con posibilidad de accesos rápidos desde los distintos medios de transporte (carretera, autopista, ferrocarril, aeropuerto), convirtiéndose de este modo en un nudo intercambiador de circulaciones.

Dentro del ámbito del Centro Estratégico de Transportes de Mercancías se propone ubicar, como ya se ha apuntado, la Terminal Ferroviaria de Mercancías.

- d) Contemplar el río Guadalete como el elemento vertebrador natural más importante del Término Municipal; para ello el P.G.O.U. propone:

- Seguimiento y exigencia de un estricto cumplimiento del Plan Integral de Saneamiento.

- Realizar un estricto control de vertidos al río.

- Ratificación de los contenidos del Plan Especial de Protección y Mejora de Canteras y Graveras en el sentido de controlar y reordenar de manera estricta las actividades extractivas en las márgenes fluviales.

- Creación de un sistema de Parques Fluviales a nivel comarcal y local ligados al río, formado por los siguientes:

- | | |
|----------------|---------------------|
| • La Corta | • Casa de la Tapa |
| • Cartuja | • La Greduela |
| • El Torno | • Lomopardo |
| • San Isidro | • Torrejera |
| • La Barca | • Torrejera la Baja |
| • Torrejera | • Berlanguilla |
| • Majarromaque | • La Suara |

e) Definición y delimitación de Áreas de Interés Ecológico y/o Paisajístico en el medio físico, con establecimiento de sus características, límites conocidos y medidas de protección o regeneración, proponiéndose los siguientes:

- Zona de Especial Protección Sierra del Aljibe.
- Laguna de Medina y zona de protección.
- Laguna de los Tollos.
- Sierra de Gibalbín.
- Sierra de las Cabras y la Sal.
- Alcornocal de Malduerme.
- Sierra del Valle.

f) Definición de un sistema de espacios libres públicos ligados al medio físico:

- Sistema de Parques Fluviales ya señalados.
- Parque Periurbano de la Cornisa de Lomopardo.
- Parque Periurbano de Estella.
- Parque Periurbano de la Suara.
- Parque Forestal de los Hurones.

g) Asumir el Plan Especial de Canteras y Graveras, continuando con el control de las actividades extractivas y restaurando las abandonadas.

h) Asumir las Ordenanzas de Medio Ambiente como instrumento de protección de los ciclos del agua y el aire, controlando así mismo los vertidos de sólidos.

i) Regular convenientemente los Sistemas Generales en el Medio Físico, atendiendo cada uno a su situación, uso específico e incidencia de su implantación.

PROPUESTAS PARA LA E.G.O. EN EL NÚCLEO PRINCIPAL.

Con el objetivo de redefinir la implantación del Núcleo Principal en el territorio, con un tratamiento específico de los aspectos concernientes a las relaciones entre ciudad y territorio, establecimiento y redefinición de los bordes y fachadas de la ciudad y un adecuado tratamiento del contacto entre lo urbano y lo rústico, el Avance del Plan General hace las siguientes propuestas:

a) Reestructuración del sistema viario que solucione los problemas de accesibilidad a la ciudad y la falta de conexión entre carreteras supralocales y entre zonas dentro de la misma ciudad, para lo que se propone el siguiente esquema:

- Un cinturón periférico exterior, que conecte las distintas carreteras supralocales

entre sí y que evite en todo momento las travesías urbanas, desplazando el tráfico de enlace entre vías supralocales a una distancia suficiente de la ciudad. Esta Periférica Exterior está compuesta por:

- Conexión Norte de Autopista a N-IV, recogiendo el trazado diseñado por el M.O.P.U., de forma que se salve por el norte el Núcleo de Guadalcacín trazando la conexión con la N-IV por el límite norte del Centro Estratégico de Transportes.

- Variante Oeste, que parte al norte del cruce de la anterior con la N-IV y circunvala la ciudad en todo el arco oeste hasta enlazar de nuevo con la N-IV al sur de Bodegas Internacionales. Esta variante tendrá conexiones intermedias con las carreteras de Sanlúcar, Trebujena y Lebrija.

- Variante Sur, que parte del enlace de la anterior con la N-IV y recorre el cruce del arroyo de Guadabajaque hasta enlazar con el cruce sur del Polígono El Portal, para a continuación tomar la traza de la actual carretera de la Corta hasta la carretera de Cartuja (C-440) y de ahí a la autopista, debiendo tener una sección desdoblada.

- Un cinturón periférico interior que circunvale el Núcleo Urbano y conecte entre sí las prolongaciones de las carreteras supralocales en su llegada a dicho Núcleo (radiales exteriores), articulando asimismo las distintas zonas de la ciudad entre ellas sin necesidad de sobrecargar de tráfico las vías interiores.

Esta Periférica Interior está compuesta por:

- Actual circunvalación oeste de la ciudad, desde el cruce con la N-IV en el norte (zona Hipercor), hasta el cruce con la N-IV al sur en la zona de la Bodega "Las Copas", proponiéndose su desdoble en dos carriles por sentido, adaptando su trazado y diseño a los requerimientos de una Avenida urbana.

- Vial vertebral del Polígono Sur desde el cruce de "Las Copas" hasta el nudo de San Telmo en su cruce con la Avenida de Carrero Blanco y la avenida central del Polígono Industrial El Portal.

- Tramo desde el cruce anterior hasta el actual Puente de Cádiz por la zona de San Telmo, mejorado su trazado por una zona más próxima a la vía del ferrocarril. Así mismo se propone la mejora del cruce del Puente de Cádiz, con la construcción de un nuevo paso sobre las vías.

- Nuevo cinturón este desde el Puente de Cádiz hasta el cruce de la carretera de Arcos con el vial perimetral de la Barriada de la Granja (Fernando Porti-

llo), conectando con Hijuela de Montealegre, Hijuela de Nazaret, Hijuela de La Teja y carretera de Cortes. La sección de esta nueva ronda se propone desdoblada con dos carriles de automóviles por cada sentido, mediana ajardinada y carril-bici para cada sentido.

- Vial de Fernando Portillo desde su cruce con la carretera de Arcos hasta el cruce con la Avenida de Europa, con las mismas características de sección que el anterior.

- Vial propuesto en el P.G.O.U.-84 y pendiente de ejecución por el M.O.P.U., desde el cruce con la Avenida de Europa hasta el punto de partida en el enlace norte con N-IV, con las mismas características de sección que los anteriores.

- Los radiales exteriores, que están formados por la prolongación de las carreteras supralocales desde la Periférica Exterior a la Interior:

- N-IV (norte) desde el cruce del Porvenir al Cruce de Cañada Ancha.

- Carretera de Lebrija, desde Bodegas Croft hasta Periférica Exterior.

- Carretera de Trebujena, desde el cruce de Residencia hasta la Periférica Exterior.

- Carretera del Barroso, desde el cruce de la Cooperativa Vitivinícola hasta la Periférica Exterior.

- Carretera de Sanlúcar, desde el cruce del Polígono Industrial Bertola hasta la Periférica Exterior.

- Carretera del Portal, desde el nudo de San Telmo hasta el nudo de la Depuradora.

- Hijuela de Pino Solete, desde Giraldino hasta la carretera de La corta.

- Carretera de Cartuja, desde Giraldino hasta Los Albarizones.

- Carretera de Cortes, desde la Estación de Renfe a la Autopista.

- Carretera de Arcos, desde el Puente de calle Arcos hasta la Autopista.

- Enlace norte de Autopista, desde Avenida de Europa hasta Autopista.

- El anillo interior del Núcleo Principal viene a completar el modelo viario propuesto, formado a base de rondas. A este anillo interior se accede a través de la prolongación de las radiales externas, así como con los viales de penetración (radiales interiores), que se constituyen entre el cinturón periférico interior (también denominado segundo anillo) y el anillo interior o primer anillo.

La accesibilidad a la zona centro la proporciona la prolongación de estos viales de penetración, así como con el apoyo que le prestan los viarios de coexistencia, que por su propia naturaleza garantizan la movilidad a la zona centro. La movilidad en el interior del Conjunto Histórico está confiada a los viales de coexistencia.

- Los denominados radiales interiores son los que estructuran entre sí el Anillo Interior y la Periférica Interior (Segundo Anillo) y en muchos casos coinciden con las trazas históricas de los caminos supralocales (Avenida Álvaro Domecq, Avenida Duque de Abrantes, Avenida José León de Carranza, Avenida de Carrero Blanco, Cuesta de San Telmo...).

En este punto se debe mencionar el nuevo vial creado desde Sementales a Guadalacacín, coincidiendo con la traza del antiguo ferrocarril Jerez-Almargen. En su tramo menos consolidado de edificaciones, se ha diseñado como un largo bulevar, que sin duda será el elemento estructurante fundamental de los futuros crecimientos al norte de la ciudad.

- Los viales estructurantes internos son aquéllos que no se corresponden con ninguno de los niveles anteriores y que, sin embargo, son de gran importancia para la ciudad, al configurarse como alternativas básicas a los ejes del Sistema Radial (Hijuela de Montealegre, Hijuela de Nazaret, Hijuela de La Teja, Avenida del P.A.U.1 y Chapín, Carretera del 5 al 5, Cañada Ancha). Se tratan habitualmente con secciones amplias que permitan construir dignamente sus fachadas.

b) Redefinición del sistema de espacios libres considerándolo, junto con el sistema viario, las bases fundamentales en la implantación territorial de Jerez.

Los espacios libres propuestos responden a requerimientos particulares en función de su situación en la ciudad y respecto al resto de los elementos de la estructura general y orgánica circundante, pudiendo sistematizarse de la siguiente forma:

- Grandes Espacios Libres Urbanos (Parques). Son aquellos espacios cuya situación está más íntimamente ligada a la ciudad más consolidada, ocupando vacíos importantes en áreas densas.

En este grupo se sitúan los espacios libres tradicionales y más significativos de

la ciudad, como Tempul, Parque González Hontoria, El Retiro, la masa forestal del Altillio, Alameda Vieja y Alcázar y las Plazas del Centro Histórico.

Así mismo se incluyen otros grandes espacios libres propuestos o de reciente creación, como los Sistemas Generales del P.A.U.-1. Ampliación del Parque González Hontoria. Parque de la Cornisa de San Telmo, Zonas Verdes del Polígono Sur, Parque de La Plata, y parque calificado como Sistema Local, propuesto en la cuenca del Arroyo de la Canaleja, en su tramo comprendido entre la nueva circunvalación este (Periférica Interior) y el Pago San José, en el cruce de la Hijuela de la Teja con la Carretera de Cortes, y sur entre el Polígono Sur. La ampliación propuesta del mismo y el Polígono Industrial El Portal, coincidiendo con el antiguo "Balneario de San Telmo".

- Zonas libres conformadoras de bordes urbanos. Apoyados en viales principales y definiendo fachadas de la ciudad, sirviendo así mismo como áreas de transición entre lo urbano y lo rústico.

Serán sin duda diseños más abiertos y menos rígidos en su traza que los anteriores, pudiendo, si ello fuera preciso, incluir dentro de su delimitación equipamientos públicos de otro tipo.

Dentro de este grupo se incluyen los siguientes:

- Espacios libres de la Cornisa de Picadueñas (Sistema General-3, apoyados en la actual circunvalación de la N-IV, sirviendo de fachada oeste de la ciudad y de espléndido mirador de la Campiña). Esta zona servirá así mismo como ampliación y nuevo acceso del Parque Zoológico y Jardín Botánico de Tempul.
- Parque de la Ampliación del Polígono Sur, que servirá de una parte, como protección de la nueva Variante Sur, y de otra, de gran zona verde del nuevo crecimiento residencial planteado (Sistema Local).
- Sistema General de la Granja, actualmente dentro de los Sectores 4 y 5 del S.U.P. ("La Granja Norte y Sur"), apoyados así mismo en la Periférica Interior en su traza N.E. y debiendo conformar la auténtica "puerta" de la ciudad en el acceso norte de la autopista (Avenida de Europa).

- Parques Periurbanos. Constituyen este grupo los terrenos con valores naturales y paisajísticos que es preciso proteger y poner a disposición de la ciudad, regenerándolos y ordenando convenientemente sus accesos y límites.

Se incluyen los siguientes:

- Parque Periurbano de La Granja-Santa Teresa. Situado al sur de la ciudad e íntimamente relacionado con el río; por ello, aparte de los valores forestales que presenta, se plantea su uso desde el objetivo de la recuperación del río, sirviendo como zona natural de contacto entre la ciudad y el Guadalete. Se adscribe al Suelo Urbanizable Programado.

- Parque Periurbano de la Cornisa de Lomopardo. Es la zona verde más extensa que se plantea en el presente Plan General; se ubica al este de la ciudad, siguiendo la traza de la autopista A-4 desde la carretera de Cortes hasta La Cartuja.

Se delimita por la propia autopista en el este y por la Cornisa de Lomopardo.

Es un espacio llamado a cumplir varias funciones:

Reserva importante de zona verde para todo el núcleo este de la ciudad, actualmente infradotado.

Estructuración del territorio introduciendo lo "natural" en lo urbano, a través del valle del arroyo de la Canaleja y el espacio libre más urbano ya definido en el primer grupo. En este punto tiene la naturaleza de sistema Local en SUP.

Protección de la magnífica fachada natural este de la ciudad, donde predomina la visión de la cornisa.

Espacio abierto con amplias posibilidades de reforestación y multiplicidad de usos.

Zona de protección de la ciudad frente a la autopista.

- Zonas Verdes de protección de las infraestructuras. Son aquéllas que se disponen principalmente para preservar a la ciudad de las grandes infraestructuras y viceversa, sin perjuicio de que deban tener necesariamente un papel paisajístico importante en la conformación de los frentes urbanos.

Se incluyen las siguientes:

Franja de protección de la variante oeste, coincidente con el cruce del arroyo de Guadabajaque; conforma un espacio de protección y una fachada de la ciudad desde esa variante.

Franja de protección de la variante sur, coincide con la continuación del cruce

del arroyo de Guadabajaque y continúa por el llamado Balneario de San Telmo.

A su papel de protección de infraestructura hay que sumarle el de estar llamado a ser el gran parque de la zona sur de la ciudad, sobre todo San Telmo, como ya se ha mencionado.

Cornisa entre la Higuera de Pino Solete y la vía del ferrocarril. Constituirá la protección de los crecimientos que se planteen al sureste de la ciudad respecto a la traza del ferrocarril y el Polígono Industrial El Portal.

Es además por sus condiciones topográficas un excelente mirador natural del sur de Jerez.

c) Mejora de la implantación del núcleo urbano en el territorio, integrando a la periferia como parte de “pleno derecho” de la ciudad y resolviendo el contacto entre ciudad y territorio allí donde ese contacto se muestra más complejo, que es en las denominadas “Áreas Críticas”, en las que lo urbano da paso a lo rústico. De la propuesta se deducen las siguientes soluciones para cada Área, ya definidas en el Avance de esta Revisión-Adaptación:

Área 1. Al sur de la ciudad, entre las carreteras de Cartuja, La Corta y la vía del ferrocarril. Se plantea su ordenación a partir de los viales perimetrales y las Higuera de la Granja y Pino Solete, que estructuran interiormente el área.

La característica más importante de la propuesta es la aparición de dos grandes zonas verdes, el Parque Periurbano de la Granja-Santa Teresa al sur y la zona de la Cornisa de Pino Solete al oeste, que protege el Área del Polígono Industrial de El Portal y la vía del ferrocarril.

Este Área 1 esta concebida como la zona de transición entre Jerez y el río, debiéndose plantear una potenciación de usos peatonales de los viales que la surcan y que unirán a la ciudad con el Parque Periurbano y con las actuaciones públicas que se plantean en la ribera del Guadalete.

Se recoge en la propuesta la zona industrial del Polígono de Cartuja con usos compatibles con el residencial, en aquellas parcelas en desuso.

Así mismo se recoge y se reordena el poblado de La Corta, creando una vía norte que aprovecha un camino existente y que permite el acceso al poblado desde el núcleo urbano central y no desde una vía periférica, como actualmente ocurre.

Área 2. Al sureste de la ciudad, entre la carretera de Cartuja y la Higuera de

Nazaret. El objetivo en este área es frenar y reordenar el crecimiento residencial aislado absolutamente incontrolado y carente de servicios que hasta hoy ha existido.

La ordenación se estructura desde la Higuera de Montealegre, que constituye la verdadera espina dorsal de la zona, y que debe servir de generadora de las tramas urbanas que se generen. Dichas tramas deben respetar el carácter abierto de la zona, impidiéndose su deforestación y la pérdida de los valores naturales que aún hoy posee. Este sub-área se define con más detalle en el apartado de la clasificación de suelo.

Este vial central se rediseñará desde su doble función de generador de tramas y de acceso desde la ciudad al Parque Periurbano de la Cornisa de Lomopardo, concibiéndose para ello como un “pasillo verde” que permita ampliamente el paseo peatonal o en bicicleta, contemplando, por contra, una reducida densidad de tráfico rodado; así mismo, se ha diseñado un doble vial en la zona central que constituye una conexión intermedia entre la carretera de Cartuja y las Higuera de Montealegre y La Araña.

En la zona norte de este Área 2 se propone mantener el carácter rústico, controlando para ello las actividades y los nuevos asentamientos clandestinos. Podrá delimitarse un área de tanteo y retracto para evitar parcelaciones y tensionamientos.

Los asentamientos residenciales más “urbanos” del Área se plantean en los bordes de la nueva ronda este, conectando con las tramas unifamiliares consolidadas hoy existentes, y englobando a la Barriada Nueva Andalucía en estos nuevos crecimientos.

En este Área se integra el núcleo de Los Albarizones, con una ligera readaptación viaria perimetral que permita una mejor accesibilidad, cerrando por el norte con una franja edificable.

Área 3. Entre la Higuera de Nazaret, la carretera de Cortes y la zona sur de Caulina. Está marcada por la existencia del gran espacio libre público del cruce del Arroyo de la Canaleja, estructurándose a partir de los viales perimetrales, la Higuera de la Canaleja y la nueva ronda este, cuyos bordes se conforman con crecimientos residenciales.

En este área quedarán englobados asentamientos espontáneos ya consolidados y que será necesario reordenar y controlar, dotándolos de los correspondientes servicios urbanísticos (La Teja y márgenes de la Higuera de la Canaleja).

Se propone la ampliación de la zona afecta al Sistema General del Cementerio, sirviendo de esta forma de franja de protección sobre los crecimientos residenciales que se plantean al norte de éste, pudiendo servir esta ampliación para servicios complementarios del propio equipamiento.

Área 4. Desde Caulina a la N-IV, limitándose al N.E. por la Cañada Ancha y Guadalcaçín.

En este área se dan situaciones múltiples y complejas, que demandan respuestas distintas en cada caso:

- Consolidar tramas urbanas residenciales en aquellas zonas que se encuentran en contacto directo con lo actualmente asumido por la ciudad, estructurándose dichas tramas a partir de la traza de la ronda oeste.

En éstas se recogerán los asentamientos que hoy aparecen aislados del núcleo central de la ciudad, pese a estar clasificados como urbanos (San José Obrero).

- Adaptar Caulina a la alteración de las circunstancias originales que justificaron su creación, preservando su carácter de suelo no urbanizable y posibilitando la mejora de la calidad de vida y una adaptación de la morfología a la realidad actual del uso agrícola en la zona.

- Recoger dentro del proceso legal urbanístico a los asentamientos espontáneos de la zona, hoy con un amplio grado de consolidación (San Jerónimo-Las Flores, Santa María del Pino, San José Obrero III Fase), reordenándolos, dotándolos de servicios, integrándolos a la ciudad consolidada y sometidos a la debida disciplina legal.

- Continuar el crecimiento de la Avenida Álvaro Domecq desde el cruce del Altilllo hasta el de Guadalcaçín en ambos márgenes, considerando a la N-IV como una avenida urbana una vez que entre en servicio la variante oeste.

Área 5. Situada al oeste de la ciudad, entre la actual circunvalación, la carretera del Calvario y la de Sanlúcar.

Este área se concibe como zona de reserva de espacios libres y franja de protección de la variante oeste, contribuyendo a formalizar dicha fachada de la ciudad y a permitir una apertura visual al oeste a partir de espacios libres públicos.

Se ha previsto una zona de SUP de uso bodeguero que garantice la reserva de suelo para una actividad industrial que caracteriza a la ciudad.

Área 6. Al suroeste, delimitada por la actual circunvalación, la carretera de Sanlúcar y la de Las Copas. En la propuesta se delimitará al oeste por la nueva variante oeste, apareciendo una franja libre de protección en el cruce del Guadabajaque. El resto se propone como suelo para actividades económicas con fachada a importantes vías urbanas.

Área 7. Situada al norte de la ciudad, entre la actual circunvalación, la carretera de Lebrija y la N-IV, previéndose en la propuesta la ubicación del Parque Empresarial.

Área 8. Situada al norte de la ciudad, entre la N-IV, carretera a Guadalcazín y Cañada Ancha, previéndose la ubicación del Centro Estratégico de Transportes y la nueva Terminal Ferroviaria de Mercancías de titularidad pública.

II - CALIFICACIÓN. USOS DEL SUELO

1. EL NÚCLEO PRINCIPAL

La base en la que se inspira la propuesta de distribución de usos en la ciudad en el presente Plan es la recogida en los objetivos de Ordenación, en el sentido de integrar social y especialmente la ciudad, evitando una zonificación que conlleve segregación y formación de guetos cerrados de uno u otro signo económico.

Ello enlaza directamente con el principio establecido en cuanto a evitar vacíos urbanos interiores, periféricos que conducen inexorablemente no sólo a una degradación puramente "urbana" de la ciudad (entendido el término en su acepción más material), sino también a una grave pérdida de valores de identidad social y humana al ser imposible identificar y formalizar mentalmente una imagen concreta del entorno vivido.

A partir de estos presupuestos "ideológicos", ha habido desde el principio una serie de estrategias claras con respecto a la distribución de usos en el Núcleo Principal, que a continuación se describen y analizan:

– Contemplar el hecho urbano de forma global a través de los elementos clave de su Estructura General y Orgánica: Sistema General de Equipamientos, Espacios Libres y Viario; analizando cada uno de estos elementos en relación con los demás, con su entorno social, con la morfología urbana circundante y con sus condicionantes y valores topográficos, paisajísticos y medioambientales.

Este estrategia nos lleva a poder reconocer cada parte de la ciudad, no sólo en sí misma, sino en relación con el resto y, sobre todo, con el soporte básico de su funcionamiento a nivel global; lo contrario sería una suma inconexa de partes que diluirían una pretendida busca de su identidad individual en la pérdida de identidad de la estructura urbana global.

Por todo ello, la presente propuesta ordenatoria de la ciudad de Jerez apuesta por una Estructura General y Orgánica operativa y racional, con una clara vocación de ciudad avanzada y con un modelo de desarrollo sostenido, compatible con la conservación del medio y en plena sintonía con él.

– Distribuir los usos de forma racional, teniendo en cuenta su posición con respecto a la E.G.O. de la ciudad, así como sus propios requerimientos funcionales y

condicionantes derivados del desarrollo de las actividades que en ellos se produzcan.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS:

De esta forma, se han redistribuido las zonas dedicadas a Actividades Económicas (industriales, de almacenamiento y comerciales-terciarias), atendiendo a un doble objetivo:

1. Mantener aquellas actividades, no molestas, insalubres o peligrosas, que ocupan áreas del suelo urbano más consolidado, adecuando sus bordes y conexiones con el entorno próximo a las nuevas propuestas de funcionamiento de la ciudad.

Éste sería el caso de las grandes zonas bodegueras interiores en uso, Fábrica de Botellas o Polígonos industriales en Avenida de Europa y carretera de Cartuja.

2. Impulsar tres grandes áreas dedicadas a Actividades Económicas de distintos tipos, que se han ubicado atendiendo a los objetivos ya expuestos, es decir, aprovechando su posición con respecto al sistema viario general y al resto de la ciudad, estando en los tres casos óptimamente conectadas tanto con las carreteras supralocales como con los viarios periféricos y radiales que el Plan propone, además de ocupar posiciones periféricas con respecto a la ciudad residencial, de tal forma que no se interfieran ni desde el punto de vista funcional ni desde el espacial.

Estas tres áreas serían:

– Norte: Constituida por las instalaciones industriales bodegueras comerciales ya existentes (Croft, Polígono Santa Cruz, carretera N-IV), más los nuevos suelos propuestos como el Parque Empresarial, el suelo para A.E. de la carretera de Sevilla y la futura Ciudad del Transporte.

– Oeste: Constituida por las instalaciones bodegueras y comerciales ya existentes, así como por el suelo de nuevo crecimiento de la carretera de Sanlúcar.

– Sur: Constituida por el Polígono El Portal, siendo un objetivo prioritario del Plan su reurbanización y relanzamiento definitivo.

3. Mantener una reserva de suelo, ya prevista y no desarrollada en el PGOU-84, para uso bodeguero, garantizando así la posibilidad de crecimiento para una industria que caracteriza a la ciudad.

USO RESIDENCIAL:

En lo referente al uso residencial, la propuesta plantea, de igual forma, adecuarlo tanto a la E.G.O. como a las condiciones paisajísticas y medioambientales de la posición que ocupe en la ciudad, eligiendo para ello morfologías y tipologías que se adapten al tipo de hábitat que responde mejor a los condicionantes mencionados.

Este principio es, precisamente, el que inspiró a los redactores del PGOU-84 respecto a la distribución de las denominadas Zonas de Ordenanzas, que no son sino áreas homogéneas que intentan recoger y dar respuesta a características y requerimientos comunes, y que el presente planeamiento ha integrado, adaptándolas y corrigiendo las incoherencias y disfunciones apreciadas en estos años.

Estas zonas de ordenanzas emanan, evidentemente, de la estructura urbana de la ciudad, que es la que mejor describe su comportamiento funcional.

Las zonas residenciales son las siguientes:

1. Conjunto Histórico-Artístico:

Se delimita conforme a lo aprobado por Real Decreto, y ocupa la parte central de la ciudad, constituyendo sin duda el área más significativa y con mayor identidad propia.

El uso residencial aparece en manzanas compactas y agrupadas, intercalándose aleatoriamente la vivienda unifamiliar con la colectiva por plantas.

2. Residencial Unifamiliar o Colectiva en Manzana Cerrada:

Ocupa posiciones periféricas próximas respecto al Conjunto Histórico ya que, en general, responde a morfologías surgidas como arrabales, generalmente autoconstruidos, de primera mitad del siglo (Picadueñas, El Pelirón, Torresoto, Federico Mayo); en esta zona también se han incluido nuevos crecimientos que desarrollan morfologías con vivienda colectiva de media densidad (Nazaret, Cartuja, El Pelirón, Camino del Duende y Polígono Sur).

3. Barriadas Singulares:

Responde a crecimientos surgidos en los años 40-50 que representan soluciones morfológicas originales y valiosas desde el punto de vista de la implantación urbana (La Plata, Barriada España, La Asunción, La Vid, Pío XII).

4. Residencial Agrupadas:

Situadas en posiciones periféricas de la ciudad, responde a morfologías de manzana compacta con tipologías generalmente unifamiliares de media densidad; en muchos casos en sus orígenes fueron zonas de viviendas autoconstruidas que a partir del PGOU-84 se han ido integrando a las tramas urbanas consolidadas; los nuevos crecimientos planteados dentro de esta estructura urbana tienen por objetivo culminar la integración espacial, dignificando y dotando de imagen e identidad propia a la periferia (San José Obrero, El Rocío, La Pita, Pago Percebá, El Pimiento, La Teja, Nueva Andalucía, etc.)

En este tipo estructural se han integrado modelos de ordenación desarrollados en periferia a partir del PGOU-84 (carretera de Arcos, Santa Ana, carretera de Cortes y Pago San José).

También se han incluido en este modelo de estructura urbana los poblados de Los Albarizones, La Corta, Lomopardo y El Portal, ejemplos de "colonización" territorial decididamente periférica que desde el PGOU-84 se han intentado reordenar y redotar suficientemente.

5. Residencial Unifamiliar Aislada:

Son zonas de baja densidad, situadas tradicionalmente en el norte de la ciudad, ocupando la franja entre las Avenidas Alcalde Álvaro Domecq y Duque de Abrantes y la zona de Montealto.

Responde al modelo derivado de la "Ciudad-Jardín", en parte desvirtuado por la presión especulativa y de mercado que ha hecho que los viales se reduzcan a la mínima expresión y desaparezcan prácticamente las zonas verdes comunes interiores.

Se pueden considerar próximas al modelo originario determinadas zonas producto del desarrollo del PGOU-84, como son El Altillo o El Polo, con la particularidad de la aparición generalizada de las tipologías de unifamiliar pareada y en hilera, consecuencia sin duda de los requerimientos del mercado, dados los altos precios generalizados del suelo en esas zonas.

En cuanto a los nuevos crecimientos propuestos, asimilables a esta estructura urbana, se contemplan las dos zonas de Montealegre (Alto y Pago Solete), en las que se prevé como objetivo reordenar un asentamiento hoy existente para integrarlo en el resto de la ciudad sin perder en ningún momento sus peculiaridades, provocadas especialmente por su privilegiada posición territorial y las excelentes condiciones de integración con un medio ambiente valioso que, en cualquier caso, se protegerá a toda costa.

La ordenación de esta zona debe dar como resultado un modelo territorial de transición entre lo urbano y lo rústico, sin duda atípico en nuestro entorno, que incluya sin embargo una decidida propuesta de nuevas infraestructuras (viario, abastecimiento de agua potable, saneamiento, electricidad, equipamientos), que lo integren definitivamente en la ciudad.

6. Residencial Colectiva en Manzana Abierta o Bloque Exento:

Son áreas de alta densidad residencial, surgidas generalmente en la periferia de la ciudad durante los años 60-70; se agrupan principalmente en dos zonas, una al norte del Conjunto Histórico, constituida por San Benito, Icovesa, San Joaquín y La Serrana, y una zona sureste constituida por San Telmo y Parque Atlántico.

Asimilable a este modelo estructural serían las zonas del PAU de Fernando Portillo - carretera de Arcos, que sin embargo introduce una morfología de manzana abierta con traza claramente octogonal y con un modelo de ordenación menos abierto e indefinido que los surgidos en los años anteriores.

7. Guadalcazín:

Integrado, por ordenación, en el Núcleo Principal, responde a la estructura que representan los Poblados de Colonización Agraria diseñados por el término, teniendo, sin duda por su proximidad a este Núcleo Principal, una fuerte inercia de crecimiento.

Su morfología urbana responde a la manzana compacta o cerrada con tipología de vivienda unifamiliar en hilera, planteándose los nuevos crecimientos en consonancia con este modelo, habiéndose concentrado éstos en la zona norte.

8. Los nuevos crecimientos residenciales:

Se concretan principalmente en las siguientes zonas:

a) Al sur del núcleo consolidado, como ampliación de la trama implantada por el Polígono Puertas del Sur y apoyándose en el sistema de espacios libres periférico de Guadabajaque.

El modelo morfológico propuesto será el de manzanas con edificación aislada y tipología de vivienda unifamiliar aislada o pareada.

b) Corona este del núcleo consolidado, apoyándose en la nueva Ronda este, desde el Puente de Cádiz hasta San José Obrero.

Generalmente se propone un modelo morfotipológico mixto, con una banda construida de media alta densidad de vivienda colectiva en bloque aislado y/o manzana abierta en la fachada a la ronda y las vías radiales de penetración a la ciudad, y un interior de media densidad con morfologías de manzanas abiertas o cerradas y tipologías de vivienda unifamiliar en hilera, colectiva en bloque horizontal y colectiva en bloque vertical de baja altura (tres ó a lo sumo cuatro plantas).

En las zonas exteriores a la ronda se plantean crecimientos de baja densidad con tipologías de vivienda unifamiliar aislada y pareadas en transición hacia el suelo rústico.

- c) Crecimiento norte, apoyado entre la carretera N-IV hacia Sevilla y el Camino de Espera, con media-baja densidad y soluciones morfotipológicas asimilables a ciudad-jardín, con predominio de la vivienda unifamiliar.
- d) Crecimiento no prolongado al sur, entre la Higuera de Pino-Solete, la carretera de La Corta y el P.E. Montealegre-Sur, con baja densidad residencial y predominio de la vivienda unifamiliar.
- e) Crecimiento no programado al noreste, entre Caulina, la vía del ferrocarril y Guadalcazín, con una previsión de residencial de media baja densidad con predominio de las tipologías unifamiliares y de colectiva en baja altura (tres plantas).

EQUIPAMIENTOS:

Relacionados y descritos en parte en el capítulo dedicado a la Estructura General y Orgánica, el presente Plan sigue con el objetivo fundamental de continuar solventando los déficits que aún hoy existen, y garantizar el cumplimiento de los estándares legales en las áreas previstas para los nuevos crecimientos.

Se sigue, como en el PGOU-84, considerando el equipamiento como un elemento urbano capaz de contribuir en gran medida a cualificar su entorno inmediato, contemplándose como configuradores físicos de la imagen de la ciudad, íntimamente integrados en su trama.

La ubicación y distribución espacial de los equipamientos ha seguido principios de homogeneidad y racionalidad, teniendo en cuenta la necesidad y obligación que la ciudad tiene, en el caso de los espacios libres, de preservar su patrimonio forestal,

por lo cual generalmente se han ubicado dichas zonas en lugares donde ya exista una arboleda que, en ocasiones, es de gran valor.

El resto de los nuevos equipamientos se presenta siempre con su uso y destino como "propuesto", siendo la propia dinámica de crecimiento y desarrollo de cada zona la que deba marcar en cada caso el uso concreto. Desde el Plan se establecen los criterios de las dotaciones locales que han de incorporar los sectores del SUP, a fin de procurar su funcionalidad y optimización.

2. EL USO RESIDENCIAL FUERA DEL NÚCLEO PRINCIPAL

El uso residencial urbano fuera del Núcleo Principal se concreta en las siguientes zonas:

- | | |
|----------------------------|------------------------------|
| 1. San José del Valle. | 8. San Isidro del Guadalete. |
| 2. Majarromaque. | 9. Mesas de Asta. |
| 3. La Barca de la Florida. | 10. Torremelgarejo. |
| 4. Nueva Jarilla. | 11. Aína. |
| 5. Torrecera. | 12. Montecastillo. |
| 6. El Torno. | 13. Chaparrito. |
| 7. Estella del Marqués. | |

Las ocho primeras responden en su origen al modelo urbano de los poblados de Colonización Agraria, que responden a una morfología generalizada de manzana compacta o cerrada con tipología unifamiliar adosada, teniendo cada una de ellas en su desarrollo y propuestas de crecimiento las siguientes particularidades:

1. San José del Valle:

Es uno de los Núcleos Urbanos fuera del principal con mayor inercia de crecimiento, condicionado fuertemente por las difíciles condiciones topográficas de su entorno, marcado por la existencia del cruce de un arroyo al norte y grandes desniveles y pendientes fuertes en todo el arco sur-este.

Los crecimientos residenciales planteados, además de recoger los que no se desarrollaron del PGOU-84, se centran en la zona oeste, margen izquierda de la carretera Jerez-Cortes (La Posada), en donde se reordenan ciertas implantaciones residenciales surgidas al margen de la legalidad urbanística; zona sur, margen derecha de la Avenida de Jerez en la que se plantea una franja de crecimiento que formalice la segunda fachada de dicha Avenida, y zona este, en donde aparecen dos U.E. no desarrolladas del 84, una en el final de la Avenida de Jerez (margen izquierda) y otra en el llamado Camino de las Canteras, tras la que se ubica una segunda zona de crecimiento.

El resto del suelo urbano residencial queda prácticamente inalterable, creándose una zona al sur, tras la Cuesta de San Antonio, de reserva urbana no programada que garantiza una posible fuerte demanda de crecimiento.

2. Majarromaque:

Pequeño núcleo poblacional sin excesivas inercias de crecimiento, que presenta una interesante estructura urbana original planificada que se apoya en la carretera

Jerez-La Barca, describiendo un arco y creando una vía paralela a ésta en la que se conectan diferentes vías radiales, situándose los edificios institucionales relevantes (Ayuntamiento, Iglesia) en una posición central de este cuarto de círculo.

El crecimiento propuesto recoge el que aparece en la III Modificación del PGOU-84, regularizando la trama hacia el sur apoyándose en una vía urbana inacabada; se trata lógicamente de un crecimiento comedido, adecuado a las necesidades del núcleo.

3. La Barca de la Florida:

Es el otro núcleo más importante desde el punto de vista de inercia de crecimiento poblacional.

Su estructura urbana, que aún hoy mantiene en parte la planificación "ex novo" originaria, está fuertemente marcada por su ubicación en un cruce de carreteras: la de Jerez-Cortes, sin duda la arteria principal, y la de Torreceda-Majarromaque, en la que se apoyan crecimientos importantes.

El otro elemento definitorio de su implantación en el territorio es el río Guadalete, que aparece "tangente" al núcleo urbano al este de dicho núcleo; en el margen opuesto a ese río se han desarrollado equipamientos (polideportivo, cementerio) y un importante núcleo poblacional al margen del planeamiento, que ocupa las llamadas Mesas del Corral.

Ambas incidencias están hoy absolutamente desconectadas espacialmente del núcleo urbano, apareciendo a su vez este núcleo de espaldas al río, que sin duda puede ser el elemento más atractivo de la fisonomía urbana de La Barca. Por ello, la III Modificación del PGOU-84, siguiendo las consideraciones del P.E.P. del Valle del Guadalquivir-Guadalete, planteó el crecimiento en la zona sur del núcleo, apoyado en la carretera de Torreceda, conectado con la estructura urbana actual y buscando el acercamiento de ese núcleo al río. En la otra margen del río se planteaba un Sistema General de Espacios Libres aprovechando el meandro existente y concibiéndolo como Parque Fluvial.

La presente propuesta pretende continuar con ese crecimiento residencial hacia el río, de forma convenientemente dimensionada, cerrando además la delimitación de suelo urbano por la carretera de Torreceda.

Así mismo, se propone la ampliación del Parque Fluvial a lo largo de la ribera conectando con la zona de equipamientos deportivos existentes.

Se propone, por último, regularizar la situación de Mesas del Corral, fijando sus límites espaciales estrictamente, diseñando una ordenación que dote a la zona de

un definitivo carácter urbano y haciendo participar a los propietarios de los procesos urbanísticos.

El resto del suelo urbano queda sujeto a ligeras modificaciones que pretenden regularizar situaciones de hecho observadas o satisfacer requerimientos sobre equipamientos.

4. Nueva Jarilla:

Es un núcleo con poca inercia de crecimiento; su esquema urbano es muy simple, y se basa en dos tramas ortogonales apoyadas en las dos vías de acceso al núcleo.

La propuesta de crecimiento se sitúa en las franjas sur y este del consolidado, continuando con la trama urbana original del poblado y apoyándose en un vial existente de borde, urbanizado y en uso.

5. Torreceda:

Tiene, como el anterior, poca inercia de crecimiento, siendo otro de los poblados ligados al río y al Valle del Guadalete.

El crecimiento que se recoge es el que aparecía en la III Modificación del PGOU-84, en la zona noroeste, a ambos lados del actual campo de fútbol. La Revisión incorpora a la delimitación de suelo urbano la zona de Torreceda la Baja, dada su proximidad al núcleo originario.

6. El Torno:

Es un núcleo con una especial ordenación planificada basada en formas orgánicas que van surgiendo a partir de la carretera de La Barca y San Isidro, verdadero eje central del núcleo.

Los crecimientos residenciales, tal y como se planteaba en la III Modificación del PGOU-84, se producen en el sur, hacia el río Guadalete, y al este, en una cuña de terreno que completa la trama.

7. Estella del Marqués:

Es un núcleo cuya estructura urbana ortogonal se "encaja" entre la carretera de Cortes y la de Lomopardo; su proximidad al Núcleo Principal de Jerez se ve absolutamente condicionada por la barrera que supone la Autopista A-4, situada al oeste del núcleo de Estella, lo cual la independiza espacial y territorialmente del Núcleo Principal.

Se mantiene su estructura urbana residencial, planteando un crecimiento al este, apoyado en la carretera a Lomopardo y respetando en todo momento el pinar existente.

8. San Isidro del Guadalete:

Es otro de los poblados de colonización ligados al Valle del Guadalete, que conserva su traza ortogonal original apoyada en la carretera a Jerez y El Torno.

Se conserva el suelo urbano residencial existente, introduciendo dos nuevas zonas ya incluidas en la III Modificación del PGOU-84 al norte y al suroeste del núcleo consolidado.

9, 10 y 11. Mesas de Asta, Torremelgarejo y Aína:

Son antiguos núcleos rurales incorporados ya por el PGOU-84 al proceso urbanístico y con una débil inercia de crecimiento, por lo que se ha mantenido el suelo residencial que se preveía para cada uno en el anterior Plan.

12. Montecastillo:

Era el único suelo urbanizable programado fuera del Núcleo Principal que se preveía en el PGOU-84; es una zona de vivienda unifamiliar de baja densidad en torno a un gran sistema de espacios libres privado y junto al Circuito de Velocidad, que constituye el mayor Sistema General de Suelo No Urbanizable.

El presente planeamiento recoge las especificaciones y la ordenación del Plan Parcial ya aprobado para la zona y en ejecución.

13. El Chaparrito:

Es una parcelación que data de finales de los 60, cerrada en sí misma y sin posibilidades de expansión externa.

Se sitúa en el cruce de las carreteras Jerez-Cortes y Paterna-Arcos, y con la ordenación propuesta se pretende regularizar su situación dotándola de servicios urbanísticos privados adecuados a su carácter de asentamiento de segunda residencia. Por su grado de consolidación, estructura morfológica y voluntad decidida de sus propietarios de asumir los costes de urbanización, se decide su incorporación legal a la dinámica urbanística.

3. EL USO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS FUERA DEL NÚCLEO PRINCIPAL

Fuera del Núcleo Principal se concretan las siguientes zonas dedicadas a actividades económicas:

1. San José del Valle:

En la U.E.SJ.I., a la entrada del núcleo en la margen izquierda de la carretera desde Jerez, se ha previsto una zona con uso predominante para Actividades Económicas; así mismo, en la margen derecha se ha previsto un área de aparcamientos para camiones, muy necesaria en este núcleo.

2. Garrapilos (La Barca) :

Se sitúa en la margen derecha de la carretera Jerez-Cortes, al noroeste del núcleo urbano de La Barca y a 1 km. aproximadamente del mismo.

Se concibe como un Suelo para Actividades Económicas en el corazón del Valle del Guadalete, aprovechando unas buenas cualidades de comunicación y fomentando un núcleo de creación de empresas de transformación agroalimentaria.

III - CLASIFICACIÓN DEL SUELO

1. CRITERIOS GENERALES PARA LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO.

Es sin duda una de las decisiones más cruciales que debe adoptar un Planeamiento General, y lo es así por tres razones fundamentales:

- Por la definición de derechos y cargas.
- Por el grado de definición en las determinaciones de la ordenación.
- Por el proceso de gestión en relación con el desarrollo y la ejecución del planeamiento.

El tratamiento análogo dado por el R.D. 1/92 de Reforma de la Ley del Suelo a las distintas clases de suelo en cuanto a los derechos y deberes de los propietarios y la equidistribución de beneficios y cargas, ha superado los problemas que planteaba la vieja Ley del 75 en cuanto a clasificación, que llevaban a restringir al máximo la delimitación de suelo como urbano por las dificultades que suponía la obtención de las cesiones en esta clase de suelo.

Con la nueva Ley, se clasificarán como urbanos los terrenos que cuenten con los elementos establecidos en el artículo 10 en cualquiera de los dos supuestos.

Por aplicación de este criterio, se han clasificado como urbanos los terrenos que ya tuvieron esta clasificación en el P.G.O.U.-84, ya sea como consolidados o no consolidados.

Igualmente se incorporan a esta categoría los Sectores del Suelo Urbanizable Programado o los Suelos Urbanizables No Programados (P.A.U 1) que estén ejecutados, o en proceso de ejecución o con ordenación aprobada.

Así mismo se clasifican como urbanas determinadas zonas, actualmente con una clasificación distinta, que por tener un grado de edificación altamente consolidado en relación con las nuevas previsiones de ordenación les resulta esta clasificación como la más idónea (el área de Montealegre).

En cualquier caso, dentro de los perímetros de Suelo Urbano se delimitan Unidades de Ejecución en aquellos terrenos que no tengan un grado de urbanización suficiente como para ser considerados solares.

Tendrán la clasificación de Suelo Urbanizable Programado los terrenos aptos para ser urbanizados por reunir condiciones para ello, atendiendo a su localización y características topográficas y medioambientales. Así mismo se ha atendido a los criterios de certeza de desarrollo conforme a la programación, bien por un compromiso de inversión pública o bien por los compromisos suscritos por sus propietarios con la administración urbanística municipal.

Los Suelos Urbanizables Programados, por tanto, serán aquellos en los que el Plan General programa su ejecución en los 8 años de vigencia en el mismo, por considerarse necesario atendiendo a los requerimientos de un desarrollo territorial armónico y en función de las necesidades de incorporación de Suelo Urbanizado al mercado de la vivienda y de otros usos. Los criterios de programación están desarrollados en el documento del Programa.

El Suelo Urbanizable No Programado lo constituyen los terrenos aptos para urbanizar cuya programación el Plan General no considera en principio imprescindible y que pueden programarse mediante la Revisión del Programa de Actuación del Plan o mediante la aprobación del P.A.U.

El P.G.M.O. establece para esta clase de suelo, no sólo los usos compatibles, sino todas aquellas determinaciones que garanticen una correcta integración con la estructura general y orgánica propuesta a fin de posibilitar su fácil incorporación al proceso urbanizador.

Constituye el Suelo No Urbanizable aquellos terrenos que han de preservarse del desarrollo urbanístico, así como el resto de los terrenos no incluidos en algunas de las categorías anteriores, sustentando esta clasificación sobre criterios de salvaguarda activa tanto de los recursos como de los valores y formas de explotación tradicionales.

2. EL SUELO URBANO DEL NÚCLEO PRINCIPAL.

Como se ha comentado en la introducción anterior, tres han sido los criterios de clasificación de suelo como urbano en el Núcleo Principal:

- Los Suelos Urbanos del planeamiento anterior.
- Los Suelos Urbanizables del planeamiento anterior, desarrollados, o en proceso de ejecución.

– Suelos con suficiente grado de consolidación y vocación urbana (por situación y por estructura morfotipológica) como para ser considerados urbanos.

A partir de estos criterios, la totalidad del Suelo Urbano se ha dividido en trece Zonas de Ordenanzas dentro del Núcleo Principal:

- 1.- Conjunto Histórico Artístico.
- 2.- Residencial Unifamiliar o Colectiva en Manzana Cerrada.
- 3.- Barriadas Singulares.
- 4.- Residencial Agrupada.
- 5.- Residencial Unifamiliar Aislada.
- 6.- Residencial Colectiva en Manzana Abierta o Bloque Exento.
- 7.- Bodeguera.
- 8.- Actividades Económicas.
- 9.- Sistemas Generales.
- 10.- Nuevos Crecimientos.
- 11.- P.A.U.
- 12.- Área Residencial Montealegre.
- 13.- P.E.R.I. Terrenos Ferroviarios.

Las nueve primeras zonas provienen del planeamiento del 84, representan áreas homogéneas y responden al tipo de asentamiento y a la morfología y tipología dominante en ella.

A su vez, cada una de estas zonas se subdivide en distintas subzonas con características específicas comunes y un mismo Aprovechamiento Tipo.

Dentro de cada Zona de Ordenanzas y conectados por tanto íntimamente con las características de cada una de ellas, aparecen los Suelos No Consolidados, que constituyen Unidades de Ejecución; estos suelos son aquéllos que aun teniendo todas las cualidades de los urbanos, no tienen un grado de implantación de infraestructuras suficiente como para ser considerados solares, necesitando por tanto un posterior desarrollo tanto de planeamiento como de gestión para incorporarse con pleno derecho a la ciudad consolidada.

La zona denominada 10.- "Nuevos Crecimientos", la constituyen aquellos Sectores del Suelo Urbanizable Programado del P.G.O.U.-84 que se han desarrollado, están en desarrollo o cuentan con ordenación y figuras de gestión aprobadas, debiendo culminar su desarrollo atendiendo a las especificaciones ya recogidas.

Algunos de estos sectores, y en aplicación de los análisis y conclusiones efectuados y ya expuestos en el presente documento, han sufrido un cambio de uso (de industrial a residencial) que los integra de forma óptima en la ciudad, dada su posi-

ción en ésta (Sector 2 "Camino de Espera", Sector 3 "Carretera de Sevilla", Sector 5 "La Granja Sur" y Sector 6 "Cañada de la Feria").

Así, el Sector 2, ahora U.E.10.2, ha pasado a una tipología de residencial colectiva en bloque vertical en las vías principales que lo surcan (Camino de Espera y nueva Ronda Este) y unifamiliar en hilera o colectiva en bloque horizontal en el resto.

Los Sectores 3, 5 y 6 han pasado a residencial colectiva en bloque vertical, con una morfología de manzana abierta y/o manzana con edificación aislada.

La Zona 11.- "P.A.U." corresponde al P.A.U.1 "Fernando Portillo-Carretera de Arcos", de iniciativa municipal y actualmente en ejecución.

La Zona 12 corresponde a los dos P.E.R.I. que se proponen en el presente Plan en el Área Residencial Montealegre.

La Zona 13 corresponde al P.E.R.I de los Terrenos Ferroviarios.

A continuación, se analizan pormenorizadamente los resultados de la ordenación en cada una de las zonas de ordenanza:

1. - Conjunto Histórico-Artístico. - Abarca esta zona la delimitación del Conjunto Histórico-Artístico definida por E.D.1.390/1982 de 17 de abril, B.O.E. nº 151 de 25 de junio de 1982.

A partir de un exhaustivo análisis, se ha estudiado pormenorizadamente esta parte de la ciudad, distinguiendo sus elementos más relevantes enmarcados en los siguientes grupos:

- Elementos Monumentales (B.I.C.).
- Contenedores Históricos.
- Bodegas.
- Áreas residenciales.
- Espacio libres.

A partir de este análisis, la ciudad histórica se ha dividido en distintos Sectores de Ordenación-Catalogación que recogen todas las conclusiones entresacadas; esta catalogación se concreta en seis categorías:

- A) Elementos de Interés Específico.
- B) Elementos de Interés Genérico.
- C) Áreas de Conservación Arquitectónica.
- D) Áreas de Intervención.

E) Zonas de Servidumbre Arqueológica.
F) Elementos Fuera de Ordenación.

Que se describen y argumentan suficientemente en la Normativa Particular.

De estas categorías se extraen una serie de Áreas de Intervención que se concretan como Unidades de Ejecución. Generalmente, son zonas acotadas y definidas que precisan de una cierta reordenación interior que conserve elementos de interés y libera terrenos para la promoción inmobiliaria; en muchos casos (Merced, Pizarro, Descalzos...) se propone la incorporación al patrimonio y uso público de jardines con gran valor urbano y medioambiental.

Así mismo, se ha delimitado área de estudio e intervención en torno a la Plaza de Belén, considerada como una subzona de la principal.

Por tanto, la Zona 1 queda sintéticamente de esta forma:

Zona de ordenanzas 1.- "Conjunto histórico-artístico"

Suelo Urbano Consolidado

1. A.- Conjunto Histórico-Artístico.

1. B.- Belén.

Suelo Urbano No Consolidado. Zona 1. (Unidades de Ejecución).

NOMBRE	SUP. BRUTA, m ²	EDIF. TOTAL, m ²
U.E.1.A.4 Caracuel	7.095	8.514
U.E.1.A.9 Arroyo	3.699	3.514
U.E.1.A.16 Atalaya	10.612	5.836
U.E.1.A.17 Pizarro	18.899	17.954
U.E.1.A.18 Merced	14.612	8.036
U.E.1.A.19 Clavel	5.068	7.602
U.E.1.A.20 Ronda del Caracol	12.915	12.915
U.E.1.A.21 Cordobeses	3.550	3.550
U.E.1.A.22 Divina Pastora	20.102	20.102
U.E.1.A.23 Desamparados	15.791	8.685
U.E.1.A.24 Descalzos	15.883	15.883

2.- Residencial Unifamiliar o Colectiva en Manzana Cerrada.- Ubicada en situaciones de arrabales circundantes al conjunto Histórico-Artístico, presenta una morfología de manzanas agrupadas o cerradas, con tipologías de colectiva en bloque vertical o unifamiliares en hilera.

Las áreas de Suelo Urbano No Consolidado que se plantean, tienen por objeto ordenar vacíos urbanos aún hoy existentes, algunos de ellos provenientes de U.A. del P.G.O.U.-84 no desarrollados; así mismo se han incluido dos zonas de Nuevo Crecimiento (Polígono Sur y Nazaret) que intentan completar y continuar las tramas circundantes.

Comprende 16 subzonas consolidadas:

- | | |
|------------------------|-------------------|
| A) El Calvario. | H) Polígono Sur. |
| B) Picadueñas. | I) Liberación. |
| B1B) Picadueñas Alta. | J) Zaragoza. |
| C) Torresoto. | K) Nazaret. |
| D) El Agrimensor. | L) Pago Manjón. |
| E) Cañameros. | M) El Ángel. |
| F) Estancia Barreras. | R) Avenida. |
| G) El Pelirón. | S) Federico Mayo. |
| G2) Camino del Duende. | |

Suelo Urbano No Consolidado. Zona 2. (Unidades de Ejecución).

NOMBRE	SUP. BRUTA, m ²	EDIF. TOTAL, m ²
U.E.2.B.1.B Picadueñas Alta	6.392	3.825
U.E.2.B.1.C San Vicente	4.004	2.602
U.E.2.B.2 Picadueñas Baja	12.134	7.280
U.E.2.D.1 La Hoyanca	94.220	28.266
U.E.2.G.1 El Pelirón	24.350	17.045
U.E.2.H.2 Polígono Sur	197.960	148.470
U.E.2.K.1 Nazaret-2	59.198	38.478
U.E.2.N.1 Cartuja	60.576	36.345
U.E.2.O.1 Cuatro Caminos	19.517	18.541
U.E.2.Q.1 Arroyo del Membrillar.2	81.581	48.948
U.E.2.T.1 Armas de Santiago	11.231	11.231

3.- Barriadas Singulares.- Constituyen conjuntos urbanos catalogados, en los que se protege tanto su estructura urbanística como las tipologías de sus edificaciones.

No cuentan con subzonas no consolidadas, comprendiendo subzonas consolidadas:

- | | |
|-------------------|-----------------|
| A) La Plata. | D) Pío XII. |
| B) La Constancia. | E) La Vid. |
| C) España. | F) La Asunción. |

4.- Residencial Unifamiliar Compacta o Colectiva en Bloque Horizontal.- Son áreas de periferia, muchas de ellas provenientes de implantación de viviendas autoconstruidas, con morfología dominante de manzana compacta, siendo la tipología más común la de vivienda unifamiliar en hilera de dos plantas de altura.

Las subzonas de suelo no consolidado ocupan vacíos urbanos internos que es preciso ordenar y consolidar.

Comprende 26 subzonas consolidadas que se denominan:

- | |
|--|
| A) San José Obrero. |
| B) Arroyo del Membrillar. |
| C) San Enrique-Santa Teresa. |
| D) Olivar de Rivero. |
| D2) Olivar de Rivero-San Antonio. |
| E) El Rocío. |
| E1) El Rocío. |
| F) Barbadillo. |
| G) La Pita-La Milagrosa. |
| G1) La Pita. |
| G2) La Milagrosa. |
| G5) Carretera de Cortes. |
| H) Pago San José-Camino de Montealegre. |
| H1) Pago San José-Camino de Montealegre. |
| H2) Pago San José-Camino de Montealegre. |
| H3) Pago San José-Camino de Montealegre. |
| I) Nueva Andalucía. |
| J) Hijuela de las Coles. |
| L) Pino Solete. |
| M) Cañada de Miraflores. |
| N) Los Albarizones. |
| O) La Corta. |
| P) Lomopardo. |
| Q) El Portal. |
| R) Pago Manjón. |
| S) Las Flores. |

Igualmente, comprende las siguientes subzonas no consolidadas:

Suelo Urbano No Consolidado. Zona 4. (Unidades de Ejecución).

NOMBRE	SUP. BRUTA, m ²	EDIF. TOTAL, m ²
U.E.4.A.2 San José Obrero III Fase	54.062	35.140
U.E.4.A.3 San José Obrero II	36.605	21.963
U.E.4.A.4 Entrevías	20.975	12.585
U.E.4.D.1 Olivar de Rivero	9.175	5.046
U.E.4.E.2 El Rocío 1	5.326	4.793
U.E.4.E.3 El Rocío 2	5.280	2.640
U.E.4.F.1 Barbadillo 1	9.150	5.490
U.E.4.F.2 Barbadillo 2	5.125	3.075
U.E.4.F.3 Barbadillo 3	42.814	25.688
U.E.4.G.3 La Milagrosa 2	19.305	15.444
U.E.4.G.4.A Pago Percebá	30.130	22.597
U.E.4.G.4.B Pago Percebá	46.791	35.093
U.E.4.H.4 La Teja Alta	55.171	35.861
U.E.4.H.5 La Teja Baja	26.554	17.260
U.E.4.I.1 El Ángel	52.381	52.381
U.E.4.L.1 Pino Solete	26.094	15.656
U.E.4.N.1 Los Albarizones 2	39.247	25.510
U.E.4.N.2 Los Albarizones 2	27.776	13.888
U.E.4.S.1 San Jerónimo A	73.190	43.914
U.E.4.S.2 San Jerónimo B	102.527	61.516
U.E.4.T.1 El Pimiento	28.419	17.051
U.E.4.U.1 Giralдино	28.555	11.422

5.- Residencial Unifamiliar Aislada.- Ubicadas en áreas al norte de la ciudad, comprende nueve subzonas consolidadas:

- | |
|-----------------------------|
| A) Montealto. |
| B) Los Álamos de Montealto. |
| C) El Cuco. |
| C1) El Cuco. |
| D) Las Oblatas. |
| E) Las Cadenas. |
| F) Las Nieves. |
| G) Jacaranda. |
| J) Los Abetos. |
| K) Cartuja. |

Igualmente, comprende las siguientes zonas no consolidadas:

Suelo Urbano No Consolidado. Zona 5. (Unidades de Ejecución).

NOMBRE	SUP. BRUTA, m ²	EDIF. TOTAL, m ²
U.E.5.H.1 Yeguada	20.010	8.004

6.- Residencial Colectiva en Manzana Abierta o Bloque Exento.- Esta zona comprende treinta subzonas consolidadas.

- A) SanJoaquín.
- A1) San Joaquín 3.
- B) San Benito.
- B2) San Benito-Marianistas.
- C) La Serrana.
- D) Miraflores.
- E1) Prolongación Calzada del Arroyo.
- E2) Ermita de Guía.
- F) San Telmo Viejo.
- G) Vallesequillo.
- G1) Vallesequillo 2.
- H) Vallesequillo 1.
- H1) Vallesequillo-Mundo Nuevo.
- I) Madres de Dios.
- J) El Retiro.
- J1A) El Retiro.
- K) Nazaret.
- K1) Nazaret-Retiro.
- K2) Nazaret-Parque Atlántico.
- L) Fábrica de Botellas.
- M) Camino del Duende.
- M2) Camino del Duende-Torresblancas.
- N) Carretera de Cortes.
- O) Los Girasoles.
- P) La Granja.
- Q) El Bosque.
- R) Avenida.
- R2) Avenida.
- S) Santo Domingo.
- T) Santo Tomás.
- V) Pío XII.

Igualmente, comprende las siguientes zonas no consolidadas:

Suelo Urbano No Consolidado. Zona 6. (Unidades de Ejecución).

NOMBRE	SUP. BRUTA, m ²	EDIF. TOTAL, m ²
U.E.6.P.1 La Granja	41.162	34.987
U.E.6.P.2 Avenida de Europa	97.286	82.693
U.E.6.U.1 Porvenir	49.041	58.849
U.E.6.J.1.B El Retiro	17.508	18.383
U.E.6.V.1 Circo	30.806	50.314

7.- Bodeguera.- Se han definido dos zonas:

- A) Interior.
- B) Exterior.

8.- Actividades Económicas.- Son aquellas áreas o enclaves destinados a actividades industriales y aquellas que, adscritas a los mismos, se sitúan en el interior de la trama urbana, dentro o en la proximidad de las zonas residenciales.

Las subzonas consolidadas se dividen:

1.- Actividades Económicas Genéricas:

- C) Carretera de Sevilla.
- D) Dispersa.
- D0) Dispersa.
- D1) Dispersa.

Así mismo, se han delimitado las siguientes subzonas no consolidadas:

Suelo Urbano No Consolidado. Zona 8. (Unidades de Ejecución).

NOMBRE	SUP. BRUTA, m ²	EDIF. TOTAL, m ²
U.E.8.E.1 Parque Empresarial 1	151.767	136.590
U.E.8.E.2 Parque Empresarial 2	165.153	132.122
U.E.8.F.1 Autopista	95.843	47.921
U.E.8.G.1 El Calvario	28.798	14.399

2.- Dominante Industrial:

- A) Fábrica de Botellas.
- B) El Portal.

9.- Sistemas Generales.- Se han agrupado en las siguientes subzonas:

- A) Parques.
- B) Feria.
- C) Defensa.
- D) Asistencial y Administrativo.
- E) Deportivo y Cultural.
- F) Ferroviario.
- G) Energía y Agua.
- H) Cementerio.
- I) Educativo.

Los Sistemas Generales de Espacios Libres en Suelo Urbano en el Núcleo Principal son los siguientes:

- Parque del Altillio (Suelo Urbano)78.145m²
- Parque González Hontoria (Suelo Urbano)139.799m²
- Ampliación González Hontoria (Suelo Urbano)150.751m²
- Parque Carretera de Arcos (Suelo Urbano)137.203m²
- Parque Avenida de Europa (Suelo Urbano)28.635m²
- Parque de la Plata (Suelo Urbano)23.789m²
- Tempul-Picadueñas (Suelo Urbano)237.060m²
- Alcázar (Suelo Urbano)30.242m²
- El Retiro (Suelo Urbano)31.456m²
- Parque San Telmo Sur (Suelo Urbano)177.120m²

10.- Nuevos Crecimientos.- Se corresponde con los sectores del Suelo Urbanizable Programado del P.G.O.U.-84, con ordenación aprobada y diversas fases de ordenación.

Comprende las siguientes subzonas:

- 1A) El Altillio.
- 1B) El Altillio.
- 2) Camino de Espera.
- 8) Carretera de Arcos.
- 9) Carretera de Cortes.
- 10) Pago San José.

- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| 3) Carretera de Sevilla. | 12/13) Montecastillo. |
| 5) La Granja Sur. | 17) Cooperativa. |
| 6) Cañada de la Feria. | 18.1) Santa Ana. |
| 7) El Polo. | 18.2) Santa Ana. |

11.- P.A.U.1.- Corresponde esta zona al P.A.U.1 "Fernando Portillo-Carretera de Arcos" desarrollado por el P.G.O.U.-84 y actualmente en ejecución.

Al ser de iniciativa municipal y a fin de mantener sus parámetros diferenciados del resto de las zonas tal y como hasta la formulación del presente planeamiento ocurre, se ha constituido como una zona individualizada de ordenanzas.

12.- Área Residencial de Montealegre.- Se integra por dos Planes Especiales:

A) P.E.R.I. de Montealegre: Delimitado por la carretera de Cartuja al sur, la Hijuela de la Araña al norte, la misma hijuela en su encuentro con la carretera de Cartuja al este y el Suelo No Urbanizable de protección del Monasterio de Cartuja al oeste.

B) P.E.R.I. Pago Solete: Limitado por la carretera de Cartuja al norte, la finca La Granja-Santa Teresa al sur, Los Albarizones al este y el Polígono Industrial de Cartuja al oeste.

El área de Montealegre, a ambos márgenes de la carretera de la Cartuja, presenta dos caracteres identificadores:

1.-Un alto grado de fraccionamiento de la propiedad. Así, en la parte alta el 79% de las parcelas existentes son inferiores a 1 Ha., llegando incluso al 53,6% el porcentaje de parcelas inferiores a 5.000 metros. En Montealegre Bajo, más conocido como Pago Solete, los datos son similares.

2.-La presencia de un elevado número de edificaciones con uso residencial dominante desvinculado de los fines agrarios.

Estas dos notas identificativas que han provocado un crecimiento descontrolado no son producto generalmente de procesos ilegales. Al contrario, tienen sus antecedentes en la habilitación otorgada en el planeamiento anterior a 1984.

En efecto, en la década de los 60 se produjo un diseminado de edificaciones residenciales de carácter rural a ambos márgenes de la carretera de Cartuja. Este asentamiento de naturaleza singular, de villas de campo, es asumido desde el planeamiento por primera vez, a través del P.G.O.U. de 1969, con la clasificación de Suelo No Urbanizable y calificación de "Zona Jardín La Cartuja".

Esta zona estaba comprendida desde el perímetro urbano hasta el conjunto de la Cartuja y en una profundidad de 400 metros a ambos márgenes de la carretera.

Se establecía una parcela mínima edificable de 5.000 metros, una edificabilidad de 1m³/m² y una ocupación de 1/6 de la superficie de la misma.

Por su parte, el P.G.O.U. de 1984 reconocía la singularidad de este área, estableciendo una normativa especial con respecto al resto del Suelo No Urbanizable, reconociendo la posibilidad de construir viviendas en parcelas de 5.000 m. registradas con anterioridad a la entrada en vigor del Plan y previendo un Plan Especial para la zona.

El Plan General de 1984 establecía determinaciones específicas para otras zonas de este mismo área: así, clasificaba como Urbano (bodeguero) el Polígono Industrial de la Cartuja y el núcleo residencial de Los Albarizones, y preveía la elaboración del ya vigente Plan Especial de Protección del Monasterio de la Cartuja y su entorno.

Con estos antecedentes, la zona de Montealegre, excluido el entorno de la Cartuja, se ha desarrollado hasta la actualidad con una clasificación de Suelo No Urbanizable, pero con una calificación de "Ciudad-Jardín" que responde a una imagen de vocación más urbana.

Esto ha originado el alto grado de consideración de la edificación sobre un terreno urbanísticamente no dotado para soportar las posibilidades edificatorias reconocidas por el planeamiento.

La Revisión-Adaptación debe dar una respuesta válida para esta zona que, asumiendo la realidad de los hechos, solucione los problemas existentes.

En efecto, la Revisión no puede desconocer la necesidad de dotar de infraestructuras adecuadas a un área residencial ya prácticamente consolidada con viviendas de primera residencia y desvinculada de los usos agrarios.

Estas exigencias se derivan de requerimientos sanitarios y medioambientales básicos.

De otro lado, la Revisión no puede desconocer que otras decisiones del mismo, como son los nuevos crecimientos propuestos, la potenciación del acceso de la carretera de Cartuja y el objetivo de acercamiento al río, hacen que la zona de Montealegre pase de hecho a integrarse de forma definitiva en la dinámica urbanística del Núcleo Principal.

Desde estas consideraciones, se establecen como objetivos de la Revisión para este área:

- 1.-Dotar de las infraestructuras urbanísticas adecuadas y de las dotaciones necesarias para la satisfacción de las demandas básicas de la población residencial de la zona.
- 2.-Conservación del carácter de ciudad-jardín del área.
- 3.-Aplicación del principio de compensación de cargas y beneficios derivados de la planificación a esta zona.

Analizando la realidad y los objetivos perseguidos, se considera que las zonas conocidas y delimitadas como Montealegre Alto y Pago Solete deben ser clasificadas como suelo urbano, y ello porque el alto grado de consolidación en la mayor parte del área las hacen merecedoras de esta clasificación, sin tener entidad suficiente, desde el punto de vista económico y técnico, los espacios intersticiales existentes con un menor grado de consolidación para constituir ámbitos de sector del S.U.P.

No obstante, para un mejor estudio se remite su ordenación de detalle a la figura de planeamiento especial. De esta forma el Plan General prevé dos Planes Especiales, uno para Montealegre Alto y otro para Pago Solete; estos planes de desarrollo deberán ajustarse a las siguientes directrices:

- a) La accesibilidad entre Montealegre y la ciudad ha de reforzarse mediante cualificadas propuestas viarias, así como con una correcta adecuación y reurbanización de las actuales vías existentes.

Se estudiará especialmente la conexión entre el nuevo cinturón Este y el Parque Periurbano de la Cornisa de Lomopardo, mediante un vial-parque a lo largo del camino de Montealegre.

Además, se proponen como viario estructurante los siguientes, teniendo la consideración de indicativos:

- El nuevo trazado de la Hijuela de la Viña de la Araña.
- La conexión de la Hijuela de Pino Solete con el vial-parque y la Hijuela de la Araña.
- Vial desde Los Albarizones hasta la hijuela antes mencionada.

– Vial doble que transcurriendo paralelo conecta, desde el Polígono Industrial de Cartuja, la carretera con la Higuera de la Viña de la Araña.

– Vial que conecta el poblado de la Corta con las Higuera de Pino Solete y de Giraldo.

b) Como criterio de localización de las dotaciones en Montealegre Alto se utilizará preferentemente el de las intersecciones del viario estructurante del área.

Y como criterio de localización preferente de los espacios libres se realizará a lo largo del vial-parque por margen norte.

c) En Pago Solete se deben estudiar los accesos desde la carretera de Cartuja al nuevo Parque de la Granja-Santa Teresa, resolviendo, asimismo, la adecuación que se proponga, los contactos con el Polígono Industrial de Cartuja, Los Albarizones Sur y el poblado de La Corta.

Tanto la zona de Montealegre Alto como la de Pago Solete constituirán un área de reparto independiente respectivamente, estableciendo el Plan Especial correspondiente el aprovechamiento tipo.

13.- P.E.R.I. Terrenos Ferroviarios.- Que deberá concretar y desarrollar las previsiones y los análisis efectuados para la zona en el sentido de eliminar o al menos minimizar el impacto negativo que actualmente supone la traza del ferrocarril en la ciudad central.

A fin de entender correctamente la necesidad de este P.E.R.I., a continuación se describe el análisis global sobre la incidencia del sistema ferroviario en la ordenación del término municipal.

a) Análisis.- Las conclusiones que la Revisión-Adaptación realiza del sistema ferroviario son las siguientes:

1. La prestación del servicio ferroviario en Jerez de la Frontera se considera esencial y ventajoso para la ciudad, contribuyendo a potenciar su papel de centro subregional en el Sistema de Ciudades.

2. No obstante, la integración del trazado del ferrocarril en la trama urbana de Jerez no es en modo alguno pacífica, ya que viene produciendo desde las dos últimas décadas alteraciones y efectos negativos para la ciudad, que se sintetizan en los siguientes aspectos:

a) El viario fundamental de Jerez se basa en un esquema de líneas radia-

les que coinciden con la prolongación de las carreteras supralocales; a estas líneas se le superponen una serie de ejes concéntricos aún hoy sin continuidad en determinadas áreas.

La traza ferroviaria produce importantes discontinuidades en las líneas radiales, bien con ruptura física absoluta de las mismas, o bien con estrangulamientos y disminuciones de sección que afectan directamente a su capacidad, produciendo “cuellos de botella” circulatorios.

La carencia de una vía periférica concéntrica en el este de la ciudad ha venido, sin duda, motivada por la dificultad que ha supuesto secularmente el “salto” de la barrera ferroviaria, hipotecando tremendamente la creación de nuevas arterias de comunicación.

b) Tras el análisis urbano efectuado en las distintas fases de elaboración de este Plan General Municipal de Ordenación, se ha llegado a la firme conclusión de que la ciudad presenta un grado de consolidación inferior al este de la traza ferroviaria, producto, bien es cierto, de formas de crecimientos inadecuados durante la década de los 70 y primeros de los 80.

La minimización del efecto-barrera que aún hoy representa la traza ferroviaria, se considera prioritaria para la integración de la trama urbana este de la ciudad con el centro históricamente consolidado, estableciendo definitivamente el equilibrio territorial nunca conseguido.

c) Uno de los efectos negativos comunes a los antiguos trazados ferroviarios que hoy surcan el interior de nuestras ciudades es, sin duda, la degradación visual, paisajística y funcional de los bordes y la zona de contacto entre ciudad y ferrocarril, produciendo en el caso de Jerez unas evidentes discontinuidades visuales, para dar paso a un triste mundo de tapias ciegas, trincheras con taludes descuidados, terrenos abandonados o infrautilizados y sensación de frontera o límite que, como se comentaba en el apartado anterior, cercan la ciudad artificialmente.

3. El proceso de racionalización y modernización del servicio ferroviario ha puesto de manifiesto la obsolescencia de algunas instalaciones, y la disfuncionalidad de la ubicación de la estación de mercancías.

4. La ubicación de la estación de pasajeros, por su centralidad, se considera ventajosa, ya que ocupa una posición privilegiada dentro del corazón de la ciudad, siendo posible además la ampliación de estas instalaciones

como terminal de transporte de viajeros por carreteras y centro modal del transporte urbano, creando de esta forma un auténtico centro intercambiador de transporte de viajeros que optimice y mejore el funcionamiento de cada uno de los medios que a él confluyan.

b) Las finalidades que se establecen en la Revisión Adaptación son las siguientes:

1. La mejora de la accesibilidad de Jerez por ferrocarril con las demás ciudades de su entorno y los principales centros de la Comunidad Autónoma y del Estado.

2. La integración del ferrocarril en la ciudad, disminuyendo o eliminando el efecto barrera, lo que permitirá mejorar el sistema viario y la calidad medioambiental.

3. Facilitar el enlace del ferrocarril con los demás medios de transportes, tanto de personas como de mercancías.

4. Adecuar la explotación ferroviaria a los nuevos servicios que se le demandan.

c) Estas finalidades se concretan en los siguientes objetivos y propuesta de actuación:

1. En cuanto a la mejora de accesibilidad:

a) Desdoblamiento de la línea Jerez-Cádiz, a fin de potenciar la comunicación en la Bahía de Cádiz.

b) Mejora del trazado de la línea Jerez-Cádiz, a fin de disminuir los tiempos de traslado.

c) Prolongación del desdoblamiento de la línea hasta Sevilla, a medio plazo.

2. En cuanto a la integración del ferrocarril en la ciudad:

1º Disminución o eliminación del efecto barrera mediante:

a) Aplicación de distintas soluciones técnicas que se adecuen a cada tramo concreto de la línea Madrid-Cádiz a su paso por Jerez, permitiendo en cada caso una optimización tanto del funcionamiento ferroviario como del propio funcionamiento y crecimiento urbano, en

aras de conseguir las mejoras requeridas en las comunicaciones viarias de la ciudad, la necesaria integración de las tramas urbanas a ambos lados de la traza ferroviaria, y la dignificación estética y paisajística de la vía del ferrocarril y sus terrenos anexos o colindantes, dentro del centro urbano.

Las soluciones concretas que se propongan deberán estar guiadas por principios de racionalidad, viabilidad técnica, funcionalidad y adecuación estética; de esta forma, el tipo de actuaciones que se proponen son, en líneas generales, las siguientes:

- Eliminación de la infranqueable barrera física que representa la profunda trinchera existente en la Zona Sur del trazado, aprovechando la gran diferencia de cota topográfica entre la traza concreta ferroviaria y los terrenos colindantes para cubrir dicha trinchera, aprovechando la plataforma superior como zona lineal de espacios libres.
- Mejorar, a través de la actuación anterior, el cruce de la nueva ronda este de la ciudad, con el vial rodado que discurre paralelo al trazado ferroviario.
- Desdoblamiento de la Calle Cartuja a raíz del encajonamiento de la vía en la Zona Sur.
- Ordenación de los terrenos ociosos junto a la actual Estación de Viajeros, para usos públicos relacionados con el transporte de viajeros.
- Ensanchamiento y/o reordenación de los actuales pasos subterráneos y elevados rodados, hasta eliminar los cuellos de botella que hoy se producen en Calle Medina y Calle Arcos.
- Ordenación de los terrenos de la estación de mercancías y las playas de carga, ante la propuesta de traslado de dicha estación.
- Creación de un sistema de viales paralelos a la traza ferroviaria, con sección suficiente, que completen una auténtica Ronda Intermedia de la ciudad que interconexione las vías radiales de comunicación rodada.
- Creación de pasos peatonales, subterráneos o aéreos, que conecten zonas urbanas hoy aisladas entre sí, con especial atención a

la conexión del Parque Público González Hontoria y su prevista ampliación al este del trazado ferroviario.

- Conexión peatonal entre los terrenos de la actual Estación de Mercancías y la Barriada España.
- Adecuado rediseño del contacto físico entre ciudad y ferrocarril, eliminando elementos que provoquen la discontinuidad visual y dignificando los aspectos estéticos de la traza ferroviaria actualmente degradada y funcionando a espaldas de la ciudad.

b) Sustitución o modificación del trazado de la línea Jerez-Jédula, hasta la conexión con la Ciudad del Transporte y la creación de una vía/parque sobre el trazado ferroviario, que quedará en desuso.

2º Ordenación para usos urbanísticos adecuados de los terrenos ferroviarios actualmente ocupados por la Estación de Mercancías y las playas de carga y descarga a raíz del traslado de dicha estación.

3. La finalidad de facilitar el enlace del ferrocarril con los demás medios de transportes, demanda la consecución de los siguientes objetivos:

- a) Enlace del ferrocarril con el aeropuerto mediante la construcción de un apeadero en el mismo y la extensión del desdoblamiento de la línea Jerez/Cádiz hasta la zona aeroportuaria.
- b) Traslado de la estación de mercancías a los terrenos previstos por el municipio para la ubicación del Centro de Transportes, que garantizará una conexión adecuada con los principales sistemas de comunicación y la disposición de suelo suficiente para el intercambio y distribución de productos.
- c) Traslado de la estación de autobuses a las proximidades de la actual estación ferroviaria de pasajeros, con la posibilidad de crear un verdadero centro de intercambio modal de pasajeros.
- d) Referente a la adecuación de la explotación ferroviaria a los nuevos servicios que se le demandan, se fija como objetivo el de transformar la actual estación de pasajeros en un verdadero centro de servicios, aprovechando su centralidad y permitiendo usos complementarios.

4. La consecución de estas finalidades y objetivos debe apoyarse en los siguientes principios, que deben guiar las actuaciones de los agentes públicos:

- a) Coordinación.
- b) Colaboración e información recíproca.
- c) Respeto de los ámbitos de competencias e intereses respectivos.

5. De forma estratégica, se considera oportuno que la determinación y concreción de los objetivos antes enunciados se lleve a cabo mediante la elaboración de un Plan Especial de Reforma Interior de los terrenos ferroviarios.

En la Revisión-Adaptación del Plan General Municipal de Ordenación se prevé la posibilidad de traslado de la Estación de Mercancías, de forma anticipada a la aprobación del citado P.E.R.I. Igualmente se determina como uso global residencial el destino de los terrenos ociosos, debiendo concretarse los usos pormenorizados, su intensidad y ordenación, en el Plan Especial; por este motivo, constituirá un área de reparto independiente y la fijación de su aprovechamiento tipo se remite al planeamiento especial. Por último, en el Programa de Actuación del Plan General, se programarán fundamentalmente las actuaciones tendentes a asegurar la comunicación viaria entre el este y el oeste de la ciudad.

3. EL RESTO DEL SUELO URBANO.

El criterio de la clasificación como urbano ha sido la constatación de los requisitos establecidos en la legislación vigente para merecer tal consideración. Así se realiza la incorporación progresiva de suelo adecuado a las necesidades de crecimiento de cada núcleo en aquellos terrenos colindantes con la actual delimitación de suelo por aplicación del criterio de consolidación.

En las Normas Particulares se señalan las finalidades y objetivos de los nuevos suelos urbanos de aquellos núcleos distintos del principal.

4. SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO.

El Suelo Urbanizable Programado lo constituyen los siguientes sectores, que se agrupan en áreas de planeamiento integrado en aquellos casos en que es preciso procurar su coordinación y asegurar la correcta solución de los problemas de borde entre ellos:

I CUATRIENIO

Sector	Denominación	Sup.	Uso	Edif. máx.
Sector 14	El Carrascal	128.000	Act. eco.	51.200
Sector 19	Guadabajaque Oeste	301.470	Residen.	105.514
Sector 21	Nazaret Oeste	240.887	Residen.	113.445
Sector 22	Nazaret Este	166.567	Residen.	59.964
Sector 25	La Canaleja	243.780	Residen.	109.701
Sector 27	La Marquesa Sur	400.870	Residen.	160.348
Sector 29	Avenida Europa	114.205	Residen.	43.397
Sector 33	Ciudad Transporte	750.000	Act. eco.	300.000
Sector 35	Parque Empresarial	474.223	Act. eco.	199.173
Sector 36	Carretera Sanlúcar	246.140	Act. eco.	110.763
Sector 37	Guadalcaçín Norte	66.290	Residen.	29.830

Sistemas Generales adscritos:

- SG. A. Ciudad del Transporte 306.420m²
- SG. B2. La Granja 128.692m²
- SG. C. Cañada Ancha 26.886m²
- Superficie Total del S.U.P. I Cuatrienio: 3.644.430mm²
- Edificabilidad Total del S.U.P. I Cuatrienio: 1.283.335m²

II CUATRIENIO

Sector	Denominación	Sup.	Uso	Edif. máx.
Sector 20	Guadabajaque Este	352.750	Resid.	123.462
Sector 23	Pago San José Sur	186.574	Resid.	67.166
Sector 24	Pago San José Norte	139.835	Resid.	50.340
Sector 26	La Milagrosa	230.163	Resid.	98.970
Sector 28	La Marquesa Norte	169.100	Resid.	67.640
Sector 30	San José Obrero	209.688	Resid.	88.068
Sector 31	Pozo Albero Sur	227.045	Resid.	84.006
Sector 32	Pozo Albero Norte	176.907	Resid.	65.455
Sector 34	La Norieta	269.905	Act. eco.	118.758

Sistemas Generales adscritos:

- SG. B1. La Granja 294.312m²
- Superficie Total del S.U.P. II Cuatrienio: 2.256.279m²
- Edificabilidad Total del S.U.P. II Cuatrienio: 763.865m²

En las Normas Particulares Libro VII se encuentra su delimitación, justificación, objetivos, criterios de ordenación y parámetros.

Para ello, en este apartado se hace remisión expresa a las mismas.

5. SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO.

El Suelo Urbanizable No Programado lo constituyen las siguientes áreas:

- Área 1.-"Hijuela de Pino Solete".
- Área 2.-"Ronda Este".
- Arpa 3.-"Cementerio".
- Área 4.-"Noreste".
- Área 5.-"Los Villares".
- Área 6.-"Residencia".
- Área 7.-"Carretera Calvario-Hijuela de Rompecerones".
- Área 8.-"Playas de San Telmo".
- Área 9.-"San José del Valle".

En las Normas Particulares se describen sus ámbitos, finalidades, usos globales y criterios de programación.

6. SUELO NO URBANIZABLE.

Constituyen el Suelo No Urbanizable del presente Plan General aquellas áreas del territorio municipal que deben ser activamente preservadas del proceso de desarrollo urbano, bien con medidas de protección tendentes a evitar la transformación degradante de la naturaleza y destino rústico que las caracterizan, o bien con medidas de potenciación y regeneración para la mejora de sus condiciones de aprovechamiento entendidas desde un desarrollo sostenido.

Dadas las características complejas y singulares del término municipal de Jerez, su tratamiento constituye una de las piezas claves del Plan General, desarrollándose de tal forma que quede suficientemente garantizada la conservación de la diversidad medioambiental que define el territorio jerezano, en el que se incluyen ecosistemas tan distintos como los viñedos, la campiña, la marisma, el Valle del Guadalete, con sus tierras de regadío, los secanos al norte y sur del término, el sistema de lagunas y zonas húmedas y las formaciones serranas del Aljibe, en donde predomina el bosque y el monte mediterráneo.

Esta diversidad ha desembocado en seis grandes subclases para el tratamiento del Suelo No Urbanizable, aunque no obstante, por tratarse de un conjunto especial y ambiental progresivo, esta subclasificación se realiza sin rupturas graves de los ecosistemas en graduación paulatina, desde su máxima preservación hasta su plena urbanización.

Estas seis subclases son las siguientes:

1. Suelo No Urbanizable de Especial Protección:

Son aquellos suelos de gran relevancia paisajística, medioambiental y/o productiva dentro de los límites del término municipal.

A fin de caracterizar, proteger y resaltar las cualidades intrínsecas de cada una de las zonas que se establecen en esta subclase, se han distinguido dos criterios:

- Subzonas de Protección Integral: Son aquéllos en los que, dada la excepcionalidad de sus valores naturales, los objetivos normativos vendrán a garantizar la total preservación de sus características actuales y/o la recuperación de su estado climácico y su utilización preferente con fines científicos y culturales.
- Subzonas con Protección Compatible: Son aquéllos en los que los especiales valores naturales que presentan se pueden compatibilizar con el desarrollo de los aprovechamientos socioeconómicos de que son objeto, siendo en la mayoría de los casos estos aprovechamientos los que mantienen y dan razón de ser a los mencionados valores naturales por autorización histórica.

Las subzonas de Especial Protección son las siguientes:

1. Unidad Ambiental del Aljibe:

Ubicada al este del término municipal, coincidiendo básicamente con la delimitación efectuada en el Plan Especial de protección de la Sierra del Aljibe en el PGOU-84, en el se han delimitado las siguientes áreas:

- a) Asentamientos y cortijadas (Protección Compatible)
- b) Embalses actuales y futuros (Protección Integral).
- c) Zonas de aprovechamientos agrarios (Protección Compatible).
- d) Áreas y equipamientos recreativos (Protección Compatible).
- e) Zona forestal de restauración y/o reforestación (Protección Integral).
- f) Zona de protección paisajística (Protección Integral).
- g) Zona forestal de conservación (Protección Compatible).
- h) Zona de alto interés medioambiental (Protección Integral).

2. Unidad Ambiental del Valle del Guadalete:

Se ubica inmediatamente al sur y hacia el este del Núcleo Principal de Jerez, con forma abrazada en dirección E-O. Comprende todo el Valle del río Guadalete a su paso por el término. Gran parte de su delimitación viene determinada por el trazado de los canales de riego del Guadalquivir.

En la misma se distinguen:

- a) Sistema de Espacios Naturales.
- b) Sistema Productivo.
- c) Sistema de Comunicaciones e Infraestructuras.

A fin de una correcta sistematización se incluye el sistema de Espacios Naturales en alguna de las categorías de las Unidades con Alto Interés Paisajístico; el Sistema Productivo en las zonas de Alto Interés Agrario y en el S.N.U. general, y el Sistema de Comunicaciones e Infraestructuras en el Sistema General del Suelo No Urbanizable.

3. Unidades con Alto Interés Paisajístico y Ambiental:

Comprende esta unidad aquellos ecosistemas simples o complejos con altos valores ecológicos, medioambientales y/o paisajísticos, siendo el objetivo del planeamiento armonizar la conservación de los valores naturales y paisajísticos con el aprovechamiento de formas tradicionales de explotación (cuando las hubiera), manteniendo su estado actual y procurando la restauración hacia ese estado cuando hubiera áreas degradadas que así lo exigieran.

En función de sus características propias, se dividen en las siguientes categorías:

- a) Zonas Húmedas.
- b) Complejos Serranos.
- c) Riberas del Guadalete.
- d) Lomas, Vegas y Escarpes.
- e) Arroyos.
- f) Forestales.
- g) Paisajístico y Cultural.

a) Zonas Húmedas: Se han incluido aquí las siete lagunas actualmente existentes en nuestro término, estando calificadas todas ellas como de Especial Protección Integral. La vulnerabilidad de estos espacios radica en la delicada dinámica de funcionamiento que tienen, ligadas siempre al agua, los procesos de colmatación a los que están sometidas y el entorno degradado en el que se ubican algunas de ellas. Son ecosistemas que albergan una fauna singular ligada al medio lacustre y gran parte de ella en peligro de extinción. Han sufrido diferentes agresiones a lo largo del tiempo (actividades extractivas, vertidos, intentos de desecación), por lo que es necesaria la protección integral para garantizar su supervivencia. Comprende las siguientes: Laguna de Medina, Las Quientas, Los Tollos, La Isleta, El Tejón y Las Canteras, Jarilla-Jarreta y La Oscuridad.

b) Complejos Serranos: Abarca la Sierra de la Sal, Las Cabras, San Cristóbal, Poyales, Del Valle, Gibalbín, Dos Hermanas, La Cuna y Llanos de Valdivia y La Dehesilla. Son aquellas sierras del término que no están incluidas en la Unidad del Aljibe y que presentan una relevancia ostensible en el paisaje. El uso propuesto es el de Especial Protección Compatible. Todas disponen de una vegetación notable de carácter mediterráneo, salvo la Sierra de San Cristóbal, horadada por actividades extractivas y otras ligadas a actuaciones militares. Algunas albergan fauna especialmente protegida y especies múltiples de animales. Varias de ellas suponen un espacio de transición entre la campiña y vega del Guadalete y la Sierra del Aljibe (La Sal, Las Cabras, Poyales, Dos Hermanas, Del Valle) y otra, como la de Gibalbín, es la única en un amplio radio alrededor de la campiña, lo que refuerza su impacto paisajístico.

c) Riberas del Guadalete: Son cinco zonas adyacentes a las márgenes del Guadalete en su curso medio y bajo, de pequeña superficie pero importantes por dos motivos: o bien son antiguas graveras a las que durante la actividad extractiva se les perforó el freático, por lo que cuentan con agua permanentemente (Caños de Aduzar, Olivar del Duque, Huerta del Coronel, Segunda de Berlanguilla) y que constituyen un refugio para la avifauna que vive ligada al medio lacustre, o bien son meandros del río que por su extensión albergan una vegetación importante que cumple la doble función paisajística y de protección. Se incluyen como espacios de Especial Protección Integral.

Igualmente se ha delimitado la zona marítimo-terrestre en la Cuenca del Guadalete y su zona de servidumbre de protección.

d) Lomas, Vegas y Escarpes: Son terrenos situados sobre el río Guadalete (Lomas y Escarpes) o junto a él (Vegas). Se han calificado como de Especial Protección Compatible. Las Lomas y Escarpes son terrenos que forman una cornisa sobre el río, confiriendo al entorno un paisaje heterogéneo que rompe con la uniformidad del río en su curso medio. Algunos llegan a medir más de 60 metros de altura. Su importancia es doble, paisajística y agroforestal, ya que acogen a una vegetación típica de monte bajo mediterráneo y con una componente antierosiva muy importante. Los Cejos del Inglés circunda la Laguna de Medina, con lo que contribuye al refugio de avifauna y mantiene con aquella una interacción constante. La Vega del Torno es una zona relevante de la vega del Guadalete, representativa de los aprovechamientos agrícolas tradicionales en las zonas aluviales del río.

d) Arroyos: Calificados como de Especial Protección Integral, estos seis arroyos, afluentes cuatro de ellos del Guadalete y dos del Majaceite, constituyen los más importantes de nuestro término. Con una problemática que abarca desde la denudación vegetativa de sus márgenes al de vertidos incontrolados procedentes de caseríos y poblaciones rurales, su protección es esencial para afrontar las fuertes presiones que soportan, con procesos erosivos graves y acción antrópica negativa. Cinco de ellos recorren la campiña, por lo que tienen una fuerte incidencia sobre el modelado del paisaje campinés.

e) Forestales: Calificados como de Especial Protección Compatible, se componen de formaciones adhesionadas de quercíneas o de acebuches, situadas en la campiña y valle del Guadalete, que son testigos de las formaciones que en un pasado no muy lejano ocupaban este territorio. Están en abierta regresión debido a los desmontes y descepes continuos realizados para poner en cultivo estas tierras. La roturación en la dehesa, los cultivos agroindustriales, las actividades extractivas, son amenazas tan graves como para declarar la protección de estos espacios.

f) Paisajístico y Cultural: Calificados como de Especial Protección Compatible, estos espacios se han catalogado por ser de especial interés cultural, como el yacimiento de Mesas de Asta, Castillo y entorno de Berroquejo, Monasterio de Cartuja; o por su interés paisajístico singular, como en el caso de las

marismas de Espartinas, Lomas de los Silos o Vegas de Elvira, situados en diferentes zonas de la campiña y que gozan de unas características peculiares que los hacen relevantes en el entorno en que están ubicados.

4. Zonas de Alto Interés Agrario:

Con un tipo de Protección Compatible, los objetivos para estas zonas de excepcional valor agrícola en regadío intensivo y semiintensivo serán los de apoyar la producción agrícola protegiendo las explotaciones existentes y promoviendo la intensificación del cultivo mediante nuevos regadíos. Así mismo se luchará contra la implantación de cualquier uso no ligado al agrícola o capaz de potenciar esta actividad.

2. Suelo No Urbanizable de Régimen General:

Son aquellas áreas destinadas a labores de pasto, secano o extensivas que constituyen la mayoría del territorio no urbano fuera del Valle del Guadalete y la Sierra del Aljibe.

En estos suelos se mantendrá y potenciará la producción y el uso agrícola, ganadero o forestal, posibilitando la implantación de determinados usos en circunstancias adecuadas que no deterioren ni entren en incompatibilidad con la adecuada preservación del medio y el hábitat rural.

Los usos excepcionales deberán garantizar la participación de la comunidad en las plusvalías que se derivan de la autorización de usos no naturales, por aplicación del principio de enriquecimiento injusto, el principio de quien contamina paga y el principio de compensación.

3. Suelo No Urbanizable de la Colonia Agrícola de Caulina:

Son los terrenos incluidos dentro del Proyecto de Colonización de Caulina, ubicados al noreste del Núcleo Principal de Jerez.

Los objetivos para esta zona serían los de conservación del carácter de colonia y la mejora de vida de los residentes.

4. Núcleos Rurales:

Son aquellos asentamientos humanos espontáneos en suelo no urbanizable de escasa entidad, cuya población está directa o principalmente vinculada y es económicamente dependiente de la producción agrícola local o de sus rentas.

Los objetivos que se establecen para estos núcleos serán los de contener el crecimiento de sus construcciones, posibilitando exclusivamente el crecimiento vegetativo de forma ordenada e impidiendo la implantación de industrias y viviendas de segunda residencia.

Se han considerado núcleos rurales los siguientes:

a) Núcleos Rurales Consolidados:

Son aquéllos de mayor entidad y que presentan un elevado grado de terminación e irreversibilidad:

- Cuartillos.
- Gibalbín.

b) Núcleos Rurales Semiconsolidados.

Son núcleos de menor entidad y grado de terminación que los anteriores:

- Rajamancera-Cañada del León.
- Los Repastaderos.
- Las Tablas.
- El Boquete.
- El Cuervo (núcleo rural asimilado).

Igualmente en el término se constata la presencia de diseminado rural tradicional.

Son asentamientos de marcado carácter tradicional y fuerte vinculación agrícola. Sus habitantes son en su totalidad de primera residencia, presentando una pequeña entidad y sin problemas de crecimiento.

No se admitirá su crecimiento, si bien a las edificaciones existentes se les permitirá su conservación y mejora.

En las parcelaciones históricas se propugnará su reconducción hacia huertos de ocio.

Al margen de estas circunstancias, existen diseminados en fuerte transformación.

Son aquéllos que hace unos años eran de escasa entidad y en los que recientemente se están dando fuertes procesos de crecimiento incontrolados de reparcelaciones urbanísticas y de edificaciones ilegales para segunda residen-

cia. Existe en ellos un gran riesgo de formación de núcleos de población carentes de servicios urbanísticos básicos.

Las repercusiones de su crecimiento serán de gran gravedad, siendo por tanto el objetivo más inmediato impedir crecimiento de ningún tipo.

En este grupo se encuentran: Magallanes, Puente de la Guareña, Cañada del Pinto, El Mojo y Cañada de Puerto Real.

5. Entorno del Monasterio de la Cartuja:

Se trata con esta zona de preservar los valores históricos, estéticos, paisajísticos y medioambientales del área, que eviten su deterioro, posibilitando las actuaciones necesarias para su mejora, materializándose en los siguientes objetivos:

- Protección y realce del Conjunto Monumental de la Iglesia y el Monasterio de la Cartuja.
- Protección y recuperación paisajística del entorno próximo al Monasterio.
- Mantenimiento del carácter rústico de la zona.
- Potenciación de los valores artísticos y culturales derivados de la existencia del Monasterio.
- Recuperación ambiental de la zona de ribera del río Guadalete.

6. Sistemas Generales en S.N.U.:

Tienen el destino que se especifica en cada caso, debiéndose reservar y optimizar la función concreta que se le asigne a cada uno.

Los Sistemas Generales en S.N.U. se subclasifican en:

a) Sistemas Generales de Espacios libres:

- Forestal-Recreativo: La Suara, Las Aguilillas, Los Hurones y Cornisa de Lomopardo.
- Parques Fluviales: El Torno, La Barca, La Cartuja, San Isidro, Majarromaque, Casa de la Tapa, La Greduela, Lomopardo, Torrejera, Torrejera la Baja, Berlanguilla y La Suara.

– Recreativo-Deportivo: Sistema General Circuito, en el que junto al equipamiento deportivo, se posibilitan otros usos recreativos y asistenciales.

– Vías Pecuarias.

b) Infraestructuras.

– Transportes: Viarios, ferroviarios y aéreos.

– Telecomunicaciones.

– Hidrológicas

– Eléctricas

c) Instalaciones al servicio de la Defensa Nacional

IV - ANÁLISIS DE COHERENCIA DEL P.G.M.O. CON LAS PROPUESTAS SUPRAMUNICIPALES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

En el año 1994 y basados en estudios e informes realizados con anterioridad (Sistema de Ciudades de Andalucía, Bases para la Ordenación del Territorio Andaluz, Bases para la Coordinación en la Bahía de Cádiz, Estudio sobre el Sistema Urbano Andaluz, etc.), se han redactado tres documentos que, hoy por hoy, nos dan las claves para el entendimiento de lo que deberá ser una planificación territorial del área metropolitana Bahía de Cádiz-Jerez, anteriormente descrita en la Memoria Informativa. Estos tres documentos son el Plan Director de Infraestructuras Estatal, con propuestas importantes de actuación en el Área Metropolitana; el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, que desarrolla más pormenorizadamente las propuestas del PDI estatal, introduciendo algunas nuevas actuaciones; y el Avance del Estudio de la Red Ferroviaria en la Aglomeración de la Bahía de Cádiz, que incide mucho más pormenorizadamente en un aspecto sectorial importantísimo de la planificación territorial, como es el funcionamiento y la implantación de la red ferroviaria.

Los tres documentos han sido convenientemente descritos y desglosadas las propuestas que inciden sobre Jerez en la Memoria Informativa de este PGMO.

De lo que se tratará en este denominado “análisis de coherencia” es de volver a describir la Estructura General y Orgánica que este PGMO propone, haciendo referencia en cada punto a su coincidencia con lo recogido en los documentos territoriales mencionados.

La descripción se estructurará de manera análoga a lo ya expuesto en la Memoria del Plan:

A) Red Viaria:

– Conexión directa desde la A-4 hasta el Aeropuerto, recogida en el II Plan de Carreteras del MOPTMA, Plan Director de Infraestructuras Estatal y Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

– Desdoblamiento del acceso al Aeropuerto desde la N-IV y la A-4, recogido en el Plan Director de Infraestructuras Estatal y en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

– Conexión de una Variante Oeste que salve definitivamente y a una distancia suficiente el núcleo urbano, recogida en el II Plan de Carreteras del MOPTMA, Plan Director de Infraestructuras del Estado y Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

– Conexión de una Variante Sur que conecte la N-IV con la carretera de La Corta, la C-440 (Medina-Los Barrios) y la A-4. Recogida en el Plan Director de Infraestructuras Estatal y Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

– Mejora del acceso central a la Bahía: Jerez-El Portal-Puerto de Santa María, recogida en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

– Desdoblamiento de la N-342 hacia Arcos hasta el cruce del Circuito de Velocidad. Recogido en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía como intervención de mejora y acondicionamiento del eje Jerez-Antequera e integración urbana de la carretera Jerez-Arcos.

– Integración urbana de la actual circunvalación de la N-IV, incluida en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

– Mejora de las vías de penetración en las carreteras de Rota y Trebujena, recogidas en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

B) Red Ferroviaria:

– Enlace directo y efectivo con la red de alta velocidad en Sevilla, recogido en el Plan Director de Infraestructuras del Estado y Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

– Desdoblamiento a medio plazo de la línea Sevilla-Cádiz, recogido en el Plan Director de Infraestructuras Estatal.

– Desdoblamiento de la línea Jerez-Cádiz y mejora de su trazado, a fin de disminuir los tiempos de traslado para potenciar el uso ferroviario, recogido en el Plan Director de Infraestructuras Estatal, Plan Director de Infraestructuras de Andalucía y Estudio de la Red Ferroviaria en la Aglomeración de la Bahía de Cádiz.

– Integración urbana del ferrocarril, incluida en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía y el Estudio de la Red Ferroviaria de la Bahía de Cádiz.

– Optimización de las condiciones de utilización del tren como transporte rápido, eficaz y económico de mercancías, ubicando la terminal de mercancías en un

lugar estratégico que permita conectar los demás medios de transporte. Recogido en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

- Reacondicionamiento del ramal del antiguo ferrocarril a Almargen como vía verde con usos turísticos y naturalísticos alternativos, recogido en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía.

C) Aeropuerto:

- Establecimiento de un acceso entre la A-4 y el Aeropuerto, recogido en el PDI Estatal y el PDI de Andalucía.
- Conexión ferroviaria con el Aeropuerto, recogida en el PDI de Andalucía y el Estudio de la Red Ferroviaria en la Aglomeración de la Bahía de Cádiz.
- Ampliación y mejora del Aeropuerto con otros usos complementarios que puedan beneficiarse del mismo. Recogida en el PDI de Andalucía.

D) Transporte de Mercancías:

Creación de un centro estratégico de transportes de mercancías, recogido en el PDI de Andalucía.

E) Río Guadalete:

- Seguimiento y exigencia de un estricto cumplimiento del Plan Integral de Saneamiento, recogido en el PDI de Andalucía.
- Rehacer una conciencia colectiva sobre la importancia del mantenimiento de la calidad del río y su entorno para el bienestar común y establecimiento de una red de espacios forestales en el dominio público hidráulico. Recogido en el PDI de Andalucía.

F) Recursos Hidráulicos:

- Incremento de la capacidad de regulación en depósitos, incluido en el PDI de Andalucía.
- Asegurar el saneamiento y la depuración correctos y suficientes para toda la población, incluido en el PDI de Andalucía.
- Mejora de la red primaria de riego para la potenciación de la actividad agraria, recogido en el PDI de Andalucía.

G) Recursos Energéticos:

Recoger el trazado de conexión del gaseoducto Magreb-Europa hasta la zona de Jerez-Bahía de Cádiz, incluido en el PDI de Andalucía.

V - CÁLCULO DE LOS APROVECHAMIENTOS

1. CONSIDERACIONES PREVIAS

1. Introducción.

Una de las determinaciones que debe contener el Plan General es la delimitación de áreas de reparto de cargas y beneficios y fijación de los aprovechamientos tipo en Suelo Urbanizable Programado y en Suelo Urbano (arts. 72.2.b, 94 y 95 TRLS).

Mediante estas determinaciones se pretende corregir las inevitables desigualdades que se producen a la hora de ordenar el territorio asignando usos e intensidades distintos a los terrenos. En efecto, mediante la fijación de los aprovechamientos tipos de las áreas de reparto, se persigue establecer una igualdad de trato en la distribución de las cargas y beneficios entre los propietarios afectados. De esta forma, se consigue que el principio de compensación urbanística o equidistribución esté presente en la primera fase del hecho urbanístico, esto es, en la tarea planificadora.

La pretensión de elevar el principio de compensación como eje de la ordenación urbanística, ha sido una constante de la legislación española en las últimas décadas. Así, la propia Ley del Suelo de 1956 atribuye a la ordenación del suelo la función de impedir la desigual distribución de los beneficios y cargas del planeamiento. Esta preocupación del legislador se hizo más patente en la Ley de Reforma de 2 de mayo de 1975 y el Texto Refundido de 9 de abril de 1976, que incorpora la figura del aprovechamiento medio para el suelo urbanizable programado.

La Ley 8/90 y el vigente Texto Refundido de 1992 dan un paso más hacia la generalización del principio de compensación, tanto en suelo urbanizable como en el urbano, mediante la introducción de las técnicas de áreas de reparto y aprovechamiento tipo.

Conviene, ahora, hacer una precisión que ayudará a entender el alcance de las nuevas determinaciones introducidas por la Ley 8/90.

Esta precisión es que en las áreas de reparto, si bien no se realiza un verdadero reparto de beneficios y cargas, ya que se pospone a la fase de ejecución, sí se realiza una primera aproximación sin la cual no se podría llevar a cabo

aquél, o bien quedaría desnaturalizado por tener sólo un mínimo alcance. El objetivo de las áreas de reparto es fijar el aprovechamiento tipo que va a servir de base para concretar la facultad de apropiación y patrimonialización de los propietarios incluidos en aquella área. En otras palabras, las áreas de reparto sirven para concretar el contenido del derecho de propiedad inmobiliaria urbana de los propietarios de una unidad territorial, lo que se logra mediante la distribución del aprovechamiento urbanístico susceptible de apropiación privada entre aquéllos.

Desde estas consideraciones, el establecimiento de las áreas de reparto y la fijación de los aprovechamientos tipo son determinaciones de especial trascendencia, porque de su acierto va a depender tanto la viabilidad como la igualdad del orden urbanístico establecido por el Plan. La viabilidad se hace depender de la fijación del aprovechamiento tipo, porque éste debe asegurar la consecución de los fines públicos que persigue la ordenación mediante el reconocimiento de una rentabilidad que se da la oportunidad de conseguir al propietario por su incorporación al proceso urbanizador edificatorio.

La igualdad del orden urbanístico implantado por el nuevo Plan también está en función de las determinaciones relativas a la delimitación de áreas de reparto y definición de aprovechamientos tipos, porque en base a ellas se debe procurar la solidaridad generalizada y global de los beneficios y cargas, y no reducirla sólo a ámbitos pequeños de ordenación.

2. Régimen legal.

La regulación de la Ley 8/90 y del Real Decreto Legislativo 1/1992 (TRLR) sobre la delimitación de las áreas de reparto, se limita a diferenciar entre el suelo urbano y el urbanizable.

Así, el Art. 94 TRLR establece que el Plan General delimitará para la totalidad del suelo urbano una o varias áreas de reparto y beneficios con inclusión o no de los sistemas generales adscritos o en esta clase de suelo, cuando así lo disponga la legislación autonómica. En el ámbito de la Comunidad Autónoma Andaluza no existe legislación urbanística que admita la posibilidad de incluir sistemas generales en áreas de reparto.

En el apartado 3 del Art. 94 TRLR se dispone que "cuando las circunstancias lo aconsejen podrá considerarse la totalidad de este suelo –el urbano– como una sola área de reparto".

Por su parte, el Art. 96 TRLR, regula el cálculo del aprovechamiento tipo en suelo urbano. Básicamente señala que es el resultado de dividir el aprovechamiento

lucrativo total por la superficie del área, excluidos los terrenos afectos a dotaciones públicas existentes obtenidos gratuitamente.

Para realizar esta operación, se precisa, previamente, homogeneizar los aprovechamientos, es decir, referenciarlos a un parámetro común que permita su suma. La Ley exige que este parámetro sea el uso predominante según la ordenación (Art. 98). Este uso predominante es elevado a la categoría de "uso característico", teniendo el privilegio de que el aprovechamiento tipo del área refleje la edificabilidad construible del mismo por cada metro cuadrado de suelo del área.

No obstante, hay que precisar que no es trascendente que el aprovechamiento tipo se refleje en base al uso predominante (característico); cualquier uso podría ser tomado como referencia para el cálculo y el resultado final materialmente no se vería alterado, porque los valores relativos entre usos permanecerían constantes.

Lo verdaderamente trascendente es la labor de ponderación o comparación entre usos, es decir, la determinación de los coeficientes de ponderación, que supone atribuir los valores de cambio de cada uso con respecto a todos los demás.

3. Precedente Administrativo de las T.A.U.

Como se ha expuesto, la Ley otorga libertad a la Administración para que la fijación del número de áreas de reparto y delimitación de las mismas en el suelo urbano se realice en la forma que estime más conveniente, según los criterios de política urbanística que pretenda desarrollar. Ahora bien, la atribución de esta potestad discrecional no significa que la delimitación de áreas de reparto pueda hacerse de forma arbitraria. Se hace preciso justificarla, y que atienda como elemento más de la potestad planificadora a la consecución de fines públicos. En el caso de Jerez de la Frontera, tanto en la delimitación de las áreas de reparto como en la fijación del aprovechamiento tipo, no puede desconocerse el antecedente que ha supuesto la introducción de la técnica de transferencias de aprovechamientos urbanísticos en el Plan General de 1984.

En efecto, en el PGOU de 1984 se incorpora la técnica de las T.A.U., deducidas doctrinalmente desde los principios legales del ordenamiento urbanístico entonces vigente; técnica que fue avalada jurisdiccionalmente tanto por la Audiencia Territorial de Sevilla (hoy T.S.J.A) como por el Tribunal Supremo.

Esta técnica de las T.A.U. nacía con la voluntad de hacer llegar el principio de compensación urbanística hasta el suelo urbano consolidado. Para lo cual definían un aprovechamiento tipo o aprovechamiento urbanístico normal al que tenían derecho los propietarios de cada subzona de ordenanzas.

El cálculo del aprovechamiento tipo realizado en 1984 parte del mismo esquema que el establecido por la Ley 8/90, esto es, sumatorio de todos los aprovechamientos lucrativos dividido por la superficie. Esta coincidencia no es casual; en la formulación de los mecanismos de T.A.U. efectuada por la Ley 8/90 influyó, en gran medida, la elaboración doctrinal que dedujo de la Ley del 75 y del RGU la técnica de las TAU, y su aplicación práctica en determinados municipios, como fue el de Jerez.

El análisis efectuado tras una década de aplicación de la técnica de las T.A.U. es altamente positivo, y ha permitido a la comunidad obtener gratuitamente suelos con destino público mediante su reparcelación, con terrenos edificables no incluidos en unidades de ejecución continuas. En concreto, se han obtenido mediante Transferencias de Aprovechamiento Urbanístico un total de 246.548,71 metros cuadrados en los años de vigencia del PGOU-84.

La evidencia del volumen de transferencias de aprovechamientos urbanísticos que se ha operado durante la vigencia del PGOU de 1984 es la mejor constatación, tanto de la viabilidad del esquema adoptado, como de la consecución de un verdadero equilibrio entre el interés público y privado. En definitiva, pone de manifiesto el acierto en la toma de decisiones relativas:

- a) a los ámbitos de aplicación de las TAU en función de la zona de ordenanzas (integrada por las distintas subzonas);
- b) a la fijación de los concretos Aprovechamientos Tipos efectuada en el PGOU de 1984, que originó una equilibrada delimitación del contenido de la propiedad; lo que permitió la consecución de los objetivos públicos perseguidos con la ordenación, al tiempo que facilitaba la consecución de una rentabilidad al sujeto privado legitimado para ello, en la medida en que contribuía a alcanzar aquellos fines públicos.

Este precedente no puede ser desconocido, sobre todo cuando la presente Revisión-Adaptación no supone una ruptura con los criterios de ordenación adoptados en el PGOU de 1984. No puede olvidarse que el cálculo del aprovechamiento tipo es un instrumento de gestión urbanística y sus resultados no son neutros o asépticos; por el contrario, sus resultados han de ser ante todo congruentes con las finalidades establecidas y servir a la consecución de los objetivos señalados. La sistemática y resultados de la aplicación de los aprovechamientos tipos en 1984 dieron respuesta a los objetivos y finalidades establecidas en el Plan que ahora se revisa.

Por último, tampoco puede desconocerse el hecho de que la efectiva aplicación del Plan de 1984 ha originado que socialmente esté interiorizado un contenido del

derecho de propiedad fruto de una ordenación, de la que se derivan unos beneficios y cargas. Si como se ha dicho, la presente Revisión-Adaptación no supone un cambio sustancial con los criterios del Plan de 1984, es aconsejable seguir la misma estructura adoptada no sólo ya por exigencias de seguridad y confianza, sino por no provocar cambios artificiales y aparentes del derecho edificable, difícilmente explicables. Esta contingencia –la de variación del Aprovechamiento Tipo de un Plan a otro sin modificación cualitativa de la ordenación– no ha sido considerada suficientemente por la reciente reforma legislativa, y de no tenerse presente en las revisiones que se acometan una vez fijados unos determinados Aprovechamientos Tipos, va a provocar dificultades para la aceptación social de los requerimientos del Derecho Urbanístico, que puede transmitir una imagen de artificialidad y arbitrariedad si los Aprovechamientos Tipos cambian sustancialmente cada 8 años.

Por consiguiente, a fin de evitar estos efectos perjudiciales, y dado que la ordenación establecida para el suelo urbano no supone alteraciones sustanciales con respecto a la del 84, se considera oportuno mantener la estructura de ámbitos establecida para el cálculo del Aprovechamiento Tipo, así como partir del cálculo ya efectuado en el Plan del 84.

2. DELIMITACIÓN DE ÁREAS DE REPARTO

1. Suelo Urbano. Criterios.

a) La estructura definida por el Plan de 1984 para el establecimiento de los ámbitos de aplicación y cálculo de los Aprovechamientos Tipos se basaba en la zona de ordenanzas. Y este criterio, el de la división del suelo urbano en zonas de ordenanzas, es el adoptado como punto de partida para la delimitación de las áreas de reparto en la presente Revisión-Adaptación. Y ello porque las zonas de ordenanzas son expresivas de las distintas áreas de desarrollo edificatorio homogéneo de la ciudad, desarrollo homogéneo que normalmente suele producirse en un determinado momento histórico.

La adopción del criterio histórico-morfológico (que es el que representa la zona de ordenanzas) para la delimitación de las áreas de reparto, se entiende que es la más adecuada. Y ello porque la división en áreas de reparto se realiza para fijar el aprovechamiento tipo en cada una de ellas, y el aprovechamiento tipo se relaciona con la tipología edificatoria y ésta con la zona de ordenanzas, que como tal área homogénea es la mejor base para la delimitación de las áreas de reparto.

Por consiguiente, en principio existirán tantas áreas de reparto como zonas de ordenanzas existen en el suelo urbano.

b) No obstante, se hace preciso hacer una distinción entre los suelos urbanos consolidados y los suelos urbanos no consolidados dentro de la zona de ordenanzas. Y ello porque los suelos urbanos consolidados se consideran por la Ley que históricamente han patrimonializado el aprovechamiento susceptible de adquisición, concentrándolo en los suelos aptos para la edificación (solares) y liberando los terrenos destinados a usos públicos. Así, se deduce de las determinaciones sobre el cálculo del A.T. en el suelo urbano establecidas por la Ley 8/90 y el R.D. Legislativo 1/92, que prescriben que los suelos destinados a usos públicos existentes adquiridos gratuitamente no entran en el cómputo de la superficie del área.

Esta presunción de que históricamente los suelos urbanos consolidados han cumplido los deberes exigidos en cada momento por la legislación urbanística, los hace diferentes de aquellos otros suelos urbanos que precisan cumplir las obligaciones de cesión y urbanización para patrimonializar el aprovechamiento susceptible de adquisición. Desde estas consideraciones y a fin de no desnaturalizar el aprovechamiento tipo de la zona de ordenanza, es conveniente distinguir dos áreas de reparto en ella. Así, un área de reparto estaría formada por todos los suelos de la zona de ordenanzas que podríamos denominar netos (solares con usos lucrativos y terrenos con uso público existentes no adquiridos gratuitamente), y otra área de reparto estaría formada por los terrenos brutos de la zona de ordenanzas incluidos en unidades de ejecución continuas o discontinuas, así como los suelos dotacionales existentes adquiridos por expropiación y aquellos previstos en el Plan con destino público excluidos de unidades de ejecución y no calificados de sistema general.

Ahora bien, es exigencia del principio de igualdad de trato y de la congruencia interna del sistema adoptado el que una vez efectuada la reparcelación de los terrenos del suelo urbano no consolidado, el aprovechamiento tipo teórico resultante de calcular el total aprovechamiento atribuido únicamente sobre la superficie apta para la edificación sea similar al aprovechamiento tipo del área de reparto formada por el suelo urbano consolidado de la zona de ordenanzas.

En definitiva, al final del proceso de ejecución, y dado que estamos en la misma zona de ordenanzas, el Aprovechamiento Tipo del Suelo Urbano Consolidado debe ser semejante al Aprovechamiento Tipo Neto del Suelo No Consolidado.

De esta forma, a la conclusión de los distintos procesos de ejecución, materialmente se produciría la integración y en la zona de ordenanzas únicamente existiría una sola área de reparto.

c) Otro criterio establecido para la delimitación de las áreas de reparto lo constituye el respeto a los procesos de ejecución del suelo urbanizable programado del Plan de 1984. Los sectores del S.U.P. del PGOU 84, que cuentan con Plan Parcial y Proyecto de Urbanización aprobado e iniciado el proceso redistributivo, deben ser aislados a fin de que conserven el aprovechamiento tipo natural que no es otro que el medio del Cuatrienio, de acuerdo con las disposiciones transitorias de la reciente reforma urbanística.

De esta forma, habría otras dos áreas de reparto en el suelo urbano formada, cada una de ellas, por los sectores en ejecución y sistemas generales adscritos, correspondientes a cada Cuatrienio del PGOU de 1984.

Evidentemente el aprovechamiento susceptible de adquisición en estas áreas de reparto dependerá del grado de ejecución y del momento en que se produzca el cumplimiento de los distintos deberes, todo ello de conformidad con la Disposición Transitoria Primera 2 y 4 del R.D. Legislativo 1/92.

Este criterio, de naturaleza histórica, establecido para el reconocimiento de dos áreas de reparto para los suelos urbanizables en transición hacia el urbano, viene insinuado por la propia Ley del Suelo. De alguna forma es aplicar análogamente la determinación vinculante de la Ley de establecer dos áreas de reparto en el S.U.P. en función de cada Cuatrienio. En efecto, en el suelo urbanizable, la Ley iguala a los propietarios por paquetes temporales históricos de producción de la ciudad; este criterio también es válido para el suelo urbano respecto a los terrenos derivados del Plan anterior. Incluso puede decirse que también está presente de hecho en el criterio diferenciador de áreas de reparto por ámbitos de zonas de ordenanzas. Porque éstas suelen responder a las distintas formas tipológicas que se desarrollan en un determinado momento de la historia de la ciudad, como ya se ha expuesto.

Por último, el criterio aquí expuesto exige delimitar como área de reparto independiente el ámbito del S.U.N.P. nº 1 del Plan de 1984, que cuenta con planeamiento de desarrollo, en concreto el Programa de Actuación Urbanística Fernando Portillo-Carretera de Arcos.

d) Otro criterio delimitador de los ámbitos de las distintas áreas de reparto lo constituye el reconocimiento de la peculiaridad de la forma de asentamientos poblacionales en el término de Jerez. En efecto, conjuntamente con la existencia del Núcleo Principal con el territorio jerezano, se han originado, fundamentalmente a lo largo de este siglo, una serie de poblados vinculados a los planes de colonización agraria. Este hecho no puede desconocerse en la medida de que los núcleos pedáneos tienen una dinámica urbanística distinta a la del Núcleo Principal, por lo que resulta conveniente diferenciarlas a los efectos del

cálculo del A.T. de éste. De esta forma, en cada núcleo pedáneo existirán dos áreas de reparto en función del criterio antes expuesto de diferenciar los suelos consolidados de los no consolidados.

Por consideraciones similares, constituirá un área de reparto el núcleo de El Chaparrito, dada su naturaleza y localización.

e) Por último, otro criterio establecido para la delimitación es el de reconocimiento de ámbitos independientes de áreas de reparto para las zonas homogéneas del suelo urbano respecto de las cuales el Plan no desarrolla la ordenación de forma pormenorizada, sino que considera oportuno remitirla a un Plan Especial. Por esta razón, y de conformidad con lo previsto en el Art. 72.2.b) del R.D. Legislativo 1/92, constituyen áreas de reparto independientes los ámbitos siguientes de planeamiento especial:

- Montealegre Alto
- Pago Solete
- Terrenos Ferroviarios

Se excluye de esta consideración el caso del PERI Plaza Belén-Benavente, dado que tiene una finalidad desde el punto de vista del patrimonio arquitectónico y el Plan General establece ya determinaciones particulares para la zona, que son similares a las del resto del Conjunto Histórico, por lo que no se hace preciso delimitar un área independiente.

2. Suelo Urbanizable Programado.

En Suelo Urbanizable Programado, por mandato del legislador, existen únicamente dos áreas de reparto, compuesta cada una de ellas por los sectores cuyo planeamiento parcial deba aprobarse en un mismo cuatrienio y los sistemas generales adscritos o incluidos en aquéllos para su gestión.

3. CÁLCULO DEL APROVECHAMIENTO TIPO

Metodología. Para el cálculo del A.T. realizado en la presente Revisión-Adaptación, se parte de las siguientes consideraciones previas:

1. Como se dijo en la introducción, para efectuar el cálculo del aprovechamiento se precisa homogeneizar los distintos aprovechamientos, lo que exige establecer unos coeficientes de ponderación entre los distintos usos y tipologías existentes en cada área.

2. Aun cuando desde la aplicación literal de la legislación urbanística podrían otorgarse coeficientes de ponderación distintos para los mismos usos y tipologías, situados en áreas de reparto diferentes, el presente Plan considera más ajustada a la filosofía de la reforma urbanística establecer unos coeficientes para cada uso y tipología con carácter universal, sin consideración alguna al área de reparto a la que pertenezcan.

3. La labor de ponderación consiste en la atribución de un coeficiente que permita homogeneizar los distintos usos y tipologías. Esta operación requiere efectuar una valoración comparativa entre los usos y tipologías, que supone una de las grandes decisiones de la política urbanística municipal. El criterio adoptado es la diferenciación del valor añadido que en el mercado tienen los distintos usos; en definitiva, el mayor o menor beneficio que en inversiones iguales se derivan por el hecho de que el producto final tenga un determinado destino. No obstante, este criterio está matizado por la valoración que desde el punto de vista del interés social tengan los usos, de la que se pueden derivar tratamientos favorables respecto de aquellos que mejor contribuyan a la consecución de los fines públicos perseguidos.

4. Aunque ya se dijo la intrascendencia que tenía la adopción del uso predominante, como característico, se le atribuye el valor de la unidad al uso global residencial.

En base al mismo se establecen los siguientes coeficientes:

Relación de coeficientes a utilizar en el cálculo del Aprovechamiento Tipo.

A) Coeficientes de Usos Globales.

Coeficiente

A.1 Uso Residencial (uso global característico)1

A.2 Uso de Actividades Económicas0,9

B) Coeficientes Tipologías.

B.1 Residencial Unifamiliar Aislada1,20

B.2 Residencial Unifamiliar Pareada1,10

B.3 Residencial Unifamiliar en Hilera1,05

B.4 Residencial Plurifamiliar Bloque Vertical0,80

B.5 Residencial Plurifamiliar Bloque Aislada1,15

B.6 Residencial Plurifamiliar Bloque Horizontal.....1,00

B.7 Actividad Económica-Industrial Abierta1,00

B.8 Actividad Económica-Industrial Cerrada.....0,90

El uso pormenorizado y tipología característicos se corresponde con el apartado B.6: residencial plurifamiliar en bloque horizontal.

C) Coeficientes de Usos Compatibles en zonas con Uso Global Distinto.

C.1 Coeficientes Genéricos:

- C.1.1 Equipamientos.....0,70

- C.1.2 Servicios Privados.....1,50

- C.1.3 Industrial.....1,20

- C.1.4 Residencial.....1

C.2 Coeficientes Pormenorizados:

Los usos genéricos del apartado C.1 se subdividen en usos pormenorizados según la relación siguiente:

Uso Pormenorizado	Coeficiente
INDUSTRIAL	
Industrial y Almacenamiento (B1)	0,8
Talleres Industriales y Artesanales (B2)	1,0
Bodegas (B3)	0,6
Garajes y Aparcamientos (B0)	0,5
EQUIPAMIENTOS PRIVADOS	
Servicios	1,0
Cultural	0,8
Sanitario	0,8
Recreativo	1,0
Deportivo	1,0
Religioso	1,0
SERVICIOS PRIVADOS	
D1, hostelería	*1,2
	Sin Espect. 1,0
	Con Espect. 1,2
	Hospedaje 0,8
D2, comercial	*1
	Pequeño Com. 1,0
	Gran Com. 1,2
D3, oficinas	*0,8
	Pequeño Comer. 1,2
	Serv. Profe. 1,0
D4 (B.2 IX), especiales	1,5

(*) Coeficientes Intermedios.

5. Es importante señalar que el cálculo del aprovechamiento tipo es una labor aproximativa tendente al reparto de beneficios y cargas, por cuanto resulta imposible determinar en el momento de elaboración del Plan cuál va a ser el destino concreto en el que se va a materializar cada metro edificable posibilitado por el planeamiento.

De pretenderse lo contrario, esto es, reducir el cálculo del aprovechamiento tipo a una simple operación matemática, cerrada y cierta, exigiría establecer obligatoriamente el destino y forma concreta de cada metro edificable, sin posibilidad de variación. Esta forma de ejercer la facultad de ordenación sería errónea e inoportuna. Resulta innecesario detenerse a describir las consecuencias perjudiciales que se derivarían de establecer este criterio de rigidez en el planeamiento, pero es algo que el Plan ni puede ni debe hacer.

No obstante, aun reconociendo las dificultades para determinar con exactitud el total de aprovechamientos urbanísticos materializables en un área de reparto, no por ello debe renunciarse a intentar una aproximación al mismo, para a partir de lo cual poder fijar el aprovechamiento tipo.

En efecto, hay que aclarar que el Plan fija normalmente la máxima edificabilidad admitida en cada subzona. Este parámetro de edificabilidad va acompañado de una calificación global o uso global dominante, que se descompone en usos y tipologías pomenorizados admitidos, compatibles, limitados y prohibidos.

Pues bien, para poder realizar la labor de cálculo del aprovechamiento tipo, se parte de la hipótesis del desarrollo normal de cada subzona en función de sus parámetros específicos, estableciendo así una distribución lógica de la totalidad de la edificabilidad en porcentajes relativos a usos y tipologías admitidos. Esta hipotética distribución de la edificabilidad nos proporciona, al relacionarla con los coeficientes de ponderación de usos y tipologías, un aprovechamiento máximo (teórico) de cada una, lo que facilita la obtención del A.T. de cada área de reparto.

Evidentemente esta metodología exige establecer unas garantías para que su aplicación práctica no tenga efectos negativos para el interés público.

En efecto, una vez fijado el aprovechamiento tipo, se establecen para cada subzona el máximo de defectos de aprovechamientos o el mínimo de excesos que le corresponden en comparación con el aprovechamiento urbanístico susceptible de adquisición. De tal forma que esta determinación es vinculante para la concreción en la realidad de los verdaderos aprovechamientos que se materialicen en cada subzona. Así en cada subzona se podrá distribuir la edificabilidad máxima dentro de los límites marcados por el Plan; pero el ejercicio de esta facultad en ningún caso podrá poner en peligro los excesos de aprovechamiento calculados en el

momento de fijar el aprovechamiento tipo, porque estos excesos corresponden a la Administración, sea para los fines propios del Patrimonio Municipal del Suelo, sea para destinarlos a compensar a propietarios con el aprovechamiento lucrativo nulo o inferior. De igual forma, tampoco puede admitirse que la facultad de distribución de la edificabilidad en usos pomenorizados se realice incrementando los defectos de aprovechamientos de los inicialmente previstos en el cálculo en una subzona deficitaria.

ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

ÁREA DE REPARTO: 1.2

ZONA: 1, CONJUNTO HISTÓRICO ARTÍSTICO

SUBZONA: ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
EQUIPAMIENTO EN C/ MANUEL M ^º GLEZ. ESQ. C/ DE LA ROSA	375,51
ZONA VERDE BODEGAS PLAZA SILOS	1.696,45
EDIFICIO EN PLAZA ESTÉVEZ	443,41
PLAZA SILOS (ANTIGUA COMISARÍA)	261,12
AVENIDA TORRESOTO (AMPLIACIÓN COLEGIO FRANCO)	1.412,43
CUARTEL SAN AGUSTÍN 4.	234,60
GALLO AZUL	110,04
EQUIPAMIENTO C/PUERTAS DEL SOL (PLAZA SERRANA)	1.950
BODEGAS DÍEZ MÉRITO Y ZONA VERDE EXISTENTE	7.979,80
EDIFICIO DE LA ONCE EN PLAZA LUIS BRAILLE	302,16
CENTRO DE GESTIÓN CATASTRAL EN C/ TORNERÍA	464,68
EQUIPAMIENTO EN C/STA. M ^º GRACIA ESQUINA C/ VID	723,16
C/ MURO – ESPACIO LIBRE –	2.818,33
ZONA VERDE EN C/ PIZARRO	1.541,34
ZONA VERDE ENTRE C/ LARGA Y TORNERÍA	1.740,00
C/ ANCHA (MURALLA)	361,71

ÁREA DE REPARTO: 1.2

ZONA: 1, CONJUNTO HISTÓRICO ARTÍSTICO

SUBZONA: ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
PASAJE DE CHANCILLERÍA	1.936,13
ZONA VERDE C/ ANCHA	362,40
PORVERA - AMPLIACIÓN DE EMPRESARIALES	1.045,28
COLEGIO JOSÉ M ^º PEMÁN - PLAZA FALANGE	2.249,95
COLEGIO PÚBLICO SANTA CLARA	653,92
EDIFICIO DE CORREOS	1.067,03
BIBLIOTECA MUNICIPAL	864,14
CONSERVATORIO MUNICIPAL	884,19
EDIFICIO DE VIVIENDA GRUPO DOMEQ	689,85
VIARIO PROPUESTO EN EL C.H.A.	12.544,45
CLAUSTROS DE SANTO DOMINGO	4.485
EQUIPAMIENTO PLAZA ROMERO MARTÍNEZ	2.252
EQUIPAMIENTO PLAZA DEL MERCADO	1.110
ZONA VERDE Y NUDO EN RONDA MULEROS	9.286,92
TOTAL	65.846

ÁREA DE REPARTO: 2.2

ZONA: 2, RESIDENCIAL UNIFAMILIAR O COLECTIVA EN MANZANA CERRADA

SUBZONA: ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
VIARIO PROPUESTO EN EL CALVARIO	840
ZONA VERDE PROPUESTA EN EL CALVARIO	4.025
VIARIO PROPUESTO EN PICADUEÑAS	1.271,89
VIARIO PROPUESTO EN PICADUEÑAS	884,96
VIARIO PROPUESTO EN PICADUEÑAS	206,36
ZONA VERDE PROPUESTA EN PICADUEÑAS	1.075,71
VIARIO PROPUESTO EN PICADUEÑAS	924,25
EQUIPAMIENTO EN PICADUEÑAS	4.210
VIARIO PROPUESTO EN PICADUEÑAS	438,62
ZONA VERDE PROPUESTA EN PICADUEÑAS	805,07
VIARIO PROPUESTO EN PICADUEÑAS	338,19
VIARIO PROPUESTO EN PICADUEÑAS	3.475,54
ZONA VERDE PROPUESTA EN PICADUEÑAS	232,69
ZONA VERDE PROPUESTA EN TORRESOTO	5.468,86
EQUIPAMIENTO CULTURAL EN TORRESOTO	362,66
VIARIO PROPUESTO EN TORRESOTO	644,23
VIARIO PROPUESTO EN EL AGRIMENSOR	3.708,56
ZONA VERDE PROPUESTA EN EL AGRIMENSOR	386,50
VIARIO PROPUESTO EN EL AGRIMENSOR	536,38
ZONA VERDE PROPUESTA EN CAÑAMERO	505,96

ÁREA DE REPARTO: 2.2

ZONA: 2, RESIDENCIAL UNIFAMILIAR O COLECTIVA EN MANZANA CERRADA

SUBZONA: ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
ZONA VERDE PROPUESTA EN CAÑAMERO	1.217,72
ZONA VERDE PROPUESTA EN CAÑAMERO	885,00
VIARIO PROPUESTO EN EL PELIRÓN	982,71
VIARIO PROPUESTO EN EL PELIRÓN	3.806,09
VIARIO PROPUESTO EN EL PELIRÓN	2.108,54
ZONA VERDE PROPUESTA EN EL PELIRÓN	3.148,94
ZONA VERDE PROPUESTA EN EL PELIRÓN	1.021,41
ZONA VERDE PROPUESTA EN EL PELIRÓN	595,90
VIARIO PROPUESTO EN EL PELIRÓN	490,78
VIARIO PROPUESTO EN EL PELIRÓN	481,49
ZONA VERDE PROPUESTA EN BARRIADA LIBERACIÓN	2.649,63
EQUIPAMIENTO EN BARRIADA LIBERACIÓN	2.784,26
VIARIO PROPUESTO EN BARRIADA LIBERACIÓN	1.080,00
VIARIO PROPUESTO EN EL ÁNGEL	7.085,66
ZONA VERDE PROPUESTA EN BARRIADA FEDERICO MAYO	236,36
VIARIO PROPUESTO EN AVENIDA	1.820,00
ZONA VERDE PROPUESTA EN C/ ZOILO RUIZ MATEOS CAMACHO	4.720,00
ZONA VERDE PROPUESTA EN ESTANCIA BARRERA	77.490,08
TOTAL	142.646,00

ÁREA DE REPARTO: 4.2

ZONA: 4, RESIDENCIAL AGRUPADA

SUBZONA: ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
EQUIPAMIENTO EN BARRIADA SAN ENRIQUE	363,52
EQUIPAMIENTO Y VIALES EN BARRIADA SAN ENRIQUE (JUNTO A GASOLINERA)	2.452,00
ZONA VERDE PROPUESTA EN BARRIADA SAN ENRIQUE	462,30
VIARIO PROPUESTO EN BARRIADA SAN ENRIQUE	13.008,62
VIARIO PROPUESTO EN OLIVAR DE RIVERO	211,44
VIARIO PROPUESTO EN BARRIADA EL ROCÍO	8.741,50
VIARIO PROPUESTO EN BARRIADA BARBADILLO	6.195,51
ZONA VERDE PROPUESTA EN LA PITA	390,60
ZONA VERDE PROPUESTA EN LA MILAGROSA	1.039,26
VIARIO PROPUESTO EN PAGO SAN JOSÉ	6.118,90
EQUIPAMIENTOS EN BARRIADA NUEVA ANDALUCÍA	1.193,42
EQUIPAMIENTO EN BARRIADA NUEVA ANDALUCÍA	1.215,46
VIARIO PROPUESTO EN BARRIADA NUEVA ANDALUCÍA	7.857,42
VIARIO PROPUESTO EN BARRIADA HIJUELA DE LAS COLES	1.823,38
ZONA VERDE PROPUESTA EN PINO SOLETE	5.049,54
ZONA VERDE PROPUESTA EN CAÑADA DE MIRAFLORES	8.121,73
ZONA VERDE PROPUESTA EN LA CORTA	797,35

ÁREA DE REPARTO: 4.2

ZONA: 4, RESIDENCIAL AGRUPADA
SUBZONA: ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
ZONA VERDE PROPUESTA EN LA CORTA	5.857,50
ZONA VERDE PROPUESTA EN LOMOPARDO	1.345,54
ZONA VERDE PROPUESTA EN LOMOPARDO	410,76
ZONA VERDE PROPUESTA EN LOMOPARDO	148,55
ZONA VERDE PROPUESTA EN LOMOPARDO	4.751,20
EQUIPAMIENTO PROPUESTO EN BARRIADA EL PORTAL	5.823,45
ZONA VERDE PROPUESTA EN BARRIADA EL PORTAL	15.940,02
ZONA VERDE PROPUESTA EN BARRIADA EL PORTAL	778,18
VIAL PROPUESTO EN BARRIADA EL PORTAL	1.247,39
VIAL PROPUESTO EN PAGO MANJÓN	371,96
ZONA VERDE PROPUESTA EN PAGO MANJÓN	438,40
VIARIO PROPUESTO EN BARRIADA LAS FLORES	13.340,24
ZONA VERDE PROPUESTA EN BARRIADA LAS FLORES	530,16
ZONA VERDE PROPUESTA EN BARRIADA LAS FLORES	1.963,70
TOTAL	117.989,00

ÁREA DE REPARTO: 5.2

ZONA: 5, RESIDENCIAL UNIFAMILIAR AISLADA
SUBZONA: ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
ZONA VERDE EN LOS ÁLAMOS DE MONTEALTO	3.345,83
EQUIPAMIENTO ESCOLAR AVENIDA SAN JOAQUÍN	4.187,82
ZONAS VERDES AVENIDA SAN JOAQUÍN	1.612,26
VIAL PROPUESTO EN JACARANDA	9.264,09
TOTAL	18.410,00

ÁREA DE REPARTO: 6.2

ZONA: 6, RESIDENCIAL COLECTIVA EN MANZANA ABIERTA O BLOQUE EXENTO
SUBZONA: ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
ZONA VERDE (JUNTO PISCINA CUBIERTA)	10.527,47
EQUIPAMIENTO M (AVENIDA CRUZ ROJA)	4.723,29
ZONA VERDE (JUNTO A INSTITUTO ANDRÉS DE RIVERA)	2.609,75
VIARIO PROPUESTO EN LA SERRANA	3.412,67
VIARIO PROPUESTO EN MIRAFLORES	3.916,17
VIARIO PROPUESTO EN SAN TELMO VIEJO	1.062,73
VIARIO PROPUESTO EN EL RETIRO	1.248,55
VIARIO PROPUESTO EN NAZARET	455,86
EQUIPAMIENTO E ó D EN AVENIDA NAZARET	3.832,00
ZONA VERDE EN URBANIZACIÓN LAS PALMERAS	4.749,96
ZONA VERDE EN CIUDASOL	4.493,76
VIARIO PROPUESTO EN LOS GIRASOLES	1.885,21
VIARIO PROPUESTO EN BARRIADA LA GRANJA	6.495,58
TOTAL	49.413

ÁREA DE REPARTO: 8.2

ZONA: 8, INDUSTRIAL
SUBZONA: ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
VIARIO PROPUESTO EN POLIGONO INDUSTRIAL EL PORTAL	49.627,00
TOTAL	49.627,00

ÁREA DE REPARTO: E.T.2

ZONA: ET. EL TORNO
SUBZONA: A. ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
ZONA VERDE PROPUESTA	9.997,49
VIARIO PROPUESTO	2.213,51
TOTAL	12.211,00

ÁREA DE REPARTO: E.M.2

ZONA: EM. ESTELLA DEL MARQUÉS
SUBZONA: A. ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
VIARIO PROPUESTO	17.016
TOTAL	17.016

ÁREA DE REPARTO: G

ZONA: A. GUADALCACÍN
SUBZONA: A. ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
ZONA VERDE PROPUESTA EN CARRETERA NUEVA JARILLA	1.357,57
ZONA VERDE PROPUESTA EN CARRETERA NUEVA JARILLA	616,81
ZONA VERDE PROPUESTA EN CARRETERA NUEVA JARILLA	3.496,22
ZONA VERDE PROPUESTA EN CARRETERA NUEVA JARILLA	745,03
ZONA VERDE PROPUESTA EN CARRETERA NUEVA JARILLA	424,00
EQUIPAMIENTO EN SANTA MARÍA DEL PINO	184,64
ZONA VERDE PROPUESTA EN SANTA MARÍA DEL PINO	451,46
VIARIO PROPUESTO	4.947,27
TOTAL	12.223,00

ÁREA DE REPARTO: L.B.2

ZONA: LB. LA BARCA

SUBZONA: A. ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
ZONA VERDE PROPUESTA EN CARRETERA DE CORTES	6.818,96
ZONA VERDE PROPUESTA EN CARRETERA DE CORTES	2.971,95
EQUIPAMIENTO ESCOLAR PROPUESTO	24.289,22
EQUIPAMIENTO ESCOLAR	13.990,81
VIARIO PROPUESTO	10.688,06
TOTAL	58.759,00

ÁREA DE REPARTO: N.J.2

ZONA: NJ. NUEVA JARILLA

SUBZONA: A. ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
ZONA VERDE PROPUESTA	4.871
TOTAL	4.871

ÁREA DE REPARTO: S.I.2

ZONA: SI. SAN ISIDRO

SUBZONA: A. ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
VIARIO PROPUESTO	2.231,47
ZONA VERDE PROPUESTA	3.028,34
EQUIPAMIENTO ESCOLAR	5.360,51
EQUIPAMIENTO	2.938,68
TOTAL	13.559,00

ÁREA DE REPARTO: S.J.2

ZONA: A. SAN JOSÉ DEL VALLE

SUBZONA: ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
EQUIPAMIENTO EN CARRETERA JEREZ	8.020
TOTAL	8.020

ÁREA DE REPARTO: T.2

ZONA: A. TORRECERA

SUBZONA: ACTUACIONES AISLADAS PÚBLICAS

SITUACIÓN	SUPERFICIE
VIARIO PROPUESTO	1.133
TOTAL	1.133

6. El cálculo del aprovechamiento tipo en las áreas consolidadas del suelo urbano parte del aprovechamiento tipo establecido en 1984, por los motivos ya expuestos.

El Plan de 1984 fijaba un Aprovechamiento Tipo para cada subzona de ordenanzas. Esta Aprovechamiento Tipo se reflejaba en unidades de aprovechamientos sin especificar cuál era el uso característico al que se le otorgaba el valor de la unidad. En definitiva, no se establecía la homogeneización entre los diversos usos y tipologías.

Por consiguiente, ahora para poder adaptar los aprovechamientos tipos de 1984 a los requerimientos de la reforma urbanística, se hace preciso establecer su equivalencia.

En concreto, es necesario hacer la traducción o conversión de las unidades de aprovechamientos urbanísticos del 84 en U.A. de uso característico del Plan del 94. Para lo cual, se establece una hipótesis similar a la que se realizaba para las áreas del suelo urbano no consolidado. Esto es, una distribución teórica de porcentajes de usos y tipologías tanto para las zonas residenciales como para las zonas de actividades económicas.

Estos porcentajes de usos y tipologías diversos debidamente homogeneizados con los coeficientes universalmente establecidos, deducen un coeficiente de equivalencia que nos permitirá traducir los aprovechamientos tipos de 1984 a aprovechamientos tipos adaptados.

7. Por último hay que señalar que aunque el ámbito del área de reparto lo constituya el de la zona de ordenanzas, es preciso tener presente, para realizar una verdadera tarea de reparto de cargas y de beneficios, las características específicas de cada subzona que la compone.

En efecto, cada subzona tiene caracteres específicos que hacen que los aprovechamientos urbanísticos de toda la zona de ordenanzas no puedan equiparse de forma pacífica sin realizar previamente la ponderación de la incidencia de los mismos.

En concreto, aun estando en la misma zona de ordenanzas, sobre las subzonas que la integran inciden las siguientes circunstancias:

- Costes comparativos de urbanización: en cada unidad de ejecución los costes de urbanización pueden tener una repercusión superior o inferior.
- Caracteres específicos o pormenorizados de las ordenanzas particulares relativos a parcela mínima, ocupación.
- Estructura de la propiedad: un grado elevado de fraccionamiento de la propiedad complejiza la gestión de la unidad, entorpeciendo el cumplimiento de los plazos.
- Consolidación de la edificación: este dato puede repercutir en la medida en que dificulta las posibilidades de la reparcelación material, y en los casos de existencia de edificaciones disconformes con la ordenación propuesta, repercute directamente en los costes de urbanización.

En definitiva, es preciso establecer un coeficiente que pondere todas las subzonas, en función de la valoración e incidencia de todos los factores comentados en cada una de ellas, a fin de poder obtener un verdadero reparto de beneficios y cargas derivados de la ordenación.

En consecuencia, el coeficiente ponderador subzonal (CF) es el resultado del producto de los siguientes factores:

Cfu: Coeficiente ponderador de costes de urbanización comparados. Este coeficiente oscila entre 0,80 y 1,20, siendo la unidad para el valor de repercusión de urbanización medio del área de reparto. El valor 1,20 representa un valor bajo de urbanización y por consiguiente una mejor posición, por tener menos costes.

Cfp: Coeficiente ponderador por condiciones específicas de planeamiento. Este coeficiente oscila entre 0,95 y 1,05. El valor mayor significa unas condiciones urbanísticas de parcela, ocupación..., más ventajosas.

Cfep: Coeficiente ponderador de la estructura de la propiedad. Este coeficiente oscila entre 0,90 y 1,10. El valor 1,10 significa una estructura simplificada, el 0,90 un alto grado de fraccionamiento de la propiedad.

Cfc: Coeficiente ponderador del grado de consolidación de los terrenos por la edificación. Oscila entre 0,90 y 1,10; el valor 1,10 representa unas condiciones previas buenas por inexistencia de edificaciones.

De esta forma los aprovechamientos urbanísticos totales de cada subzona del Área de Reparto (obtenidos desde una hipótesis de distribución normal de edificabilidades por usos dentro de los parámetros señalados por el Plan), previamente homogeneizados mediante los coeficientes de uso y tipologías, deben ser homogeneizados mediante la aplicación de los correspondientes coeficientes subzonales.

PROGRAMA DE ACTUACIÓN

I - CONSIDERACIONES PREVIAS

1. INTRODUCCIÓN.

Se entiende por programación la adopción anticipada de decisiones que han de ser ejecutadas posteriormente según una secuencia determinada, que es la que constituye el programa.

La programación está íntimamente conectada a la idea de la planificación. De tal forma que el programa se deriva del plan y el medio de ejecutar el plan es el programa.

El Plan General no establece una ordenación urbanística atemporal sino que, por el contrario, prevé el proceso de desarrollo de las determinaciones urbanísticas, incorporando de esta forma la proyección temporal como uno de sus elementos esenciales. Así, en el Plan se entrelazan las previsiones físicas con su programación en el tiempo.

La programación establece la forma óptima de consecución de los objetivos del plan y atribuye la responsabilidad de su ejecución a los distintos sujetos. Esto permite ordenar en el tiempo la inversión directa en la ciudad por parte de las Administraciones implicadas, lo que contribuye a la racionalización de la inversión pública.

2. REGULACIÓN.

El artículo 72.5 del T.R.L.S. (R.D. legislativo 1/92) establece:

“Los Planes Generales deberán incluir un Programa de Actuación que establecerá:

- Los objetivos, directrices y estrategia de su desarrollo a largo plazo para todo el territorio comprendido en su ámbito.
- Las previsiones específicas concernientes a la realización de los sistemas generales.

c) Las etapas cuatrienales en que han de aprobarse los Planes Parciales en el suelo urbanizable programado.

d) En suelo urbano que no deba ser objeto de desarrollo de planeamiento de reforma interior, los plazos en que ha de darse cumplimiento a los deberes de cesión, equidistribución y urbanización y de solicitar licencia cuando se actúe sistemáticamente, así como los plazos para convertir la parcela en solar y solicitar licencia de edificación cuando se actúe sistemáticamente.

e) Para las áreas del suelo urbano remitidas a planeamiento de reforma interior, el plazo para su aprobación.

Del estudio de las prescripciones legales se podría sistematizar el contenido del Programa de Actuación en un triple objeto:

- Las acciones urbanísticas preparatorias, tanto de planeamiento como de gestión/obtención de suelo.
- Las acciones de ejecución de la obra urbanizadora, tanto pública como privada.
- El desarrollo del suelo urbanizable programado.

El alcance del contenido de los distintos objetivos es diverso en función de los requerimientos legales.

El Programa de Actuación es un documento que ha sido revalorizado por la reforma legislativa operada en virtud de la Ley 8/90. Y así conjuntamente con su tradicional valor sustantivo, de constituir el medio para la consecución de los objetivos propuestos en la ordenación, se ve fortalecido con el hecho de que la programación se convierte en la pieza angular de la determinación en cada momento de la patrimonialización de las facultades urbanísticas. De tal forma que la adquisición de éstas exige el cumplimiento de los deberes urbanísticos en los plazos establecidos.

Desde esta perspectiva, el valor jurídico formal del Programa se manifiesta en todo su alcance en las previsiones temporales relativas al cumplimiento de los deberes urbanísticos de los particulares.

El incumplimiento de los plazos por parte de éstos, hace surgir la reacción legalmente prevista: la expropiación-sanción. Pero la dimensión sancionadora que se deriva del Programa, establecida como garantía de su cumplimiento, no es sólo la que hace trascendental la toma de decisiones en la programación. Existe otra vertiente, que se relaciona directamente con el interés público, que hace trascendente

la atribución de la secuencia temporal para el cumplimiento de los particulares de los deberes urbanísticos. Esta es otra vertiente, la que se deriva de la necesidad pública de intervención de los particulares en el proceso urbanístico.

Ya hemos señalado que es también función del Programa identificar al agente que ha de ejecutar cada propuesta del Plan. Esta asignación del sujeto responsable no se produce gratuitamente. El Programa adopta cada decisión tras reconocer la existencia de diversos agentes inversores y ponderar adecuadamente los siguientes aspectos:

- El interés público presente.
- El coste económico de su ejecución.
- La capacidad de gestión-ejecución de actuaciones urbanísticas.
- La capacidad financiera del ente público y relación competencial con el objeto de la actuación.
- La selección de actuaciones en función de prioridades públicas.
- La capacidad financiera y de gestión de los agentes privados.

En función de la evaluación de todos estos elementos, el Programa realizará la labor de atribución antes indicada. Evidentemente, la Administración teniendo en cuenta su capacidad económica, priorizará su intervención en aquellas acciones con mayor incidencia en el interés público para la consecución del modelo propuesto.

Pero el resto de las actuaciones se asignan por el Plan a los propietarios afectados por la ordenación, de quienes espera su incorporación al proceso de urbanización y edificación. De tal forma que del efectivo cumplimiento por parte de los propietarios de sus deberes urbanísticos va a depender en gran medida la consecución del modelo de ciudad propuesto.

La no realización por parte de los propietarios de las acciones urbanísticas tendrá efectos negativos y pondrá en peligro la consecución de los objetivos de aquél. Así se originará la interrupción del continuo urbano; no se optimizará adecuadamente las infraestructuras urbanas; no se conseguirán los suelos para dotaciones y vivienda, lo que incidirá en los precios del mercado de suelo en todo el municipio.

Por ello, la programación de las actuaciones atribuidas a los propietarios debe hacerse estableciendo unos criterios y estrategia que garanticen su viabilidad como presupuesto de su real ejecución.

La amenaza de la expropiación-sanción por incumplimiento de los deberes urbanísticos no garantiza por sí sola el cumplimiento de los plazos, si éstos no guardan coherencia con la realidad y atienden a una secuencia lógica de acciones necesarias y posibles.

Por otra parte, en lo que se refiere a las determinaciones de la programación que afectan a los agentes públicos, hay que señalar que la actual legislación vigente no les otorga un carácter vinculante. Pero esto no significa que carezcan de valor.

Y ello porque el Programa supone un estudio técnico que ordena en el tiempo y en el espacio la inversión directa en el municipio por parte de los organismos públicos con capacidad y responsabilidad para hacerlo. Como tal estudio puede servir de guía para racionalizar la inversión pública y dotarla de un marco, que no es otro que la ordenación del territorio dibujada por el Plan.

De otro lado, supone un verdadero compromiso de actuar no sólo por parte de la Administración local, sino también de la Administración Autonómica dado el carácter complejo que tiene la aprobación del Plan.

Por último, cabe señalar otro aspecto que pone de relieve la trascendencia del cumplimiento de la programación, responsabilidad de los agentes públicos desde la perspectiva de la efectividad de la ejecución de las actuaciones atribuidas a los particulares. En efecto, nunca podrá sancionarse el incumplimiento de los deberes por parte de los propietarios cuando para ejecutar sus acciones éstas dependen de la materialización de las que son responsabilidad pública.

3. BASES DE LA PROGRAMACIÓN DE LA REVISIÓN-ADAPTACIÓN DEL PGMO DE 1994-2001.

El Programa de Actuación se asienta sobre las siguientes bases que garantizan su viabilidad y, consiguientemente, la consecución de los fines perseguidos por el planeamiento.

a) La concertación con los directamente afectados por el proceso urbanístico.

Desde el primer momento de acometer los trabajos de redacción del Plan se estableció la premisa básica de que la elaboración de Revisión-Adaptación se concibiera para su ejecución. Se consideraba que la elaboración de un plan viable exigía que las propuestas estuvieran respaldadas por una cierta seguridad o, al menos, por la confirmación de la intención de actuar por parte de los particulares que hayan de hacerlo, superando la mera confianza en el incentivo del negocio inmobiliario.

De esta forma, se estableció una medida complementaria en la fase de Preavance, que basada en el principio de participación ciudadana y en el reconocimiento de la conexión existente entre planeamiento y gestión, consiguiera, desde el inicio de la elaboración del Plan, el asentimiento y colaboración de aquéllos a quienes se confía en buena parte la consecución de los fines públicos.

Esta medida no fue otra que la convocatoria de colaboración urbanística dirigida a los propietarios de suelos susceptibles de incorporarse al proceso urbanizador como consecuencia de la presente Revisión.

El alcance, objeto y contenido de este proceso de concertación está explicitado en la parte primera de la Memoria. Cabe señalar que el 32% del suelo urbanizable programado del I Cuatrienio y el 50% del total del II Cuatrienio está sujeto al concierto urbanístico de colaboración, lo que supone una verdadera garantía de viabilidad, para que el desarrollo previsto sea un desarrollo real.

b) La previa intervención pública en el mercado de suelo.

La localización de importantes decisiones relativas al desarrollo económico y social se realiza sobre suelos pertenecientes al Patrimonio Municipal. En efecto, la política seguida antes y durante la elaboración del Plan de ampliación del PMS mediante la adquisición de suelos, ha permitido adelantar la gestión de aquellos espacios en los que el Plan prevé la implantación de usos de interés social, asegurando de esta forma la pronta consecución de los objetivos propuestos. En este sentido el 55% del suelo clasificado como Urbanizable en el I Cuatrienio y el 13% en el II Cuatrienio corresponde a delimitación de áreas para la ampliación del PMS, estando en la mayoría de los casos adquirida ya más del 70% de la superficie total delimitada.

c) La coordinación administrativa.

Como se explica en la parte primera de la Memoria, en la elaboración de la Revisión se ha pretendido asegurar la correcta integración del mismo en los planes sectoriales y de ordenación del territorio supramunicipales.

En este sentido, se ha abundado en la información recíproca con las demás administraciones, realizando análisis conjuntos y colaborando en la formulación de propuestas. De esta forma, la posibilidad de que las actuaciones que en el Programa se asignan a los agentes públicos distintos de la Administración Local sean realmente asumidas e incorporadas en sus respectivos presupuestos se ve facilitada, alcanzando grandes cotas de verosimilitud.

d) La constatación de la capacidad financiera del Ayuntamiento.

En el Estudio Económico Financiero se ha efectuado un análisis sobre la capacidad económica municipal para afrontar con éxito las actuaciones de su responsabilidad.

Este análisis supone un ejercicio objetivo que concluye en la viabilidad de asunción de los compromisos que conlleva la ejecución del Plan para el Ayuntamiento.

II - OBJETIVOS, DIRECTRICES Y ESTRATEGIAS DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN.

1. OBJETIVOS.

El objetivo que debe cumplir todo Programa de Actuación es el establecimiento del modo y secuencia adecuado para la consecución del modelo territorial propuesto.

Desde este punto de vista la programación está impregnada de las mismas finalidades que persigue el planeamiento en general.

Las finalidades establecidas en la Revisión-Adaptación son las siguientes:

a) El progreso o desarrollo económico y social mediante el establecimiento de las determinaciones urbanísticas que posibiliten la modernización y diversificación agroindustrial, el desarrollo de la oferta turística, la mejora de la accesibilidad comarcal y regional y la adecuada formación de los recursos humanos.

b) Garantizar un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y la calidad de vida.

Ambos objetivos (el desarrollo económico social y la protección del medio ambiente) deben armonizarse mediante el establecimiento de una regulación que vele por la utilización racional de todos los recursos naturales.

c) Establecimiento de las medidas urbanísticas que contribuyan a dar satisfacción al derecho reconocido a todos los ciudadanos de disfrutar de una vivienda digna y adecuada.

En atención a estas finalidades, se establecen como objetivos propios del programa de Actuación de la Revisión-Adaptación del PGM los siguientes:

En materia de Vivienda:

– Generar una oferta suficiente y constante de suelo urbanizado residencial que satisfaga la demanda de viviendas, permita controlar los precios de suelo y sea capaz de materializar en suelos aptos la participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la planificación.

– Programar una decidida intervención pública en la construcción de viviendas que garantice la satisfacción de la demanda todos los sectores sociales.

– Intervención pública decidida en las zonas del Conjunto Histórico más necesitadas de medidas rehabilitadoras y revitalizadoras, mediante el desarrollo a corto plazo del Plan Especial de Belén.

En materia de Política de Suelo:

– Impedir la retención especulativa del suelo y la aparición de discontinuidades en la trama urbana.

– Adoptar una secuencia temporal de las actuaciones que permita la adquisición gratuita por la Administración de todos los suelos de uso público en el momento adecuado para no originar disfuncionalidades, bien sea por cesión de las propias unidades de ejecución en el caso de sistemas locales, bien por transferencias de aprovechamientos en actuaciones aisladas, bien mediante la ocupación directa por atribución de aprovechamiento, en los casos de sistemas generales.

– Habilitar urbanísticamente las reservas de suelo municipal adquirido mediante la delimitación de áreas en suelo no urbanizable para el efectivo cumplimiento de fines de interés social.

En materia de Desarrollo Económico-social:

– Posibilitar la pronta disponibilidad de suelo apto para la implantación de actividades económicas con especial atención a aquellos espacios destinados a modernizar y diversificar la base industrial.

– Priorizar el establecimiento de un centro intermodal del transporte de mercancías.

– Mejora de la red primaria de riego para la potenciación de la actividad agraria.

En materia de Ordenación del Territorio:

– Asegurar el reequilibrio de la ciudad integrando social y espacialmente la zona este mediante la mejora de sus conexiones y dotaciones.

– Procurar el reforzamiento de las relaciones entre las pedanías con un sistema de comunicaciones que potencie la accesibilidad entre ellas, mediante la construcción de nuevos puentes en La Barca y Torreceira y mejora de los trazados y calzadas en general.

En materia de Infraestructura:

– Garantizar la accesibilidad comarcal mediante la mejora de las vías de penetración a las carreteras de Cortes, Calvario, Sanlúcar y Trebujena.

– Culminación de un segundo anillo de la red viaria en el Núcleo Principal que mejore la comunicación interna y funcione como intercambiador de los tráficos comarcales, priorizando las intervenciones en la zona este.

– Construcción de la variante de la N-IV, liberando el actual trazado para su funcionalidad netamente urbana en el segundo anillo.

– Garantizar la suficiencia del abastecimiento de agua mediante:

a) El incremento de la capacidad de los depósitos, mediante la construcción de la I fase del depósito de Cuartillos, del de Montealegre, los Garciagos y ampliación del de Montealto.

b) El cierre del anillo de abastecimiento del Núcleo Principal que permitirá las conducciones alternativas, y a tal fin se ejecutará la conducción general de ramales de Montealto, Tempul Sur, N-IV, Sementales, enlace norte con Autopista, Marianistas y Garciagos.

– La mejora y subsanación de deficiencias de la red de alta de abastecimiento.

– Construcción de las redes de saneamiento exigidas por los nuevos crecimientos y las zonas deficitarias mediante:

a) La ejecución de colectores de penetración en la N-IV, San Jerónimo, Las Flores, San José Obrero y Porvenir.

b) La ejecución de emisario en Cañada Ancha, del desdoblamiento del emisario Este y de la carretera de Arcos.

c) La ejecución de Colectores del Camino de Nazaret, Bañeario, carretera de Sanlúcar y la prolongación del Colector Este.

d) La mejora y actualización de las redes de las Pedanías y depuración de las mismas.

En materia Medio Ambiental:

– Garantizar el ciclo de depuración de las aguas.

– Culminar un sistema integrado de espacios libres, adquiriendo para la comunidad los espacios públicos previstos en el plan.

2. CRITERIOS DE LA PROGRAMACIÓN

Los criterios que deben guiar la programación, para garantizar una correcta integración entre todas sus actuaciones, son los siguientes:

- a) Culminar el proceso de ejecución de los actuales sectores del S.U.P. del Plan de 1984 en transición, clasificados en la Revisión-Adaptación como Suelos Urbanos No Consolidados, antes de la finalización del I Cuatrienio del Programa.
- b) Exigencia estricta del cumplimiento de los plazos relativos a los deberes urbanísticos que habilitan la disponibilidad de los suelos aptos para la edificación (esto es, aprobación del planeamiento de desarrollo y gestión administrativa de los procesos redistributivos). Legitimando el cumplimiento de estos deberes, para poder adaptar los plazos de urbanización y edificación a la realidad variable sin poner en peligro la consecución de los objetivos perseguidos.
- c) Flexibilizar la programación de aquellas zonas del suelo urbano con una alta fragmentación de la propiedad y consolidación de la edificación, por presentar gran complejidad su gestión, otorgando a los interesados la posibilidad de asumir el proceso urbanizador.
- d) Prever la elaboración de las figuras de planeamiento y cumplimiento de los trámites administrativos de los instrumentos redistributivos con la antelación suficiente para facilitar la ejecución en plazo de la obra urbanizadora.
- e) Establecer plazos cortos de edificación en el Conjunto Histórico como medida tendente a su revitalización.
- f) Otorgar carácter orientativo a la programación de las actuaciones de urbanización sometidas a planeamiento especial. No obstante se consideran esenciales aquellas que afecten a la estructura general y orgánica, que tienen carácter estructurante.
- g) Prever suelos urbanizables que hayan de desarrollar su urbanización una vez concluido el período programado con la finalidad de garantizar la continuidad de la oferta hasta la próxima Revisión.
- h) Optimizar socialmente las inversiones públicas en infraestructura, seleccionando aquellas actuaciones que generen un mayor beneficio social.

i) Priorizar las actuaciones en la zona este.

j) Adaptar la programación a la conveniencia técnica en el proceso de ejecución de la obra urbanizadora.

3. ESTRATEGIA

Establecer una estrategia para el plan supone valorar aquellas actuaciones que son esenciales para la consecución del modelo perseguido, primando las acciones estructurales frente a otras simplemente convenientes.

En este sentido las actuaciones del presente Plan se han clasificado en tres categorías que definen su carácter (fundamental, primario y básico) y en dos que definen su naturaleza (absorción de déficit o demanda del nuevo crecimiento). En el Estudio Económico Financiero se definen estos conceptos y se establece para cada actuación el carácter y naturaleza.

De forma general puede señalarse que la estrategia adoptada por la Revisión-Adaptación se asienta en el siguiente esquema:

- a) Establecer una secuencia de desarrollo de los crecimientos previstos priorizando los más próximos a la ciudad consolidada y los que impliquen menores costes económicos en infraestructura en orden a evitar espacios intersticiales vacíos o saltos en el proceso urbanizador.
- b) Posibilitar la puesta en funcionamiento de forma prioritaria de los terrenos destinados a actividades económicas.
- c) Conformar el segundo anillo en la parte este, mediante la ejecución de la Ronda Este en el I Cuatrienio, en cuanto elemento estructurante de los nuevos crecimientos, al tiempo que posibilita la mejora de las comunicaciones y la integración de esta parte en el resto de la ciudad.
- d) Optimizar las inversiones en infraestructuras mediante la programación de los suelos urbanizables anexos que han quedado en disposición de entrar en el proceso de ejecución.
- e) Equilibrar en cada Cuatrienio las actuaciones en los sectores del S.U.P. de agentes públicos y privados, a fin de procurar en todo momento que la oferta de viviendas cubra todos los ámbitos de la demanda.
- f) Ofertar en cada Cuatrienio sectores del SUP con tipologías diversas, a fin de dar

satisfacción a las distintas apetencias de la demanda desde el punto de vista del producto edificatorio final.

III - PLAZOS DE PROGRAMACIÓN

1. PLAZOS PARA LA APROBACIÓN DEL PLANEAMIENTO EN SUELO URBANO:

La formulación y aprobación de las figuras de desarrollo de la ordenación establecida en la Revisión-Adaptación se hará con la siguiente programación:

1º Planes Especiales de Reforma Interior:

I CUATRIENIO	
Plaza Belén	1ª Anualidad
Montealegre Alto	1ª Anualidad
Pago Solete	2ª Anualidad.
Terrenos Ferroviarios	1ª Anualidad.

2º Los Estudios de Detalle en aquellas Unidades de Ejecución en los que sean precisos, deberán estar concluidos simultáneamente con la elaboración del proyecto redistributivo de aquéllas, cuyos plazos constan en cada una de las fichas de las unidades de ejecución en el libro VII.

2. PLAZOS PARA LA APROBACIÓN DEL PLANEAMIENTO EN SUP:

Los Planes Parciales de los Sectores del Suelo Urbanizable Programado deberán aprobarse en los siguientes Cuatrienios, determinándose en la ficha respectiva de las normas particulares (libro VII) la concreta anualidad:

I CUATRIENIO				
Sector	Denominación	Sup.	Uso	Edif. max.
Sector 14	Carrascal	128.000	Act. eco.	51.200
Sector 19	Guadabajaque Oeste	301.470	Residen.	105.514
Sector 21	Nazaret Oeste	240.887	Residen.	113.445
Sector 22	Nazaret Este	166.567	Residen.	59.964
Sector 25	La Canaleja	243.780	Residen.	109.701
Sector 27	La Marquesa Sur	400.870	Residen.	160.348

Sector 29	Avenida Europa	114.205	Residen.	43.397
Sector 33	Ciudad Transporte	750.000	Act. eco.	300.000
Sector 35	Parque Empresarial	474.223	Act. eco.	199.173
Sector 36	Carretera Sanlúcar	246.140	Act. eco.	110.763
Sector 37	Guadalcaçin Norte	66.290	Residen.	29.830

Sistemas Generales adscritos:

– SG. A. Ciudad del Transporte.....	306.420 m ²
– SG. B2. La Granja.....	128.692 m ²
– SG. C Cañada Ancha.....	26.886 m ²

Superficie Total del S.U.P. I Cuatrienio:.....3.644.430

Edificabilidad Total del S.U.P. I Cuatrienio:.....1.283.335

II CUATRIENIO				
Sector	Denominación	Superfi.	Uso	Edf. máx.
Sector 20	Guadabajaque Este	352.750	Resid.	123.462
Sector 23	Pago San José Sur	186.574	Resid.	67.166
Sector 24	Pago San José Norte	139.835	Resid.	50.340
Sector 26	La Milagrosa	230.163	Resid.	98.970
Sector 28	La Marquesa Norte	169.100	Resid.	67.640
Sector 30	San José Obrero	209.688	Resid.	88.068
Sector 31	Pozo Albero Sur	227.045	Resid.	84.006
Sector 32	Pozo Albero Norte	176.907	Resid.	65.455
Sector 34	La Norieta	269.905	Act. ec	118.758

Sistema General adscrito:

– SG-B1La Granja.....	294.312 m ²
-----------------------	------------------------

Superficie total del S.U.P. II Cuatrienio:..... 2.256.279m²

Edificabilidad total del S.U.P. II Cuatrienio:..... 763.865m²

3. PLAZOS PARA LA APROBACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS REDISTRIBUTIVOS:

La aprobación de los Proyectos de Reparcelación y Compensación, con la consiguiente constitución de la Junta de Compensación en este último caso, se deberá producir antes de concluir la anualidad que se señala en cada caso

UNIDADES DE EJECUCIÓN EN SUELO URBANO		
Sueo Urbano	Anualidad	Sistema
1A.4 Caracuel	1	Compensación
1A.9 Arroyo	1	Expropiación
1A.16 Atalaya	3	Compensación
1A.17 Pizarro	6	Compensación
1A.18 Merced	5	Compensación
1A.19 Caracuel	4	Compensación
1A.20 Ronda del Caracol	2	Compensación
1A.21 Cordobeses	5	Compensación
1A.22 Divina Pastora	4	Compensación
1A.23 Desamparados	1	Compensación
1A.24 Descalzos	2	Compensación
2B1B. Picadueñas Alta	2	Compensación
2B1C. San Vicente	2	Compensación
2B2. Picadueñas Baja	4	
2D1. La Hoyanca	1	Expropiación
2G1. El Pelirón	1	Compensación
2H2. Poligono Sur 2	4	Compensación
2K. Nazaret 2	3	Compensación
2N1. Cartuja	5	Compensación
2O1. Cuatro Caminos	1	Cooperación
2Q1. Arroyo del Membrillar 2	6	Compensación
2T1. Armas de Santiago	2	Compensación
4A2. San José Obrero III Fase	5	
4A3. San José Obrero II Fase	3	
4A4. Entre Vías	6	
4D1. Olivar de Rivero	4	
4E2. El Rocío 1	3	
4E3. El Rocío 2	2	Compensación
4F1. Barbadillo 1	1	Compensación
4F2. Barbadillo 2	1	Compensación
4F3. Barbadillo 3	1	Compensación
4G3. La Milagrosa 2	3	
4G4A. Pago Percebá	4	

4G4B. Pago Percebá	6	
4H4. La Teja 1 Alta	6	
4H5. La Teja 2 Baja	7	
4K1. El Ángel	1	Compensación
4L1. Pino Solete	7	
4N1. Los Albarizones 1	5	
4N2. Los Albarizones 2	6	Compensación
4S1. San Jerónimo A	3	
4S2. San Jerónimo B	3	
4T1. El Pimiento	3	
4U1. Giraldino	3	Compensación
5H1. Yeguada	1	
6J1B. El Retiro	4	Compensación
6P1. La Granja	2	Compensación
6P2. Avenida de Europa	1	Compensación
6U1. Porvenir	3	Compensación
6V1. Circo	6	Compensación
8E1. Parque Empresarial 1	1	
8E2. Parque Empresarial 2	1	
8F1. Autopista	7	Compensación
8G1. El Calvario	7	Compensación
10.2. Camino de Espera	1	Reparcelación
10.5. Granja Sur	1	Compensación
10.6. Cañada de la Feria	1	Compensación
10.8. Carretera de Arcos	1	Compensación
10.17. Cooperativa	1	Compensación
10.18.2. Santa Ana	1	Compensación
EM.B Estella del Marqués	2	-
ET. D El Torno	2	Compensación
ET. E El Torno	5	Compensación
G. E. Guadalcaçin	2	Compensación
LB. B La Barca	1	Compensación
LB. C La Barca	2	Compensación
LB. D La Barca	2	Compensación
LB. E La Barca	2	Compensación
LB. F Garrapilos	1	-
LB. G Mesas del Corral	1	-
M. B. Majarromaque	2	Compensación
MA. B Mesas de Asta	1	Expropiación
NJ. B Nueva Jarilla	2	Compensación
NJ. C Nueva Jarilla	5	Compensación
SI. B San Isidro	2	Compensación
SI. C San Isidro	5	Compensación

SJ. D San José del Valle	2	Compensación
SJ. E San José del Valle	2	Compensación
SJ. F San José del Valle	1	Compensación
SJ. G San José del Valle	5	Compensación
SJ. H San José del Valle	5	Compensación
SJ. I San José del Valle	1	Compensación
T. B. Torreçera	2	Compensación
T. C Torreçera	5	Compensación
R. CH. 1 El Chaparrito	2	Compensación

UNIDADES DE EJECUCIÓN EN S.U.P.

I CUATRIENIO

Sector	Sistema	P. Redistribución
14	Compensación	1
19	Compensación	2
21	Compensación	1
22	Compensación	1
25	Compensación	2
27	Compensación	2
29	Compensación	1
33	Expropiación	1
35	Expropiación	1
36	Expropiación	1
37	Compensación	2

II CUATRIENIO

Sector	Sistema	P. Redistribución
20	Compensación	6
23	Compensación	5
24	Compensación	6
26	Compensación	5
28	Compensación	7
30	Compensación	5
31	Compensación	7
32	Compensación	7
34	Compensación	6

4. PLAZOS PARA EL CUMPLIMIENTO DEL DEBER DE URBANIZAR:

En cada ficha de las Unidades de Ejecución (libro VII, normas particulares) se establece los plazos de iniciación y finalización del deber de urbanizar.

En cada caso, el plazo establecido para la iniciación se entiende que concluye el último día de la anualidad; y el plazo para la finalización se considera que concluye el último día de la anualidad establecida.

DEBER DE URBANIZAR EN SUELO URBANO

Unidad	Iniciación	Finalización
1A.4 Caracuel	1	2
1A.9 Arroyo	1	3
1A.16 Atalaya	3	4
1A.17 Pizarro	6	7
1A.18 Merced	5	6
1A.19 Caracuel	4	5
1A.20 Ronda del Caracol	2	3
1A.21 Cordobeses	5	6
1A.22 Divina Pastora	4	5
1A.23 Desamparados	1	2
1A.24 Descalzos	2	3
2B1B. Picadueñas Alta	2	3
2B1C. San Vicente	2	3
2B2. Picadueñas Baja	4	5
2D1. La Hoyanca	1	5
2G1. El Pelirón	1	2
2H2. Polígono Sur 2	4	6
2K. Nazaret 2	3	5
2N1. Cartuja	5	7
2O1. Cuatro Caminos	1	2
2Q1. Arroyo del Membrillar 2	6	8
2T1. Armas de Santiago	2	3
4A2. San José Obrero III Fase	5	7
4A3. San José Obrero II Fase	3	5
4A4. Entre Vías	6	8
4D1. Olivar de Rivero	4	5
4E2. El Rocío 1	3	4
4E3. El Rocío 2	2	3
4F1. Barbadillo 1	1	2
4F2. Barbadillo 2	1	2

4F3. Barbadillo 3	1	4
4G3. La Milagrosa 2	3	4
4G4A. Pago Percebá	4	6
4G4B. Pago Percebá	6	8
4H4. La Teja 1 Alta	6	8
4H5. La Teja 2 Baja	7	8
4K1. El Ángel	1	3
4L1. Pino Solete	7	8
4N1. Los Albarizones 1	5	8
4N2. Los Albarizones 2	6	8
4S1. San Jerónimo A	3	6
4S2. San Jerónimo B	3	6
4T1. El Pimiento	3	5
4U1. Giralдино	3	5
SH1. Yeguada	1	2
6J1B El Retiro	4	6
6P1. La Granja	2	3
6P2. Avenida de Europa	1	3
6U1. Porvenir	3	4
6V1. Circo	6	7
8E1. Parque Empresarial 1	1	4
8E2. Parque Empresarial 2	1	4
8F1. Autopista	7	8
8G1. El Calvario	7	8
10.2 Camino de Espera	1	4
10.5 Granja Sur	1	3
10.6 Cañada de la Feria	1	3
10.8 Carretera de Arcos	1	3
10.17 Cooperativa	1	4
10.18.1 Santa Ana	1	4
EM. B Estella del Marqués	2	4
ET. D El Torno	2	4
ET. E El Torno	5	7
G. E Guadalcacín	2	4
LB. B La Barca	1	3
LB. C La Barca	2	4
LB. D La Barca	2	4
LB. E La Barca	2	4
LB. F Garrapilos	2	5
LB. G Mesas del Corral	2	7
M. B Majarromaque	2	4
MA. B Mesas de Asta	1	4
NJ. B Nueva Jarilla	2	4

NJ. C Nueva Jarilla	5	7
SI. B San Isidro	2	4
SI. C San Isidro	5	7
SJ. D San José del Valle	2	4
SJ. E San José del Valle	2	4
SJ. F San José del Valle	1	2
SJ. G San José del Valle	5	7
SJ. H San José del Valle	5	7
SJ. I San José del Valle	1	3
T. B Torrequera	2	4
T. C Torrequera	5	7
R. CH. 1 El Chaparrito	2	6

DEBER DE URBANIZAR EN SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO

I CUATRIENIO

Sector	Iniciación	Finalización
14	1	3
19	2	5
21	1	3
22	1	3
25	2	4
27	2	5
29	1	3
33	1	5
35	1	8
36	1	4
37	2	4

II CUATRIENIO

20	6	9
23	5	7
24	6	8
26	5	7
28	7	9
30	7	9
31	5	7
32	7	9
34	6	8

5. PLAZOS DE EDIFICACIÓN:

– Solares del Conjunto Histórico:

Un año desde la aprobación definitiva del PGM.

– Solares en el resto del Suelo Urbano, no incluidos en Unidades de Ejecución:

Dos años desde la aprobación definitiva del PGM.

– Solares resultantes en Unidades de Ejecución en Suelo Urbano:

Dos años desde la finalización de la urbanización.

– Solares resultantes en Unidades de Ejecución en Suelo Urbanizable Programado:

Dos años desde la finalización de la urbanización

6. PROGRAMACIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS SISTEMAS GENERALES Y ACTUACIONES AISLADAS:

a) Sistema Viario - I Cuatrienio:

– Conexión Autopista-Nacional IV

– Duplicación Nacional IV-Aeropuerto

– 2º ANILLO: Desde Puente Cádiz a Parque Empresarial.

– VARIANTE OESTE. (Cuarta Anualidad)

– VÍAS DE PENETRACIÓN:

Carretera Arcos hasta San Enrique.

Carretera Cortes hasta Cementerio.

Carretera N-IV hasta Variante Oeste.

Avenida Europa hasta San Enrique.

Avenida Nazaret.

Hijuela Canaleja.

Camino de Espera.

Prolongación Avenida Álvaro Domecq.

– ACTUACIONES AISLADAS:

Intersección Avenida Méjico y Com. Paz Varela.
 Vial Distribuidor barriada La Granja.
 Paso peatonal elevado en barriada La Granja.
 Cruce c/Armas de Santiago.
 Intersección Carretera Sanlúcar con Carretera Rota.
 Mejora de firme en Carreteras. provinciales.

II Cuatrienio:

- 2º ANILLO: Desde Parque Empresarial a fin 2º anillo.
- VARIANTE OESTE. (Quinta Anualidad)
- VARIANTE SUR. (Sexta y Séptima Anualidad)
- VÍAS DE PENETRACIÓN:

Carretera Cortes: Desde Cementerio a fin.
 Carretera Cartuja: hasta Los Albarizones.
 Carretera Sanlúcar.
 Carretera Calvario.
 Carretera Trebujena.
 Vial San José Obrero-Guadalcacín.
 Vial Parque.
 Vial San Enrique-Guadalcacín.
 Pino Solete.
 Conexión Carretera Arcos-Carretera Cortes.
 Conexión N-IV-Picadueñas.
 Acceso Guadalcacín.
 Enlace Residencia-Carretera Calvario.

– ACTUACIONES AISLADAS:

Puente la Barca.
 Puente Torrecera.
 Autovía en carretera C-440.

b) Abastecimiento - I Cuatrienio:

- Ejecución I Fase Depósito Cuartillo.
- Ejecución Depósito en Montealegre.

- Nueva Conducción General a Montealto.
- Conducción Tempul Sur.
- Conducción Nacional IV.
- Ramal Sementales.
- Ramal enlace norte.
- Ramal Los Garciagos.
- Mejora de la red de alcantarillado y depuración de pedanías.
- Mejora, apertura y limpieza en cauces naturales.
- Reparaciones en canales de riego.

II - Cuatrienio:

- Depósito de Montealto.
- Depósito de Los Garciagos.
- Ramal Marianistas.
- Nueva Conducción Torremelgarejo-Nueva Jarilla.
- Mejora red de alcantarillado y depuración de pedanías.
- Reparaciones en canales de riego.

c) Saneamiento - I Cuatrienio;

- Colector San José Obrero.
- Colector Porvenir La Granja.
- Emisario Cañada Ancha.
- Colector Camino Nazaret y 2º anillo.
- Colector Carretera de Sanlúcar.

II - Cuatrienio:

- Colector de penetración en N-IV.
- Colector San Jerónimo.
- Colector Las Flores.
- Desdoblamiento Emisario Este.
- Ampliación Colectores de Carretera Arcos.
- Colector Balneario.
- Prolongación Colector Oeste.

d) Infraestructura Eléctrica - I Cuatrienio:

- Soterramiento de líneas eléctricas de media y alta tensión en Suelo Urbano.

E) Varios:

- Reutilización de la línea ferroviaria a Jédula para usos lúdicos (3ª a 6ª anualidad).
- Duplicación de vía ferroviaria (2ª a 5ª anualidad).
- Apeadero Aeropuerto (3ª a 5ª anualidad).
- Estación de Mercancías (2ª a 5ª anualidad).
- Actuaciones Riberas del Guadalete (4ª a 7ª anualidad).

OBSERVACIONES A LA PROGRAMACIÓN

El presente documento que constituye el Programa de Actuación Urbanística se complementa con las fichas individuales de las Unidades de Ejecución, tanto en Suelo Urbano como en Urbanizable Programado establecidas en las normas particulares (libro VII), en lo que se refiere a la especificación de los deberes de cesión, equidistribución y urbanización. Las actuaciones en infraestructura de carácter público, se complementan con las fichas del Estudio Económico Financiero que identifica a la Administración responsable de la inversión.

En las mencionadas fichas se indican las anualidades previstas de ejecución.

A los efectos de adquisición del suelo soporte de estas infraestructuras, deberán gestionarse un año antes del inicio de la obra.

Por último, señalar que la adquisición de los sistemas generales de espacios libres adscritos al S.U.P., deberá producirse a lo largo del Cuatrienio al que pertenezcan.

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

1. INTRODUCCIÓN.-

El Estudio Económico-Financiero es un documento que incorpora la variable de "Racionalidad Económica" en el desarrollo del Plan.

Como ya ocurriera en la Elaboración del Plan General de Jerez en 1984, el enfoque metodológico seguido en la revisión de éste, para el período 1994-2001, ha sido el de descender al máximo detalle posible en la determinación del Programa de Actuación.

Con este enfoque, el Plan General de Ordenación se convierte, de hecho, en el instrumento a través del cual se realiza un esfuerzo completo y global de programar la actividad inversora municipal, plasmado documentalmente en el Estudio Económico y Financiero.

Se pretende, en suma, que el Programa de Actuación del Plan General integre la totalidad de las inversiones a desarrollar en los próximos ocho años y que constituya el eje principal para la confección de los Presupuestos de inversiones anuales.

2. EVALUACIÓN ECONÓMICA DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN.-

En una primera clasificación de las necesidades de inversión del Plan, se ha dividido en ocho grandes grupos, atendiendo al tipo de la misma.

El reparto de la inversión para cada uno de estos grupos viene recogido en los cuadros 1, 2 y 3 que a continuación se acompañan. El primero nos indica el coste total por cuatrienios, y el veintiuno y treintauno el coste por anualidades de cada cuatrienio. El coste total para el período 1994-2001 se eleva a 101.774 millones de pesetas.

A continuación, se hace una descripción general de cada uno de estos grupos.

A. RED VIARIA.- Este grupo lo compone un total de 145 actuaciones y una inversión total de 27.501 millones de pesetas que representa el 27% del coste total del Plan.

El reparto de la inversión en Red Viaria para cada cuatrienio es muy similar: 14.687 millones de pesetas para el once Cuatrienio y 12.814 millones de pesetas para el 21 Cuatrienio, que representa el 15 y 12% respectivamente del coste total del Plan.

La inversión en este grupo, junto con la inversión en Vivienda de Promoción Pública, representa el 47% de la inversión total del Plan.

B. UNIDADES DE EJECUCIÓN.- Este apartado lo componen 80 actuaciones, con una inversión total de 6.819 millones de pesetas, que porcentualmente significa el 7% del coste total.

La inversión en el once Cuatrienio es de 3.730 millones de pesetas y en el veintiuno Cuatrienio de 3.089 millones de pesetas, que representa el 4 y 3% respectivamente del total.

Destacar en este apartado las actuaciones urbanísticas en Entidades Locales Menores y otros núcleos. Así, en El Torno se prevén 112 millones de pesetas, Nueva Jarilla 78, Estella del Marqués 243, San Isidro del Guadalete 95, Majarromaque 25, Mesas de Asta 68, Torrequera 100, San José del Valle 395, Guadalcaçín 105 y La Barca de la Florida 1.026 millones de pesetas.

Se incrementan las inversiones en Suelo Urbano No Consolidado en San José del Valle y La Barca de la Florida, así como disminuyen las actuaciones en Guadalca-

çín, que se contrarrestan en esta entidad local con mayores actuaciones en Suelo Urbanizable Programado.

C. SECTORES.- Este grupo presenta un total de 20 actuaciones que suman 13.925 millones de pesetas y representan el 14% de la inversión total. Por cuatrienios la inversión es de 7.401 millones de pesetas (8%) y 6.524 millones de pesetas (6%).

Al tratarse de actuaciones en Suelo Urbanizable Programado, sujetas a planeamiento que desarrollen urbanísticamente estos sectores, las previsiones de costes de urbanización se estiman en función de repercutir éstos sobre la superficie total delimitada (m² bruto).

D. PLANES ESPECIALES.- Por sus peculiares características constituyen un grupo aparte el Plan Especial del Ferrocarril, El Plan Especial de Montealegre, el Proyecto de Saneamiento y Mejora "Colonia Agrícola de Caulina", el Plan Especial de Actuación en el Casco Antiguo y el Plan Especial de Protección de las Ribera del Guadalete y Guadalcaçín. Los cinco suponen una inversión de 10.725 millones de pesetas que representa el 11% del coste total del Plan. A continuación, se hace mención a cada uno de ellos:

1. Plan Especial del Ferrocarril: este Plan lo componen un total de 16 actuaciones.

2. Plan Especial de Montealegre: este Plan lo forma una actuación de 1.114 millones de pesetas.

3. Proyecto de Saneamiento y Mejora "Colonia Agrícola de Caulina": está compuesto por una actuación en urbanización de 470 millones de pesetas, programándose su realización a partir de la 20 anualidad a la 70.

4. Actuaciones en el Casco Antiguo de la ciudad:

Restauración de la antigua Iglesia de la Compañía de Jesús.

Restauración, acondicionamiento y acabado de los Claustros de Santo Domingo.

Excavaciones arqueológicas destinadas a investigar el trazado de la Muralla.

Plan Especial de Belén-Benavente.

Consolidación y restauración del Palacio de Villapanés "Casa Grande".

Restauración de la Iglesia de San Mateo, incluyendo eliminación de edificación anexa.

Este grupo de actuaciones en el Casco Antiguo suponen una inversión de 2.087 millones de pesetas y se financian conjuntamente por la Administración Local, Autónoma y Central, variando la participación en cada caso.

5. Plan Especial de Protección de las Riberas del Guadalete y Guadalcaçin: actuación de 550 millones de pesetas. Con un plazo de ejecución previsto de 1997 al 2000 y financiado conjuntamente por la Administración Central y Autonómica.

E. EQUIPAMIENTOS.- En base a las inversiones realizadas en los últimos cuatro años, en equipamientos educacionales, deportivos, sociales, culturales y asistenciales, se estima como inversión anual para estos equipamientos públicos la cifra de 800 millones de pesetas.

Esta inversión se proyecta equilibrada a lo largo de los 8 años de vigencia del Plan, siguiendo la línea de crecimiento de los desarrollos del Plan, ya que está relacionada directamente con dicho crecimiento.

La financiación se reparte por igual, para las Administraciones Local, Autonómica y Central.

F. VIVIENDA.- La inversión en promoción pública de viviendas para los próximos ocho años de vigencia del Plan se prevé en 20.928 millones de pesetas, que representan el 20% de la inversión total. Esta cifra de inversión en vivienda se ha obtenido tomando como base el Convenio-Programa entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes y el Excmo. Ayuntamiento de Jerez en materia de "vivienda, suelo y urbanismo" para el cuatrienio 1992-1995: proyectando el bienio 1994-1995, y el estudio de demanda de viviendas para Jerez, encargado por la Empresa Municipal de Viviendas (GMUVISA) y la Gerencia Municipal de Urbanismo (GMU).

G. ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO.- La inversión total de este grupo es de 15.301 millones de pesetas que representa el 15% del total. La programación en los dos cuatrienios es muy similar, 7.786 millones de pesetas y 7.515 millones de pesetas para el 11 y 21 respectivamente.

La inversión se desglosa en cuatro grandes apartados:

1. Abastecimiento de Agua para Consumo Doméstico.- Comprende 12 actuaciones con una inversión de 1.936 millones de pesetas.

2. Infraestructuras de Saneamiento.- Presenta una inversión de 865 millones de pesetas en 14 actuaciones.

El objetivo de estas actuaciones es atender la limpieza de cauces y colectores, programándose su ejecución a lo largo de 8 años.

3. Aguas para Riego.- Se prevé una inversión total de 10.000 millones de pesetas.

El objetivo de esta fuerte inversión es la reparación y mejora de los canales existentes, y poner en servicio el riego a presión y tratar de evitar en lo posible las pérdidas de agua actuales.

H. REDES ELÉCTRICAS.- Presenta una inversión de 175 millones de pesetas, cuya finalidad es el soterramiento de líneas eléctricas de media y alta tensión en suelo urbano. Se trata con ello de mejorar la calidad ambiental y seguridad vial de la ciudad.

CUADRO 1: DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE INVERSIÓN (en millones de pesetas y porcentaje)

GRUPO	1er CUATRIENIO		2er CUATRIENIO		TOTAL	
		%		%		%
A.- RED VIARIA	14.687	14	12.814	13	27.501	
B.- UNIDADES DE EJECUCIÓN	3.730	4	3.089	3	6.819	7
C.- SECTORES	7.401	8	6.524	6	13.925	14
D.- PLANES ESPECIALES	4.145	4	6.580	7	10.725	11
E.- EQUIPAMIENTOS	3.200	3	3.200	3	6.400	6
F.- VIVIENDA	10.464	10	10.464	10	20.928	20
G.- ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO	7.786	8	7.515	7	15.301	15
H.- REDES ELÉCTRICAS	70	0	105	0	175	0
TOTAL	51.483	51	50.291	49	101.774	100

3. DETERMINACIÓN DEL CARÁCTER PÚBLICO Y PRIVADO DE LA INVERSIÓN Y DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE ACTUACIÓN Y AGENTES PÚBLICOS Y PRIVADOS.-

Una acción coordinada de inversión hará que las acciones municipales se vean complementadas con las necesarias inversiones extramunicipales. Así que en el proceso de planeamiento, gestión e inversión, las administraciones públicas y los particulares deberán actuar conjuntamente.

La asignación de costes se realiza en función de la distribución de competencias entre agentes; no obstante, en muchas ocasiones esta distribución no está perfectamente delimitada y en otras existen mecanismos de colaboración financiera entre agentes difícilmente determinables a priori.

Al no tener la administración municipal poder coercitivo sobre las demás administraciones públicas, la asignación de inversiones a estos organismos está regulada, por una parte, por la práctica más generalizada de cada organismo público, y por otra, por los convenios establecidos con éstos.

Esta primera distribución del coste del Plan entre Agentes Financieros Públicos y Privados se realiza atendiendo al tipo de actuación.

Los Agentes Públicos se dividen, en función del ámbito territorial, en Administración Local, Provincial, Regional y Central. No se refleja dentro de éstos a la Comunidad Económica Europea, ya que los porcentajes que pudiera financiar este organismo se articularán a través de la Administración Regional o Central.

En el conjunto del Plan, los Agentes Públicos financian 72.881 millones de pesetas, que representan el 72%, y los Agentes Privados financian 28.893 millones de pesetas de la inversión total, que representa el 28%.

La financiación de cada uno de los Agentes Públicos aparece en los cuadros siguientes.

Así, de los 72.881 millones de participación de Agentes Públicos, la Administración Local Municipal financia 17.127 millones de pesetas, la Administración Provincial 1.445 millones de pesetas, la Administración Autónoma 20.040 millones de pesetas, y la Administración Central 34.269 millones de pesetas.

La Administración Local Municipal participa en el 17% de la financiación total del Plan, con mayor presencia en las actuaciones de "Red Viaria".

La participación de los Agentes Privados es por vía "Empresarial", 26.714 millones de pesetas (26%) y financiación vía "Particular" 2.179 millones de pesetas (2%).

CUADRO 2: DISTRIBUCIÓN DEL COSTE DEL PLAN POR TIPO DE ACTUACIÓN Y AGENTES PÚBLICOS Y PRIVADOS. (en millones de pesetas y porcentaje)

GRUPO	AGENTES PÚBLICOS		AGENTES PRIVADOS		TOTAL	
		%		%		%
A.- RED VIARIA	26.734	26	766	1	27.500	27
B.- UNIDADES DE EJECUCIÓN	1.659	2	5.162	5	6.821	7
C.- SECTORES	5.896	6	8.027	8	13.923	14
D.- PLANES ESPECIALES	9.456	9	1.271	1	10.727	10
E.- EQUIPAMIENTOS	6.398	6	—	—	6.398	6
F.- VIVIENDA	7.436	7	13.492	13	20.928	20
G.- ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO	15.302	16	—	—	15.302	16
H.- REDES ELÉCTRICAS	—	—	175	0	175	0
TOTAL	72.881	72	28.893	28	101.774	100

CUADRO 3: DISTRIBUCIÓN DEL COSTE DEL PLAN POR TIPO DE INVERSIÓN Y AGENTES PÚBLICOS (en millones de pesetas)

GRUPO	A. LOCAL	A. PROVINCIAL	AUTÓNOMA	A. CENTRAL	TOTAL
A.- RED VIARIA	8.701	1.445	6.311	10.277	26.734
B.- UNIDADES DE EJECUCIÓN	1.248	—	239	172	1.659
C.- SECTORES	2.410	—	1.690	1.796	5.896
D.- PLANES ESPECIALES	2.073	—	2.875	4.508	9.456
E.- EQUIPAMIENTOS	2.176	—	2.110	2.112	6.398
F.- VIVIENDA	—	—	6.336	1.100	7.436
G.- ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO	519	—	479	14.304	15.302
H.- REDES ELÉCTRICAS	—	—	—	—	—
TOTAL	17.127	1.445	20.040	34.269	72.881

CUADRO 4: DISTRIBUCIÓN DEL COSTE DEL PLAN POR TIPO DE ACTUACIÓN Y AGENTES PRIVADOS (en millones de pesetas)

GRUPO	INVERSIONES EMPRESARIALES	INVERSIONES PARTICULARES	TOTAL
A.- RED VIARIA	766	—	766
B.- UNIDADES DE EJECUCIÓN	3.918	1.244	5.162
C.- SECTORES	8.027	—	8.027
D.- PLANES ESPECIALES	336	935	1.271
E.- EQUIPAMIENTOS	—	—	—
F.- VIVIENDA	13.492	—	13.492
G.- ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO	—	—	—
H.- REDES ELÉCTRICAS	175	—	175
TOTAL	26.714	2.179	28.893