

## **VALORACION Y DIAGNOSTICO DE LA PROBLEMATICA URBANISTICA**

- 3.1. **DIAGNOSTICO DE LA MEMORIA INFORMATIVA DEL MEDIO RURAL.**
- 3.2. **DIAGNOSTICO DEL METABOLISMO URBANO.**
- 3.3. **CONCLUSIONES Y VALORACION DEL ESTUDIO SOCIO-ECONOMICO.**
- 3.4. **VALORACION DEL ANALISIS URBANISTICO DEL PLAN VIGENTE**
- 3.5. **VALORACION DE LA ESTRATEGIA DE GESTION MUNICIPAL**
- 3.6. **VALORACION DEL ESTADO ACTUAL DE LA ESTRUCTURA URBANA DEL NUCLEO PRINCIPAL.**
- 3.7. **CONCLUSIONES DEL ANALISIS DEL CONTACTO DEL NUCLEO PRINCIPAL CON SU ENTORNO.**
- 3.8. **CONCLUSIONES DEL ANALISIS URBANO DE NUCLEOS URBANOS FUERA DEL NUCLEO PRINCIPAL.**
- 3.9. **CONCLUSIONES DEL ANALISIS DEL SISTEMA DE POBLACIONES DISPERSO.**
- 3.10. **CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE VIVIENDA.**
- 3.11. **DIAGNOSTICO GENERAL SOBRE LA ACCESIBILIDAD Y EL TRANSPORTE PUBLICO Y PRIVADO.**
- 3.12. **INCIDENCIAS PROVOCADAS POR LA ENTRADA EN VIGOR DEL P.O.T.A. Y LA EMISION DEL INFORME DE INCIDENCIA TERRITORIAL AL P.G.O.U. EMITIDO POR LA SECRETARIA GENERAL DE ORDENACION DEL TERRITORIO Y URBANISMO CON FECHA 20 DE DICIEMBRE DE 2.006.**

### 3.1. DIAGNÓSTICO DE LA MEMORIA INFORMATIVA SOBRE EL MEDIO RURAL

#### INTRODUCCIÓN

En el territorio de Jerez de la Frontera el ajuste entre capacidad del medio y uso, o la pugna entre el mantenimiento de las condiciones que hagan perdurables los rasgos del territorio y el esfuerzo la maximizar la producción, se ha decantado siempre hacia la segunda variable, apoyada además por un desarrollo tecnológico ha ido poniendo sobre el territorio distintas posibilidades de aprovechamiento productivo del medio, jugando un papel extraordinariamente importante en la confección de los paisajes del ámbito.

En el camino recorrido durante este último siglo se han sucedido intensos procesos de evolución de usos que han generado cambios espectaculares en los paisajes. Estos cambios provienen fundamentalmente de la intensificación de las estructuras productivas agrarias, la materialización de planes de infraestructuras de regadío, el desarrollo de la agroindustria o el crecimiento paulatino de la cabecera municipal. El paso del tiempo está evidenciado que la utilización de los recursos naturales ha sobrepasado frecuentemente los límites del desarrollo sostenible, generando desequilibrios en el pleno empleo de los recursos.

El modelo de ocupación del territorio se ha caracterizado por un consumo indiscriminado del suelo, prioritariamente del localizado en posiciones preferenciales respecto al núcleo y, lógicamente, a los centros de actividad; una desestructuración del tránsito campo-ciudad; y la homogeneización de los paisajes rurales, simultánea a la intensificación de los procesos agrícolas y a la aparición, más o menos dispersa, de actividades ajenas a este medio.

Entre los agentes que han tenido mayor incidencia en la definición del estado actual del medio ambiente están:

- La colonización y la incorporación de nuevos suelos agrícolas, hasta entonces baldíos, a través del rescate de zonas inundables y suelos salinos de las marismas del Guadalete, mediante la implantación de poblados de colonización y operaciones de drenaje que favorecen el lavado de las sales del suelo y permiten mejorar su aptitud agrológica.
- La intensificación y homogeneización de las labores agrarias en las campiñas mediante la mecanización, la roturación de tierras, la introducción de cultivos industriales y el uso de fertilizantes químicos y biocidas.
- Un desarrollo económico dependiente de un elevado consumo de agua, de forma que hoy el ciclo natural en la cuenca del Guadalete se encuentra profundamente intervenido, con una regulación de los recursos que alcanza el límite de sus posibilidades, y unos ecosistemas fluviales con importantes alteraciones estructurales y funcionales.
- Rápidos crecimientos urbanos con un metabolismo apoyado en elevados consumos de energía, materias primas, agua, suelo, recursos geológicos... y en elevados volúmenes de residuos.

Entre los impactos ambientales inducidos por el desarrollo se pueden citar los siguientes:

- Unas formaciones forestales que, fuera del ámbito serrano, se presentan de forma muy fragmentada y dispersa, con el consiguiente empobrecimiento de la biodiversidad,

hegemonía de etapas regresivas en las biocenosis, eliminación, alteración y fragmentación de hábitats, etc.

- Sellado del suelo, esquilmación de la fertilidad natural del suelo y la inducción de procesos erosivos, que afectan especialmente a las laderas de las campiñas agrícolas.
- La total regulación del ciclo hídrico, la eutrofización y la contaminación de las aguas han colocado al sistema fluvial del río Guadalete en una comprometida situación, ya que sus aguas, con una función marcadamente productiva, se encuentran contaminadas por vertidos urbanos, en especial en estiajes y periodos de sequía.
- La simplificación de los paisajes agrícolas, la pérdida de diversidad y la eliminación de matices de carácter tradicional o natural derivada de consolidación de áreas de especialización productiva (monocultivos).

Todos estos impactos presentan frecuentemente una naturaleza difusa, lo que añade complejidad a la planificación y limita su eficacia en su intento de controlar o invertir los procesos degradativos en marcha, que requieren una visión integral y grandes esfuerzos en materia de coordinación sectorial.

En la actualidad, el municipio de Jerez es un territorio en el que se está produciendo una acusada transformación cuyas características esenciales son las siguientes:

- Un gran impulso reciente en la articulación de Jerez en todas las direcciones: con la aglomeración metropolitana de la Bahía, la Costa Noroeste de Cádiz, la Bahía de Algeciras, Arcos de la Frontera y aglomeración urbana de Sevilla. La mejora de las infraestructuras viarias ha contribuido a la expansión de los fenómenos metropolitanos, especialmente perceptibles en el incremento en la movilidad.
- La consolidación del municipio como suministrador de materiales (áridos de construcción y cemento) para la aglomeración urbana de la Bahía, papel que no está exento de problemas y riesgos ambientales para el sector agrícola de regadío y el ecosistema ligado al río Guadalete.
- Un incipiente desarrollo del turismo, que cobra en los últimos años una progresiva importancia, incrementándose los alojamientos y equipamientos turísticos, en su mayoría vinculados al Circuito de Velocidad y Montecastillo.
- Un estancamiento de la agricultura de regadío y el paulatino abandono de las actividades agrícolas de secano y una situación de incertidumbre en este sector. Hoy gran parte de espacio agrícola tiene un régimen de especialización muy acusado y un alto grado de dependencia de políticas y coyunturas agrarias, lo que constituye un factor significativo de fragilidad e incertidumbre de futuro para la mayor parte del territorio municipal.

El municipio, aunque es fundamentalmente agrícola y ganadero, cuenta con un activo diverso y notable desde el punto de vista físico y ambiental para plantear una cualificación de su territorio y para fomentar la relación de la población urbana con el medio natural, en un uso de recreo sostenible.

Entre estos recursos hay que destacar los espacios naturales (Reservas, Parajes y Parque Natural), el río Guadalete como gran arteria municipal y la disponibilidad de una interesante red

de espacios de dominio público (montes, parques, vías pecuarias, etc) de gran significado interés ambiental y paisajístico, y con potencialidad para articular el uso público por su posición y vinculación.

Tanto las zonas húmedas como las masas forestales son elementos nucleares del paisaje de Jerez, ya que por su presentación dispersa en un marco de homogeneidad agrícola se constituyen en grandes singularidades territoriales. Su papel complementario en el conjunto de zonas húmedas de la costa suratlántica, y sus propios valores intrínsecos, confieren una valía diferencial a estos recursos que es preciso proteger y potenciar, otorgándolos una función territorial acorde con sus valores y reforzando la utilidad y significación de estos espacios en el contexto.

En esta misma línea se debe entender la presencia de grandes superficies forestales de los Montes de Jerez que contribuyen con importantes aportaciones al equilibrio ambiental y ecológico de la provincia, al mismo tiempo que desempeñan múltiples funciones ambientales, protectoras de recursos, paisajísticas y culturales.

Asimismo, debe prestarse especial relevancia a establecimiento de un procedimiento para integrar en el paisaje percibido las riberas, márgenes y escarpes del Guadalete, elemento singular de gran significación territorial que tiene, en la actualidad, un papel marginal.

Los valores culturales relacionados con la identidad del ámbito constituyen un recurso territorial valioso que es preciso reconocer y proteger. Los elementos vinculados al uso histórico del suelo, los usos asentados en el medio rural (en especial los relacionados con el viñedo) y la edificación agrícola tradicional de mayor relevancia, deben estar protegidos en su preservación y entorno para garantizar la identificación de la singularidad del ámbito.

Asimismo, se han de minimizar las afecciones de la actividad antrópica sobre los recursos naturales (suelo, agua y subsuelo) y crear las condiciones para un uso sostenible compatible con la conservación y la mejora estado y funciones. Y en lo que se refiere a los riesgos naturales y ambientales, el Plan ha de establecer criterios de ordenación tendentes a reducir su incidencia sobre la población y las actividades económicas.

La estructura planteada para el Diagnóstico de la realidad rural y ambiental del municipio se organiza en dos bloques: en primer lugar, se abordan los elementos y procesos (que incluyen la gestión de los recursos, el patrimonio, el poblamiento y el metabolismo urbano), y en segundo lugar, la estructura territorial del municipio.

## ELEMENTOS Y PROCESOS

### **La gestión de los recursos**

- Los recursos geológicos

El municipio de Jerez de la Frontera destaca por su producción de materiales destinados a la obra pública y la construcción (áridos, hormigones y otros materiales relacionados) destinada al consumo de la ciudad y de la Bahía de Cádiz. En los últimos años se ha acentuado la presión sobre los recursos geológicos inducida por la construcción de viviendas e infraestructuras y facilitada por la tecnología extractiva disponible y el transporte motorizado.

La experiencia en el aprovechamiento de los recursos es bastante dilatada, iniciándose a gran escala con los movimientos de tierras asociados a la transformación y drenaje de la zona regable del Guadalquivir – Guadalete o con la actividad extractiva del yeso (primeras décadas del siglo XX), numerosa pero de pequeña dimensión, y caracterizándose en la actualidad por el predominio de grandes extracciones a cielo abierto de áridos, calcarenitas, etc., que tras la explotación se convierten en vertedero de suelos y materiales inertes no reutilizables, entre otras cosas, por deficiencia en sus características geotécnicas.

Los recursos geológicos deben entenderse como:

- Recursos no renovables con tasas de formación y regeneración insignificantes en la escala humana del tiempo.
- Recurso inestimable que sustenta un sector básico de la economía local, la construcción.
- Recursos con incidencia en el ciclo del agua y ecología del río Guadalete, ya que los acuíferos (Aluvial del Guadalete y Jerez), presentan conexión hidráulica con el río, intercambiando temporal y/o localmente sus recursos y sus procesos.

Las actividades extractivas generan una serie de incidencias ambientales que han ido evolucionando con el tiempo y las técnicas y métodos de beneficio de los recursos. Tras unas décadas en las que era habitual el abandono de la poza de extracción, hoy se registra una tendencia positiva que persigue minimizar los impactos derivados de la actividad extractiva y conseguir la mejor integración posible de la gravera en su entorno. Por tanto, hoy se reconoce una variada gama de situaciones que van desde la gravera abandonada tras su explotación hasta la restaurada en su topografía y reutilizada, en general, para cultivos siguiendo las directrices del Plan de Restauración.

Si bien los impactos ambientales directos de cada explotación son más o menos conocidos y están medianamente controlados mediante los programas de vigilancia ambiental, los efectos de mayor escala, los de carácter sinérgico, y los derivados de la acumulación de incidencias inducidas por el conjunto de las múltiples actividades extractivas constituyen hoy una incertidumbre de futuro que, probablemente, se irá conociendo con el paso del tiempo.

La extracción de recursos naturales provoca impactos que interaccionan con múltiples factores (geología, vegetación, suelo, actividad biológica, utilización futura del suelo) y especialmente con los acuíferos, cauces y riberas fluviales.

Los mayores impactos potenciales provienen de la acción conjunta de:

- La extracción de áridos aluviales a cota inferior a la del nivel freático.
- El relleno de las excavaciones abiertas con materiales diversos, tales como lodos de decantación, arcillas y margas procedentes del saneo del terreno de asiento de urbanizaciones e infraestructuras, escombros, etc.

La vega del Guadalete, comprendida entre el límite oriental del municipio y aguas abajo de San Isidro, se presenta como la más vulnerable frente a los procesos que pudieran derivarse de la extracción intensiva de los recursos geológicos. Así mismo, su acuífero aluvial, el cauce y las riberas del río conforman los elementos más sensibles y degradables en caso de eventualidad (sequía o inundación) o aparición de problemas (contaminación, reducción de flujo de base, etc.).

Las incidencias ambientales de la extracción de áridos en el aluvial del Guadalete y/o el relleno con materiales finos de baja o nula permeabilidad se concretan en:

#### Pérdida de recursos hidrogeológicos

La extracción de áridos conlleva una pérdida de recursos hídricos como resultado de la agregación de los siguientes términos:

- Pérdida de volumen acuífero a consecuencia del sellado hidráulico del subsuelo producido por el relleno de las excavaciones con finos y arcillas, ya que tras la restauración de la gravera el terreno afectado por la actividad resulta impermeabilizado en gran medida, induciendo así la pérdida neta de acuífero y la reducción de la infiltración del agua en el subsuelo. Hoy aproximadamente 470 ha del aluvial del Guadalete (aguas arriba de San Isidro) han quedado afectadas por procesos de impermeabilización.
- Pérdida de recursos hídricos por diversos conceptos, entre los que destacan:
- Déficit de infiltración.
  - \* Disminución de la capacidad de almacenamiento
  - \* Evaporación sobre la lámina libre del freático.
  - \* Bombeo de agua hacia el río para extraer áridos por debajo del nivel freático.

La pérdida de recursos hídricos se sitúa entre 1 y 3 hm<sup>3</sup>/año, variable según pluviometría anual y modulación de la demanda de las zonas regables existentes aguas abajo.

#### Alteración de la hidrogeología del acuífero aluvial del Guadalete

- Reducción del flujo de base en el tramo fluvial comprendido entre San Isidro y El Torno a causa de la discontinuidad hidrogeológica provocada por la suma de efectos barrera vinculados a los rellenos impermeables de las pozas de extracción de áridos.
- Los rellenos de las zonas de extracción, dada su colindancia con el cauce del río, conforman barreras hidráulicas que, dependiendo de su continuidad lateral y profundidad, obstaculizan el drenaje hacia el río. En la actualidad, aguas arriba de San Isidro, del orden de 14 Km. de riberas fluviales presentan un tránsito acuífero – río complejo y desvirtuado.

#### Inestabilidad ambiental del cauce y riberas del río Guadalete

Las presiones señaladas trasladan inestabilidad ambiental sobre las riberas:

- El cauce del río Guadalete y sus riberas resultan cada vez más vulnerables frente a periodos de sequía, debido a la reducción del flujo de base acuífero – río, estratégico para el río en ciclos sequía. En años secos, el estrés hídrico regula la vida en las riberas, en cambio, en años normales el ecosistema fluvial puede beneficiarse del caudal extra aportado por los bombeos realizados desde las graveras hacia el río.

- La remoción de suelos, el depósito de tierras y escombros, la consolidación de malecones defensivos, la apertura de drenajes o caminos, etc., son operaciones que siendo frecuentes en las riberas y márgenes del cauce del río Guadalete introducen presiones, locales pero intensas, al ecosistema fluvial.
- Contaminación fluvial por aguas cargadas en partículas en suspensión procedentes de las plantas de lavado y selección de áridos.

#### Otros impactos que pudieran alcanzar cierta relevancia son los siguientes:

- Consumo de energías no renovables y emisión de gases de efecto invernadero debido a que la actividad tiene una fuerte dependencia de los combustibles fósiles, siendo el transporte de materiales una de las principales fuentes de emisión de gases de efecto invernadero en el ámbito rural. Así mismo, el intenso tráfico pesado generado por la actividad extractiva produce un rápido y notable deterioro de la red viaria.
- Los rellenos son formaciones con características mecánicas, hidrológicas y geotécnicas artificiales e inciertas, por tanto, son territorios que deben estar convenientemente señalados para su consideración futura en tareas de mitigación de riesgos, planificación de recursos ligados al subsuelo o aprovechamientos no primarios del suelo.
- Contaminación de aguas en caso de existir residuos potencialmente contaminantes junto con los materiales inertes que conforman los rellenos.
- Reducción de la capacidad agrológica de los terrenos por la incidencia de una o varias deficiencias como: rellenos arcillosos o con exceso de compactación, deficiencias en su drenaje interno y externo, déficit de suelo o incorrecta restitución de la capa de tierra vegetal.
- Distorsión y potenciación de los efectos de las avenidas extraordinarias debido a que las graveras abandonadas y las restauradas con deficiente restitución topográfica, pueden activar procesos de erosión y sedimentación, así como aumentar la peligrosidad de los desbordamientos fluviales al fomentar la velocidad y calado de las corrientes.

#### **El suelo**

El suelo es el resultado de complejas interacciones entre el clima, la geología, la actividad biológica, el tiempo y los usos del terreno. La proporción en la que se encuentran sus componentes, principalmente partículas de arena, limo y arcilla, materia orgánica, agua y aire, así como la manera en la que dichos componentes forman una estructura estable definen el tipo de suelo. Entre sus características diferenciales se mencionan las siguientes:

- El suelo agrícola es un recurso inestimable y limitado cuyo valor proviene de la labor humana durante siglos. El sector agrícola es un pilar básico de la economía local.
- El suelo es un recurso prácticamente no renovable, con una cinética de degradación relativamente rápida y tasas de formación y regeneración muy lentas.
- El suelo tiene una gran capacidad de amortiguación y almacenaje, no sólo del agua, sino también de sustancias químicas y otros agentes contaminantes.

Los procesos de degradación del suelo siguen su curso y apenas existen pruebas de que se esté produciendo una inversión significativa de las sinergias negativas, es más, algunos de estos procesos están alcanzando sus máximos históricos.

Las principales amenazas para el suelo municipal provienen de los siguientes conceptos:

#### Degradación física

Se trata proceso intenso que se produce en suelos erosionables con pendientes muy escarpadas e intensos procesos de erosión en surcos, barrancos y cárcavas. Estos terrenos se identifican en su mayoría en los escarpes que jalonan la vega del Guadalete y en las campiñas del sector suroriental del municipio.

Es un fenómeno natural acelerado por las actividades agrícolas, en particular sobre las campiñas, cuyas consecuencias se traducen en la pérdida de la capacidad del suelo para realizar sus funciones. En las campiñas, los niveles de erosión de suelo suelen ser superiores (superior a 15 t/ha al año) que la tolerancia a la pérdida, especialmente en las lomas y las laderas. En las vaguadas y zonas bajas predominan, en cambio, los procesos de sedimentación.

#### Pérdida de materia orgánica

La materia orgánica se encuentra en un proceso constante y muy lento (mucho más que el de pérdida de la misma) de acumulación y descomposición y resulta vital para que el suelo pueda realizar sus funciones clave, así como garantizar su fertilidad o mantener sus resistencias frente a la erosión.

La disminución de materia orgánica en el suelo es preocupante ya que los suelos de campiña y vega tienen un contenido bajo o muy bajo, y la mayoría se pueden clasificar como en fase de pre-desertificación (contenido en MO inferior a 1,7%).

#### Contaminación local

Esta contaminación está relacionada fundamentalmente con la extracción de recursos geológicos y los vertederos, tanto controlados como incontrolados. La actividad extractiva supone, en particular en el aluvial del Guadalete, un riesgo para el suelo y para el agua, ya que los rellenos de las pozas integran lodos, suelos arcillosos y escombros, y conforman depósitos con características geotécnicas e hidrológicas, inciertas y distintas a las originarias. El almacenamiento de la capa de suelo vegetal y la reposición una vez acabada la actividad son medidas correctoras que, si se acometen, minimizan superficialmente la contaminación generada.

La contaminación de suelos por vertidos en superficie es, desafortunadamente, un fenómeno frecuente en el municipio que se apoya en la desfavorable aptitud geotécnica de los suelos de las campiñas (plasticidad, expansividad, deficiente drenaje y encharcamiento y/o inundación), y en particular de las tierras negras características de las zonas de vaguada. Los vertidos superficiales alcanzan su máxima presencia en los terrenos bajos y anegadizos bien situados próximos a la ciudad, bien surcados por vías pecuarias.

Frecuentemente se registran situaciones bastante caóticas generadas por la conjunción de rellenos, vertidos incontrolados, rios de limpieza de cauces o de trazado de infraestructuras (hidráulicas, gasísticas, etc.).

#### Sellado

Se denomina así cuando el suelo es cubierto por la obra civil o pública (urbanización, carreteras, etc.). Dada la desfavorable aptitud geotécnica general de los suelos arcillosos existentes en el entorno urbano, la edificación suele proyectar importantes operaciones de saneo del suelo y subsuelo, de cimentación y de mejora de explanadas con prestamos, todo ello con la finalidad de conseguir una cimentación adecuada para la edificación.

En este proceso los suelos arcillosos y plásticos deben ser retirados y trasladados a vertederos (casi siempre a canteras y graveras con fines de restauración topográfica), a la vez que son sustituidos por prestamos granulares.

Es por ello, conjuntamente con el notable grado de ejecución de la obra pública (AVE, Circunvalación A-4), que el sellado de suelos está definiendo en la actualidad máximos históricos.

El sellado es prácticamente irreversible y de él se derivan consecuencias negativas como la reducción de la infiltración y la potenciación de las escorrentías superficiales sobre los suelos de aguas abajo.

#### Salinización

Se trata de la acumulación de sales solubles de sodio, magnesio y calcio que provoca una importante reducción de su fertilidad. Este proceso está asociado a los regadíos de Bajo Guadalete irrigados mediante aguas bombeadas desde el río Guadalete (aguas duras y de mineralización notable) y en particular a los suelos con texturas limosas y arcillosas.

#### El agua

La estrategia asumida en la actualidad sobre la gestión del agua contempla su manejo dentro del conjunto de recursos naturales afectados, en el que el agua es uno de los elementos esenciales. Así, tan decisivo como optimizar el sistema de regulación superficial, proceso ampliamente desarrollado en décadas pasadas, es mejorar la eficiencia en el uso del agua de los regadíos existentes y los sistemas de abastecimiento, de forma que ahorrar agua se convierte en el método más eficaz de aumentar los recursos disponibles y depurar los vertidos urbanos e industriales en el instrumento adecuado para aumentar la disponibilidad de agua, mejorar el estado de conservación de los recursos naturales y la calidad de vida de la población. Fruto de la obra hidráulica, el río Guadalete es un río totalmente intervenido, cuyos recursos regulados, en general los de mejor calidad, son destinados a atender el abastecimiento urbano y regadíos de la cuenca baja.

Por tanto, aguas abajo de Arcos, la situación medioambiental del río obedece a la gestión realizada en la cuenca, que debe conjugar entre otras las siguientes variables:

- La carga contaminante introducida.
- Los retornos de usos no consuntivos.
- El flujo de base.
- Los caudales desembalsados por el cauce para atender los regadíos del Bajo Guadalete y Costa Noroeste.
- El caudal ecológico que, por atender demandas consideradas prioritarias, sigue una estrategia de mínimos.

En su tramo bajo (Guadalcazín y Arcos de la Frontera hasta El Portal) el río ejerce la función de colector de los retornos de las demandas no consuntivas y de las cargas contaminantes acumuladas de toda la cuenca, presentando por ello una notable mineralización y deficiente calidad de sus aguas. Así mismo, presenta un régimen regulado y estacionalmente invertido, con aguas de mejor calidad en épocas de estiaje, coincidiendo con los retornos de las pérdidas de las zonas regables o los desembalses realizados para atender la demanda de regadío en desembocadura.

La contaminación del Bajo Guadalete se debe básicamente a los vertidos de aguas residuales urbanas y de las industrias de transformación de productos agrarios, y también a los contaminantes de origen agrícola y ganadero, lo que le confiere un carácter de contaminación eminentemente orgánica con particular relevancia de los compuestos nitrogenados. Cíclicamente, coincidiendo con periodos de sequía, la situación fluvial empeora e incluso se vuelve insostenible, debido a la reducción del volumen de aportes citados, a la supresión de caudales ecológicos y a la constancia de los vertidos contaminantes.

En respuesta a las diversas actuaciones realizadas dentro del Programa Coordinado para la Mejora del Guadalete, la calidad de las aguas del río ha experimentado una progresiva mejoría en paralelo a la construcción de depuradoras de aguas residuales urbanas e industriales. También han contribuido otras actuaciones como el azud de El Portal y los regadíos de la Zona Regable de la Costa Noroeste de Cádiz, al fijar una demanda de agua en la desembocadura del río que debe atenderse, en parte, con recursos desembalsados y conducidos través del propio cauce del Guadalete.

Estos recursos, que deben complementar el flujo de base del río hasta alcanzar el volumen destinado a la zona regable, desempeñan así múltiples funciones (medioambiental y productiva) convirtiéndose en un factor con gran influencia en el estado del ecosistema fluvial.

A lo largo del término municipal, la calidad del agua del río Guadalete, que empeora con la incorporación de los vertidos de aguas residuales de Arcos de la Frontera, mejora paulatinamente hacia aguas abajo (Junta de los Ríos) hasta que se remansa en el reculaje del azud de El Portal, alcanzando la situación más deficiente entre éste y la Corta de la Cartuja, lugar de vertido de las aguas residuales depuradas de Jerez de la Frontera. Aguas abajo del citado azud, la ría se integra en la dinámica mareal de la Bahía presentando características físico-químicas y bióticas propias de los ecosistemas costeros de transición.

Actualmente el río Guadalete está materializando sus grandes potencialidades así como empezando a desempeñar las múltiples funciones que le son propias (ecológicas, culturales, paisajísticas), compatibles con su función económica, prevalente en las últimas décadas.

Casi todas las sinergias identificadas en la actualidad apuntan en la dirección del fortalecimiento de las funciones del ecosistema fluvial, no obstante las agresiones históricas siguen hipotecando el futuro más cercano, quedando secuelas características de las etapas anteriores de marginación territorial del río, tales como:

- La desconexión hidráulica acuífero - río (flujo de base) inducida por el sellado del acuífero aluvial producido por las actividades extractivas.
- La falta de integración de los malecones defensivos frente a avenidas.
- La proliferación de residuos y escombros en riberas y márgenes
- El predominio de especies forestales foráneas en las riberas fluviales.
- La contaminación de las aguas por compuestos nitrogenados.

En suma, aunque lejano a su óptimo ecológico, debido a la huella de una civilización milenaria y al elevado grado de regulación de sus aguas, el ecosistema fluvial del Guadalete mantiene una interesante biodiversidad e importantes y significados activos ambientales y paisajísticos, al mismo tiempo que numerosas potencialidades por desarrollar.

A su paso por Jerez el río y sus riberas constituyen una referencia territorial y paisajística de primer orden que se significa todavía más las deficiencias en relieve y diversidad del marco por el que discurre.

### **La prevención de riesgos naturales**

El territorio municipal es un ámbito en general estable, aunque presenta gran diversidad de fenómenos naturales, asociados a sus distintas realidades, desde la montañosa a la litoral, que suelen deparar daños relativamente numerosos pero casi siempre de baja intensidad. A excepción de las inundaciones fluviales, con capacidad catastrófica y amplia repercusión territorial, los demás fenómenos apenas han supuesto riesgos relevantes para los asentamientos humanos, sus ámbitos productivos y sistemas de relaciones e infraestructuras.

La presencia del río Guadalete y sus amplias márgenes y riberas, también las de sus afluentes principales, la abundancia de terrenos bajos y anegadizos en el marco campiñés, entre otros aspectos, han sido factores considerados tradicionalmente a la hora de emplazar los asentamientos urbanos en lugares elevados y saneados, o adaptar los espacios productivos y los sistemas de infraestructuras al funcionamiento eventual del sistema fluvial.

Así, las avenidas extraordinarias de la red hidrográfica constituyen hoy día el factor de riesgo más extendido en el territorio, frecuente y con mayor potencialidad de provocar daños económicos, aunque raramente catastróficos.

Durante el acontecimiento de temporales e inundaciones la red viaria y caminera del municipio queda bastante afectada, siendo múltiples los puntos de desbordamiento y aterramiento de las rasantes viarias, así como algunos cortes temporales en las carreteras de conexión entre las riberas del río Guadalete.

Las avenidas fluviales son el resultado del mecanismo resultante de la conjunción de las lluvias torrenciales, el estado de la mar, la escasa pendiente de una red hídrica que en sus tramos bajos presenta un trazado muy sinuoso. En este contexto, las crecidas fluviales suelen presentar una baja peligrosidad, estando desencadenadas por el binomio: disminución de la pendiente del perfil hidrológico de los ríos y arroyos / pérdida de velocidad de las corrientes y materializadas a través de la activación del desbordamiento de cauces y defensas y la inundación de las márgenes fluviales. Las avenidas suelen caracterizarse por corrientes de velocidad moderada, calados de orden decimétrico y duración variable según la entidad de la cuenca vertiente, desde uno o dos días en el caso del Guadalete hasta una o varias horas en la red de drenaje secundaria.

Dentro de las zonas inundables definidas, la peligrosidad derivada de las crecidas extraordinarias y los daños potenciales sobre bienes y personas se concentran fundamentalmente en los siguientes ríos y arroyos:

Río Guadalete. Las principales zonas conflictivas y de riesgo se concretan en las siguientes: Estuario, Carretera A-4, FF.CC., Autovía N-IV, Diques (defensas), Zonas Regables, Tapa San Pedro, Azud El Portal, Azud La Corta, Carretera El Portal, Autopista A-4, carretera de Medina Sidonia y Puente La Carreta.

Arroyo Salado: Inundación de los llanos regables y cortes temporales en las carreteras de Arcos (A-382), AP-4, y carretera de San José del Valle (A-2003).

Arroyo del Rano (afluente del arroyo Salado) a su paso por Nueva Jarilla, Salida 4 de la AP-4 y zonas bajas de Colonia Caulina.

Cuenca Norte de Jerez. Se hace referencia a las subcuencas de los arroyos de Cañada Ancha, San Jerónimo, Membrillas, Las Flores, San José Obrero, que son cruzadas por múltiples vías y conductos que coartan la evacuación de avenidas.

Arroyo Morales – Laguna de Torrox. Inundación en zonas urbanas (Liberación y Polígono El Portal) causadas por desbordamiento y/o por exceso de nivel en el río Guadalete.

Actividades extractivas emplazadas en el aluvial del Guadalete, etc.

Según el Plan de Prevención de avenidas e inundaciones en cauces urbanos en Andalucía, aprobado por decreto 189/2002, de 2 de julio, El inventario puntos de riesgo por inundación en el término municipal de Jerez son los siguientes: Guadalete en la Barca de la Florida (Nivel de riesgo B) y en El Portal (Nivel A); Arroyo Morales en Jerez (Nivel A); y arroyos Dehesa de Carrera, Cañada Ancha y Norieta en Guadalcazín (Nivel C).

Este inventario de zonas inundables de la red hidrológica principal y de puntos con mayor riesgo derivado de las inundaciones se identifica con el doble objeto de:

Reconocer las principales zonas de riesgo de inundación del municipio.

Señalar la red hidrográfica prioritaria para la posterior delimitación de zonas inundables conforme a procedimientos reglados y altimetría adecuada para ello.

Las zonas inundables y la peligrosidad de las avenidas fluviales de la red hidrológica principal se cataloga del siguiente modo:

Peligrosidad muy alta y alta en los cauces funcionales y los de aguas altas, y las márgenes próximas a las riberas que pueden alcanzar calados de agua mayores a un metro. También se consideran las pozas de extracción de áridos colindantes con río Guadalete y que presentan con cota altimétrica inferior a la de la llanura inundable.

Peligrosidad media en las zonas caracterizadas por láminas de inundación con moderada velocidad de las corrientes y peligrosidad derivada fundamentalmente del calado alcanzado por la lámina de agua.

Peligrosidad baja que comprende las fajas exteriores de las zonas inundables y los terrenos clasificados como de drenaje deficiente. Velocidad de la corriente y calado de la lámina alcanzan rangos de reducida significación.

Atendiendo al Acuerdo del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la adopción de una estrategia autonómica ante el cambio climático, entre las medidas concretas que hacen referencia a los Instrumentos de Planificación se hace alusión a “la consideración en la planificación ambiental de los escenarios futuros de cambio climático, con el objetivo de conseguir su eficaz adecuación a procesos cambiantes caracterizados por un alto grado de incertidumbre”.

Siguiendo el documento hecho público por el Ministerio de Medio Ambiente sobre “Principales Conclusiones de la Evaluación Preliminar de los Impactos en España por efecto del Cambio Climático”, resulta conveniente considerar las siguientes conclusiones:

Efectos del cambio climático en zonas costeras: los principales problemas se relacionan con el posible ascenso del nivel medio del mar, que las proyecciones de los modelos sitúan entre 10 y 68 cm para final de siglo. Para finales de siglo es razonable esperar un aumento de 50 cm en el NMM, con 1 m como escenario más pesimista, con especial incidencia en las más vulnerables como son los deltas y estuarios (marismas). Ante ello se recomienda actuar de inmediato sobre factores relacionados con la estabilidad del litoral, como el mantenimiento de la descarga y aportes sólidos de los ríos, como solución al «origen» del problema (la falta de material sedimentario).

La variabilidad hidrológica en las cuencas atlánticas aumentará en el futuro debido a la intensificación de la fase positiva del índice NAO, lo que puede hacer que la frecuencia de avenidas disminuya aunque no su magnitud.

La conjunción de las dos conclusiones señala a los estuarios y los tramos bajos de la red fluvial afluente como zonas muy vulnerables frente a los impactos inducidos por el cambio climático. El previsible ascenso del nivel del mar coadyuvaría la inundación de buena parte de las marismas del río Guadalete y la elevación del nivel de base que repercutiría en un ascenso de la lámina de las avenidas extraordinarias, río arriba.

Así pues, estas variaciones apuntadas pueden llegar a modificar sustancialmente los riesgos futuros de las inundaciones en las llanuras inundables más próximas al estuario del Guadalete y, por tanto, requieren extremar su atención y realizar una prudente ponderación en la planificación de las zonas inundables futuras.

#### La evolución de los ecosistemas naturales

El medio natural del término de Jerez se caracteriza por un elevado grado de heterogeneidad ambiental determinado principalmente por su gran extensión superficial y por las variadas condiciones del medio físico y la forma en que éste influencia procesos microclimáticos, bióticos, etc. Esta heterogeneidad tiene traducción directa en un elevado índice de diversidad biológica, que se manifiesta tanto en términos globales para el conjunto del municipio (riqueza de especies presentes, tipos de hábitats, complejidad de relaciones ecológicas), como internamente a nivel de cada ecosistema (diversidad biológica intrínseca).

La mayor concentración de biodiversidad a escala municipal se produce en los espacios forestales de Los Alcornocales, con una elevada heterogeneidad de hábitat, una gran riqueza de especies de fauna y flora asociadas a diversas condiciones ecológicas, muchas de ellas especialistas de ambientes relictos y endémicas, y una alta representación de especies amenazadas y de interés, algunas de las cuales poseen en el ámbito de estudio poblaciones muy significativas para el mantenimiento de su estado de conservación en Andalucía e incluso a

nivel mundial. Esta situación tiene su paralelismo y continuidad en los bosques isla y bosques galería que salpican la campiña ganadera jerezana, que se constituyen en reductos de la biodiversidad y productividad forestal, enriquecidos por la presencia de especies característicamente ecotonales.

En este contexto, tienen especial valor de conservación por su representatividad y buen estado de conservación, y por constituir el hábitat de la mayoría de las especies de interés, los alcornocales y quejigales del Aljibe, los acebuchales de la campiña y de las sierras y la vegetación de ribera de los cauces serranos; el elevado valor ambiental de estas formaciones reside tanto en su singularidad intrínseca, como en el hecho de conformar un hábitat forestal continuo y escasamente fragmentado y, por ello, con una elevada capacidad de sustento de vida silvestre.

La principal amenaza actual sobre el estado de conservación de estas masas radica en su degradación por pérdida de ejemplares arbóreos de alcornocales y encinas a consecuencia de “la seca” y en el escaso reclutamiento de ejemplares de árboles por una reducida tasa de renovación natural, inducida por el abuso reiterado en la explotación forestal y ganadera, que potencian con efectos sinérgicos el proceso de deterioro de estos ecosistemas.

Las zonas húmedas constituyen el otro elemento de singularidad del medio natural del municipio. La mayor trascendencia ambiental recae en las de mayor extensión y naturalidad, como la Laguna de Medina, Las Canteras, El Tejón y Los Tollos, espacios naturales protegidos o en vías de protección, capaces de acoger importantes contingentes de aves acuáticas reproductoras, migratorias e invernantes, con importantes poblaciones de especies globalmente amenazadas.

Pero existe otro conjunto de zonas que no están sujetas a ningún régimen jurídico de protección, algunas de ellas de origen y funcionalidad hídrica evidentemente artificiales y recientes, también de gran importancia faunística, como la laguna de Las Quinientas, las balsas y zonas inundables de Mesas de Asta y Hazas de la Torre (de gran importancia para la avifauna acuática) y un amplio surtido de balsas, caños, canteras, charcas, etc., de especial importancia para el mantenimiento de las poblaciones de anfibios y reptiles acuáticos. La ausencia de un régimen de protección, la gestión del ciclo del agua desvinculada de objetivos de conservación y los vertidos contaminantes constituyen las principales amenazas sobre las comunidades faunísticas de estos humedales.

Al margen de los ecosistemas forestales y las zonas húmedas, el territorio presenta otros valores de conservación de primer orden asociados a la presencia de poblaciones de especies amenazadas y de comunidades faunísticas y hábitats naturales o seminaturales de interés.

Es el caso de las áreas de dispersión de águila imperial ibérica y águila perdicera localizadas en la campiña agroganadera, que Jerez comparte con sus municipios colindantes, y que en conjunto delimitan una de las zonas de mayor importancia nacional e internacional para la conservación de estas especies amenazadas.

También es el caso de la campiña cerealista, donde se identifican zonas de gran interés para la conservación de las aves esteparias entre las que destacan el aguilucho cenizo y el cernícalo primilla, o el de los roquedos de las sierras del Aljibe y Las Cabras, que forman parte de una de las concentraciones ibéricas más destacables de poblaciones reproductoras de aves rupícolas (buitre leonado, alimoche, halcón peregrino, águila perdicera...) y que también alojan colonias reproductoras de quirópteros cavernícolas y fisurícolas amenazados, o el del cauce del río Guadalete, de una importancia ictiológica reconocible en las poblaciones de especies autóctonas que aloja.

La fragilidad de todas estas zonas es alta en el caso de las que se localizan fuera de espacios protegidos, ya que los procesos y comunidades que soportan deben competir con formas de explotación agro pastoriles cada vez más intensivas y agresivas.

### El uso público

La infraestructura destinada al uso público en el término municipal la integran espacios de diversa titularidad, características, nivel de equipamiento y accesibilidad que, en conjunto, conforman una oferta poco capaz y, sobre todo, escasamente integrada entre sí y poco vinculada con los ámbitos urbanos donde se sitúa la demanda potencial.

Esto no es sino el resultado del escaso desarrollo de las propuestas sectoriales que contenía el Plan Urbanístico vigente, destinadas, fundamentalmente, a cubrir tres objetivos: la creación de un cinturón verde en torno a la cabecera municipal; el establecimiento de zonas verdes de contacto entre la ciudad y el campo y el acercamiento de la ciudad al río Guadalete.

Así, la situación actual de los distintos elementos inventariados es la siguiente:

Los Parques Forestales son la única instalación que dispone de equipamiento adecuado para ejercer esta función dentro del municipio, aunque algunos de ellos no hayan llegado a consolidarse, otros se mantengan como vacíos sin acondicionar (Cornisa de Lomopardo), y el resto (Granja Santa Teresa, La Suara, Aguilillas y Los Hurones) no dispone de capacidad suficiente para atender a una afluencia numerosa y variada, ni para asegurar que un uso de mayor intensidad no suponga daños de gravedad en el mantenimiento de los ecosistemas forestales.

De los de los 13 Parques Fluviales planteados, solamente el de La Barca de La Florida se encuentra desarrollado en la actualidad, aunque en realidad, su escaso equipamiento y el mal estado de conservación le restan toda funcionalidad.

En las sierras, la gran superficie de los Montes de Propios municipales no ha propiciado la implantación de instalaciones recreativas relevantes, sino que ubican exclusivamente algunos miradores y merenderos dispersos en un amplio territorio asociados a las vías de comunicación.

Por su parte, los elementos con potencialidad de uso público cuya gestión corresponde a otras Administraciones tampoco juegan un papel relevante en el municipio. Así, las instalaciones relacionadas con las diversas lagunas declaradas Reservas Naturales están destinadas exclusivamente a tareas informativas, mientras que en el Parque Natural de los Alcornocales no cuenta aquí con equipamientos. Paralelamente, la amplia red de Vías Pecuarias no está adaptada a este uso, aunque en diversos tramos se haya iniciado el proceso de deslinde, aunque más para resolver los numerosos problemas de ocupaciones ilegales que para adecuarlas para cubrir su función de espacios de uso público.

De todo lo planteado se constata, por tanto, la imposibilidad de que la red de espacios libres municipales, tal como está diseñada y equipada, puede hacer frente a las principales demandas de la población respecto al uso público, que tienen que ver con:

Mejorar la periferia de la ciudad, ejerciendo de cinturón verde que modere el contraste entre lo urbano y lo rural y facilite el acceso de los ciudadanos a los espacios libres.



Posibilitar el conocimiento y disfrute de los espacios con mayor potencial recreativo y mayores valores naturalísticos y paisajísticos, fundamentalmente, las riberas del Guadalete, los Espacios Naturales Protegidos (Reservas y Parque) y los Montes de Propios en el ámbito serrano.

Enlace de los puntos de demanda con las instalaciones de uso recreativo en el municipio, es decir de la capital y los principales asentamientos, a través de la Vega del Guadalete y, a partir de ella, con los espacios serranos.

Conexión de Jerez, a través de elementos de uso público, con la red de espacios de la Aglomeración Metropolitana de la Bahía, fundamentalmente, a través de la Sierra de San Cristóbal.

## **El patrimonio rural**

### El paisaje

Por su extensión, Jerez encierra una gran diversidad de espacios que configuran un buen muestrario de los paisajes más representativos de Andalucía Occidental, entre los que se encuentran las serranías béticas, las campiñas, las vegas e, incluso, las marismas.

Internamente esta variedad presenta una clara organización dual en la que contrasta, por una parte, el ámbito serrano, de mayor singularidad paisajística, pero desvinculado de los principales centros de población y actividad municipal; por otra, las tierras bajas, de gran simplicidad, pero convertidas en el escenario dominante para los residentes y en la imagen más consumida por los visitantes que llegan o atraviesan el municipio.

El diagnóstico de la situación de los paisajes de Jerez de planeta analizando tanto las unidades en que se organiza, como los elementos singulares y destacados.

### Unidades

#### *Ámbitos serranos*

El ámbito serrano, integrado en el macizo de los Alcornocales, presenta una imagen claramente montañosa, realzada por la rotundidad de las formaciones rocosas más destacadas, que conforma un paisaje que ejerce como referente provincial y como telón de fondo de los espacios colindantes.

La diversidad morfológica, por la sucesión de crestas y valles, la naturalidad de sus formaciones forestales y el equilibrio de los aprovechamientos e intervenciones planteadas históricamente en el ámbito son sus rasgos definitorios. Inversamente, el abandono de los manejos tradicionales y la ruptura del inestable equilibrio entre aprovechamientos y conservación, o la entrada no regulada de elementos nuevos con gran capacidad de transformación (infraestructura, instalaciones, viviendas...) son aspectos que amenazan el mantenimiento de un paisaje de gran fragilidad.

#### *Ámbitos campiñeses*

Los espacios campiñeses están integrados por una sucesión de lomas y vaguadas que configuran un espacio plano, de gran visibilidad que actúa en el municipio como escenario de los principales poblamientos y actividades, definiendo con ello, la imagen interna y externa más asociable a Jerez.

Configuran un espacio de gran simplicidad formal, profundamente colonizado e intervenido para la implantación cultivos e instalaciones urbanas, que adolece de graves desequilibrios por la pérdida de sus signos tradicionales y la entrada de todo tipo de elementos externos. Internamente, la modulación de estas variables permite identificar realidades más (Campiña cerealística) y menos transformadas (campiñas agroganaderas).

Se trata del ámbito con menor fragilidad ante las actuaciones, por su escasa diversidad y por el nivel de alteración que presenta en la actualidad que, por ello, requiere acciones de mejora y recuperación. Internamente, cobran especial protagonismo los elementos singulares debido, en parte, por sus propios rasgos paisajísticos y, también, a la matriz en la que se insertan, que los realza y facilita su percepción.

#### *Ámbitos singulares*

##### El viñedo

El viñedo de Jerez solo forma un elemento destacado en el municipio, por su relación visual con el municipio y con ejes viarios de gran tránsito, sino que configura uno de los elementos visuales que mejor se asocia con la imagen internacional de Jerez.

En un ámbito campiñés, con un sustrato formado por lomas blancas (albarizas) separadas por amplias vaguadas, sobre el que los elementos implantados han alcanzado un equilibrio estable y aportan una mayor riqueza. Estos son: las alineaciones de vides y su variabilidad cromática estacional, la integración de la red caminera y la utilización de patrones tradicionales para la edificación (casas de viña, bodegas, viviendas...), instalada en lugares destacados y homogéneamente dispersa por el territorio.

Se trata, por tanto, de un ámbito en el que la actividad productiva ha alcanzado una gran armonía y que aún mantiene cierta capacidad de acogida de nuevas actualizaciones siempre que se ciñan a los patrones de intervención que rigen el espacio.

##### El tronco del Guadalete

El valle del Guadalete se consolida como el ámbito municipal que acumula más significados: sirve de conexión entre la sierra, la campiña y la marisma; es el principal espacio productivo agrícola; engarza los principales enclaves residenciales, incluida la capital; y ejerce como elemento funcional y visual destacado dentro de su entorno campiñés.

El valle los integran el río y sus riberas, las llanuras aluviales cultivadas y los bordes forestales que lo resaltan y lo conectan con las campiñas. Internamente, la gestión productiva desarrollada durante décadas ha configurado un espacio muy transformado, homogeneizado y simplificado por su utilización agrícola, cuando no profundamente alterado por la intensa actividad extractiva, que se ejemplifica en su bosque de ribera, muy discontinuo, en el que predominan las especies foráneas sobre las autóctonas.

Es, por tanto, un espacio que demanda una intervención decidida, destinada a recuperar su papel en la diversificación de los paisajes agrarios, su función ecológica y ambiental y, también, su potencial para mejorar los entornos urbanos con los que contacta y para acoger el uso público.

### Otros elementos

Con menor proyección que los viñedos o el valle de Guadalete, el municipio cuenta con otros espacios de valor, en la actualidad abandonados y desvinculados, cuya recuperación es de gran interés para la cualificación paisajística del ámbito rural. Entre ellos:

- Formaciones forestales aisladas en las campiñas.
- Las riberas, lagunas y láminas de agua.
- Los barrancos y vertientes
- Las marismas.
- Lomas, colinas y plataformas: Mesas de Asta, Sierra de San Cristóbal, Sierra de Gibalbín.
- Dehesas.

### Hitos

#### *Patrimonio etnográfico*

El término municipal contiene un amplio catálogo de edificaciones (cortijos, casas de viña, castillos, ermitas...) insertas en el medio rural que introducen en el paisaje una gran significación patrimonial y cultural, que plasma la relación de los habitantes con su territorio, aporta una revalorización de los contenidos y, en ocasiones, se convierten en la seña de identidad del territorio que dominan.

La gradación de la impronta que cada elemento establece en el paisaje depende de dos factores: sus propias características edificatorias (monumentalidad, tradición...) y su posición topográfica de la que depende la amplitud de la cuenca visual desde la que es percibido y el territorio en el que ejerce de referencia.

#### *Hitos geográficos*

De forma similar, los hitos geográficos actúan como elementos de identificación y referencia territorial y albergan los puntos panorámicos que permiten lecturas más completas de los paisajes que dominan. Conforman una red de lugares altos y miradores naturales sin formalizar, que a su vez intervienen como referencias paisajísticas de su entorno, beneficiando en el consumo visual los elementos situados sobre sus cumbres y coronaciones.

La mejora de la calidad ambiental y paisajística del municipio debe resolverse a través del establecimiento de la compatibilidad de usos en las distintas unidades, evitando disfuncionalidades y degradaciones producidas por el efecto de usos inadecuados. Y, a través de esto, contribuyendo a la pervivencia del paisaje rural y el mantenimiento de la estructura y tipología paisajística municipal, otorgando un papel específico a cada una sus unidades y ajustando las necesidades territoriales a su respectiva capacidad de acogida y valores intrínsecos.

Esto debe formalizarse en el establecimiento de directrices sobre la expansión urbana, y en especial sobre los procesos característicos de una aglomeración urbana, que inevitablemente traen consigo una afección sobre el paisaje y el medio ambiente, y que pueden tener muy distinto carácter según el modelo de desarrollo utilizado, en este sentido, la ocupación del territorio por usos y actividades no características o propias del medio rural pueden conllevar un efecto poco deseable si los planes y proyectos sectoriales se realizan al margen de las características del paisaje.

Igualmente, la prolongada colonización agrícola de las campiñas y vegas fluviales han producido una simplificación y una pérdida de diversidad de los paisajes, que plantea la necesidad de llevar a cabo un tratamiento, mejor que restauración, de algunos espacios singulares que, naturales o transformados, tienen un innegable valor en la construcción y recuperación del paisaje municipal. La elección de estos espacios se realiza con criterios territoriales, es decir, buscando la integración ambiental en el entorno y la funcionalidad de relaciones con otros espacios próximos.

Las actuaciones, aunque diferentes entre sí, deben perseguir la puesta en valor de aquellos recursos del territorio que permanecen ociosos o que han sido tradicionalmente marginados, identificando ámbitos que tengan una común problemática físico-ambiental y/o unas potencialidades concretas y definidas, en los que intervenir a través de la recuperación de las características naturales originales y la introducción de un uso concreto, que faciliten coherencia con el conjunto de estrategias territoriales que conformen la propuesta de ordenación.

### **El Patrimonio construido**

El término municipal cuenta con un amplio patrimonio construido que abarca elementos destacables por su valor arquitectónico y monumental, por su interés histórico y técnico o por ser representativos de las tradiciones constructivas populares, derivadas de las necesidades de la población y de la actividad e íntimamente adaptadas a las peculiaridades del medio (ubicación, materiales) y, por tanto, poseedores de tipologías y patrones constructivos de gran utilidad para inspirar las nuevas construcciones que se planteen en el ámbito rural.

La situación de los elementos protegidos es la siguiente:

Parte de este patrimonio ha sido declarado Bien de Interés Cultural, ya sea por su valor arquitectónico (10 Monumentos) o por su especial interés arqueológico (3 Zonas Arqueológicas), o está incluido en el inventario de Yacimientos Arqueológicos (58), por lo que cuentan con la protección de la legislación sectorial.

A su vez, el Plan General de Ordenación Urbanística vigente incluye un amplio Catálogo de elementos protegidos, hasta 51, orientado a dotarles de protección por su valor intrínseco y, también, por su representatividad y singularidad territorial y paisajística, incorporando para ello muchos ejemplos de arquitectura popular.

Ambas protecciones incluyen a uno de los monumentos más emblemáticos del municipio, la Cartuja de Jerez, situada al sur de la cabecera municipal que además recibe, desde la ordenación urbanística, un estatus específico que amplía la Protección Integral de la edificación a los suelos agrícolas que históricamente estaban vinculados a él, en los que solo se permite el mantenimiento de los usos existentes, y define una Protección Compatible de su entorno, donde se permiten los usos agrícolas y la edificación residencial asociada, siempre que no afecten a la visibilidad del complejo.

Finalmente, cabe destacar la existencia de un amplio conjunto de elementos (hasta 76 recogidos en publicaciones de la Consejería de Obras Públicas y Transportes), en la actualidad no protegidos, que podrían incorporarse a la normativa urbanística en dos sentidos, por una parte, asegurando su conservación y, por otra, inspirando criterios constructivos y edificatorios aplicables a las futuras edificaciones emplazadas en el medio rural.

Las características arquitectónicas y tipológicas de estas edificaciones agrarias en el medio rural son fruto de dos aspectos esenciales, por una parte, de las necesidades productivas y habitacionales, y por otra, de las condiciones del medio en el que se emplazan. En conjunto, todas ellas están marcadas por la utilización de materiales autóctonos, y por la primacía de la sencillez y funcionalidad, si bien, la evolución de los grandes latifundios y los nuevos usos del medio rural ha ido introduciendo elementos y construcciones más complejas y de mayor envergadura.

La arquitectura popular está ligada directamente a los sistemas de aprovechamiento, de manera que su clasificación tipológica es también una clasificación funcional. Sobre la base de esta realidad, es posible agrupar las edificaciones agrarias de Jerez de la Frontera en tres grandes grupos, los cuales coinciden con sus tres grandes espacios productivos tradicionales.

Las casas de viña definen la arquitectura característica del viñedo del marco de Jerez, conformando un conjunto de evidente singularidad dentro de las campiñas gaditanas.

Están formadas por construcciones cuyo origen está destinado a la obtención de mosto o zumo de uva y, por tanto, deben entenderse como complejos agroindustriales caracterizados por la presencia del lagar como pieza esencial de su funcionamiento. Territorialmente se concentran en ámbito de continuidad del viñedo, el triángulo situado entre los términos municipales de Sanlúcar de Barrameda, El Puerto de Santa María y el núcleo urbano de Jerez de la Frontera.

Cortijos cerealistas asociados a las grandes propiedades latifundistas de los bujeos y campiñas agrícolas de secano.

Son complejos de edificaciones agrupadas y orientadas hacia los espacios internos, dominadas por muros con escasos huecos o vanos, en ocasiones ciegos por completo, solo rotas por la presencia del gran portalón de acceso al recinto principal y por cubiertas de teja a dos o más aguas.

Los cortijos ganaderos, correspondientes a las explotaciones agropecuarias, poseen las edificaciones más abiertas e integradas en el entorno.

En función de la especificidad de su explotación aparecen otras instalaciones secundarias (abrevaderos, comederos y pajares) distribuidas por las fincas, o sucesivos corrales que permiten el progresivo acercamiento de las reses. En este sentido, los cercados ganaderos por su singularidad y representatividad adquieren también significación y entidad paisajística, al tiempo que se revalorizan sus materiales constructivos (vallados, hincos de madera y angarillas).

### **El poblamiento rural**

La edificación residencial en el medio rural presenta una gran heterogeneidad, propiciada por la interacción de distintos factores en su génesis y desarrollo, que se plasma en diversas formas de implantación y, con ello, en la generación de un amplio abanico de situaciones sociales y territoriales. En conjunto, se han contabilizado algo más de 2.200 viviendas, ya sean principales, secundarias o sin uso, de las cuales, la mayoría se localizan formando poblamientos concentrados (68%) y el resto (32%) de forma dispersa en el territorio. En ambos casos, las viviendas presentan una distribución desigual dentro del municipio, con escasa presencia en los ámbitos serranos y en las campiñas cerealistas y ganaderas más extensivas, y mayor concentración en los sectores del viñedo, en los regadíos y en la periferia de la capital.

Si el origen de los asentamientos de población en el medio rural es muy homogéneo, ya que tiene que ver, en la mayoría de los casos, con la fuerte demanda de trabajadores y población que supuso la puesta en riego del ámbito Guadalentín – Guadalete, la realidad finalmente consolidada es muy diversa, debido a la intervención de otros factores como el momento histórico en el que se produce cada poblamiento, la participación de la Administración en su creación y traza y, finalmente, su propia evolución posterior hacia el estancamiento o hacia su consolidación, derivada de su papel en el sistema de asentamientos y del que le asigna la ordenación urbanística.

Por su parte, la edificación aislada está impulsada básicamente por tres vectores, en primer lugar, por la actividad agrícola tradicional, que se manifiesta en numerosas muestras de las tipologías edificatorias más características del campo andaluz, como cortijos o casas del viñedo, a medio camino entre lo productivo y lo residencial; en segundo lugar, por los regadíos y, finalmente, por la influencia de la capital, que cataliza en sus periferias la implantación de numerosas viviendas.

Por tanto, el uso residencial en el medio rural suma, a la dualidad planteada entre edificación aislada y asentamientos, las diferenciaciones internas existentes en estos grupos, que se traducen realidades con distinta incidencia en la estructura territorial del municipio, en las condiciones de vida de la población y, también, en la conservación o deterioro de su entorno rural y natural y que, por ello, requieren de un tratamiento específico dentro del proceso de planificación urbanística que se aborda en la actualidad.

### **Asentamientos rurales**

El análisis de la realidad urbana municipal ha permitido identificar las siguientes tipologías:

#### Consolidados

La tipología agrupa los asentamientos de mayor dimensión, considerando de forma conjunta su extensión (entre 5 y 81 ha), número de edificaciones y viviendas (entre 49 y 428) y su densidad.

Muestran cierta complejidad urbana, puesto que aunque el uso residencial es claramente dominante, cuentan con un porcentaje destacable, hasta el 8%, de otros usos urbanos (industrial, terciario...) y, paralelamente, un menor peso de las parcelas sin uso o con usos agrarios (cultivos, ganado, instalaciones), del 0 al 20%. Igualmente, presentan la mayor dotación de servicios privados, equipamientos públicos y redes de infraestructuras para el abastecimiento, el saneamiento y la depuración.

Aunque la tipología de la vivienda es unifamiliar, el pequeño tamaño medio de parcela propicia densidades elevadas (de 5 a 10 viv./ha) y una gran capacidad de alojamiento, lo que unido al escaso porcentaje de viviendas secundarias (por debajo del 10%), supone una población residente numerosa, que integra un amplio sector desvinculado de la actividad agraria (trabajadores en otros sectores de actividad en la propia capital) y que es capaz de sostener una dinámica demográfica autónoma.

Se trata, por tanto de núcleos que generan problemáticas urbanas que tienen que ver con su papel como prestador de servicios en la estructura de asentamientos; su mayor capacidad de alterar el entorno (paisaje, aguas, patrimonio público, etc.); la ineficiencia de una trama urbana desestructurada, por lo general lineal, apoyada en la utilización del vehículo privado; o las insuficiencias de los servicios e infraestructuras.

Se consideran en este grupo 3 asentamientos: Cuartillos, Gibalbín, y La Inmaculada.

### Agrarios

En este grupo se consideran los asentamientos rurales de tamaño reducido, tanto en superficie (entre 1 y 28 ha), como en número de viviendas (de 11 a 63). Su morfología es tradicional y su estructura es de gran simplicidad, con predominio de los usos residenciales, numerosas parcelas cultivadas (5 a 37%) u ocupadas por instalaciones agrarias (naves, auxiliares, corrales...) y escasas presencia de usos terciarios o industriales (inexistentes en 4 de los 7 asentamientos). Paralelamente, el nivel de servicios, equipamientos e infraestructuras es escaso, de forma que deben cubrir las demandas en otros núcleos rurales o en la capital.

Presentan una baja densidad (3,2 viv./ha de media), con una población poco numerosa y estable, dedicada de forma casi exclusiva a la actividad agraria.

Se trata, por tanto, de núcleos estables, de escaso dinamismo, que no plantean graves problemas urbanísticos internos ni incidencia en el entorno. Sin embargo, si requieren una solución adecuada de encaje en el sistema de asentamientos municipal, que consolide su papel como centros de actividad y población agraria y que facilite un acceso a los equipamientos y servicios que asegure a los residentes un estatus similar al del resto de habitantes del municipio.

Se consideran en este grupo 4 asentamientos: Añina, Polila, Santa Rosa y Las Tablas.

### Mixtos agrario - residenciales

Son los asentamientos de mayor dimensión territorial, ya que suponen un 57% del total, con un enclave de 98 ha (Las Pachecas), a la que no siempre corresponde un peso similar en cuanto al número de viviendas, poco significativo, salvo en el caso de La Guareña. De ello se derivan las densidades más bajas, en la mayoría de los casos, por debajo de 2 viv./ha.

Carecen de estructura unitaria, al estar internamente formados por agrupaciones y edificaciones dispersa entre vacíos y diferentes tipologías edificatorias (naves, viviendas, corrales, edificaciones auxiliares o provisionales...) que, a su vez, responden a una confluencia de utilidades agrarias y residenciales. Así, por ejemplo, se mantiene un número de parcelas (del 20 al 50%) sin uso, o con uso agrícola, y entre las viviendas hay un elevado porcentaje de uso temporal (entre el 20 y el 80%), lo que se corresponde con un escaso nivel de servicios y equipamientos y una insuficiencia en las infraestructuras básicas, como el abastecimiento y saneamiento, solucionado en la mayoría de los casos de forma individual.

Se trata, por tanto, de enclaves en proceso de consolidación que, aunque no presentan en la actualidad un gran dinamismo, no han dejado de crecer en los últimos años y seguirán ampliándose y colmatándose en el futuro. La marginalidad de estos enclaves dificulta su regulación, al presentar graves deficiencias derivadas de la coincidencia de usos poco compatibles, el impacto sobre el entorno (paisaje, agua, suelos...), la degradación del patrimonio público..., lo que unido, a su carácter "provisional" o "no consolidado", demanda la aplicación de medidas destinadas a cortar su crecimiento y restitución de la legalidad.

Se consideran en este grupo 9 asentamientos: Baldío Gallardo, Cañada de Puerto Real, Casas de Magallanes, El Juncal de Albadalejo, El Mojo, La Guareña, Las Pachecas, Montealegre Alto (junto al núcleo principal consolidado) y Rajamancera – Cañada del León.

### **Edificación diseminada**

La edificación diseminada en el medio rural está constituida fundamentalmente por instalaciones relacionadas con la actividad agraria, por lo que su distribución territorial tiene que ver con la intensidad de los aprovechamientos desarrollados, de forma que las unidades menos intensivas (forestales, campiñas ganaderas) aparecen menos pobladas, las campiñas cerealísticas se sitúan en una posición intermedia, y los viñedos y regadíos concentran la mayor parte de la edificación.

Aunque se trata de un fenómeno asociado tradicionalmente al medio rural, la consolidación de las zonas regables, las vías de comunicación y la influencia de la capital en su entorno, se han convertido en las últimas décadas en los elementos más dinamizadores, en los dos últimos casos asociados a implantaciones de carácter industrial o terciario.

Una parte significativa de esta edificación corresponde a viviendas que presentan una gran dispersión en el territorio, aunque se han consolidado algunos sectores de cierta concentración (hasta 1 viv./ha), por lo general apoyados en un parcelario agrícola preexistente, que han derivado en poblamientos tradicionales con tendencia a la densificación: Llanos de La Caulina (200 ha y 200 viv) y Monte Castillo (80 ha y 40 viv).

## ESTRUCTURA DEL TERRITORIO MUNICIPAL

El diagnóstico ambiental y territorial del municipio se realiza a través de las siguientes unidades que posteriormente servirán para establecer los criterios de compatibilidad de los usos en el suelo no urbanizable.

### **Unidades de diagnóstico**

<b>Unidades</b>	<b>Subunidades</b>
Sierra	Sierras y Montes Dehesas intramontanas
Gibalbín y San Cristóbal	Forestal Agrícola
Colinas ganaderas	Forestal Dehesa Pastos y cultivos
Tronco del Guadalete	Zonas regables Escarpes topográficos y cerros Cauces y riberas Lagunas y zonas húmedas
Campiñas	Campiña cerealista Campiña encharcadiza Secanos arbolados Cerros y otros Barrancos Lagunas y zonas húmedas
Viñedos	Viñedos
Mesas de Asta	Mesas de Asta
Llanos agrícolas	Dehesa Agrícola
Suelos en transformación a usos no primarios	

### **La Sierra**

La sierra y los Montes Propios, integrantes del Parque Natural Sierra de los Alcornocales, es el territorio con poblamiento más débil y disperso, donde el aprovechamiento de los recursos naturales primarios sustenta aún la economía local. Es, igualmente, el territorio menos alterado por la colonización agraria y la urbanización y, en consecuencia el menos degradado y con capital cultural y natural más elevado y mejor conservado.

Aislada visual y dinámicamente del resto del municipio, alberga los paisajes más naturales y diferentes, así como los escenarios con mayor definición del espacio geográfico. Cerrados por

agrestes sierras con interesantes recursos estéticos y ecológicos, en situación de progresión natural, los fondos de los valles se presentan como paisajes agroforestales equilibrados y correctamente gestionados.

Se proyecta como un paisaje de gran valor y con alta significación como seña de identidad territorial. La sierra sobresale por el buen estado de los recursos naturales, por presentar variedad de hábitat de interés (auténticas reservas de biodiversidad), por el buen estado de conservación e importancia de sus formaciones forestales y, en definitiva, por la diversidad de funciones desempeñadas y externalidades ambientales positivas que repercuten sobre la sociedad, especialmente ambientales, protectoras y generadoras de recursos, ecológicas y paisajísticas.

La mayor parte de las formaciones forestales manifiestan diferentes grados de humanización como consecuencia de un dilatado proceso histórico en el que diferentes modelos culturales y económicos han vivido y transformado el entorno, de acuerdo con sus necesidades y aprovechamientos particulares.

La importancia ecológica de estas formaciones, frecuentemente adeshadas o intensamente aprovechadas en otros tiempos, radica en su configuración y permanencia como un ecosistema en equilibrio que el hombre ha sabido mantener debido al uso correcto de sus recursos dentro de una relación productiva con ellas.

La compatibilidad de usos está reglada por la planificación ambiental (PORN y PRUG) que desarrolla al espacio como PN declarado por la Ley 2/89. Se localizarán actividades relacionadas con la productividad primaria, así como los relacionados con un aprovechamiento naturalístico y recreativo del espacio.

En función de la capacidad de acogida se diferencian dos tipos de zonas:

Por un lado, los montes, con sus formaciones forestales densas, estructuras vegetales complejas y un medio físico agreste y limitante.

Por otro, las zonas de pastos y dehesas frecuentemente asociadas a llanadas, fondos de los valles intramontanos y márgenes del embalse del Guadalcaín.

### **Sierras de Gibalbín y San Cristóbal**

Ambas presentan una distribución racional de los recursos presentes, adaptándose los usos forestales a los lugares altos, laderas más montaraces o terrenos con suelos más pobres, y los agrícolas a las vertientes menos abruptas. Los terrenos forestales presentan un estado de conservación bastante precario, predominando los matorrales, y las prácticas agrícolas, casi siempre sobre suelos mediocres y con topografía acusada, promueven externalidades negativas en un contexto de productividad marginal de los aprovechamientos agrícolas.

La vocación como espacio libre parece clara y deseable para la Sierra de San Cristóbal, mientras que para la Sierra de Gibalbín es necesario fomentar un aprovechamiento forestal y ganadero que permita la recuperación del equilibrio ecológico. En ambos lugares, se presenta como recomendable la forestación de las zonas agrícolas marginales y con riesgos de erosión, y la conservación y mejora de los terrenos forestales.

- La Sierra de San Cristóbal constituye el máximo topográfico de la Bahía de Cádiz y del entorno próximo de Jerez, ocupando una situación privilegiada y estratégica y presentando una gran diversidad en cuanto a calidad ambiental y los usos que soporta. Constituye una pieza básica del Sistema de Espacios Libres de la Bahía para el que se plantea la recuperación y consecución del conjunto del espacio como hito paisajístico para el uso público, mediante la restauración de los impactos sobre el paisaje y el medio ambiente producidos por las canteras, y la asignación de un uso dotacional para el esparcimiento y recreo de la población.
- La Sierra de Gíbalbín, con sus 410 m, define la referencia geográfica básica para el Bajo Guadalquivir y Guadalete, sin embargo pese a su altitud no se proyecta como sierra debido a la suavidad de sus laderas. Se identifica como lugar estratégico para las infraestructuras de telecomunicaciones y las relacionadas con la defensa nacional.

### **Colinas ganaderas**

Son espacios, con origen y vocación eminentemente forestal, que integran formaciones de matorral, dehesas y pastos, así como zonas cultivadas en secano, con una organización racional de los recursos y sus aprovechamientos; los usos forestales persisten allí donde las condiciones edáficas impiden otra alternativa y las prácticas agrícolas se concentran sobre los terrenos de mejor aptitud agrológica.

La agricultura de secano es claramente marginal y los suelos, mayoritariamente, de vocación y aptitud forestal, entendiendo estos términos con un amplio punto de vista que abarca todos aquellos terrenos que, ya sea por sus características físicas, agrológicas, ecológicas, paisajísticas, etc, no son susceptibles de laboreo agrícola, o en los cuales los manejos se realizan en condiciones de precariedad, baja rentabilidad u ocasionando importantes degradaciones del medio.

En las colinas de la mitad meridional (dehesas) del municipio se registra un uso ganadero en declive, frecuentemente marginal en el contexto agrícola en el que se enmarcan, que repercute en términos de la ganancia ambiental de los recursos naturales; son suelos de aptitud forestal (laderas de los valles de los arroyos Salado, Doña Benita y Los Fosos, y Los Morales) con formaciones forestales casi siempre degradadas pero que ejercen importantes funciones protectoras. Al este del término, en cambio, predomina el aprovechamiento ganadero de pastos y dehesas que establecen la transición y la conexión entre las campiñas y la Sierra.

Son territorios poco humanizados, despoblados desde antiguo debido entre otros aspectos a la pobreza de los suelos, la aridez del medio, y el parcelario de carácter latifundista. Tanto la red caminera como el hábitat rural presentan una muy baja densidad.

La recuperación del ajuste equilibrado entre usos, capacidades del medio y respuestas del territorio, mediante una visión integral que aglutine acciones de conservación y mejora de los terrenos ganaderos y forestales, reversión de las zonas agrícolas marginales, conservación del suelo y reducción de los procesos torrenciales, se presenta como la apuesta más eficiente en términos de incremento de capital natural y ganancia ambiental.

### **Tronco del Guadalete**

#### **Zonas regables**

Se hace referencia al conjunto de zonas regables que acompañan al río desde Arcos y Guadalcazín hasta las marismas, se presenta como el principal espacio productivo agrario del municipio, fruto de la colonización agraria auspiciada por la Administración Pública. Su importancia a nivel municipal se sustenta en factores tales como:

Su productividad agraria.

En la disponibilidad de recursos naturales: suelos de buena aptitud agrológica, recursos geológicos con valoración creciente desde el sector de la construcción (arenas y gravas), aguas subterráneas (usadas en situaciones de emergencia).

Un régimen jurídico que asiste el derecho a la utilización del agua regulada en la cuenca del Guadalete.

Una potente industria de transformación de los productos agrarios (azucarera). En sentido contrario, introduciendo incertidumbre y fragilidad, operan los riesgos de inundación en gran parte de las vegas y la proliferación de actividades extractivas de arenas y gravas.

El regadío, especializado en los cultivos industriales y los extensivos de primavera (remolacha, algodón, herbáceos, etc), se extiende por la vega del Guadalete, el Bajo Guadalete y los llanos del entorno de Guadalcazín – Nueva Jarilla, y aunque supone solamente un 12% de la superficie cultivada en el municipio, desempeña una función social de interés derivada de su gran nivel de participación en la renta y el empleo generados por la agricultura.

Las zonas regables ejercen funciones directivas sobre la gestión del agua en la cuenca del Guadalete ya que la demanda de agua para riego supone aproximadamente el 62% del total agrícola. Los regadíos se han caracterizado en las últimas décadas por una baja tasa de renovación de las infraestructuras y por unos sistemas de gestión y aplicación del agua bastante obsoletos. En la actualidad, no obstante, se asiste a un proceso de modernización de las estructuras agrarias, en el que la renovación de las infraestructuras y la gestión eficiente del agua constituyen objetivos principales.

Dirigidos por la Política Agraria Comunitaria, los usos agrícolas se encuentran en periodo de reestructuración, modernización y adaptación a la economía de mercado y la libre competencia. Las opciones productivas registradas (gran proporción de productos contingentados) se basan en un régimen de especialización muy acusado que genera un alto grado de dependencia de políticas y coyunturas agrarias muy concretas, constituyendo así su principal factor de fragilidad e incertidumbre. En esta etapa de reorientación productiva, los procesos registrados apuntan hacia la diversificación e intensificación de la producción y hacia la búsqueda alternativas de mayor futuro que las existentes, en su mayoría basadas en los cultivos extensivos en regadío.

En este periodo de cambio e incertidumbre de futuro, toma importancia el establecimiento de una protección territorial que impida la entrada de usos no ligados a los usos primarios y a su transformación, al mismo tiempo que posibilite la entrada de las nuevas estructuras que en los años venideros complementarán las prácticas agrarias.

### **Escarpes topográficos y cerros**

Son terrenos de aptitud y uso ganadero y forestal, con relieves abruptos y con problemas de conservación de suelos que limitan la vega del río Guadalete en su tránsito hacia las campiñas y por tanto están dotados de una gran presencia visual y de una elevada potencialidad panorámica hacia el valle del Guadalete. Presentan características ambientales y paisajísticas destacadas, actuales o potenciales, y constituyen zonas de cumbres y líneas de horizonte de gran fuerza.

Se diferencian entre los terrenos forestales en buen estado de conservación y los ganaderos o agrícolas marginales, sujetos a procesos de erosión y degradación de suelos (terrenos de vocación forestal). En ambos casos son suelos merecedores de protección cuya formalización y puesta en valor puede respaldar decididamente la estrategia de potenciación del corredor ambiental y ecológico del Guadalete.

### **Los cauces y riberas**

El río y la ría del Guadalete y sus riberas constituyen la arteria básica del municipio, así como el espacio con mayor carga de significados y que tienen capacidad de convertirse en el gran signo de identidad del territorio municipal. Permite entender en toda su dimensión la lógica de las relaciones históricas entre la ciudad, los núcleos urbanos rurales y el gran espacio productivo de regadío, convirtiéndose en un elemento básico de la articulación del municipio.

La elevada contaminación de las aguas durante las últimas décadas, su travesía por suelos agrícolas tecnificados, y la falta de decisión por parte de las administraciones públicas a la hora de formalizar las propuestas planteadas para el acercamiento físico al río, entre otros aspectos, han generado un espacio bastante vacío, en ocasiones marginal, y desprovisto de algunas de sus características y funciones naturales propias.

Aunque gran parte de la red hidrológica principal (Guadalete, Salado de Puerto Real, Salado de Paterna, etc) se destaca más por su potencialidad ambiental y ecológica que por el reconocimiento de la calidad del ecosistema fluvial, se identifican ciertos segmentos fluviales con riberas en buen estado de conservación como son algunos tributarios de río Guadalete (arroyos de Zumajo, Gato y las Cruces) y algunos arroyos de la Sierra de Gibalbín, como el de la Malequilla, y otros, que por sus características particulares se han diagnosticado en el epígrafe de encajamientos fluviales.

Actualmente el río Guadalete está formalizando sus potencialidades y empezando a desempeñar las múltiples funciones que le son propias (ecológicas, culturales, paisajísticas), compatibles con su función económica, prevalente en las últimas décadas.

La recualificación del río y sus riberas y su puesta en valor como corredor continuo recuperado para la ciudadanía, junto al reconocimiento y mejora de sus características naturales y ambientales, deben posibilitar la entrada de actividades de ocio y esparcimiento que le proyecten como eje natural relacional, tanto municipal como metropolitano.

### **Lagunas y zonas húmedas**

La laguna de las Quinientas y otras procedentes de la naturalización de un conjunto de antiguas pozas de extracción de áridos próximas al río constituyen hoy lugares concretos de biodiversidad de especial importancia para el mantenimiento de las poblaciones de anfibios y reptiles

acuáticos. Además de la necesaria protección de sus características ecológicas y ambientales son espacios fácilmente vinculables al uso público en el eje fluvial del Guadalete.

### **Campiñas**

#### **Campiña cerealista**

Las campiñas de los secanos cerealistas es el paisaje más característico y representativo del municipio de Jerez. Constituye un espacio agrícola de moderada productividad con un régimen de especialización muy acusado que, con su alto grado de dependencia de políticas y coyunturas agrarias, constituye un factor significativo de fragilidad e incertidumbre de futuro. Asimismo, define un paisaje rural latifundista escasamente diversificado y con escasa presencia de otros elementos ambientales y del paisaje que no sean los derivados de la edificación tradicional existente. Frente a los dinámicos procesos que vienen afectando a la estructura de usos de otras unidades territoriales vecinas la campiña se presenta como unidad de uso tradicional, consolidada y colonizada desde antiguo.

La organización de la campiña está muy condicionada por las características geotécnicas de estos suelos arcillosos y vérticos: no hay núcleos urbanos y los asentamientos existentes buscan vías pecuarias (poblamiento lineal) y zonas topográficamente más elevadas y promontorios (cortijos), configurando así vastos espacios productivos con escasa presencia humana. La estructura de la propiedad es bastante homogénea, predominando las grandes y medianas propiedades. El hábitat rural tradicional (cortijos) constituye las referencias básicas del paisaje, más todavía cuando se encarama sobre cerros y otros.

Los suelos de la campiña se clasifican, en su mayor parte, como suelos de CLASE II - III. Es decir, terrenos aptos para un laboreo agrícola, pero que poseen algunas limitaciones para el uso continuado o la elección de cultivos. La erosión de los suelos se identifica como su principal proceso degenerativo. Se trata de un fenómeno natural acelerado por las actividades agrícolas cuyas consecuencias se traducen en la pérdida de la capacidad del suelo para realizar sus funciones y una reducción de la productividad.

La consideración de las campiñas se realiza de forma integral, y especialmente desde la óptica de: la conservación del hábitat tradicional y su modelo de implantación territorial, la utilización de tipologías edificatorias tradicionales en la nueva edificación, la diversificación del paisaje rural mediante la introducción de setos, hileras y espacios verdes, o la potenciación de la función ambiental de la red de drenaje.

#### **Campiña encharcadiza**

Se hace referencia a las vaguadas y terrenos más bajos de las campiñas de albarizas, que presentan drenaje deficiente por falta de pendiente y proximidad a las marismas del Guadalquivir y Guadalete. Son terrenos agrícolas cuya productividad, incierta e irregular, está en relación inversa a la lluvia invernal, impidiendo la siembra o llegando a malograrse los cultivos en otoños e inviernos húmedos, respectivamente.

Además del drenaje deficiente, se señalan por su baja aptitud geotécnica debida a la expansividad y baja capacidad de carga del suelo arcilloso, su encharcamiento y/o inundabilidad, y ocasionalmente por una utilización poco respetuosa (vertidos irregulares de escombros y desechos, etc), en particular cuando son terrenos de dominio público pecuario e hidráulico.

Son territorios despoblados que además de las productivas realizan funciones de drenaje de los suelos productivos y ocasionalmente de soporte de una red caminera de baja densidad.

En consecuencia, la protección del espacio agrario debe garantizar la ausencia de edificación, el establecimiento de condiciones al trazado de infraestructuras viarias de cara a evitar la potenciación de los efectos sobre el ciclo del agua, y el análisis de viabilidad y el reconocimiento, en su caso, como corredores ambientales y de diversificación del paisaje rural.

### **Los secanos arbolados**

Son espacios productivos agrícolas, semejantes a las campiñas cerealistas, pero cuya diferencia estriba en la presencia testimonial de árboles dispersos que contribuyen en términos de mejora ambiental del espacio agrícola y de ganancia en diversidad del paisaje rural. Son suelos de gran proyección visual, colindantes con la AP-4 y la A-381, y paisajes característicos del entorno metropolitano de la Bahía, más equilibrados que la mayoría de los paisajes agrícolas.

### **Cerros y oteros**

Son suelos agrarios de aptitud productiva marginal (tierras de labor y/o eriales) sobre los cerros más abruptos y destacados topográficamente de las campiñas. Presentan laderas con pendientes superiores a las recomendadas en las buenas prácticas agrarias, suelos empobrecidos y erosionados, y ocasionalmente retazos de formaciones forestales. Como lugares altos están cargados de fuerza en el paisaje, constituyendo referencias geográficas de las campiñas con gran potencialidad panorámica.

Son espacios de gran proyección pública merecedores de protección integral y de potenciación de sus características ambientales y paisajísticas.

### **Barrancos**

Se hace referencia a los cauces, riberas y vertientes de la red de drenaje encajada a modo de hueco relieve en la topografía de las campiñas, en particular en la aureola de borde de la Sierra de Gibalbín y en las campiñas del norte y sur de Cuartillos. En la mayoría de los casos alojan riberas arboladas o arbustivas y otros recursos forestales de interés ambiental.

Son estrechas líneas en el territorio que funcionan como islas de biodiversidad y conservan, en mayor o menor estado de degradación, las características ambientales y la funcionalidad propia de los arroyos y los ecosistemas fluviales, en general, unos de los déficit más llamativos del paisaje campiñés.

El dominio público hidráulico de los cauces junto con sus riberas y márgenes, además de desempeñar las funciones propias del ecosistema fluvial, constituyen espacios básicos en las relaciones ecológicas en el territorio municipal. Sus características son suficientes para su integración en la propuesta de protección forestal o ambiental.

### **Lagunas y zonas húmedas**

Las lagunas constituyen el otro elemento de singularidad natural y paisajística del territorio campiñés. La trascendencia ambiental de estas islas de biodiversidad recae sobre las de mayor extensión y naturalidad, como la Laguna de Medina, Las Canteras, El Tejón y Los Tollos, espacios naturales protegidos o en vías de protección, capaces de acoger importantes

contingentes de aves acuáticas reproductoras, migratorias e invernantes, con importantes poblaciones de especies globalmente amenazadas.

Pero existe otro conjunto de zonas que no están sujetas a ningún régimen jurídico de protección, algunas de ellas de origen y funcionalidad hídrica artificiales y recientes, también de gran importancia faunística como las balsas y zonas inundables de Mesas de Asta y Hazas de la Torre (de gran importancia para la avifauna acuática) y un numeroso elenco de balsas, caños, canteras, charcas, etc., de especial importancia para el mantenimiento de las poblaciones de anfibios y reptiles acuáticos.

La consecución de un régimen de protección integral de las lagunas y una gestión del ciclo del agua vinculada a objetivos de conservación constituyen los pilares básicos de cualquier propuesta sobre estas zonas.

### **Enclaves forestales**

Enclaves forestales aislados en un entorno de cultivos.

### **Viñedos**

El territorio del viñedo estrechamente relacionado a las tierras albarizas de los sectores Oeste y Norte del Municipio. Aunque ha sufrido ciertas relocalizaciones a lo largo de la historia el viñedo permanece en su nicho tradicional. Entre las principales características del viñedo se citan las siguientes:

La estrecha y antigua adaptación entre territorio y cultivo. El viñedo y las tierras albarizas guardan un tradicional equilibrio entre condicionantes, potencialidades y aprovechamientos.

Condicionantes físicos de cierta relevancia. Las vaguadas y zonas bajas con su deficiente drenaje y su baja aptitud geotécnica general son terrenos inadecuados para el correcto desarrollo de las cepas y no aptos para la edificación, alojando el sistema de drenaje y, ocasionalmente, la red caminera. Las laderas presentan problemas de erosión y conservación de suelos debido a la deficiente cubierta vegetal prestada por las cepas en otoño – invierno y a una pendientes medias relativamente elevadas (10-15%). Los oteros y cuerdas de cerros y lomas son zonas sin procesos físicos relevantes.

Paisaje característico e identidad colectiva. Es un paisaje construido por la cultura tradicional que constituye un valor de indudable interés y la identidad paisajística que mejor simboliza y representa al municipio. Ofrece, en primer lugar, información sobre la ocupación y uso de un territorio que emana de las viñas y de unas prácticas agrícolas adaptadas a lomas y laderas, de un sistema de relaciones, así como de un modo característico de asentamiento del caserío (casas de viñas y cortijos). También depara intensos contrastes cromáticos derivados de la combinación de los colores blanco del suelo, verde de las cepas y azul del cielo. Así mismo, desempeña importantes funciones de compensación a gran escala ante la homogeneidad de los secanos cerealistas al mismo tiempo que sus mantos verdes o sus diversidades cromáticas constituyen un factor de equilibrio y contraste.

Este paisaje constituye un ejemplo de sostenibilidad ambiental y de excelencia paisajística, así como un modelo de buenas prácticas agrarias y de correcta gestión del territorio. Además de sus importantes funciones social y paisajística, el viñedo también desempeña otras ecológicas, al dar cobijo a avifauna característica del hábitat del viñedo y con distribución restringida en la



provincia, tales como el alzacolas o el alcaraván. Entre sus disfunciones destacan el déficit de formaciones forestales o los problemas de conservación de suelos derivados de la erosión.

Paisaje muy humanizado. El territorio del viñedo cuenta con un caserío disperso integrado por aproximadamente 300 edificaciones agrarias que con diversas tipologías arquitectónicas (casas de viñas, cortijos, bodegas, etc) alcanzan una densidad media de 3 edificaciones por cada 100 ha de viñedo que llegar a alcanzar las 6 edificaciones/100 ha en el cuadrante noroccidental del municipio. En paralelo, la red caminera jerarquizada en torno a las carreteras de Sanlúcar de Barrameda y Trebujena, también alcanza un notable grado de ramificación.

Paisaje cultural. Aunque la modernización del viñedo está desalojando en cierta medida el modo tradicional de organización del viñedo, todavía se identifican numerosos contenidos con gran carga simbólica y cultural, la mayoría un patrimonio discreto en forma de puntos de referencia (casas de viñas, lagares, cortijos, bodegas) y toponimia que dan idea de la riqueza de la cultura de la vid en el municipio. Aproximadamente un 10% del caserío vinculado al viñedo presenta características etnográficas y arquitectónicas relevantes. Así, 25 casas de viñas y cortijos están citadas en el Catálogo de la publicación Cortijos, Haciendas y Lagares. Arquitectura de las grandes explotaciones agrarias de Andalucía" de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, y la mitad están incluidos en el Catálogo del vigente Plan General de Ordenación Urbana.

Modelo racional de asentamiento. Las vaguadas y zonas bajas son espacios improductivos que alojan las redes de drenaje y camineras, y las laderas, lomas y cerros y zonas altas son cubiertas por el viñedo. El caserío se acomoda en su mayoría a media ladera y con menor frecuencia en las cuerdas y oteros. El viario particular une en línea recta la red caminera con el caserío, adaptándose así a la retícula impuesta por el marco de plantación de las cepas.

Caminos y edificaciones presentan una buena adaptación al terreno, no generando apenas explanaciones o movimientos de tierras. Ocasionalmente el entorno de la edificación, en especial en los cortijos, se remata con hileras arboladas en una de sus orientaciones, así mismo, los caminos particulares se jalonan en sus márgenes por hileras de vegetación arbustiva o arbolada. Aunque infrecuentes, los árboles aislados en las lindes desempeñan funciones de referencias geográficas.

Este nutrido y disperso patrimonio se encuentra afectado por falta de conservación, cuando no tiene uso, cae en el abandono y se degrada lentamente, y cuando sí lo tiene, se ve deteriorado por la introducción de otras tipologías constructivas impropias de la arquitectura local. Otro frente de avance del deterioro de los paisajes viene con las infraestructuras territoriales que debido a su escasa capacidad actual de adaptación al relieve se acompañan de desmontes y terraplenes, la introducción de aerogeneradores eólicos como elementos ajenos y disonantes al medio, etc.

Son argumentos suficientes para establecer medidas de protección del paisaje del viñedo que a su vez compatibilicen la modernización de las estructuras agrarias y la introducción de usos turísticos que coadyuven a la permanencia del paisaje tradicional y en especial de su modelo de implantación territorial y de su caserío.

### **Mesas de Asta**

Constituye un promontorio elevado con gran proyección visual sobre las campiñas y el estuario del Guadalquivir y un emplazamiento urbano singular en el marco municipal. Su geomorfología de mesa y su posición destacada en el contexto llano, la disponibilidad de recursos hidrogeológicos y zonas húmedas en sus proximidades, la existencia de yacimientos

arqueológicos, o la potencialidad de vistas panorámicas, constituyen una gama de atractivos que definen un conjunto de gran interés paisajístico y cultural y, sobre todo, con una gran potencialidad.

En sentido contrario, factores tales como la desestructuración del entorno urbano, los crecimientos periurbanos de baja calidad estética, los escarpes topográficos que jalonan la mesa bastante degradados por la abundancia de eriales y/o el abandono de la agricultura de leñosos, y hacia abajo, la faja de borde de cultivos cerealistas sobre pendientes acusadas sometida a procesos reseñables de erosión y pérdida de suelos, son entre otros, procesos degenerativos que convendrían reconducir mediante intervenciones positivas de restauración forestal y paisajística.

### **Llanos agrícolas y dehesas**

Se hace referencia a las planicies modeladas a una altura topográfica de 60-70 m que jalonan por ambos márgenes la vega del Guadalete aguas arriba de El Torno y Torrecedra, y fuera de la zona regable del Guadalquivir – Guadalete. Es un mosaico de usos agropecuarios integrado por explotaciones de mediana y gran propiedad con diferentes orientaciones productivas, tales como: el aprovechamiento ganadero de pastos y dehesas realizado tanto por particulares como por el Ministerio de la Defensa (Yeguada Militar), el forestal y/o recreativo (Parque Forestal La Suara), el agrícola de regadío allí donde los recursos de aguas subterráneas lo permiten, o los cultivos cerealistas de secano en las zonas más distantes al río Guadalete.

Son suelos de aptitud marginal o forestal debido, entre otros aspectos, a la aridez y la textura gruesa de los suelos, que mejora sustancialmente con la puesta en riego de las parcelas. Predominan los secanos cerealistas, siendo notables en extensión y naturalidad las inclusiones de espacios arbolados adhesados de encina y/o alcornoque (Berlanga, Berlanguilla, Malabrigo, Malduerme, Vicos, Álamo, etc), también algunos enclaves de repoblación forestal o la llamativa presencia de los sotos del arroyo Zumajo.

Pese a presentar un estado de conservación lejano al óptimo deseable las dehesas realizan interesantes funciones ecológicas y ambientales, siendo así reconocido en el Inventario y Caracterización de Los Bosques Islas de la Campiña de la Provincia de Cádiz, al catalogar la mayor parte de las zonas forestales como bosques o formaciones islas dispersas con elevado interés de conservación.

Así mismo el Inventario de Árboles y Arboledas Singulares de Cádiz (CMA) que servirá para elaborar el Catálogo de Árboles y Arboledas de Andalucía contemplado por la Ley 8/2003 de Flora y Fauna, recoge la presencia en estas dehesas de los siguientes árboles: acebuche de Berlanguilla, alcornoque de Berlanguilla, piruétano de Berlanguilla, mesto del encinar de Vicos, taraje del Puente de La Barca.

El hábitat rural es escaso y se limita a algunos cortijos existentes en las fincas ganaderas. La red caminera, en cambio, alcanza bastante densidad apoyada en su fácil conservación sobre un territorio llano y con terrenos de buena aptitud geotécnica.

El mosaico agroforestal mantiene un aceptable equilibrio entre el aprovechamiento de los recursos, y el mantenimiento de las funciones ambientales y ecológicas propias de los montes.

## **Usos no primarios**

### **Poblamientos**

La transformación del uso primario en el suelo no urbanizable es un proceso consolidado desde antiguo que en la actualidad se encuentra bastante estabilizado.

Presenta tres morfologías básicas:

- Los diseminados tradicionales, como La Caulina, Llanos de Montecastillo y Montealegre Alto que se apoyan en un microparculario agrícola de colonización afectado por un proceso de segregación y consolidación.
- Los núcleos agrícolas tradicionales vinculados con la actividad productiva: Añina, Barriada de la Inmaculada, Cañada del Carrillo, Las Quinientas, Polila, Santa Rosa.
- Los asentamientos irregulares dispuestos, en la mayoría de los casos sobre patrimonio público (Vías Pecuarias).

Aunque la mayoría disponen de algunos equipamientos e infraestructuras básicas constituyen desarrollos urbanísticos al margen del planeamiento con importantes problemas funcionales, ambientales y de influencia negativa en la proyección pública del municipio.

La extensión irracional de algunos poblamientos (varios km de longitud) ha deparado pueblos lineales excesivamente dependientes del automóvil y por tanto insostenibles en términos ambientales y sociales así como de acceso a los equipamientos colectivos.

El déficit de sistemas reglados en materia de abastecimiento, saneamiento y depuración, la coexistencia entre usos residenciales y actividades insalubres (ganadería), los problemas derivados de la circulación motorizada, etc, definen lugares proclives a los riesgos ambientales.

La baja calidad de la urbanización (edificación, mobiliario, espacios intersticiales entre parcelas, etc) junto con su elevada proyección pública sobre la red de carreteras definen un importante factor de deterioro del paisaje municipal.

En ausencia de un tratamiento integral del sistema de asentamientos irregulares, es necesario acotar los nuevos crecimientos y fortalecer tanto el funcionamiento eficaz del espacio rural y la defensa de sus valores productivos y ambientales como la estructura rural de cada emplazamiento, en especial de la red de caminos y vías pecuarias. Los nuevos crecimientos deberían ser coherentes con esta estructura y favorecer la accesibilidad a los sistemas públicos y las relaciones sociales.

En este grupo, se distinguen:

- Aquellos enclaves que presentan un elevado grado de consolidación: Barriada de El Cuervo, Cañada de León, Cuartillos, Gibalbín, Las Tablas, Repastaderos y Torrecera Baja.
- Las parcelaciones urbanísticas: Baldío Gallardo, Cañada de Puerto Real, Casas de Magallanes, El Juncal de Albadalejo, El Mojo, La Guareña, Las Pachecas, Montealegre Alto.

### **Otros elementos del diagnóstico**

Además, se han considerado como Unidades de Diagnóstico, por su singularidad, independiente del entorno territorial en el que se ubican, los siguientes elementos:

Entornos de Bienes de Interés Cultural.  
Parques Forestales.

## 3.2. DIAGNÓSTICO DEL METABOLISMO URBANO

### 3.2.1. EL AGUA

El diagnóstico de la situación actual del uso del agua en Jerez de la Frontera se ha realizado teniendo en cuenta los aspectos fundamentales que lo caracterizan: las infraestructuras necesarias para su captación, tratamiento y distribución, el flujo de agua necesario para atender la demanda actual y el saneamiento de las aguas residuales.

La gestión de la captación y distribución de agua en Jerez de la Frontera corresponde a la empresa municipal Aguas de Jerez, que realiza el servicio tanto en Jerez ciudad como en sus núcleos de población.

Las principales fuentes de suministro proceden de dos sistemas el del Manantial de Tempul y el de la Zona Gaditana, enclavados ambos en la cuenca del Guadalete/Barbate, que en la actualidad cuenta con un balance hídrico positivo de 67 hectómetros cúbicos anuales. Teniendo en cuenta los recursos de agua existentes en la zona, así como la capacidad de regulación de los embalses situados en la cuenca, se puede considerar que la garantía de abastecimiento en cuanto a disponibilidad del recurso es elevada.

La red de distribución en alta es amplia y compleja a causa de la estructura territorial de Jerez de la Frontera, que tiene numerosos núcleos de población diseminados por su territorio y por abastecerse de dos sistemas claramente diferenciados. A pesar de ello, la red está funcionando adecuadamente en ambos sistemas de abastecimiento.

El agua procedente del Sistema Zona Gaditana se potabiliza en la ETAP de Cuartillos y la procedente del Manantial se desinfecta con hipoclorito sódico en la estación elevadora de la Montarasa. La calidad del agua, principalmente la procedente del Manantial Tempul, es muy buena tanto por su composición química y microbiológica, como por sus cualidades organolépticas. La calidad del agua potable se controla mediante 52 estaciones de muestreo, 25 situadas en Jerez ciudad, y las 27 restantes en los núcleos de población que realizan controles periódicos para garantizar la calidad de la misma.

Los depósitos de regulación existentes tienen una capacidad de 75.657 metros cúbicos que, si tenemos en cuenta que los consumos medios diarios están cerca de los 50.000 metros cúbicos, podemos considerar suficientes. Pero si consideramos que en los meses de mayor consumo se pueden producir picos de hasta 90.000 metros cúbicos día, la capacidad de los depósitos no alcanzaría para garantizar el suministro durante 24 horas.

La red de distribución en baja, a pesar de contar con un porcentaje ligeramente superior al 50 por ciento de materiales como el fibrocemento o la fundición gris, presenta un excelente rendimiento. Es una red sometida a una progresiva sustitución de viejos materiales, principalmente el fibrocemento, lo que logrará mejorar sensiblemente el funcionamiento de la misma. También es una red en continuo crecimiento, como consecuencia de los nuevos desarrollos urbanos.

- Abastecimiento

Para realizar el diagnóstico o valoración de los datos referentes al consumo actual de agua en Jerez, se ha recurrido a la comparación de los mismos con los de otros dos ámbitos, el nacional y el de la Comunidad Autónoma.

Los datos referidos al conjunto nacional y Andalucía se han obtenido de la encuesta sobre el uso del agua que anualmente realiza el Instituto Nacional de Estadística (INE). Son datos a nivel nacional y autonómico, por lo que presentan un alto nivel de agregación y, por tanto, una fiabilidad relativa cuando se trata de comparar con unidades territoriales sensiblemente más pequeñas, como es el caso de Jerez. Los datos ofrecidos por el INE tienden por lo general a minimizar el valor de los indicadores, pero de manera especial el referido a las pérdidas de agua en la red de distribución.

En España, los datos sobre pérdidas en la red de distribución suelen arrojar valores que oscilan entre el 15 y el 45 por ciento, siendo muy pocas las ciudades o municipios con porcentajes de pérdidas cercanos al 15 por ciento. A pesar de todo, en los datos procedentes del INE observamos cómo estos porcentajes se aproximan más a valores cercanos al 15 por ciento, lo que supone considerar que la gran mayoría de las redes de distribución tienen rendimientos que podrían calificarse de buenos o muy buenos, lo que contrasta con los datos que se obtienen al analizar estos parámetros en ciudades o municipios con datos observables de los mismos, que suelen arrojar valores medios en torno al 30 por ciento.

En Jerez de la Frontera la dotación de agua necesaria para garantizar el abastecimiento urbano durante 2004 ascendió a 256 litros por habitante y día, lo que supone un volumen sensiblemente inferior al de los otros ámbitos analizados. Se necesitó un 20 por ciento menos de agua que en el conjunto de Andalucía y un 18 por ciento menos que en España. Si se toma como referencia otro ámbito más próximo, como es el territorio abastecido por el Sistema Zona Gaditana, los consumos son muy similares a los de Jerez.

Ala analizar las pérdidas en la red de distribución, se constata que gran parte de las razones del menor consumo de agua en Jerez: el menor volumen de agua perdido en la red de distribución. En Jerez se pierden en torno a los 45 litros por habitante y día, lo que supone un 30 por ciento menos que en Andalucía y un 26 por ciento menos respecto al conjunto español.

El consumo por sectores muestra cómo el consumo de Jerez es sensiblemente menor en los hogares y en las actividades económicas que en los restantes ámbitos, y muestra valores similares respecto al uso municipal del agua. El aspecto más destacado del consumo por sectores es, sin duda, el importante crecimiento experimentado por el consumo municipal, que en cinco años ha multiplicado por 2,6 sus dotaciones de agua.

### Dotaciones, consumos por sectores y pérdidas en la red (valores unitarios)

	España	Andalucía	Jerez
	L/hab/día	L/hab/día	L/hab/día
Volumen total	313	322	256
Sectores económicos	58	44	32
Hogares	164	184	152
Municipales	21	24	22
Otros	8	5	5
Pérdidas en la red	61	64	45

Fuente: Aguas de Jerez, INE y elaboración propia.  
Los datos de España y Andalucía son de 2002 y los de Jerez de 2004

El control de abonados y contadores tiene como principal problemática la existencia de un 27 por ciento de viviendas con contadores generales, lo cual representa un importante handicap para el desarrollo de programas de ahorro individual. Aunque la tendencia es a la disminución progresiva de este porcentaje tanto por el proceso de sustitución de contadores generales por individuales, como por la actual obligación de incorporar contadores individuales en las nuevas viviendas.

- Saneamiento

La red de saneamiento, al igual que la de abastecimiento, se caracteriza por su amplitud (772,21 kilómetros) y por cierta complejidad al ser un sistema unitario que recoge tanto aguas residuales como pluviales y disponer de varios puntos y sistemas de depuración. A pesar de todo, es una red que funciona adecuadamente, salvo en momentos de fuertes precipitaciones, que se producen descargas de aguas residuales sin depurar, lo que se denomina Descargas de Sistemas Unitarios (DSU) que ocasionan procesos puntuales de contaminación en los cauces en los que se vierten.

### Resultados medios anuales 2000-2004

Entradas	2000	2001	2002	2003	2004	Medias 2000-04
Caudal (m3/día)	49.054	53.031	54.834	63.619	54.137	54935
DBO <sub>5</sub> (mg/l)	366	355	343	311	364	348
DQO (mg/l)	616	648	605	559	647	615
S.S. (mg/l)	277	279	276	205	278	263
SALIDA						
DBO <sub>5</sub> (mg/l)	12	14	12	11	12	12
DQO (mg/l)	56	62	55	53	57	57
S.S. (mg/l)	13	14	17	14	22	16
RENDIMIENTO						
DBO <sub>5</sub> (mg/l)	96,79	96,06	96,5	96,62	96,65	96,52

Entradas	2000	2001	2002	2003	2004	Medias 2000-04
DQO (mg/l)	90,92	90,43	90,91	90,48	91,12	90,77
S.S. (mg/l)	95,31	94,98	93,84	93,41	92,27	93,96

Fuente: Aguas de Jerez  
DBO<sub>5</sub>: Demanda Bioquímica de Oxígeno a los 5 días  
DQO: Demanda Química de Oxígeno  
S.S.: Sólidos en suspensión

La EDAR Guadalete, que depura las aguas residuales de Jerez ciudad y de seis de sus núcleos de población, tiene actualmente una capacidad suficiente para los caudales tratados y puede llegar a tratar el doble del volumen medio diario, lo que supone cierta garantía en los momentos de mayor generación de aguas residuales. La principal problemática de la EDAR sería el importante incremento de la carga contaminante en periodo de vendimia. Los resultados medios anuales de los últimos años se reflejan en el cuadro siguiente.

El resto de los núcleos disponen de sistemas de tratamiento que, en la mayoría de ellos, está formado por un proceso de desbaste y una fosa de decantación y digestión. En cinco núcleos, el proceso incluye un pretratamiento y un tratamiento secundario. Los lodos generados en los núcleos se trasladan para su compostaje y posterior reutilización como abono para la agricultura a la planta situada junto a la EDAR Guadalete.

Únicamente, los núcleos de Torrecera Baja, La Guareña, Mojo y Baldío Gallardo carecen en la actualidad de sistema de tratamiento de las aguas residuales, aunque los tres últimos tienen en ejecución sus sistemas.

- El tipo de red: unitaria o separativa

Hasta hace pocos años, la preocupación principal en el mundo del saneamiento de las aguas residuales era lograr un tratamiento adecuado de éstas, por ello, las preocupaciones por el tipo de red estaban relegadas a un segundo plano, lo cual ha influido en el actual estado del debate sobre la conveniencia de uno u otro tipo de red y en el hecho de que en las ciudades españolas predominen los sistemas unitarios, aunque cada vez son más las ciudades que están implantando redes separativas de pluviales en los nuevos desarrollos urbanos.

Esta nueva tendencia a construir redes separativas está estrechamente relacionada con la idea de que en un sistema de saneamiento no sólo es necesario que funcione la EDAR, sino que también es necesario que funcionen el resto de elementos que componen el sistema de saneamiento para que se reduzca o elimine la contaminación al medio receptor.

Cada tipología de red tiene argumentos a favor y en contra que, básicamente, se pueden resumir de la siguiente manera:

Las redes separativas para pluviales reducen el volumen de agua a depurar y, por tanto, el tamaño de la EDAR.

La existencia de redes separativas permite un mejor ajuste de los diámetros de las tuberías de residuales, mejorando su funcionamiento hidráulico y reduciendo su coste.

Las EDAR mejoran su funcionamiento con la existencia de las redes separativas al variar mínimamente la carga contaminante de las aguas residuales.

Las redes separativas reducen significativamente o eliminan la contaminación que se produce en el medio receptor por las descargas del sistema unitario (DSU) cuando se producen las tormentas típicas del clima mediterráneo.

En las ciudades en las que existen bombeos de las aguas residuales, las redes separativas reducen el tamaño de las instalaciones de bombeo y el gasto energético.

La implantación de un sistema de redes separativo tiene un mayor costo que el sistema unitario.

El sistema de redes separativas requiere un mayor control en la realización de las acometidas, con el fin de evitar acometidas de residuales en la red de pluviales o viceversa.

Las redes de pluviales también producen fenómenos de contaminación, sobre todo, durante los primeros momentos de las lluvias.

Las redes separativas son difíciles de implantar en las zonas urbanas ya construidas.

Las variaciones de caudal por los fenómenos lluviosos pueden ser atenuadas, evitando las descargas del sistema unitario a la cuenca receptora mediante la construcción de tanques de tormenta.

Estos son una parte importante de los argumentos que comúnmente se utilizan para justificar la elección del sistema unitario o separativo de la red de saneamiento. En los últimos años este debate está siendo enriquecido con otras aportaciones que, bajo la denominación de Técnicas Alternativas al Drenaje tradicional (TAD), están surgiendo en el campo del diseño de sistemas de saneamiento. Estas aportaciones nacen como respuesta a los problemas de las descargas de los sistemas unitarios (DSU) en tiempo de lluvia y sus principales ideas se pueden sintetizar de la siguiente manera:

Es necesario profundizar en el conocimiento de la red de saneamiento, principalmente en los aspectos relacionados con sus reacciones ante fenómenos tormentosos o lluviosos y su impacto en el medio receptor.

Se deben analizar con detalle las diferentes alternativas para enfrentarse a la problemática de las DSU. Este análisis debe considerar las posibles medidas tanto en la propia red, como en la EDAR, en el propio medio receptor e, incluso, antes de que las aguas de lluvia entren en la red (depósitos de retención, compuertas de contención, áreas de infiltración, barreras flotantes, etc.).

El análisis de las diferentes alternativas debe incluir una valoración del coste/ beneficio de cada una de las medidas.

Es necesario superar el criterio predominante en la planificación y gestión de las redes de saneamiento, que procura evitar problemas de higiene e inundación en el interior de las ciudades, pero que no tiene en cuenta la necesidad de reducir la contaminación en los medios receptores.

También se ve necesario superar la idea de red pasiva o estática, sin posibilidad de modificar su funcionamiento, y sustituirla por la idea de red dinámica que permita modificar y controlar en tiempo real su funcionamiento.

### 3.2.2. CONSUMO DE ENERGÍA

En Jerez de la Frontera la producción de energía es muy poco significativa respecto al consumo total, por lo que su grado de autoabastecimiento energético es prácticamente nulo.

El consumo unitario de energía primaria en Jerez es de 1,86 tep por habitante y año, lo que revela su menor consumo respecto al ámbito autonómico (2,23 tep por habitante y año) o estatal (3,07 tep por habitante y año). Los derivados del petróleo son su principal fuente energética primaria, representa el 63,6 por ciento del consumo total, lo que refleja una importante dependencia con respecto al petróleo. El carbón, utilizado principalmente en la generación de energía eléctrica, supone el 19,1 por ciento. El consumo de gas natural representa el 7,2 por ciento del total, porcentaje muy alejado del 16,3 por ciento del conjunto de Comunidad Autónoma. La energía renovable y otros usos representarían el 10 por ciento restante.

El consumo unitario de energía final se sitúa en 1,38 tep por habitante y año, valor sensiblemente inferior al consumo del conjunto estatal (2,20 tep por habitante y año) y algo menor que el consumo unitario de Andalucía (1,66 tep por habitante y año).

La principal diferencia en las fuentes de consumo estaría en la menor penetración del gas natural en Jerez con relación al resto de Andalucía, lo que se traduce en una mayor aportación de otras fuentes como los derivados del petróleo o la energía eléctrica.

El consumo de energía final por sectores para el conjunto de Andalucía revela que el principal consumo energético procede del sector transporte, que según el Plan Energético de Andalucía (PLEAN) representa el 38 por ciento del consumo total de energía final. El sector industrial representa el 36 por ciento, aunque su peso va disminuyendo respecto al total. El sector doméstico o residencial sería el responsable del 13 por ciento del consumo total y mostraría una tendencia al crecimiento. El sector servicios representaría el 6,5 por ciento y el agrario el 6,2, aunque la evolución de estos sectores muestra tendencias contrarias: de crecimiento en el sector servicios y reducción en el sector agrario.

La evolución del consumo unitario de energía eléctrica en Jerez es un claro indicador de la tendencia al crecimiento del consumo, éste ha pasado de 2,72 MWh y habitante en 1999 a los 3,32 MWh y habitante actuales, lo que representa un crecimiento medio anual del 5,6 por ciento.

La eficiencia energética mide la relación entre la energía primaria y la energía final. Para Jerez se ha estimado en un 74,3%, lo que representa un porcentaje similar al de la Comunidad Autónoma y ligeramente superior al conjunto nacional (71,2%).

### Indicadores energéticos

	Andalucía (tep)	Andalucía Tep/hab/año	Jerez (tep)	Jerez Tep/hab/año
Consumo energía primaria	1.6706.400	2,23	359.258	1,86
Petróleo	9.062.800	1,21	227.050	1,18
Carbón	3.216.200	0,43	69.337	0,36
Gas natural	2.729.400	0,36	26.226	0,14
Renovables	1.015.900	0,14	21.915	0,11
Otros	682.100	0,09	14.730	0,08
Consumo energía final	12.404.000	1,66	266.784	1,38
Energía eléctrica	2.491.000	0,33	57.735	0,30
Gas natural	1.383.000	0,18	5.776	0,03
Derivados del petróleo	7.749.000	1,04	190.424	0,99
Carbón	102.000	0,01	2.350	0,01
Renovables	679.000	0,09	10.499	0,05
Eficiencia energética (%)	74,2		74,3	
Grado autosuficiencia (%)	11,3		0	

Fuente: INE, IEA, CSE y elaboración propia

### 3.2.3. GENERACIÓN DE RESIDUOS

Para diagnosticar la situación actual de la generación, recogida y tratamiento de los residuos sólidos de Jerez es necesario tener datos de referencia de otros ámbitos que permitan realizar una comparación y valorar dicha situación. En el complejo mundo de los residuos, donde una parte significativa de los mismos no es contabilizada, los datos existentes muestran disparidades respecto a los tipos de residuos contabilizados.

La causa fundamental de esta disparidad suele ser metodológica y afecta a estadísticas elaboradas por organismos de distintos ámbitos territoriales como el estatal, autonómico o local. Para paliar estos problemas metodológicos y poder contabilizar los residuos generados y recogidos, se ha recurrido, preferentemente, a los datos procedentes de las fuentes de información locales y los correspondientes a los ámbitos provincial y regional procedentes del Instituto de Estadística de Andalucía (IEA) que mantienen una metodología similar.

- Recogida ordinaria

En Jerez y sus núcleos de población se recogieron en 2003 una media de 1,39 kilos por habitante y día de residuos procedentes de la recogida domiciliar u ordinaria que se deposita en los contenedores de basura mezclada (verdes). Este dato revela que tanto Cádiz provincia como Jerez tienen una producción unitaria sensiblemente superior al conjunto de Andalucía.

### Recogida ordinaria de RSU, 2003

	Toneladas	Habitantes	Kg/hab/día
Andalucía	3.467.031	7.606.848	1,25
Cádiz	617.290	1.155.724	1,46
Jerez	96.849	191.002	1,39

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía (IEA), Aguas de Jerez e INE

- Recogida selectiva

La recogida selectiva procedente de los contenedores de vidrio y envases también muestra como Jerez también recoge mayores cantidades unitarias que el conjunto provincial y autonómico. Esto se explica tanto por la mayor generación de residuos de Jerez, como por la mayor capacidad de su población para participar en la recogida selectiva.

### Recogida selectiva de vidrio, 2003

	Toneladas	Habitantes	Kg/hab/año
Andalucía	50.661	7.606.848	6,7
Cádiz	7.034	1.155.724	6,1
Jerez	1.562	191.002	8,2

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía (IEA), Aguas de Jerez e INE

La recogida selectiva de envases muestra que en Jerez se recoge una significativa mayor cantidad de envases respecto al ámbito provincial (6,4 y 2,7 kg/hab/año respectivamente) y respecto al conjunto autonómico (4,4 kg/hab/año) que, en gran parte, es debida a la mayor disponibilidad de contenedores para envases que tiene Jerez (98 habitantes por contenedor) respecto al conjunto provincial (262 habitantes por contenedor) y respecto a la totalidad de la Comunidad Autónoma (201 habitantes por contenedor).

### Recogida selectiva envases, 2003

	Toneladas	Habitantes	Kg/hab/año
Andalucía	33.413	7.606.848	4,4
Cádiz	3.165	1.155.724	2,7
Jerez	1.218	191.002	6,4

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía (IEA), Aguas de Jerez y INE

La recogida selectiva de papel y cartón en Jerez también muestra un mayor dinamismo con respecto al valor unitario medio del total de Andalucía, siendo los kilos por habitante y año recogidos en Jerez casi el doble de los del citado ámbito. Este dato se explica por el mayor número de contenedores con que cuenta Jerez respecto a los otros ámbitos.

### Recogida selectiva papel, 2003

	Toneladas	Habitantes	Kg/hab/año
Andalucía	48.151	7.606.848	6,3
Jerez	2.230	191.002	11,7

Fuente: Aguas de Jerez y IEA

Si analizamos para los diferentes ámbitos el número de contenedores según tipo y su relación con los habitantes, observamos que las disponibilidades de contenedores para la recogida selectiva son sensiblemente superiores en Jerez que en los otros ámbitos, lo cual explica en gran parte el mayor volumen recogido de forma selectiva en Jerez.

### Contenedores según tipo, 2003

	Vidrio	Envases	Papel-cartón	Habitantes	Habi/conten
Andalucía	16.026	37.839	13.081	7.606.848	114
Cádiz	1.985	4.403	1.256	1.155.724	151
Jerez	407	1.949	394	191.002	69

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía (IEA), Aguas de Jerez y INE

El análisis de habitantes por tipo de contenedor en los diferentes ámbitos muestra que Jerez dispone de mayor número de contenedores que los otros ámbitos para la recogida selectiva de vidrio y envases, y únicamente el conjunto de Andalucía dispone de más contenedores para la recogida del papel y cartón.

### Habitantes por tipo de contenedor, 2003

	Vidrio	Envases	Papel-cartón
Andalucía	475	201	158
Cádiz	582	262	920
Jerez	469	98	485

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía (IEA), Aguas de Jerez y INE

Los RSU procedentes de la recogida ordinaria y los envases de la recogida selectiva son tratados en la planta de reciclaje y compostaje de La Calandria, donde se separa la materia orgánica y los subproductos inertes. La materia orgánica, que aproximadamente representa el 50 por ciento del total de los RSU de recogida ordinaria, se transforma en compost, representando éste el 17 por ciento del total de los RSU, lo que supone una producción anual de 15.500 toneladas de compost destinadas a la fertilización de suelos agrarios.

Los escombros, que en tonelaje son la fracción más importante de la recogida selectiva, son trasladados a la Planta de Reciclaje y Valorización de Escombros que gestiona ARESUR S.L. En dicha planta se reciclan los escombros triturándolos para producir áridos reciclados, que son

reutilizados como materiales de construcción. En Jerez se recoge anualmente una media de 150 Kilos por habitante y año de escombros que, siendo una cantidad importante, está lejos de los 700 kilos por habitante y año de residuos de la construcción y demolición que se estima se producen en la Bahía de Cádiz.

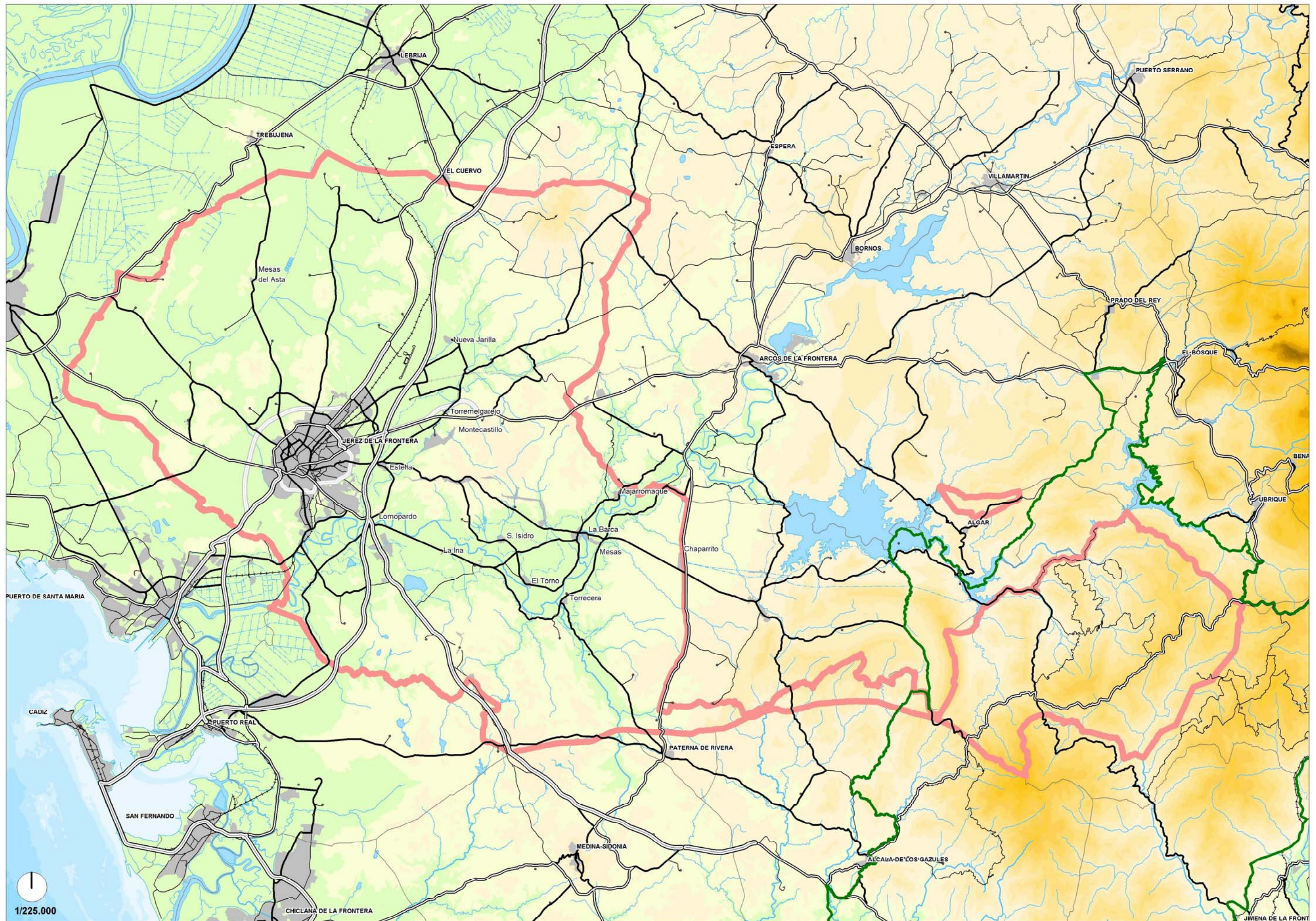
Los residuos vegetales procedentes de las zonas verdes ajardinadas y de la poda de árboles se trasladan a la planta de tratamiento y compostaje de lodos situada junto a La Calandria, donde se incorpora a los lodos para mejorar su estructura y acelerar el proceso de maduración y compostaje.

El resto de los residuos sólidos urbanos recogidos, son entregados a diferentes empresas con las que se mantienen convenios para su recuperación: el papel y cartón se entrega a una empresa encargada de su recuperación, los residuos voluminosos se trasladan al vertedero de inertes gestionado por VERINSUR, los neumáticos son triturados para su recuperación y el vidrio es recuperado por ECOVIDRIO.

En síntesis, podemos decir que la gestión de los RSU de Jerez y sus núcleos de población tiene un nivel aceptable en los aspectos relativos a la generación, recogida y tratamiento. Aunque se generan y recogen más residuos por habitante que en el conjunto de la Comunidad Autónoma, los datos de producción de residuos de Jerez son muy similares a los de las ciudades de más de 100.000 habitantes (1,35 kg/hab/día).

La recogida selectiva de Jerez ofrece datos más favorables, en cuanto a cantidades recogidas, que los de los ámbitos provincial y autonómico, principalmente en lo referente a la fracción de envases. Se dispone de mayor número de contenedores y, consecuentemente, se recoge mayor cantidad de residuos de forma selectiva, lo cual influye de forma significativa en la reducción de los RSU procedentes de la recogida ordinaria.

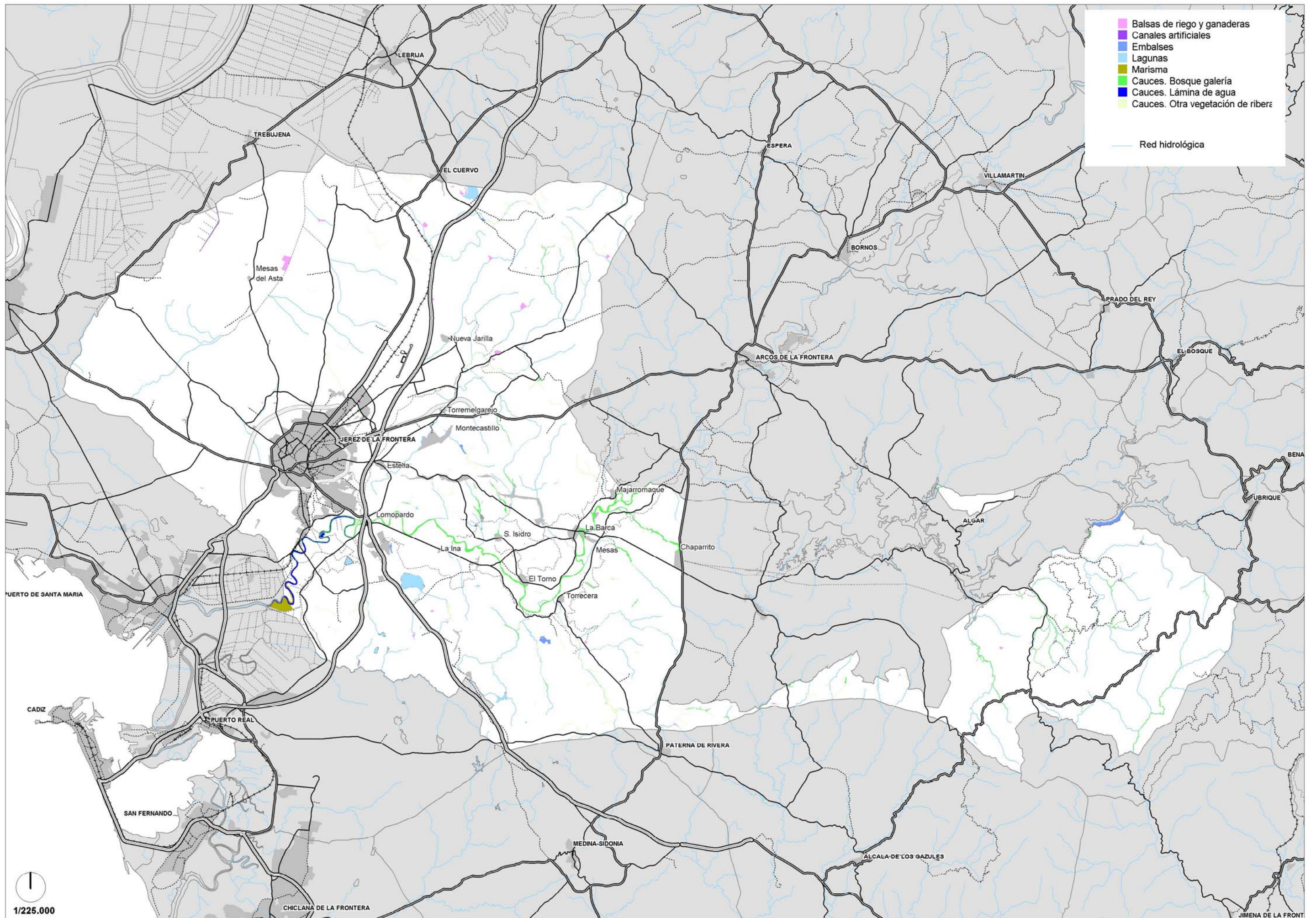
Jerez, también tiene un buen nivel en lo referente al tratamiento de residuos, pues la práctica totalidad de los recogidos son tratados y recuperados para su reutilización en una gran medida.



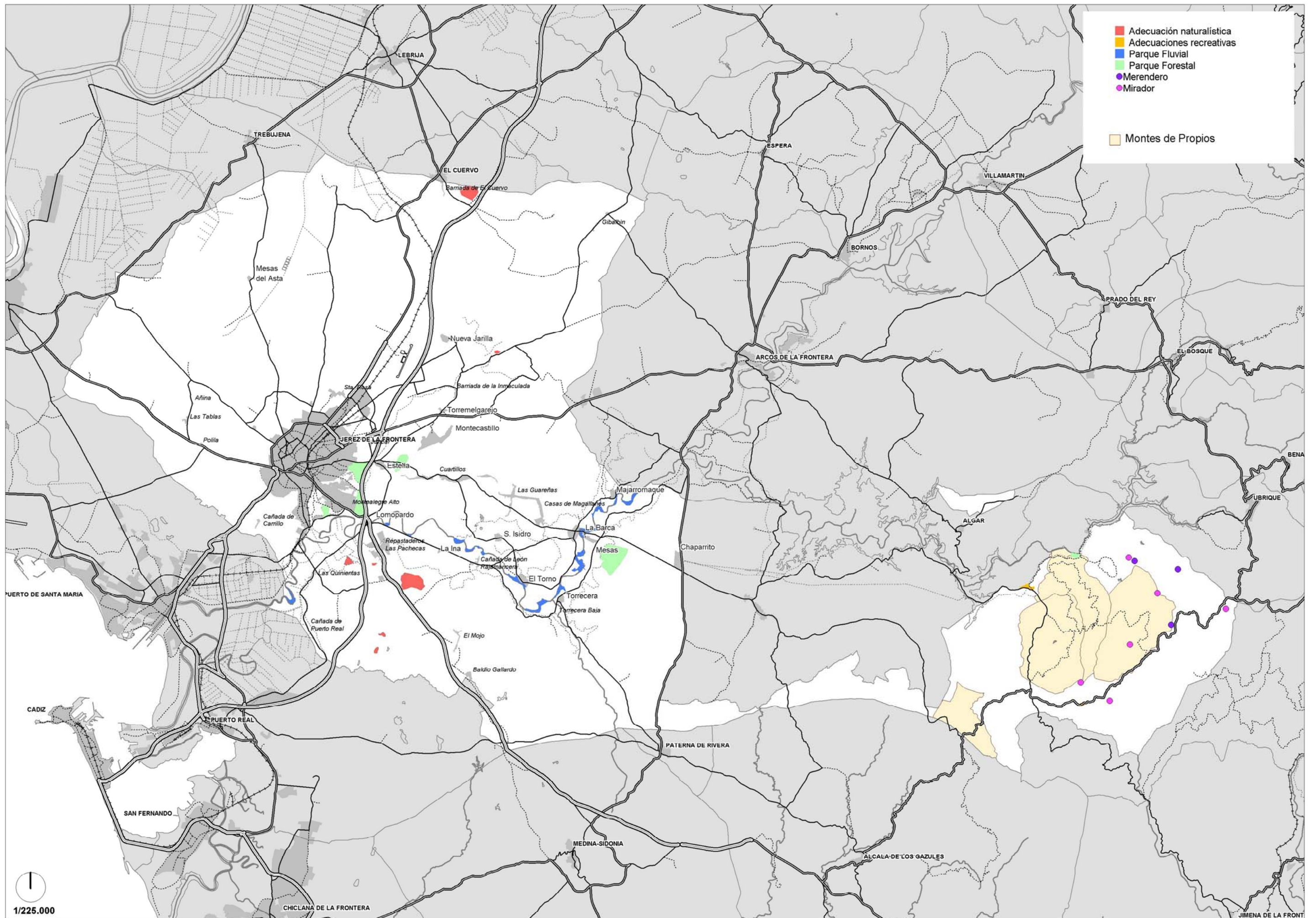
1/225,000





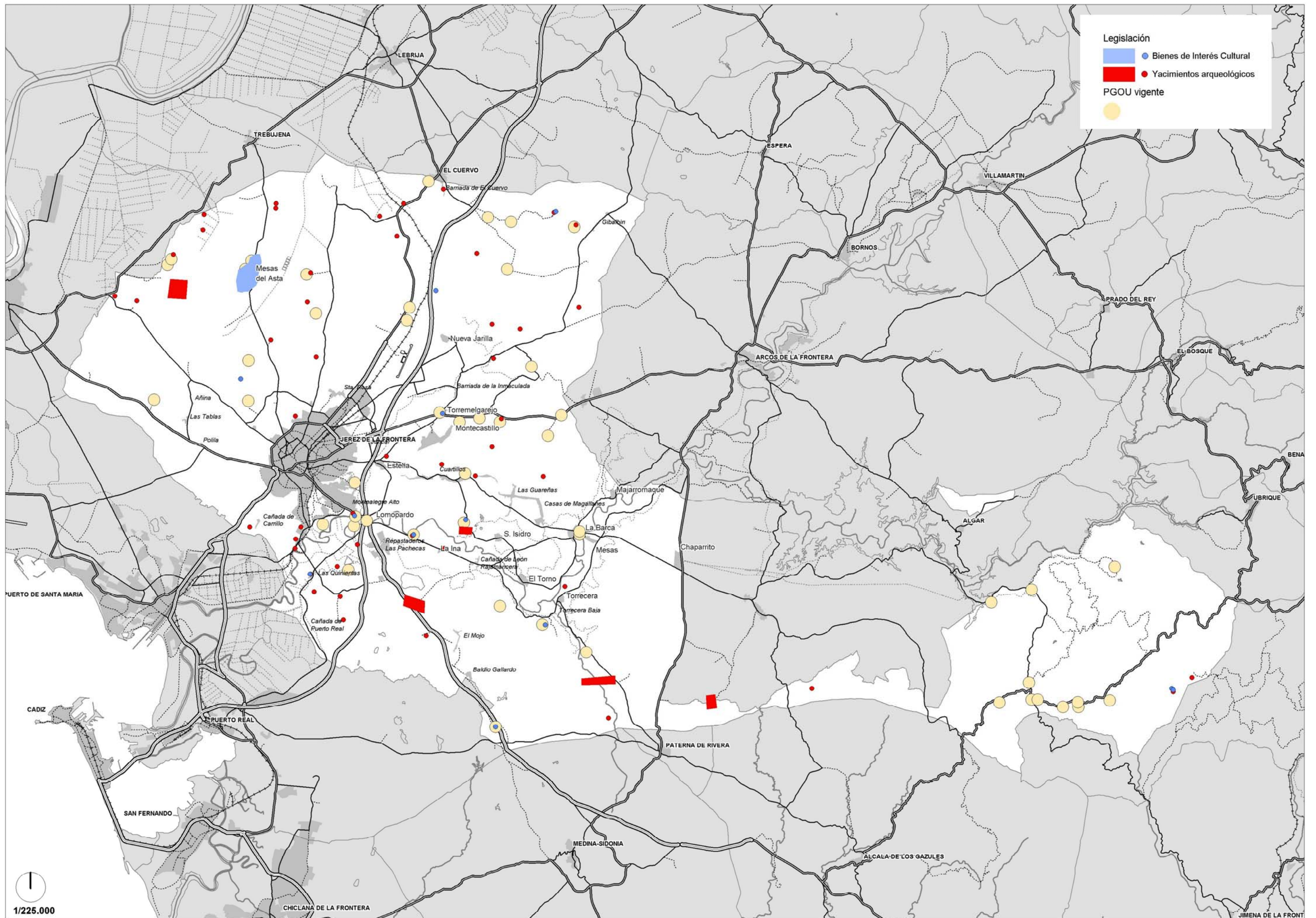


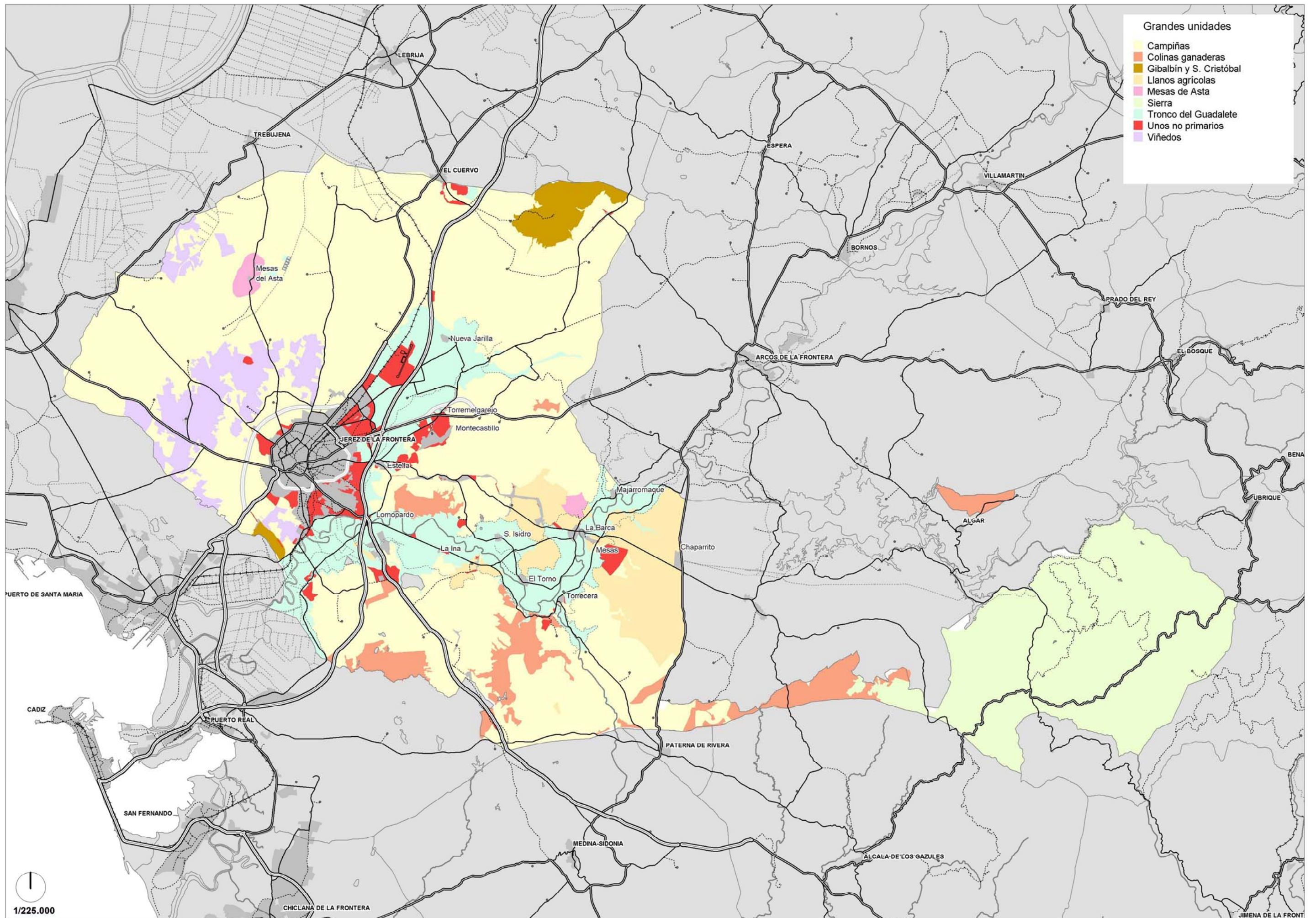
1/225.000



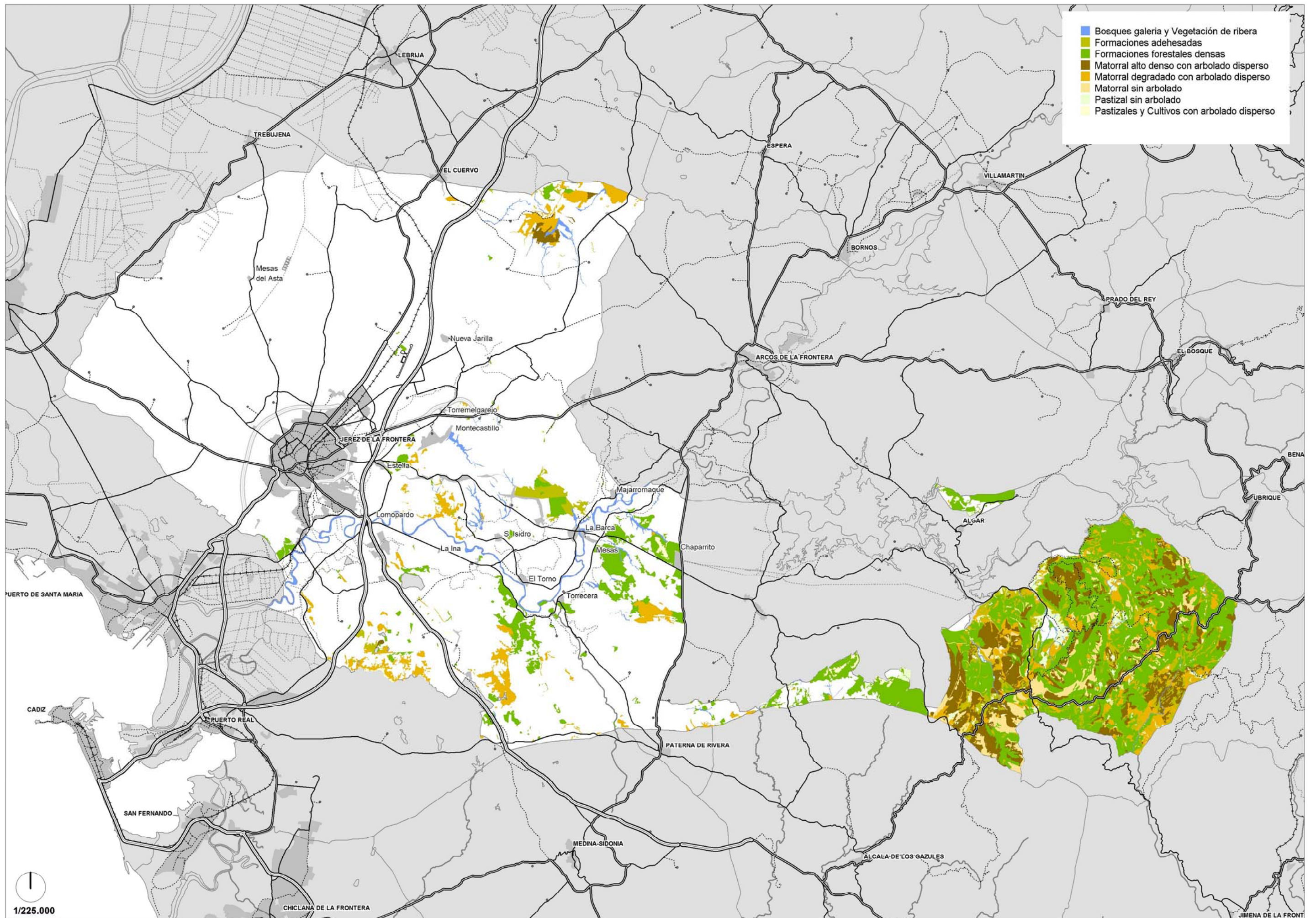
- Adecuación naturalística
- Adecuaciones recreativas
- Parque Fluvial
- Parque Forestal
- Merendero
- Mirador
  
- Montes de Propios

1/225.000





- Grandes unidades
- Campiñas
  - Colinas ganaderas
  - Gibalbín y S. Cristóbal
  - Llanos agrícolas
  - Mesas de Asta
  - Sierra
  - Tronco del Guadalete
  - Unos no primarios
  - Viñedos

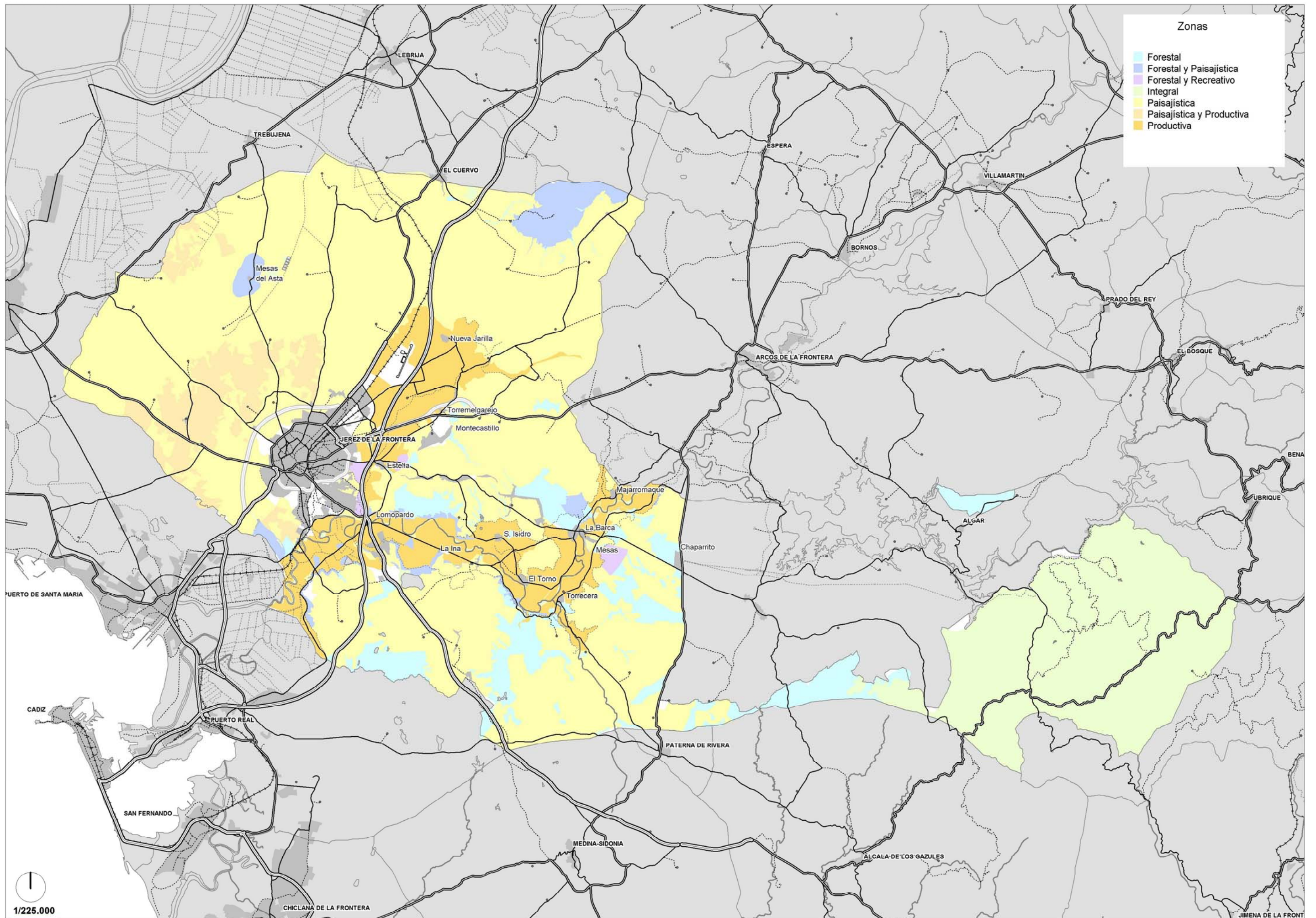


1/225.000



**PGOU JEREZ DE LA FRONTERA**  
**INFORMACION URBANISTICA**  
**Memoria del Medio Rural**

**Vegetación natural**  
 Unidades



**Zonas**

- Forestal
- Forestal y Paisajística
- Forestal y Recreativo
- Integral
- Paisajística
- Paisajística y Productiva
- Productiva

1/225.000



**PGOU JEREZ DE LA FRONTERA**  
**INFORMACION URBANISTICA**  
**Memoria del Medio Rural**

**Ordenación**  
 Zonas

### 3.3 **CONCLUSIONES Y VALORACIÓN DEL ESTUDIO SOCIO-ECONÓMICO**

#### 3.3.1 **ESTUDIO DEMOGRÁFICO**

- **Estructura demográfica**

El municipio de Jerez de la Frontera con 1.186 km<sup>2</sup> de superficie - el 15,3 % del total de la provincia de Cádiz -, contaba en el Censo de 2001 con 183.273 habitantes y en la revisión efectuada a 1 de Enero de 2005, última validada por el Instituto Nacional de Estadística (INE), con 196.275.

En el corte efectuado sobre el Padrón de Habitantes a 1 de julio de 2004 la población registrada era de 195.789 habitantes, de las que 95.615 son hombres – que representa el 48,8 % por el 49,1% de 1991 - y 100.174 son mujeres – el 51,2 % por el 50,9 % de 1991-. El índice de masculinidad es de 95,4, es decir, existe una relación de aproximadamente 95 hombres por cada 100 mujeres. En 1991 era de 96 hombres por cada 100 mujeres. En términos absolutos la población masculina es, con la salvedad de la franja de edad de 25 a 29 años, mayoritaria hasta los 34 años. A partir de esta edad, las mujeres predominan sobre los hombres, incrementándose dicho diferencial de los 65 años en adelante. Sin embargo, en términos relativos, los hombres predominan hasta los 54 años.

La distribución por grandes grupos de edad, con los datos del Censo de 2001 nos muestra que Jerez cuenta con el 17,4 % (9 % de hombres y 8,4 % de mujeres) de la población menor de 15 años y un porcentaje inferior, 12,4 % (4,9 % de hombres y 7,5 % de mujeres) de población mayor de 65 años. Estos porcentajes son muy similares a los que presenta la provincia de Cádiz y la Comunidad de Andalucía – salvo el tanto por ciento de población mayor de 65 años, que es superior al de Jerez en más de dos puntos -. En cambio, difieren en gran medida de los datos de España, donde hay mayor proporción de personas mayores de 65 años – con un 17 % - que de menores de 15 años –14,5 %-.

Por edades, los grupos más numerosos son los de 30 a 34 años, que representan el 9,01 % de la población total, seguidos de los de 25 a 29 y de los de 35 a 39 años, con el 8,71% y el 8,62 %, respectivamente. Estos datos se corresponden con el conocido “baby boom” que apareció en España en la década de los sesenta y que se extendió a los primeros años de los setenta, pero que en Jerez se dilató hasta el inicio de los ochenta, tal y como nos verifica la pirámide de edad de 1991, donde los grupos más numerosos son los de 15 a 19 años – 10,26 % -, los de 20 a 24 años – 9,54 % - y los de 10 a 14 años – 9,40% -, es decir, que entre 1967 y 1981 había nacido aproximadamente un 30 % de la población de Jerez.

La edad media de la población jerezana ha ido aumentando desde los 32,5 en el año 1991, pasando por los 36,6 de 2001 hasta llegar a los 37,6 del 2004. Este edad media es inferior a la de España – 40,4 – y Andalucía – 38,3- y un poco superior a la de Cádiz – 37,2 – .La mediana de está en 35,8 años, es decir, que un 50 % de los jerezanos tiene menos de esa edad y el otro 50 % tiene más de la misma.

Los indicadores demográficos ponen de manifiesto estas transformaciones que se van produciendo en la estructura de la población de Jerez, que aunque se proyecta hacia una población más vieja, presenta una tendencia menos acusada de envejecimiento que España en su conjunto, tal y como demuestran el índice de envejecimiento, que indica que hay 76 personas mayores por cada cien jóvenes – por 117 de España - o el índice de dependencia potencial, que

señala que hay cerca de 6 personas potencialmente activas por cada mayor – por tan sólo 4 de España.

El núcleo principal de la ciudad de Jerez tiene una población de 174.700 personas, a 22 de Noviembre de 2004, siendo la zona Centro, con 29.597 habitantes y cerca del 17 % del total, la de mayor peso demográfico, seguida de la Sur y Crecimiento Este, con un 15,8 %. Mientras en La Granja sólo viven 8.404 personas, es decir, el 4,81 %.

La distribución por sexo nos muestra a la zona Centro y Oeste como las de menor presencia masculina, 87 y 90 hombres por cada 100 mujeres, respectivamente, muy inferior a la media de Jerez, que es de 95. En cambio, la zona de Crecimiento Este, es la única donde los varones superan a las hembras; hay cerca de 102 hombres por cada 100 mujeres. También superan la media de Jerez la zona Sur, Este y La Granja.

Por grupos de edad, podemos segmentar el núcleo de Jerez en dos grandes sectores: uno con población vieja, que incluye al Centro, Oeste y San Benito y otro con población joven, donde estaría la zona Sur, Norte, Avenida y Crecimiento Este. La zona Norte y la de Crecimiento Este, además presentan unos porcentajes mínimos de población mayor de 65 años, en torno al 6,5 %. Estos datos se verifican con la edad media de cada una de las zonas. La zona Centro, con una edad media de 41,9 años, San Benito, con 41,5 y Oeste, con 40,8, muestran unos valores muy superiores a la edad media de Jerez, que es de 37,6. En cambio, la zona de Crecimiento Este es la que presenta la edad media más baja, con 33,3 años, seguida de la zona Norte – 35 -, Sur – 35,6 – y Avenida – 36,7 -. La zona Este y La Granja manifiestan promedios similares a los de Jerez.

La población de toda la zona rural de Jerez a 1 de Julio de 2004 es de 21.700 personas, de las cuáles 15.169 viven en las Pedanías y 6.531 en barriadas rurales y poblamientos diseminados; es decir, un 11 por ciento del total de la población del término municipal de Jerez, repartido entre el 7,7 % en las pedanías y el 3,3 % en el resto. Dentro de las pedanías, Guadalcaçín y La Barca llegan a casi el 60 % de la población de todas ellas, con el 32 y el 27 % respectivamente. El restante cuarenta por ciento se lo reparten las otras cinco: Nueva Jarilla (11 %), Estella (10 %), Torrecera (8 %), El Torno (8 %) y San Isidro (4 %).

En el conjunto de toda la zona rural – pedanías, barriadas rurales y población diseminada - la distribución por sexo, predominan los hombres sobre las mujeres, con un 50,7 % y un 49,3 %, respectivamente, a diferencia de los datos de toda la ciudad de Jerez, donde son mayoritarias las mujeres con el 51,2 %. El índice de masculinidad es asimismo superior; hay 103 hombres por cada 100 mujeres, por los 95 de la totalidad de Jerez.

Por grupos de edad, prevalece la población masculina, salvo en la franja de edad de 5 a 9 años, hasta los 70 años. A partir de esta edad las mujeres imperan sobre los hombres. La edad media en el conjunto de las pedanías es de 36,7 años, inferior en uno a la de todo Jerez – 37,6 -. Disgregándola por pedanías, tres presentan valores superiores a la edad media de Jerez: Estella, San Isidro y El Torno, con 38,2 años y las restantes cuatro, edades medias inferiores: La Barca - con 36,9 -, Guadalcaçín – con 36,1 -, Nueva Jarilla y Torrecera – con 35,9 -. Mientras el conjunto de la población que conforma el diseminado rural muestra una edad media similar a la de Jerez con una edad de 37,8 años.

En Jerez, a fecha de 1 de Julio de 2004, viven 65.608 unidades familiares, de las cuales del núcleo de Jerez son 58.305 – el 88,9 % del total de Jerez. Las pedanías con 5.078 suponen el 7,7 % y el resto de la zona rural dispersa con 2.225, representando el 3,4 %.



El 86,4 % de la población jerezana vive en unidades familiares de cuatro o menos miembros, siendo la unidad familiar de cuatro (pareja con dos hijos, generalmente) la preponderante con una cuarta parte del total. Le siguen las de dos miembros (parejas sin hijos o familias monoparentales) – con el 21,6 %-, la de tres – con el 21,2 %- y la de un solo miembro – con el 19,4 %-.

Como índice sintético, el tamaño medio familiar es de 2,98 miembros. Analizando por las zonas del núcleo de Jerez, sólo hay dos donde no se alcanza dicho valor: la zona Centro con un 2,65 y la zona Oeste con un 2,78. El resto de las siete zonas muestra valores superiores a la media, destacando la zona Norte con 3,34 miembros por unidad familiar y la zona Avenida con 3,31 miembros. En el conjunto de las pedanías coincide dicho índice con el de Jerez en su globalidad; 2,98 miembros, siendo el de la zona rural diseminada de 2,93.

- Evolución demográfica

La ciudad de Jerez ocupa, en el año 2005, el lugar vigésimo octavo de los municipios españoles en función del volumen de población. Va retrocediendo, ya que si en 1991 y 1981, se situaba en puesto vigésimo séptimo, en 1970 ocupada el número veinticinco de todos los municipios de España. En el ámbito de la comunidad autónoma andaluza, es la quinta ciudad de Andalucía y con vocación de seguir permaneciendo en dicho puesto, aunque la tendencia a medio plazo es que Almería se vaya aproximando a la población de Jerez que, a su vez, irá reduciendo el diferencial poblacional con Granada.

Es importante recordar a la hora de analizar la población de la ciudad de Jerez, que en Abril de 1995, una pedanía de su término municipal, San José del Valle, se segregó del ayuntamiento matriz y se convirtió en municipio independiente. La población a dicha fecha que perdió Jerez en beneficio de San José del Valle era en torno a 4.200 personas. Si no hubiera sucedido esta segregación, el crecimiento de Jerez desde 1991 hasta 2005 habría sido del 8,6 % en vez del 6,6 %.

El peso de la ciudad de Jerez en el total provincial logró en el año 1981 el 17,80 %, su máxima aportación, para llegar al 2005 con el 16,62%. Y con relación con la Bahía de Cádiz, en este último año aporta el 30,76 % de su población (muy cercano al dato de 1940). Tuvo su máximo en 1960 en el que casi llega al 34 %. Es decir, aproximadamente, uno de cada tres habitantes de la Bahía es de Jerez.

El análisis de los datos de la población residente en Jerez de la Frontera a fecha 1 de julio de 2004 en función de su lugar de nacimiento nos muestra que más de tres cuartas partes de los que viven en Jerez han nacido en ella, concretamente el 77,11 %. La provincia gaditana aporta el 9,96 % y el resto de las provincias andaluzas el 6,03 %. El 6,9 % restante se distribuye entre el 5 % de las demás provincias de España y el 1,9 % del extranjero.

Los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística a fecha de 1 de enero de 2004 sobre la población natural de Jerez en función de su lugar de residencia, nos muestra un total de 207.697 personas que han nacido en Jerez y residen dentro España.

Los nacidos y residentes a esa fecha en la ciudad de Jerez se elevan a 148.822, que representa el 71,65 % de todos los naturales de Jerez. La restante población, que nació en Jerez y que asciende a 58.875 personas (28,35 %), se distribuye de la siguiente manera: 24.253 residen en la provincia gaditana (11,68 %), 11.608 en el resto de Andalucía (5,59 %) y 23.014 en el resto de España (11,08 %)

Con los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), si a fecha de 1 de enero de 2004 vivían 207.697 personas nacidas en Jerez y el padrón de la ciudad de Jerez alcanzaba la cifra de 192.648 habitantes, resulta una diferencia entre los jerezanos que viven fuera – un total de 58.875 - y los foráneos residentes en Jerez – 44.834 personas - de 14.041 personas a favor de la emigración.

- Dinámica demográfica

El número de nacimientos en la ciudad de Jerez tuvo su punto mínimo en el año 1996, donde sólo llegó a 1.946, para a partir de ese año retomar la trayectoria ascendente y así alcanzar en el año 2004 la cifra de 2.515 nacimientos, la más alta de los últimos doce años.

En cuanto a su distribución por sexos, a excepción del año 2004 en el que nacen 81 niñas más que niños, nacen siempre más hombres que mujeres, siendo la mayor diferencia en 1999, cuando nacieron 158 niños más que niñas.

Si tenemos en cuenta la edad de la madre, en el periodo de 1996-2004, vemos que la franja de edad de 30 a 34 años es donde las mujeres tienen más niños; el 39,3 % de las que fueron madres. Con un 28,1 %, le siguen las mujeres de 25 a 29 años, para ocupar el tercer lugar las de 35 a 39 con un 16,5%. Estos datos se confirman con el indicador de la edad media de la mujer a la maternidad, que representa el grupo de edad al que, por término medio, pertenecen las madres que tienen hijos en el momento considerado. En la ciudad de Jerez, ha aumentado dicha edad, de los 30,22 del año 1996 hasta los 30,87 del 2004, manteniendo casi la misma evolución que se da en el conjunto de España. Este valor es similar al de España (30,86), y superior al de Cádiz (30,37) y Andalucía (30,35).

La tasa bruta de natalidad se ha reducido casi a la mitad desde 1975 hasta el 2004, desde 22,9 por mil habitantes hasta 12,93, siguiendo la misma línea evolutiva que se ha presentado en España, Andalucía y Cádiz, aunque siempre ha sido superior a la de España y a la de Andalucía, menos los años 1989, 1991 y el periodo 1993-96. La provincia gaditana ha presentado valores superiores a Jerez hasta el año 2001, donde Jerez alcanza una tasa de natalidad de 11,77 por 11,54 de la provincia.

Mientras la Tasa General de Fecundidad tasa ha aumentado desde los 38,51 nacimientos por cada mil habitantes entre las mujeres de 15 a 49 años de 1996 hasta los 47,10 del año 2004, el Índice Sintético de Fecundidad (número medio de hijos por mujer) alcanza un valor 1,52 en el 2004, superior al resto de ámbitos territoriales, pero muy inferior al nivel de reemplazo de las generaciones, que se sitúa en los 2,1 hijos por mujer.

El número de defunciones ha presentado, en el periodo 1993-2004, una trayectoria irregular, alcanzando en el 2003 la cifra de 1.434 personas, el de más fallecimientos, siendo el de menos 1994, con tan sólo 1.177. La media de fallecimientos es de 1.346 personas por año. Fallecen siempre más hombres que mujeres, salvo en dos años, el 1994 y el 2003, en el que mueren 21 y 12 mujeres más que hombres, respectivamente.

Si vemos los datos comparativos de fallecimientos por edad y sexo, hasta los 20 años mantienen unos porcentajes muy similares. A partir de dicha edad comienza un ascenso en el sexo masculino, alcanzando su cenit en los 80 años, edad en la que ya han fallecido el 75 % de los hombres, mientras las mujeres sólo llegan al 47 %. Por intervalos de edad, se producen más fallecimientos en los hombres de 70 a 79 años con un 30,46 %; en cambio, en las mujeres es de 80 a 89 años con un 37,94 % de los óbitos.

En cuanto a las causas de mortalidad, y según la Organización Mundial de la Salud, que las especifica según la Clasificación Internacional de Enfermedades (10<sup>a</sup> revisión), en el periodo 1996-2004, en la ciudad de Jerez tenemos como principales las derivadas de las enfermedades del sistema circulatorio, con un 38,95 % de los fallecimientos producidos, seguida de los tumores con un 26,38 % y más lejano, con un 9,69 % las derivadas de las enfermedades del sistema respiratorio. Estas tres causas suponen el 75 % de las defunciones de ciudadanos de Jerez.

En Jerez partimos de una tasa de mortalidad de 7 fallecidos por cada mil personas en 1975, manteniendo unos valores entre 6 y 7 hasta el año 1995, donde vuelve a superar la cifra de 7, alcanzando el año 2004 una tasa de 7,37. En el 2003, tanto Cádiz como Andalucía, llegan a su máximo con 8 y 8,6 respectivamente. La provincia gaditana presenta una línea evolutiva muy similar a la de la ciudad de Jerez, con tasas inferiores sólo el año 2000. En cambio, la tasa de mortalidad de España y Andalucía es superior siempre a la de Jerez en un punto y medio y en un punto, respectivamente.

El saldo vegetativo en la ciudad de Jerez es positivo en todo el periodo 1975-2004, aunque en línea descendente hasta 1996, año en el que llega al mínimo con tan sólo un 3,33 de crecimiento natural, para a partir de este año iniciar una tendencia creciente, tal y como se refleja en el dato del año 2004, con una tasa de 5,61. El resultado de la provincia gaditana es similar al de la ciudad de Jerez, sin embargo el mínimo se da en 1999 – con 3,39 -, aunque con un retroceso en el 2003, llegando a 3,97. La Comunidad Autónoma de Andalucía, parte de unos niveles inferiores a Jerez – 12 en 1975 – y cae en su punto más bajo en 1998, con 2,15, incrementándose en los últimos años, alcanzando una tasa de 3,41 en el 2004. Y España, desde 1987 presenta un saldo vegetativo inferior a 3, alcanzando en la franja de años de 1995-99 casi un crecimiento natural cero, siendo a partir del 2000 cuando inicia un ligero repunte, debido principalmente a los niños nacidos de padres inmigrantes.

La evolución del número de matrimonios presenta una línea muy irregular en el periodo 1993-2004: asciende hasta 1995 –1.047 matrimonios-, desciende los años 1996 y 1997, vuelve a subir dicho dato en el periodo de 1999 a 2002, a excepción de 2001, para en el 2003 descender hasta los 1.177 matrimonios y lograr en el 2004 la cifra máxima de este periodo; 1.332. Estos datos están estrechamente enlazados con el aumento de la natalidad en estos últimos años. La media de matrimonios anuales celebrados en este periodo es de 1.066.

Por edades, y durante los años 2002 a 2004, la mitad de las mujeres se casan entre los 25 y 29 años, una cuarta parte entre los 30 y 34 años y un trece por ciento entre los 20 y 24 años. Los hombres tardan más en desposarse, ya que aunque en la franja de 25 a 29 años se casan el 43,8 %, en la siguiente – de 30 a 34 años – se alcanza un porcentaje considerable, el 35 %.

Entre los supuestos de matrimonios que han fijado su domicilio en Jerez en función de su anterior residencia, en el periodo que va de los años 1996 hasta el 2004, el 86,3 % de ellos residía anteriormente en la ciudad de Jerez. El 5,3 % de los celebrados se verifica cuando sólo residía anteriormente el esposo, mientras el 4,9 % en el caso de sólo la esposa. Cuando ambos no han vivido en Jerez representa el porcentaje menor, el 3,5 %.

En Jerez partimos de una tasa de nupcialidad de 7,62 matrimonios por cada mil personas en 1975, presentando en el periodo estudiado una trayectoria irregular, siendo el año 1993, con una tasa de nupcialidad de 4,88, el único que ha presentado una tasa inferior a 5. Es a partir de 1993 cuando Jerez comienza a recuperarse dicha tasa, hasta alcanzar en el 2004 la cifra de 6,84, valor cercano a los de la década de los setenta. Tendencia al alza que sigue tanto Andalucía

como Cádiz, no así España que tras alcanzar en el año 2000 una tasa de 5,39 ha ido descendiendo.

Los movimientos migratorios en el conjunto de los años de 1995 a 2003, podemos dividirlo en dos fases: la primera con un saldo migratorio anual negativo, que va de los años 1995 a 2000 y la segunda, de matiz positivo, del 2001 al 2003. Si la primera fase supone un resultado negativo de 5.578 personas con una tasa negativa de 5,31 por mil habitantes (-5,82 en los años 1995-97 y -4,81 en los años 1998-2000), la segunda fase muestra una tendencia inversa, con un saldo migratorio positivo de 2.360 personas que representa una tasa bruta de migración de + 4,03 por cada mil habitantes, siendo el 2002 el año con la mayor tasa positiva: 6,11.

Las emigraciones de jerezanos, de 1998 a 2003, se han mantenido en unos valores medios cercanos a las 3.300 personas, salvo en los años 2001 y 2002, donde bajó hasta los 2.760 y 2.776, respectivamente. El 24,7 % optó como destino la misma provincia de Cádiz, mientras que el 75,3 % se dirigió hacia otras provincias. En relación a la provincia gaditana, desde el 98 va aumentando los jerezanos que la eligen como domicilio, de un 19,9 % hasta el 32,4 % del año 2003.

Por sexos, emigran más hombres que mujeres: un 52,5 % de ellos por el 47,5 % de ellas. Si lo vemos en función del destino, casi se iguala el número de varones que de hembras que emigran a Cádiz - 50,5 % de hombres por 49,5 % de mujeres -, para diferenciarse un poco más en los que se van fuera de ella - 53% por el 47 % de mujeres-. Por edades, las personas de 25 a 34 años son las que se van más fuera de la ciudad de Jerez – con un 31,3 % - seguido de las de 16 a 24 años – con un 24 % - y de los menores de 16 años – con un 16,1 %- . A partir de 45 años sólo emigran el 14,3 %.

La llegada de inmigrantes interiores a Jerez se ha doblado del año 1998 al 2003, pasando de 2.008 a 4.040 personas. El 28 % viene de la provincia de Cádiz, por el 72 % que procede de fuera de ella. El aporte de habitantes de la provincia de Cádiz sigue una trayectoria descendente, aunque no muy acusada; ha tenido como puntos de inflexión el 31,4 % de 1999 y el 25,4 % del 2002.

Por sexos, vienen casi el mismo número de hombres que de mujeres: el 50,4 % de ellos por el 49,6 % de ellas. Estos datos que casi se mantienen cuando hablamos de inmigrantes que provienen de otras provincias – 50,8 % por 49,2 %-, se invierten en el caso de los procedentes de Cádiz, al venir más hembras que varones – un 50,7 % de ellas por un 49,3 % de ellos. Por edades, también es el grupo de 25 a 34 años el que más viene a la ciudad de Jerez – con un 32,9 % - seguido de los menores de 16 años – con un 20,7 % - y de los de 35 a 44 años y de 16 a 24 años, con el 15,6 % y el 15,2 %, respectivamente. Las personas mayores de 45 años sólo representan el 15,4 % de los inmigrantes.

El saldo migratorio dentro la propia ciudad de Jerez en el periodo 1997-2004 muestra un signo positivo en las zonas Centro, Norte, Este y Crecimiento Este; un signo negativo en la zona Sur, Oeste y San Benito; y parejo en la Avenida y La Granja.

Según consta en los datos del Padrón del Ayuntamiento de Jerez a fecha de 20 de Mayo de 2005, residen en Jerez 3.382 extranjeros, es decir, el 1,7 % del total de la población. Este porcentaje es muy inferior al de España, con el 8,3 %, y al de Andalucía, con el 5,3 %, según datos de la explotación estadística del Padrón del INE a fecha de 1 de enero de 2005. El último dato validado por el INE para el nivel de desagregación municipal, que es de 1 de Enero de

2004, muestra que en Jerez residían 2.125 extranjeros, que representaban el 1,1 % de la población; porcentaje que va en aumento desde el 0,24 % del año 1996.

La distribución por continentes de la población extranjera empadronada en Jerez nos muestra como mayoritarios a los americanos – con un 47,3 % -, seguido de los europeos – con un 30,5 %-, los africanos – con un 16,8 % - y los asiáticos – con un 5,3 %-. Casi la mitad de los extranjeros residentes en Jerez proceden del continente americano.

La mayoría de los extranjeros europeos provienen de los países que conforman la Unión Europea, en concreto, el 70,5%. Y destacan sobremanera, cuatro países que llegan a representar el 51 % del total de los europeos empadronados en Jerez. Estos países son: Reino Unido (18,1 %), Alemania (11,6 %), Francia (10,9 %) e Italia (10,3%). De los países que no forman parte de la UE, Ucrania con el 9,2 % es el país con mayor presencia, seguido de Rumanía que casi ha triplicado su población residente en Jerez en menos de un año, alcanzando el 9% de toda la población europea.

El 91,2 % de los procedentes del continente americano vienen de América Latina y de estos países, cuatro son los mayoritarios en la ciudad de Jerez, alcanzando el 63,7 % del total de los americanos: Bolivia (24 %) Colombia (19,4 %), Argentina (11,4 %), y Ecuador (8,7 %). Los inmigrantes de los Estados Unidos representan el 8,4 %.

Dos países del Norte de África, Marruecos y Argelia copan el origen de los inmigrantes extranjeros, con más del 82,4 % de todos los extranjeros africanos; sobresaliendo los marroquíes con el 59,6 %. De los argelinos, es importante dilucidar la procedencia real de estas personas, si realmente son argelinos o refugiados saharauis con pasaporte argelino. Tres de cuatro asiáticos que viven en Jerez, proceden de China.

En cuanto a la distribución por sexo, las mujeres se elevan a 1.889, es decir, el 55,85 % de todos los extranjeros, por el 44,15 % de los hombres, con un número de 1.493. Por continentes, este promedio se mantiene similar con respecto los europeos, de América seis de cada diez extranjeros son mujeres, los asiáticos presentan una distribución equilibrada por sexo y es de África, donde los hombres son mayoritarios sobre las mujeres.

La segmentación por grupos de edad de los extranjeros empadronados en Jerez nos muestra como la franja de edad de 18 a 40 años como la mayoritaria, con el 57%. Le siguen los extranjeros de 41 a 65 años, con el 22,5 % y los menores de 18 años, con el 17,1 %. En último lugar, se encuentra los mayores de 65 años con el 3,35 %. Los africanos y los americanos superan dicho promedio en el grupo de edad de 18 a 40 años, con el 58,2 % y 60,3 %, respectivamente. Los asiáticos presentan un porcentaje de menores de 18 años bastante significativo, con un 23,5 %. Los europeos, mientras presentan un 30,3 % en el intervalo de 41 a 65 años, en el de menos de 18 años, sólo alcanzan el 13 %. Y los mayores de 65 años africanos son los que menor peso poblacional tienen, con el 1,4 %.

La distribución geográfica en la ciudad de Jerez de la población inmigrante extranjera, exclusivamente, en el intervalo de años que va del 2000 al 2004, nos muestra como primera gran conclusión que el 37,5 % de la misma se domicilia en la zona Centro, cuando el peso poblacional de dicha zona en el conjunto de Jerez tan sólo es del 15 %.

- Proyección de Población

La evolución de la población de Jerez ha presentado en las dos últimas décadas una línea irregular, marcada sobretodo por la segregación en 1995 de una pedanía del término municipal jerezano - San José del Valle – para convertirse en municipio independiente, lo que supuso la pérdida de unas 4.200 personas aproximadamente del padrón de habitantes de Jerez.

Si en el periodo 1998-2002, el ritmo de crecimiento de la población fue de un 3,02 %, en el intervalo de años de 2003-2006, este valor ha alcanzado el 7,03 %, con incrementos anuales en torno al 2 %.

El resultado de la proyección de población de la ciudad de Jerez para el año 2015 nos muestra una población de 220.685 personas, es decir, un crecimiento de un 10,20 % de la población; resultado que muestra coherencia y sigue la tendencia de los últimos ocho años, en los que la población jerezana creció un 10,26 %. En términos absolutos, si en estos últimos ocho años creció en 18.646 personas, en el escenario proyectado en el 2015, la población se incrementará en 20.437 personas.

La distribución por sexo sería de 108.359 hombres – 49,10 % - y 112.326 mujeres –50,90 %-. El índice de masculinidad, que representa la relación entre el número de varones y el número de mujeres, es de 96,5. Y la población masculina es mayoritaria hasta los 30 años, a partir de la cual, las mujeres predominan sobre los hombres, salvo el tramo de edad de 40 a 44, incrementándose dicho diferencial de los 65 años en adelante.

Por edades, los grupos más numerosos serían los de 35 a 39 años y de 40 a 44 años, con el 8,70 y el 8,83 %, respectivamente. Datos que se corresponden con el conocido “baby boom” que apareció en España en la década de los sesenta y que se extendió durante los setenta, pero que en Jerez se dilató hasta el inicio de los ochenta. Mientras que por grandes grupos de edad, se observan incrementos inferiores a un punto porcentual, tanto en la población menor de 15 años como en la mayor de 65 años. La edad media de la población sería de 39,3 años.

- Nivel educativo

Según el Censo de población realizado por el INE en el año 2001, y referido a la población mayor de 16 años, observamos que el nivel de formación de la ciudad de Jerez es superior al de la provincia de Cádiz y al de Andalucía, siendo inferior al de la Aglomeración urbana Bahía de Cádiz y al de España en su totalidad.

Distinguiéndolo por sexo, se sigue manteniendo la tradicional menor formación de las mujeres, como se comprueba con los datos de analfabetismo y sin estudios, en las que hay un 4 % más de mujeres que hombres con estas características. Sin embargo, la presencia femenina, en términos cuantitativos, es mayor en los titulados universitarios, aunque sólo a nivel de Diplomatura, no así en Licenciatura y Doctorado, donde son mayoritarios los hombres; siguiendo la misma tendencia que se produce tanto en Andalucía como en España.

La tasa de escolaridad en los menores de 16 años en Jerez, es decir, en la etapa obligatoria, es un poco más de un punto inferior a de la Bahía de Cádiz y a la provincia gaditana. El punto de inflexión en la escolarización se produce a los cuatro años, aunque este dato puede estar un poco desfasado (Censo de 2001) ya que la educación infantil en los colegios se ha generalizado a partir de los tres años.

La tasa de escolarización para tramos de edad no obligatoria, de 16 años o más, y referido a los estudios reglados es, según el Censo de Población del 2001 (INE), en Jerez del 10,79 %, un punto menos que la que se da en la Bahía de Cádiz y cuatro décimas mayor de la del total de la provincia de Cádiz. Si lo desagregamos por sexo, las mujeres superan a los hombres hasta los 23 años y después a partir de los 40, destacando las edades de 17 y 18 años con porcentajes superiores cercanos a los diez puntos. En la Provincia y en la Bahía, los hombres sólo superan a las mujeres en el tramo de edad que va desde los 25 hasta los 39 años.

La relación entre el lugar de estudios y el lugar de residencia para estudiantes mayores de 16 años en Jerez nos muestra la falta de movilidad geográfica de los jóvenes jerezanos a la hora de estudiar, permaneciendo una gran mayoría en nuestra ciudad, ya que cerca del 70 % estudia en Jerez, por el 60,5 % de la Provincia y el 63,5 % de la Bahía – de donde sobresale San Fernando con tan sólo el 52 % de los estudiantes residentes en ella -. Los jerezanos prefieren ir a estudiar a otra provincia de Andalucía – el 13,12 % - que a otro municipio de Cádiz – 10,85 % -, en contraposición al total de los estudiantes de la provincia, que se quedan dentro de ella aunque en otro municipio –19,78 %- antes que salir a otra provincia andaluza – 13,20 %- (que en el caso de la Bahía tan sólo alcanza el 10,04 %). La movilidad interna en la Bahía de Cádiz entre los estudiantes llega a unos niveles considerables, como muestra el hecho de que un 30 % de los de Chiclana, Puerto Real y San Fernando realizan sus estudios en otro municipio.

La población escolarizada presenta una tendencia moderadamente decreciente en los últimos años, debido al descenso de la natalidad principalmente, aunque en Jerez parece observarse un perfil de la pirámide de población relativamente más joven, de forma que este proceso parece ser menos acusado, y concretamente la población escolarizada en educación infantil ha crecido desde el año 1.997 casi un 19 por ciento, aunque esta tendencia no es común a toda la enseñanza. En concreto, el número de alumnos matriculados en primaria ha ido descendiendo – salvo en los cursos 00/01 y 01/02 -.

Para analizar los datos de secundaria y bachillerato, hay que tener en cuenta los procesos de reforma educativa que han modificado la duración de ambas etapas. Lo que era el antiguo BUP y COU, está desdoblado en 3º y 4º de ESO – los dos primeros años – y en Bachillerato – los dos últimos -. Por ello, observamos la reducción a más de la mitad de los alumnos matriculados en Bachillerato y el fuerte aumento de los escolarizados en la ESO en los primeros años – los de implantación de la misma – para iniciar una tendencia descendente, que trae como causa, además de la citada natalidad baja, el fracaso escolar.

Las enseñanzas profesionales se han reducido a más de la mitad –de 6.284 alumnos en 1997 a 3.039 en el 2003 – debido principalmente a la nueva estructura de la Formación Profesional. Si el sistema antiguo estaba dividido en 1º grado - dos años - y 2º grado - tres años -, el actual contempla Ciclos Formativos de Grado Medio - dos años - y de Grado Superior - dos años -. A la reducción de un año académico, se ha unido la disminución del número de grupos y alumnos – con un máximo de 30 por clase -.

La proporción de jóvenes que han estudiado enseñanzas medias y formación profesional ha pasado ser una cifra considerable – un 27 por ciento – a disminuir a casi la mitad – un 14 por ciento -. Este dato junto al de la población universitaria, superior a la de formación profesional (salvo en el curso 97/98), que también mantiene una línea descendente, minorando en cerca de un 24 por ciento desde el curso 97/98 son muy significativos en cuanto a la preparación de la población para satisfacer las actuales necesidades del mercado de trabajo.

La enseñanza pública continúa protagonizando la educación en todas las etapas de formación, aunque puede observarse, en general, la cada vez mayor presencia de la enseñanza privada. En términos globales, un 67,4 por ciento de los alumnos realizan sus estudios en centros públicos por un 35,6 por ciento en centros privados. La proporción de estudiantes en colegios privados sube desde 1.997 hasta el 2.004 en dos puntos en la educación primaria y en cerca de seis en la secundaria. Los mayores porcentajes de la enseñanza pública están la educación infantil – con el 74,1 % - y en el Bachillerato – con el 75,9 % -. Mientras que es en la formación profesional y en la universitaria donde la enseñanza privada alcanza una mayor representatividad, con el 34,6 y 46,8 por ciento, respectivamente, de los alumnos que cursan dichas enseñanzas.

### 3.3.2 ESTUDIO ECONÓMICO

#### • Conclusiones

Los datos confirman dos hechos especialmente relevantes para el futuro de Jerez: el crecimiento de su población y su consolidación como realidad urbana (en el entorno de la aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz-Jerez) y el lento dinamismo de su economía. El modelo urbano y territorial, incluido las dotaciones de infraestructuras, aparecen nitidamente diseñados y las perspectivas y posibilidades de materializar este modelo son elevadas. En cambio, el modelo económico presenta unos perfiles más difusos y la incertidumbre es mayor. Jerez posee las bases productivas mínimas necesarias para expandir su economía pero aún no ha podido poner en marcha sus recursos productivos con plenitud y desarrollar sus potencialidades.

En su dinámica económica actual confluyen dos fenómenos simultáneamente que, en parte, son responsables del escaso ritmo de crecimiento de la economía jerezana. La debilidad, e incluso crisis en algunos casos, de los sectores productivos tradicionales (especialmente la fase de transformación por la que atraviesa la industria del vino) y el lento avance en la materialización de sus potencialidades en una serie de sectores productivos en los cuales Jerez posee ventajas comparativas derivadas de los recursos existentes o de su localización geográfica.

En consecuencia, en una perspectiva a medio plazo la prioridad fundamental es la de estimular el crecimiento económico local. Actuando sobre los factores claves del crecimiento económico que, en buena medida, se identifican con los factores que favorecen la competitividad de las empresas. Los datos sobre crecimiento económico de Jerez evidencian una recuperación muy débil de la economía de Jerez a partir del año 2002. Esto hace que el objetivo de crecimiento económico sostenido tenga su traducción inmediata en el reto de aumentar las actuales tasas de crecimiento económico, al menos situándolas en los niveles de su entorno inmediato.

Jerez debe aprovechar las ventajas de disponer de una estructura económica relativamente diversificada, debe convertir este hecho en una fortaleza, de forma que actúe como factor de competitividad y sea la base de cualquier estrategia de crecimiento económico. A partir de su economía relativamente diversificada debe potenciar sus relaciones intersectoriales y se debe apoyar también en la diversificación económica de la aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz-Jerez e incrementar sus relaciones económicas con esta área.

Del estudio del grado de actividad económica de Jerez se desprende que el indudable desarrollo poblacional y urbano que ha experimentado Jerez se ha visto correspondido por un desarrollo equivalente de las actividades económicas. El tamaño económico del municipio de Jerez lo confirma. Otra cuestión diferente es su actual incapacidad para movilizar sus recursos productivos que se manifiesta en un bajo ritmo de crecimiento o la baja capacidad de su economía para resolver el problema del paro.

Desde el punto de vista territorial, Jerez se consolida como núcleo urbano dentro del sistema de ciudades de Andalucía. Y forma parte de la aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz-Jerez, una de las grandes áreas metropolitanas de la región. Cuyos principales retos son su consolidación como área metropolitana, superar sus desarticulaciones funcionales y de infraestructuras y reforzar las interrelaciones económicas internas de la aglomeración urbana y sus conexiones con otras zonas económicas dinámicas.

La integración territorial de Jerez pasa por hacer efectiva su localización estratégica como nodo articulador de la provincia (entre la Bahía de Cádiz, la Bahía de Algeciras, la Sierra y Sevilla), por la integración del espacio rural y urbano y por la conversión del campo en elemento productivo (favoreciendo la diversificación del espacio rural mediante usos terciarios complementarios).

El desempleo continúa siendo uno de los retos principales de Jerez aunque no es un problema sólo de ámbito local puesto que afecta a toda la provincia. El hecho de que persista un número de parados relativamente alto durante largos periodos de tiempo es indicativo de la presencia de un cierto nivel de paro de naturaleza estructural. Se da la particularidad de que la economía de Jerez, a pesar de sus elevadas cifras de paro, ha tenido capacidad durante largos periodos de tiempo de generar empleo.

La agricultura en Jerez ha perdido parte de su capacidad para contribuir al crecimiento económico local, hasta el punto de que requiere de impulsos externos vía subvenciones. En este sentido, también se pone en cuestión su capacidad para actuar como motor del desarrollo rural. En todo caso, el sector agrario de Jerez necesita de una progresiva reestructuración de sus cultivos: debe sustituir parte de sus cultivos tradicionales por otros con mayores potencialidades. La orientación básica de los cultivos no debe ser la regulación sino las potencialidades de los mismos según la evolución de la demanda y las posibilidades de modernización de los cultivos.

En el ámbito provincial hay una tendencia positiva de la producción final agraria en el periodo 1990-2004 (de menor intensidad que en Andalucía) pero acompañada por una progresiva caída de la población ocupada en el sector agrario.

El sector agroalimentario de Jerez (si se excluye la industria del vino) es bastante débil en la actualidad. La estrategia para convertir la industria agroalimentaria en una de las bases del desarrollo económico pasa por incrementar las actividades del sector (mediante actuaciones de fomento), por su reestructuración en un entorno fuertemente competitivo y por resolver los problemas de la industria del vino (acabar con su actual proceso de transformación y buscar nuevas orientaciones).

A corto plazo, no se puede pensar en el sector agroalimentario de Jerez como motor del crecimiento económico por tres razones: el limitado desarrollo del sector, la evolución y orientaciones dominantes en la agricultura y las dificultades de la industria del vino. Por lo tanto, la prioridad actual debe ser el fomento de las actividades agroalimentarias.

A medio plazo, superados los obstáculos comentados se estaría en condiciones de disponer de una masa crítica en el sector capaz de contribuir al desarrollo económico de Jerez. En todo este proceso, la puesta en funcionamiento del Parque Tecnológico Agroindustrial de Jerez constituirá un impulso al desarrollo del sector y a la resolución de los problemas de la industria del vino, tanto en su ajuste de producción como en las alternativas de futuro.

En los momentos actuales, la industria del vino debe proseguir con sus ajustes productivos. La clara orientación exportadora de los vinos de Jerez le hace depender de la evolución de los mercados mundiales del vino (caracterizados por una fuerte competencia) y exige al sector fuertes inversiones en promoción y publicidad.

Las transformaciones de la industria del vino deben caminar en la dirección de mejorar los factores que determinan la competitividad.

En el sector turístico, uno de los principales retos es el de materializar las potencialidades de este sector en Jerez, incluyendo también todas las actividades vinculadas a la denominada industria del ocio. El objetivo es que el turismo contribuya, en mayor medida, al crecimiento económico local.

La disponibilidad y variedad de recursos turísticos de Jerez, la evolución de la demanda y la oferta turística, y las perspectivas definen una realidad turística con un cierto grado de desarrollo. De hecho, los años 2003 y 2004 se catalogan como buenos años turísticos, a pesar de que la demanda externa aún no se ha recuperado.

La diversificación de la oferta turística y la variedad de recursos turísticos deben ser suficientes para la definición de productos turísticos específicos de Jerez ejerciendo incluso un papel líder en ciertos segmentos turísticos (turismo ecuestre). Las líneas de futuro pasan por la calidad, la aplicación de nuevas tecnologías, la innovación en productos turísticos, la promoción y la diferenciación. La gama de destinos turísticos competitivos es muy amplia y trabajan en direcciones similares.

Las relaciones entre dotación de infraestructuras y crecimiento económico no son simples y mucho menos mecánicas. Aparte de las infraestructuras, la crisis de los sectores tradicionales de Jerez y las necesidades de transformaciones económicas en múltiples sectores son factores que están incidiendo sobre el ritmo de crecimiento económico.

En este terreno, el objetivo final es convertir las infraestructuras en elemento de competitividad. Pero hay que tener en cuenta que en las zonas económicas periféricas, como Jerez y su entorno, las dotaciones de infraestructuras más que un papel "estratégico" en las orientaciones de desarrollo son una "necesidad básica" e imprescindible para el mismo. En estos momentos, la prioridad se centra en el ritmo al cual se ejecutan los proyectos actuales de dotaciones de infraestructuras. Se trata de resolver el ritmo lento de materialización de estas inversiones.

- El desarrollo económico local

Las aportaciones en el terreno de las nuevas estrategias para el desarrollo regional y local coinciden en resaltar la importancia del factor humano y de las organizaciones que operan en el territorio. En particular, la capacidad y motivación de sus distintos sectores para innovar, emprender nuevas acciones y asociarse entre sí. Junto a los factores tradicionales del desarrollo se suelen citar a los siguientes:

- Potenciar la cultura empresarial.
- Estimular las redes de cooperación para el desarrollo local entre los sectores público y privado.

- Fomentar las conexiones o redes entre empresas para generar economías de escala (particularmente importante por las posibilidades que abre a las pequeñas y medianas empresas) y acelerar los procesos de aprendizaje y difusión de tecnología.

Estos planteamientos subyacen en el conjunto de actuaciones que desde el ámbito municipal se han tomado en materia de promover el desarrollo local. En particular, en el Plan Estratégico de Jerez de 1991 y en el de 2004-2010. Hay una parcela, en relación con el papel de las organizaciones en el desarrollo, en la que se ha avanzado considerablemente, se trata de la incorporación de los ciudadanos y de los agentes económicos y sociales en el proceso de planificación. Pero aún queda mucho por realizar en la parte relativa al fomento de las conexiones o redes entre empresas como procedimiento para facilitar la generación de economías de escala y para facilitar la incorporación de nuevas tecnologías. Esta tarea es complicada por múltiples razones que van desde la falta de información en las empresas, la dificultad para interpretar la información, la cultura empresarial y la inercia derivada de las formas tradicionales de organización de las empresas. En muchas ocasiones predominan los aspectos sociológicos frente a las consideraciones económicas.

A continuación, se abordan los que tradicionalmente se han definido como factores del desarrollo económico, en especial los factores económicos y las dotaciones de infraestructuras. Se puede valorar su papel analizando los retos que en la actualidad se plantea la ciudad de Jerez, para ello lo más lógico es recurrir al documento del Plan Estratégico 2004-2010. Apoyándonos en tal documento, se seleccionan aquellos retos que interpretamos como claves desde el punto de vista del desarrollo económico de Jerez, en la exposición no se mantiene la misma estructura y agrupaciones del Plan. Son los siguientes:

Desde el punto de vista del crecimiento económico destacan los siguientes retos:

- El desempleo.
- Hacer del Centro Histórico el motor del desarrollo económico y cultural de Jerez (en especial, la orientación de Jerez Centro Comercial).
- Adaptar los sectores productivos de la ciudad (en particular, uso de las nuevas tecnologías, calidad y creación de micropolígonos industriales en la corona rural).
- Explorar sectores productivos emergentes (entre las orientaciones, nuevos productos turísticos, industria de transformación del corcho, agricultura ecológica, industria agroalimentaria y la industria del vino, y la denominada industria del flamenco).
- Liderazgo en grandes proyectos culturales y turísticos (diversificar la oferta turística, potenciar el patrimonio monumental del Centro Histórico, promover el turismo basado en el vino, el caballo y el flamenco, y reforzar la imagen exterior de Jerez).

En el campo de las actuaciones propias del sector público resaltan los siguientes temas:

- Universalización de los servicios y equipamientos.
- Universalización del acceso a las nuevas tecnologías.
- Plan de construcción de viviendas y promoción de viviendas en alquiler.
- Cualificar y mantener el espacio público: parques y jardines, entramado urbano y equipamientos.

Atendiendo a las dotaciones de infraestructuras:

- Avanzar en la mejora de las conexiones con el exterior (entre ellas, ampliar y consolidar las líneas regulares del Aeropuerto de Jerez, conexión ferroviaria con la Bahía de Algeciras, AVE a Jerez y la Bahía, mejorar las conexiones por carreteras del área Jerez-Bahía con el exterior).
- Vertebración de Jerez con su área territorial de influencia (en especial, reforzar el entorno metropolitano, la conurbación Jerez-Cádiz).
- Completar el sistema de transporte metropolitano (entre otras cuestiones, promover el transporte público, ferrocarril metropolitano y nueva ronda de circunvalación).
- Potenciar el transporte aéreo de mercancías del Aeropuerto de Jerez.
- Impulsar proyectos logísticos existentes o nuevos (Ciudad del Transporte, Parques Empresariales, Nueva Estación ferroviaria, Centro Agrario Integrado).

La visión se completa si se añaden los temas que el conjunto de la sociedad jerezana interpreta como de mayor actualidad o que tienen una alta prioridad en sus valoraciones. Estos temas forman parte del Plan Estratégico.

La imagen que se obtiene sobre el desarrollo local (sobre el proyecto de desarrollo local) superponiendo los elementos humanos y organizativos, los factores económicos y las dotaciones de infraestructuras, y las percepciones de los ciudadanos se completa con el modelo de ciudad para definir en su totalidad el modelo de desarrollo económico deseable para Jerez.

El modelo de ciudad, en el Plan Estratégico, se menciona en el eje de desarrollo territorial y la idea es buscar un nuevo modelo de urbanismo, definido como modelo de ciudad compacta. Los rasgos fundamentales de este nuevo modelo serían:

- Primar la importancia de la calidad del espacio público, fomentar la creación de identidad y actuar bajo los parámetros de sostenibilidad.
- Superar la dualidad Jerez urbana-Jerez rural.
- Romper la dualidad Centro Histórico-Barrios.
- Considerar la vivienda como factor de calidad de vida.
- Incrementar la oferta de suelo industrial.

- El análisis estratégico

Para el análisis estratégico se parte de la matriz DAFO contenida en el estudio "Caracterización Socioeconómica de la Aglomeración Urbana de la Bahía de Cádiz-Jerez" (Analistas Económicos de Andalucía, 2003). En principio, es conveniente realizar algunos comentarios previos: en las siguientes líneas se expone el análisis estratégico pero no supone la aplicación específica de la técnica DAFO aunque se utiliza su filosofía y sus conceptos, lo cual nos confiere un mayor grado de libertad, de capacidad interpretativa y la posibilidad de seleccionar los temas relevantes; se interpretan los resultados del citado documento adaptándolos a la situación de Jerez y su entorno metropolitano; se recolocan algunas de sus conclusiones para hacerlas más acorde con la verdadera naturaleza de las debilidades y las amenazas; y se añaden libremente los factores que, en función del estudio actual, se consideran oportunos.

#### Debilidades:

- ❑ Debilitamiento de la economía local y base productiva poco integrada.
- ❑ Área metropolitana poco consolidada.
- ❑ Actitud pasiva del empresariado ante las nuevas oportunidades.
- ❑ Lentitud en la construcción de las infraestructuras de transportes diseñadas.
- ❑ Débil tejido industrial.
- ❑ Tamaño empresarial medio muy reducido.

#### Amenazas:

- ❑ Falta de competitividad y escasa adopción de estrategias apoyadas en las nuevas tecnologías.
- ❑ Competencia de otras ciudades y áreas metropolitanas en la atracción de nuevas inversiones.

#### Fortalezas:

- ❑ Jerez se ubica en un área con funciones centrales a nivel subregional
- ❑ Oferta educativa y formativa amplia.
- ❑ Cuenta, en su entorno, con un foco de localización industrial en el ámbito regional.
- ❑ Posición geoestratégica privilegiada.
- ❑ Especial relevancia comercial de Jerez en la aglomeración urbana y en el conjunto andaluz.

#### Oportunidades:

- ❑ Consolidación de la aglomeración urbana de la Bahía de Cádiz-Jerez.
- ❑ Configuración como espacio con fuertes posibilidades para la localización de grandes empresas y para el desarrollo de proyectos innovadores y con fuerte proyección internacional.
- ❑ Buenas oportunidades en sectores con capacidad de crecimiento (turismo, industria agroalimentaria, agricultura ecológica, servicios especializados).

#### • Recomendaciones

De forma resumida se incluyen las siguientes:

- ❑ Continuar con el fomento de las actividades económicas, sobre todo en los sectores más dinámicos o con mayores potencialidades, y favorecer el aumento de la dimensión empresarial así como la incorporación de nuevas tecnologías. Y todas aquellas actuaciones de fomento que contribuyan a generar empleo.
- ❑ Consolidar el área metropolitana de la Bahía de Cádiz-Jerez desde el punto de vista administrativo, económico y territorial. Al desarrollo de las actividades económicas hay que agregar el incremento de las interrelaciones sectoriales en el área metropolitana. Esto implica un mayor volumen de relaciones económicas entre los diferentes núcleos de población del área y un adecuado diseño en las infraestructuras.

- ❑ Articular el desarrollo de Jerez primando sus relaciones económicas y territoriales con Andalucía e insertándose en sus ejes de desarrollo.
- ❑ Mantener permanentemente la atención en el objetivo de las dotaciones de las infraestructuras necesarias, tanto sobre las previstas como sobre los nuevos proyectos. En particular, garantizando un ritmo anual adecuado de construcción de las mismas.
- ❑ Incrementar el nivel de especialización de Jerez en las actividades de servicios. Al menos en los siguientes campos: comercio, turismo, transportes y actividades logísticas, y servicios a empresas.
- ❑ Incrementar la promoción de suelo en Jerez para usos industriales con una visión metropolitana. Buscando una especialización de espacios productivos por sectores económicos.
- ❑ Continuar potenciando el papel del factor humano y las organizaciones en el desarrollo económico local. Y de forma prioritaria la configuración de redes entre empresas tanto para ampliar la capacidad operativa como para una más rápida difusión y asimilación de las nuevas tecnologías.
- ❑ Contribuir a la transformación de la industria del vino, tanto para superar su actual crisis de ventas como para desarrollar nuevas líneas de negocios. Manteniendo los niveles de calidad y la diferenciación del producto como elementos de competitividad y como base de la promoción.
- ❑ Transformar las potencialidades del sector turístico en actividades y negocios mediante la elaboración de productos turísticos específicos de Jerez. Aprovechando los recursos turísticos vinculados al vino, los caballos y el flamenco y su actual oferta turística diversificada.
- ❑ Reforzar la promoción de todos los productos y servicios de Jerez bajo la ventaja que otorga el reconocimiento de la marca Jerez y en función de la diferenciación y calidad de los mismos.
- ❑ Aprovechar el impulso sobre el sector agroalimentario y la incorporación de nuevas tecnologías en multitud de sectores que se puede derivar de la puesta en funcionamiento del Parque Tecnológico Agroindustrial de Jerez. Lógicamente para ello será necesario que previamente se desarrolle el proyecto adecuadamente.

### 3.4. VALORACIÓN DEL ANÁLISIS URBANÍSTICO DEL PLAN VIGENTE.-

A la vista del análisis efectuado respecto al grado de ejecución del vigente PGMO-95 de Jerez, caben destacar las siguientes conclusiones:

1. El Plan General Municipal de Ordenación de Jerez (PGMO-95) ha visto cumplidos la gran mayoría de sus objetivos y determinaciones y, en especial, los referentes, de manera somera, a los siguientes aspectos:

- Compleción del sistema viario, poniendo en uso un esquema coherente y funcional que posibilite la estructuración plena de la ciudad a través de una adecuada movilidad.

En este sentido cabe destacar la práctica culminación de la denominada “ronda urbana”, cuyo mayor esfuerzo se ha centrado en la Ronda Este, que ha permitido ordenar de manera contundente una amplia zona de la ciudad que aparecía anteriormente sin un esquema urbano claro, con crecimientos residenciales dispersos y de baja calidad y con dificultades en las comunicaciones entre las carreteras supralocales que confluyen en esta zona.

Así mismo, se está completando por parte de la administración estatal el denominado “cinturón periférico exterior”, que hasta la fecha tiene concluidos los tramos correspondientes a la “variante Norte”, Autopista-Aeropuerto, y el desdoblamiento Guadalcaçín-Aeropuerto, hallándose en ejecución la denominada “Variante Oeste”, fundamental para evitar los tráficos de paso por la actual Circunvalación de la A-4, totalmente colapsada.

Sería necesaria la concreción y ejecución de la denominada “Variante Sur”, cuyo desarrollo corresponde a la administración autonómica, y que permitiría los tráficos directos entre la Jerez-Los Barrios y la Carretera Nacional IV, con continuidad hacia la carretera de Sanlúcar, debiendo la administración competente definir su trazado con prontitud.

Así mismo, es necesario el desarrollo de las mejoras en las penetraciones de las carreteras radiales, en especial los desdobles de las carreteras de Arcos y Sanlúcar, en avanzada ejecución.

- Espectacular aumento tanto en sentido cuantitativo como cualitativo de las zonas verdes públicas, respondiendo al esquema unitario y coherente planteado en el PGMO vigente, siendo mencionables el especial impacto que producen en la ciudad los desarrollos de las zonas verdes ligadas a la Ronda Este, las zonas verdes ligadas a la operación ferroviaria, el Parque Periurbano de La Granja-Santa Teresa, el Parque de Picadueñas y los parques de El Altillo, al norte del núcleo principal, y la Laguna de Guadabajaque, al sur, actualmente en ejecución.
- Cumplimiento en cuanto a la distribución y ejecución de nuevos equipamientos públicos, situados de manera que formen, junto con el sistema viario y el de espacios públicos, un esquema coherente y funcional en el que se sustente la estructura urbana de la ciudad.

- Desarrollo de la operación en los terrenos ferroviarios, que ha cambiado radicalmente el entendimiento de las relaciones entre el centro histórico y la ciudad este, eliminando el efecto barrera que tradicionalmente había producido esta infraestructura y recuperando espacios de gran valor estratégico, que han permitido además el traslado de la estación de mercancías a la ciudad del transporte y la construcción de un intercambiador de transportes en la actual estación de viajeros.
- Desarrollo de todo el suelo de uso industrial previsto en el Plan, lo que ha dado como resultado la localización y caracterización de suelos industriales, en condiciones que posibiliten la modernización y diversificación de la actividad económica jerezana, posibilitando la creación del Parque Empresarial, desarrollando la denominada Ciudad del Transporte en una situación que permita la conexión con todos los medios de comunicaciones presentes en la ciudad (ferrocarril, Aeropuerto, Autopista y A-4), y con unas instalaciones que permitan la optimización de los servicios de transporte (almacenaje, contratación, mecánica, alojamiento...), revitalizando el Polígono de El Portal, mejorando sus accesos y remozando su infraestructura, creando una zona de desarrollo de Actividades Económicas ligadas con la transformación agroindustrial en el Valle del Guadalete (Garrapilos en La Barca), y tramitando una Modificación Puntual que permite el establecimiento del Parque Tecnológico Agroalimentario de Jerez junto a la ciudad del transporte, ya en ejecución.
- Desarrollo del suelo de uso residencial tanto de nuevo crecimiento como de completación de la trama urbana existente, propiciando con ello la solución definitiva de vacíos urbanos intersticiales que provocaban discontinuidades en la trama y creando un crecimiento urbano periférico que se integra plenamente con la ciudad existente a través de los sistemas viario y de espacios libres.
- Con este grado de desarrollo se han sobrepasado con creces las previsiones de 15.000 viviendas que el plan general contenía.
- Así mismo, este desarrollo se ha configurado marcando una serie de tendencias de crecimiento en el territorio que será preciso analizar detenidamente para poder acometer las nuevas previsiones.
- Desarrollo de nuevos crecimientos en las pedanías y demás núcleos rurales, ajustados a sus necesidades reales y procurando la continuidad de la trama urbana y de la forma actual de implantación en el territorio.
- Respecto al Conjunto Histórico-Artístico, la aplicación del Plan ha supuesto un extraordinario esfuerzo en la consecución de los principales objetivos marcados, la conservación y revitalización tanto funcional como arquitectónica, con una importante transformación del ámbito desde la rehabilitación del patrimonio residencial y la inclusión de un buen número de promociones de nueva planta allí donde era posible, la renovación de la urbanización, tanto de viario como de espacios libres, y sobre todo el reequipamiento del centro, no solo con una visión de sistema local, sino con la inclusión de nuevos equipamientos de primer orden para la ciudad.
- Actuaciones en los Núcleos rurales con control de la legalidad y mejora de las infraestructuras, pese a ello, sigue persistiendo el problema principal de estos núcleos y en gran medida del propio territorio que no es otro que la ocupación masiva por viviendas de las vías pecuarias y descansaderos, problema que no es posible resolver únicamente desde



el ámbito municipal, ya que la gestión de estos terrenos por mandato de la Ley y el Reglamento de Vías Pecuarias reside en la administración autonómica.

2. El cumplimiento de las previsiones del Plan provoca de hecho un agotamiento o radical disminución del suelo disponible para el crecimiento urbano y la actividad inmobiliaria, lo que puede provocar movimientos especulativos en los suelos periféricos que es preciso prevenir abriendo un debate, como el ya desarrollado en el Plan vigente, que permita la concertación del proceso urbanístico con los propietarios.

3. Desde el convencimiento de que solo una decidida acción pública es capaz de producir un modelo de ciudad que permita fomentar el progreso y desarrollo económico y social, que garantice un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y la calidad de vida, con una regulación de los usos del suelo que vele por la utilización racional de los recursos naturales y establezca medidas urbanísticas que garanticen el derecho de todos los ciudadanos a disfrutar de una vivienda digna, (principios del Plan que entendemos plenamente vigentes), es preciso seguir con la política de intervención en el desarrollo urbano a través de la delimitación de áreas para su incorporación al Patrimonio Municipal del Suelo, que de esta forma permita garantizar un crecimiento urbano que cumpla con los mencionados principios.

4. La Ley 7/2002, de 17 de diciembre de Ordenación Urbanística de Andalucía establece en su Disposición Transitoria segunda, apartado 2, que transcurridos cuatro años de vigencia de la Ley, (enero de 2007), no podrán tramitarse modificaciones que afecten a las determinaciones propias de la ordenación estructural, a dotaciones o a equipamientos, respecto a los planes que no hayan sido adaptados.

En cuanto a los datos generales y resultados del suelo urbanizable, podemos mencionar lo siguiente:

**Para el conjunto del SUP, se ha desarrollado a la fecha un 89,60% de la superficie y un 89,46% de la edificabilidad.**

**La superficie total de nuevas zonas verdes gestionadas en el SUP ha ascendido a 779.714 m<sup>2</sup>.**

**El número estimado de viviendas edificables en el suelo gestionado en este periodo asciende a 9.190 viviendas. Además, se han obtenido los Sistemas Generales adscritos al S.U.P. del I y II Cuatrienio.**

A la vista de estos resultados se pueden sacar las siguientes conclusiones:

- Los porcentajes globales de desarrollo de suelo urbanizable programado en su conjunto, (primer y segundo cuatrienio), son espectaculares, pudiéndose dar prácticamente por agotado el suelo programado del Plan General.
- Se han desarrollado masivamente los sectores apoyados en la Ronda Este, exceptuando el 26 "La Milagrosa" actualmente en tramitación, por lo que a partir de ahora se van a ver sometidos a una tremenda presión urbanística y, sin duda, especulativa, los suelos urbanizables no programados delimitados en el exterior de dicha Ronda Este.
- La promoción se ha decantado masivamente por las tipologías de vivienda unifamiliar entre medianeras y colectiva en bloque horizontal, rechazando de plano la colectiva en bloque vertical y dando como resultado un modelo de ciudad excesivamente monótono en su

imagen, al responder a promociones con gran número de viviendas idénticas y sin alternancia de usos, desapareciendo por completo de amplias zonas de la ciudad, el uso comercial.

- En cuanto al uso de Actividades Económicas, éste se encuentra agotado en lo referente a la gestión y ejecución, dándose por completado en su venta el Sector 36 "Carretera de Sanlúcar" y prácticamente al 60% el Sector 33, "Ciudad del Transporte", por lo que se ha hecho necesaria la iniciación de la Modificación nº 21 del Plan General referente a la puesta en uso de la zona de Dehesa de Siles con uso de actividades económicas para poder albergar el denominado "Parque Tecnológico Agroalimentario".
- En resumen, entendemos que con la situación actual, a corto plazo se corre el peligro de que en poco tiempo la oferta de suelo "gestionable" sea tan escasa que se produzcan graves fenómenos especulativos en los pocos sectores disponibles y en los suelos colindantes a estos; no es que la ciudad vaya a quedarse privada de "parcelas edificables", ya que existen muchos sectores en ejecución que ofrecen todavía suelo para construir, sino que podemos asistir a un problema de falta de zonas de expansión a medio plazo que produzca un calentamiento al alza de los precios del mercado.

En cuanto a la ciudad periférica producida en general a lo largo de estos últimos años habría que hacer una somera reflexión:

Hoy en día, tal y como ya hemos mencionado, la producción de ciudad periférica se centra casi exclusivamente en la implantación de la tipología de vivienda colectiva en bloque horizontal formando manzanas abiertas en las que los espacios comunes aparecen loteados y privatizados.

En esta tipología, cada vivienda es escasa en superficie y raramente presenta un frente mayor de 6 metros de anchura con profundidades de parcela "adscrita" que varían entre 15 y 20 metros, siendo necesario, ante la baja altura, plantear tramas urbanas muy densas en manzanas edificables para agotar la edificabilidad que se le asigne al sector, con viales de anchura mínima y zonas verdes concentradas en los bordes con gran superficie y tratamientos poco urbanos, (albero y hierba sin apenas solerías), todo ello proyectado con el fin único de minimizar en lo posible la repercusión de costos de urbanización.

La imagen de este tipo de crecimientos no es, en absoluto, de "baja densidad", sino todo lo contrario, ya que a las circunstancias expuestas se unen las siguientes consecuencias:

- Los viales, de escasa sección transversal, hacen difícil el tráfico y el aparcamiento.
- La circunstancia de que cada vivienda tenga su plaza de aparcamiento en su interior y por tanto su placa de vado individualizada, (contraviniendo con ello el art. 210.6 del Plan General), hace que desaparezca en la práctica el aparcamiento en la vía pública, provocando además que como menciona el citado artículo la acera se vea invadida por continuos badenes, dificultando la plantación de arbolado y la instalación de mobiliario urbano.
- Tal y como dice el art. 210.6 del PGMO, las entradas y salidas continuas de vehículos se permiten en calles privadas; esto unido a que el Plan General no regula las dimensiones mínimas y las condiciones de diseño de este tipo de calles, provoca que aparezcan soluciones pobres que a fuerza de ahorrar en costos de urbanización convierten a veces los viales privados en espacios de insuficiente anchura, (5 metros en algunos casos), llenos de

coches y nada cualificados ni agradables estéticamente, lo que unido a su condición de privados hacen de ellos fuentes inagotables de conflictos entre vecinos y entre estos y la administración.

- La aparición de gran número de viales y accesos privados hace que la trama urbana se encuentre enormemente fragmentada, siendo preciso limitar esos accesos desde las vías urbanas de primer orden so pena de colapsarlas.
- Las escasas dimensiones de los viales provocan una falta de espacio para el mobiliario urbano, sobre todo en lo referente a contenedores de basura que a menudo invaden la calzada.
- La imagen urbana que presentan los sectores con predominancia de viviendas colectivas en bloque horizontal o adosadas con escasa parcela es muy pobre, pasando de la uniformidad asfixiante del día de la entrega de las viviendas, todas idénticas, al caos tercermundista que conlleva la "personalización" por parte de cada vecino de su "finca", (azulejos variados en fachadas, patios y vallas, aumento de altura y cambio de diseño de estas últimas, aparición de ampliaciones ilegales, cubrición de patios, cambio de rejas y carpinterías por modelos "artísticos", aparición de nuevos huecos en fachada, etc.).
- La exclusividad de uso residencial, sin posibilidad de implantar usos de comercio diario ni productos de primera necesidad provocan que esos sectores sean tremendamente dependientes del automóvil privado, al depender de este medio de transporte cualquier compra por insignificante que sea, por lo que se puede afirmar que son crecimientos que contribuyen muy negativamente a la congestión del tráfico y la degradación ambiental de la ciudad.

Ante estas cuestiones, es necesario que se controlen los aspectos negativos mencionados tanto desde la ordenación y el planeamiento como desde la propia licencia de edificación, teniendo siempre como objetivo la producción de una ciudad digna y habitable tanto desde el punto de vista funcional como estético.

### 3.5 VALORACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE GESTIÓN MUNICIPAL

La gestión urbanística desarrollada por la Gerencia Municipal de Urbanismo durante la vigencia del PGMO-95, ha estado encaminada al cumplimiento de los principios y objetivos básicos establecidos en dicho Planeamiento General.

Esta gestión urbanística ha tenido como marco las estrategias de gestión establecidas en el Programa de Actuación del Plan, habiendo tenido este un alto grado de ejecución debido fundamentalmente a la voluntad firme de la administración de asumir el protagonismo público del urbanismo, mediante una actitud impulsora y dinámica que implica convertirse en el principal agente de producción de la ciudad. Desde este planteamiento político se han realizado los máximos esfuerzos para dar respuesta a las necesidades de gestión, con el fin de poder realizar las acciones necesarias para el cumplimiento y ejecución de los objetivos y determinaciones establecidas en el Plan General.

Las principales acciones realizadas desde la Administración han sido las siguientes:

- Impulsar la ejecución de las actuaciones urbanísticas de ejecución sistemática (compensación, cooperación y expropiación).
- Proceder en los casos necesarios a delimitar ámbitos de actuación y a modificar sus delimitaciones.
- Cambiar los sistemas de actuación cuando los previstos se han mostrado ineficaces.
- Tramitar las expropiaciones necesarias para la adquisición de los sistemas generales y locales previstos en el Plan.
- Tramitar los expedientes de delimitación de áreas en suelo no urbanizable o urbanizable no programado, para la ampliación del Patrimonio Municipal del Suelo.
- Gestionar y facilitar la labor de intermediación en las Transferencias de Aprovechamientos Urbanísticos.
- Gestionar y administrar el Patrimonio Municipal.
- Fomentar la política de ejecución de viviendas de VOP mediante la puesta en el mercado de suelos edificables suficientes tanto para promotores públicos como para cooperativas y agentes privados.

Los principales resultados de esta estrategia han sido los siguientes:

#### Bloque 1. Intervención y participación municipal en actuaciones urbanísticas relevantes.

Como resumen global de este bloque se pueden dar los datos de metros cuadrados adquiridos durante la vigencia del Plan, para sus actuaciones relevantes:

- Superficie total .....	8.375.504 m <sup>2</sup>
- Adquisiciones negociadas .....	1.944.496 m <sup>2</sup>
- Expropiaciones de unidades de ejecución .....	2.778.678 m <sup>2</sup>
- Expropiaciones de delimitaciones de Área .....	3.652.330 m <sup>2</sup>

En este primer bloque, las principales actuaciones han sido las siguientes:

#### A) Proyectos urbanísticos de interés municipal (2.835.064 m<sup>2</sup>):

- Actuaciones de gran entidad e incidencia en el desarrollo socio-económico de la ciudad:
  - Área 7 "Carretera del Calvario-Hijuela de Rompecerones" (850.000 m<sup>2</sup>)
  - Área 10 "Matacardillo" (1.128.000 m<sup>2</sup>)
- Actuaciones con un marcado carácter social de revitalización y regeneración de zonas deprimidas:
  - Unidad de Ejecución 2-F "Estancia Barreras" (117.786 m<sup>2</sup>)
  - Zona Conjunto Histórico-Artístico "PERI Plaza Belén"
- Actuaciones de desarrollo de dotaciones e infraestructuras:
  - PERI RENFE. Terrenos Ferroviarios (319.278 m<sup>2</sup>)
  - Ciudad Universitaria. Convenio con la Gerencia de Infraestructura de la Defensa (155.000 m<sup>2</sup>)
  - Laguna de Torrox (300.000 m<sup>2</sup>)

#### B) Actuaciones urbanísticas de promoción de actividades económicas (2.687.175 m<sup>2</sup>):

- Parque Empresarial (812.000 m<sup>2</sup>)
- Ciudad del Transporte (1.000.000 m<sup>2</sup>)
- Sector 36 "Carretera de Sanlúcar" (246.150 m<sup>2</sup>)
- U.E. 10.17 "Cooperativa" (60.192 m<sup>2</sup>)
- Polígono Industrial "Garrapilos" en La Barca de la Florida (100.000 m<sup>2</sup>)
- Parcelas en Polígono Industrial El Portal (74.000 m<sup>2</sup>)
- Parque Tecnológico Agroindustrial (300.000 m<sup>2</sup>)

#### C) Actuaciones urbanísticas de gestión pública:

- Puertas del Sur (1.523.313 m<sup>2</sup>)
- Unidad de Ejecución 10.10 "Pago San José" (75.000 m<sup>2</sup>)
- Unidad de Ejecución 10.1.B "El Altillo" (194.353 m<sup>2</sup>)
- Unidad de Ejecución de Mesas de Asta (28.185 m<sup>2</sup>)
- PAU-1 "Fernando Portillo" (257.685 m<sup>2</sup>)

#### Bloque 2. Cooperación con la iniciativa privada en los desarrollos urbanísticos.

#### A) Actuaciones urbanísticas de cooperación pública:

- Áreas de legalización prioritaria (369.497 m<sup>2</sup>)
- Actuación singular en suelo no urbanizable (Colonia de Caulina)
- Actuaciones por cooperación

B) Actuaciones urbanísticas de iniciativa particular (7.480.760 m<sup>2</sup>).

Bloque 3. Adquisición de suelos con destinos a usos públicos y sistemas generales.

A) Actuaciones públicas en materia de infraestructuras:

- Sistema General Viario:
  - Ronda Este
  - Carretera de Arcos
  - Nudo de "El Povenir"
- Otras actuaciones viarias de carácter local

B) Actuaciones públicas en materia de equipamientos:

- Parques públicos:
  - Parque de Picadueñas
  - Parque de La Hoyanca
  - Parque de La Granja-Santa Teresa
  - Parque de La Plata
- Equipamientos:
  - Universidad a distancia
  - Teatro Villamarta
  - Complejo Morabita
  - Ampliación del Circuito de Velocidad
  - Equipamientos en Picadueñas
  - Sistema General Garciagos
  - Equipamientos en Barriadas Rurales
  - Sistema General de Chapín

Bloque 4. Labor de intermediación en las transferencias de aprovechamiento urbanístico.

- A) Aprovechamiento total transferido: 315.997 m<sup>2</sup>  
 B) Número total de expedientes tramitados: 953  
 C) Número de fincas adquiridas: 198  
 D) Superficie de suelo objeto de transferencia: 396.000 m<sup>2</sup>

Bloque 5. Constitución de un patrimonio municipal de suelo capaz de incidir y regular el mercado.

A) Confección de un inventario municipal

B) Actuaciones de fomento a la política de viviendas:

- Enajenaciones de suelos lucrativos
- Enajenaciones a la Empresa Municipal de la Vivienda

C) Actuaciones de interés social en zonas singulares:

- El Portal

D) Cesiones de uso y dominio del patrimonio. Acuerdos de colonización para facilitar terrenos con fines de interés.

E) Acuerdos de colaboración con otras administraciones

### **3.6 VALORACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA ESTRUCTURA URBANA DEL NÚCLEO PRINCIPAL.**

Siguiendo la denominación de las Zonas de Ordenanza existentes en el PGMO del 95, en primer lugar mencionamos las actividades productivas (Bodeguera y el resto de Actividades Económicas, o sea, Zonas 7 y 8), pasando a continuación al resto de Zonas de Ordenanza (Uso predominante Residencial, y PERI Ferroviario). Las intervenciones propuestas en la Zona 9, Sistemas Generales, se tratan en el apartado correspondiente a la Implantación del Núcleo Principal.

#### **3.6.1. ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

##### **ACTIVIDAD BODEGUERA**

En el plan del 84, al dividir el Suelo Urbano en Zonas de Ordenanza, se reservó toda una Zona de Ordenanzas (la Zona 7), para el uso bodeguero, en correspondencia con el tremendo auge del negocio durante los años 60 y 70. De hecho, en la previsión de suelo para uso Industrial y para uso Bodeguero eran bastante parejos. Hoy día, esto ha cambiado por completo, debido a la bajada de las exportaciones de vino durante los años ochenta, en contra de las previsiones de crecimiento, lo que ha conllevado la disminución clara de la producción en los últimos años, con la reestructuración completa del sector, incluido el arranque de viñas. Por lo tanto, han bajado claramente las necesidades de suelo para la actividad bodeguera (con huída del Núcleo Principal y con transformación del uso de los suelos abandonados), y ha subido con fuerza la necesidad de suelo para el resto de actividades productivas, en consonancia con el cambio en la economía de la ciudad.

Parece que tiene más sentido integrar la actividad bodeguera con el resto de actividades económicas de una forma ordenada, permitiendo su evolución y modernización junto con el resto de sectores productivos.

Todo ello induce a pensar que convendría eliminar la Zona de Ordenanza 7 “Bodeguera”, como una Zona de uso diferenciado, pasando la actividad bodeguera a formar parte del conjunto de actividades económicas de la ciudad.

Sigue siendo necesario, no obstante, preservar el patrimonio arquitectónico de muchas bodegas existentes, manteniéndose la catalogación de los cascos bodegueros cuando esta catalogación quede justificada por su interés arquitectónico.

##### **ZONAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

De la mano del crecimiento económico de la última década, la demanda de suelo para actividades económicas ha experimentado un tremendo auge, hasta el punto de poderse considerar agotada casi la totalidad del suelo disponible con este uso a la aprobación del Plan del 95 (incluido el Polígono El Portal), e incluso la gran cantidad de este suelo que se ha generado en estos años (Parque empresarial norte, Ciudad del Transporte, Parque Empresarial Oeste). En cierta medida, la realidad económica ha desbordado las previsiones del Plan. De hecho, se ha generado nuevo suelo en función de las últimas expectativas (Sector 38, Parque Tecnológico Agroindustrial).

Estas nuevas grandes bolsas de suelo destacan por la mayor calidad de su estructura urbana y dotaciones, en comparación con los suelos donde tradicionalmente se han instalado las

actividades económicas. Por lo tanto, no se contempla en las mismas la necesidad de transformación, dada su reciente edificación, existiendo en algunos casos parte de suelo sin edificar.

El resto de suelo existente en las diferentes zonas de la ciudad se ha ido consolidando, edificándose la mayor parte de parcelas. Se mantendrán en general en estos suelos sus características actuales, y cuando sea el caso se integrarán físicamente con zonas de nuevos crecimientos circundantes.

En algún caso se detecta la necesidad de cambio de uso (Avenida de Europa frente a La Granja, y también en la zona en contacto con Miguel de Unamuno), por la inadecuación de la localización de la actividad económica en un entorno residencial.

Los polígonos industriales con frente a la actual circunvalación habrán de integrar su frente en la ordenación que se haga de la futura traza de la A-4 en su pase a vía urbana. Lo mismo sucede con los frentes a otras vías principales y al ferrocarril. En muchos casos, las traseras de estos polígonos industriales, actualmente fachada de ciudad, están mal diseñadas de cara a futuros crecimientos, tanto en cuanto a su estética y tratamiento urbano como por los problemas de topografía existentes. Habrán de resolverse estos problemas, incluyendo la conexión con los nuevos terrenos a construir (sobre todo en la Zona Oeste).

Habrán de llevarse a cabo las Unidades de Ejecución que no se han desarrollado (8.G.1 “El Calvario”, 8.F.1 “Autopista”), según las prescripciones vigentes, o las zonas que han tenido cambios en el planeamiento (Bodegas Croft). En algunos casos, sería necesaria la apertura de nuevas calles en bolsas de suelo de actividades económicas, para poner en carga nuevos terrenos, y para posibilitar la mejora de comunicaciones con el entorno (Zona de actividades económicas de la Carretera de Cartuja; Zona de actividades económicas entre el ferrocarril y las calles Córdoba y Martín Ferrador).

Como conclusión, se ve la necesidad de crear nuevas áreas donde implantar actividades económicas, bien comunicadas y en sitios adecuados al uso que van a tener, en algunos casos colindantes con zonas existentes de actividades económicas, y siempre mejorando la permeabilidad de las diversas zonas, que permitan la comunicación con los nuevos crecimientos de la ciudad.

#### **3.6.2. SUELO RESIDENCIAL**

##### **1. Zona de Ordenanzas 1 – Conjunto Histórico-Artístico**

La zona de ordenanzas 1, como es lógico, posee un tejido urbano que se ha ido conformando a través de los siglos. Su morfología, por tanto, es relativamente heterogénea, aunque participando las distintas zonas de unas características generales comunes.

Podemos destacar el recinto medieval amurallado con un viario estrecho e intrincado característico de la ciudad islámica. Los ensanches históricos que se apoyan en las vías de comunicación hacia otras ciudades y que cuentan con calles más rectilíneas y más amplias las principales. El borde exterior de estos ensanches lo conforma una corona industrial de instalaciones bodegueras con una trama y paisaje urbano muy característicos. Por último señalar el último ensanche histórico: el barrio de Madre de Dios, construido a caballo entre los siglos XIX y XX, con una estructura viaria ortogonal característica de los ensanches de esa época.

Patrimonialmente Jerez es una ciudad enormemente rica. Dispone de importantes restos de la ciudad islámica como el alcázar y amplios lienzos de la muralla almohade. Así mismo, 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.

Como se destacó anteriormente, en la zona 1 se delimitaron unas series de unidades de ejecución, la mayoría de ellas correspondientes a zonas bodegueras en desuso o afectadas por la crisis de los noventa que aquejó el sector y que hizo aconsejable abordar la posible ordenación residencial de estos espacios para el caso en que dejaran de ser útiles para la industria bodeguera.

Muchas de estas Unidades de Ejecución ya han sido desarrolladas. Por esta razón podemos entender que esta zona de ordenanzas se encuentra muy consolidada y queda poco por hacer en cuando a ordenación de suelo. Sin embargo, tanto en las Unidades de Ejecución pendientes de desarrollar como en otros puntos concretos del Centro Histórico podría ser oportuno realizar ciertos ajustes.

Así, las Unidades de Ejecución 1.A.17 “Pizarro”, 1.A.19 “Clavel” y 1.A.23 “Desamparados” podrían ser eliminadas dada la importante consolidación y reactivación que ha tenido su actividad bodeguera.

En el caso de la Unidad de Ejecución 1.A.9. “Arroyo” entendemos que debería replantearse su idoneidad como suelo residencial y considerar la necesidad de su mantenimiento dentro del conjunto bodeguero de González Byass, aunque afecto a una figura de planeamiento de desarrollo futuro.

Por otra parte, se han detectado fragmentos puntuales de tejido urbano, no incluidos en Unidades de Ejecución, en los que debía replantearse la ordenación recogida en el Plan General vigente. Estas zonas serían el entorno de la calle Judería, el solar de conexión entre calle Quintos y Ronda Muleros, la propuesta actual de ordenación de la plaza Esteve y las parcelas edificables de González Byass en torno a la calle Cazorla Alta.

Por último, dada la gran riqueza patrimonial de la ciudad y el profundo trabajo realizado durante estos años en el conocimiento de nuestro patrimonio y para la redacción de la Carta Arqueológica, parece necesario proceder a una revisión profunda del catálogo con criterios que incorporen nuestro nuevo conocimiento.

## **2. Zona de Ordenanzas 2 – Residencial unifamiliar o colectiva en manzana cerrada**

La ejecución del plan en esta Zona ha sido menor que en otros casos, sobre todo en partes de la ciudad consolidada con preexistencias importantes, dados los problemas de gestión y económicos que conllevan.

Pero al ser una zona muy heterogénea, la problemática surgida es diferente entre las áreas surgidas como nuevos crecimientos y aquellas consideradas “históricas”, surgidas casi siempre como arrabales con casas autoconstruidas.

En el primer caso, poco hay que decir, ya que son zonas nuevas en principio con pocos problemas, salvo los derivados a veces de estrechez de calles y falta de aparcamientos.

En las zonas más antiguas es donde se detectan más problemas. Incluso aquí, en muchas ocasiones, respondiendo a la demanda se edifican adosados (en unifamiliares o bloque horizontal), no siempre adecuados al entorno en que se sitúan, pero tolerados por la ordenanza.

Dos de las peores zonas en cuanto a calidad urbana son la zona sur del Pelirón y la parte baja de Picadueñas. En ambos casos sería precisa una transformación radical del suelo para solventar los problemas existentes, sobre todo en Picadueñas. Otra zona que precisa una reforma integral sería El Pandero, en la 2.S “Federico Mayo”, dada la mala calidad de los bloques.

Aunque se han finalizado muchas, restan aún varias Unidades de Ejecución por desarrollarse del todo o por finalizarse (2.B.1B, 2.B.1C, 2.B.2, 2.K.1, 2.O.1, 2.Q.1, 2.T.1). Algunas van en camino de llevarse a cabo. También faltan por completarse bolsas de suelo tan importantes como una gran parte de La Hoyanca (2.D.1) y de Estancia Barreras (2.F).

Por último, en algunas subzonas, aún gozando las viviendas de una calidad suficiente, el entorno se presenta con mal aspecto, precisando mejoras en la urbanización (2.E “Cañameros”), o en el tratamiento de fachadas (2.C “Torresoto”). En otros casos, la actuación debería incluir incluso la apertura de calles (norte de Picadueñas, Torresoto), o una reforma general con cambio de uso (2.A “El Calvario”).

Es preciso, pues, continuar con el esfuerzo habido en el Plan del 95, para desarrollar todas estas subzonas mencionadas.

## **3. Zona de Ordenanzas 3 – Barriadas Singulares**

La protección a la que han sido sometidas urbanísticamente por el planeamiento municipal desde 1984 estas Barriadas ha hecho que se consiga su preservación y plena ocupación, por lo que debe mantenerse dicha protección.

El mayor problema detectado en estas Barriadas es el mal estado de conservación de los edificios de La Vid y La Asunción, probablemente debido a las características constructivas originarias, lo que genera problemas en su rehabilitación. Habría que pensar en estos casos en una solución global para ambas barriadas, haciendo un estudio en profundidad de dicha problemática, y si fuera necesario posibilitando vías de solución más allá de la mera rehabilitación. Esto podría desembocar en su caso en una reforma integral de ambas barriadas.

Para el resto de Barriadas habría que buscar otras vías más allá de las meramente urbanísticas que ayudaran a su conservación, dando a conocer a los vecinos el valor de este patrimonio. Esto también ayudaría a frenar la degradación que se produce con las edificaciones ilegales de patios en planta baja, y con los cerramientos de fincas. Ambas actitudes deben corregirse para preservar los valores defendidos.

## **4. Zona de Ordenanzas 4 – Residencial Agrupada**

Se trata de una zona de ordenanzas en la que se integran las barriadas caracterizadas por su origen como asentamientos periféricos de autoconstrucción. Responde a morfologías de manzana compacta con tipologías generalmente unifamiliares de media densidad. En la mayoría de los

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, en el PGM-95 dentro de esta estructura urbana, tenían 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.)

Incluyéndose en este tipo estructural modelos de ordenación desarrollados en la periferia a partir del PGOU-84 (Carretera de Arcos, Santa Ana, Carretera de Cortes y Pago San José)

También se incluyen 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 dotar.

A pesar de los desarrollos que se hayan producido propuestos en el PGM-95, son zonas caracterizadas casi de forma generalizada, dado sus orígenes de autoconstrucción en la mayoría de los casos, por la necesidad de reequipamiento social, de mejora en las comunicaciones en su accesibilidad y permeabilidad, y en las que aparecen espacios intersticiales que aún quedan por rematar dentro de la trama.

Muchas de estas barriadas, antes periféricas, con los nuevos desarrollos se han visto integradas dentro del tejido urbano del núcleo y otras, con las futuras ampliaciones, están más abocadas a esta integración que a seguir funcionando como barriadas aisladas, lo cual favorecerá la consecución de los objetivos planteados para mejorar su calidad urbana.

#### **5. Zona de Ordenanzas 5 – Residencial Unifamiliar Aislada**

Los suelos incluidos en esta Zona de Ordenanzas no presentan grandes problemas. Sus condiciones urbanísticas no deben cambiar en el nuevo plan, ya que gran parte de esta Zona de Ordenanzas contiene valores ordenatorios, de parcelario, de integración de los espacios libres privados y el arbolado que, dentro de su singularidad, deben ser preservados. De hecho, incluso pueden servir para potenciar futuros crecimientos.

Se observa que no funciona bien la calificación “espacio libre privado” para proteger la arboleda dentro de las fincas. En su lugar, la conservación del arbolado existente podría llevarse a cabo mediante catalogación u ordenanzas.

Sólo de manera puntual (5.H “Los Abetos”) se ve la necesidad de apertura de calles.

#### **6. Zona de Ordenanzas 6 – Residencial colectiva en Manzana Abierta o Bloque exento**

En general podemos considerar que son zonas “terminadas” en las que no hay lugar para nuevas edificaciones entre los bloques existentes, salvo casos excepcionales. Por lo tanto, en pocos casos se puede intervenir urbanísticamente en estas zonas.

Sí se observa que, de forma general, habría que reconsiderar la denominación de los espacios intersticiales entre bloques, ya que en la actualidad la profusión de denominaciones de los mismos (espacio libre privado, espacio libre público, viario...), no concuerda siempre con su función real, y en algunos casos, no concuerda con su carácter registral. Sería necesario un estudio de estos

espacios que impidiera la edificación en los mismos, pero a la vez contemple el aspecto ordenatorio necesario en cada caso.

En algunas zonas habría que revisar los límites de algún equipamiento y alguna zona verde (San Joaquín).

El estado de las diversas barriadas aquí incluidas es muy diverso. En algunos casos, su estado de conservación no es muy bueno, teniendo carencias en su urbanización y también en dotaciones.

En los casos más graves, las barriadas requerirían una reforma integral (“Casitas Bajas” de San Benito, barriada Cerrofruto en San Telmo, y continuar con las actuaciones en San Juan de Dios).

También es posible repensar puntualmente la situación de algunas parcelas (hacer edificables parcelas en La Unión y tras Merca-80 San Benito, y en Carretera de Cortes), y la apertura de nuevas calles (La Cartuja – San Telmo Nuevo), o la mejora de las conexiones existentes (Princijerez y Ciudadol, Torresblancas). Incluso, proponer la reordenación de alguna zona de edificaciones bajas incluidas en esta Zona de Ordenanzas (El Retiro).

#### **7. Zona de Ordenanzas 10 – Nuevos crecimientos**

Esta zona de ordenanzas, dado su origen, tiene lógicamente usos y ordenaciones muy diversos. Al ser muy reciente su desarrollo, en general no hay grandes problemas ni necesidades de transformación urbana. En algunos casos, completar su desarrollo en los casos en que no ha sucedido (Subzona 10.17. “Cooperativa”; Subzona 10.18. 1, “Santa Ana”), manteniendo los principios y objetivos de ordenación que se pretendía en el Plan General.

La mayor parte de estos terrenos se han desarrollado al hilo del gran auge de la construcción en el país. Incluso se han desarrollado suelos que en el Plan del 95 eran Suelo Urbanizable No Programado. Esto da idea del alto grado de desarrollo del PGM, con la consiguiente ampliación de la ciudad en términos superficiales.

Una vez desarrollados estos suelos, con sus nuevas calles, equipamientos, zonas verdes, viviendas y suelo para actividades económicas, el hecho de que estén incluidos en la Zona de Ordenanza 10 tiene un carácter meramente instrumental. Lo lógico sería que, de cara al nuevo Plan General, cada una de estas subzonas pase a estar incluida en la Zona de Ordenanza más acorde con su carácter urbano (según la tipología y morfología dominantes): El suelo de actividades económicas a la Zona de Ordenanza de Actividades Económicas, el suelo desarrollado con viviendas unifamiliares aisladas a la Zona de Ordenanzas “Residencial Unifamiliar Aislada”, etc.

#### **8. Zona de Ordenanzas 11 – PAU 1**

A pesar de ser una Zona de Ordenanzas separada de la anterior, podríamos repetir lo ya reseñado para la Zona 10, ya que las características son muy similares, por ser zonas de expansión de reciente ejecución, aunque aún quedan algunas manzanas por edificar.

En todo caso, convendría aclarar un error en el tramado de una manzana, y pensar en la posibilidad de ampliar los posibles usos de las parcelas destinadas a sistemas generales asociados al PAU.

## 9. Zona de Ordenanzas 12 – PERI Montealegre

Uno de los “debes” del plan del 95 ha sido sin duda la imposibilidad de llevar a cabo durante estos años la transformación del suelo de Montealegre, dada la amplitud del ámbito que abarca, y la complejidad de la estructura de la propiedad. No obstante, hay que decir que parece que avanza la tramitación para la transformación de este suelo, estando aprobados inicialmente los P.E.R.I. presentados por algunos vecinos agrupados en asociación, y esperándose que próximamente se pueda constituir la Junta de Compensación, y avancen el resto de documentos de Planeamiento. El Plan General del 95 preveía dos Planes Especiales, uno para Montealegre Alto y otro para Pago Solete. Se deben mantener las directrices ya descritas en el PGMO.

Es muy necesario que tenga éxito la transformación de este suelo, para que forme parte en pie de igualdad con el resto de la ciudad, aportando un elemento de gran calidad a la estructura urbana, que contribuirá a vertebrar positivamente la zona sureste de Jerez, necesitada de una mejora en sus comunicaciones de cara a futuros crecimientos.

Por todo ello, sería necesario que, aunque manteniendo la clasificación urbanística actual de suelo urbano no consolidado, la Revisión actúe sobre la zona aplicando los siguientes criterios:

- Recoger la ordenación consensuada en los PERI aprobados con las matizaciones que se pudieran derivar de las alegaciones.
- Adecuar los estándares de dotaciones a los exigidos en la LOUA.
- Dividir los ámbitos para así facilitar la gestión.
- Definir de forma pormenorizada las determinaciones urbanísticas, adecuándolas a los estudios hechos en los PERI.

## 10. Zona de Ordenanzas 13 – PERI Ferroviario

Al igual que en los puntos anteriores 7 y 8, al ser una zona con un desarrollo muy reciente, no se detectan problemas especiales que hagan pensar en la necesidad de cambios a efectuar en esta Zona.

Sí hay que decir que la transformación que ha sufrido Jerez al haberse ejecutado con éxito la nueva traza ferroviaria ha sido enorme, y esencial dentro de los objetivos cumplidos del Plan anterior. Tanto es así, que ya existe una gran demanda para continuar hacia el norte con la transformación de la vía férrea, para poder comunicar los terrenos situados a ambos lados del ferrocarril, en muchos casos ya habitados, y en otros casos con posibilidad de ser suelos de nuevos crecimientos.

Todo lo más, deberán acabarse de edificar en esta Zona las parcelas destinadas a ese fin que aún no se han ejecutado.

## 11. Guadalcaçín

Durante los años de vigencia del P.G.M.O. Guadalcaçín ha completado su crecimiento, con el desarrollo del Sector 37 del Sector Urbanizable, edificado con viviendas adosadas, herederas del modelo tradicional de viviendas de dos plantas de los poblados de colonización, y que sin duda han “colonizado” a gran parte de Jerez estos últimos años.

Una de las características del desarrollo del Núcleo Principal en estos últimos años ha sido precisamente su crecimiento hacia Guadalcaçín, llegando en algunos casos hasta el mismo núcleo urbano. Al norte, linda con la Ciudad del Transporte y el Parque Tecnológico

Agroindustrial (Sectores 33 y 38), al sur, con la colonia de Caulina y al suroeste, con el Área 4 del Suelo Urbanizable No Sectorizado del PGMO-95.

No se detectan grandes problemas a reseñar en la trama urbana actual de Guadalcaçín.



### **3.7 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DEL CONTACTO DEL NÚCLEO PRINCIPAL CON SU ENTORNO**

#### **3.7.1 ÁREA 1 - PINOSOLETE**

Es un Área que potencialmente vincula el Núcleo Urbano con la Vega del Río donde el PGMO-95 ya plantea en S.U.N.S el desarrollo residencial y de itinerarios verdes propiciando el acercamiento de la ciudad al Río.

Se encuentra bien comunicada por la Ctra. de Cartuja y la del Portal (cuya capacidad habría que potenciar), y por la existencia de las hijuelas de Pinosolete, la Granja y Geraldino que la vertebran interiormente. Es importante considerar el nuevo trazado y desdoble de la vía férrea que separa el Área del polígono industrial el Portal para estudiar el aislamiento de los posibles desarrollos.

Los principales objetivos a considerar a la hora plantearnos una actuación en este Área son:

- Potenciar y vincular el parque forestal de La Granja – Sta. Teresa a su entorno.
- Solucionar los problemas de borde existentes entre el Suelo Urbano y el Área.
- Dar respuesta al estancamiento que ha sufrido a lo largo de los años el desarrollo urbano del PERI Pago Solete Bajo cuya ordenación es fundamental para conectarse con el Área.
- Integrar los suelos urbanos aislados que se encuentran dentro del Área.
- Proteger y potenciar los valores naturales y paisajísticos que suponen ese acercamiento a la Vega del Río, que se debe mantener sin urbanizar por los valores paisajísticos que aporta al Área y por su condición de terreno inundable.

Su localización al Sur del núcleo, próxima a la ribera del Guadalete, con una presencia de altos valores agrícolas y paisajísticos y su vinculación al entorno del Monasterio de la Cartuja la hacen una de las zonas periféricas delimitadas más sensible y en la que la posible incorporación al proceso urbanístico de terrenos actualmente clasificados como no urbanizable se presentan con mayores dificultades.

En efecto, la incorporación de nuevos suelos aptos para urbanizar se plantea problemática más allá de los terrenos actualmente ya clasificados como suelos urbanizables no sectorizados. El límite del actual trazado de la Carretera de La Corta hasta el nudo de la Carretera de Cartuja representa un elemento que debe servir de barrera o límite del crecimiento urbanístico con la finalidad de preservar los espacios agrícolas vinculados al río (Cortijo Río Viejo), además de ser terrenos inundables.

Por último, la correcta ordenación de éste Área 1 dependerá de la adecuada integración y articulación de la planificación del PERI Pago Solete Bajo y de los terrenos actualmente clasificados como urbanizables no sectorizados colindantes con el Parque Santa Teresa.

#### **3.7.2 ÁREA 2 - RONDA ESTE - MONTEALEGRE**

Es un área donde se unen los intereses relacionados con los valores y potencialidades paisajísticas, naturales y culturales con la problemática de las concentraciones de núcleos

irregulares de edificaciones fruto de las parcelaciones ilegales llevadas a cabo entre la Ronda Este y el PERI de Montealegre.

El PGMO-95 ya planteaba la protección del Monasterio de Cartuja y su entorno vinculado al Río, la creación de un parque forestal en la Cornisa del Lomopardo que conectara con la vaguada del Arroyo de la Canaleja y delimitaba una franja de S.U.N.S entorno a la Ronda Este.

Se debe por tanto valorar y potenciar la presencia del Monasterio y su vinculación histórica al Río conservando los valores naturales y paisajísticos existentes; es destacable la presencia física de la cornisa del Lomopardo como valor paisajístico singular asociado a la vaguada de la Canaleja, conectando con el parque a desarrollar en los Sectores 25 y 26 con la protección y potencialidad que ello pueda conllevar.

Por otro lado, es necesario controlar los crecimientos irregulares comentados en el entorno de la Ronda donde la falta de desarrollo urbano del PERI Montealegre Alto hace que se diluyan estos asentamientos entre los propios del PERI. Es por tanto necesario potenciar el desarrollo urbanístico del PERI para que de su ordenación surjan las futuras conexiones que racionalicen un futuro desarrollo de la ciudad, ya que en la actualidad la única vía con conexión directa a la zona es la Ronda Este. No sería razonable plantear un desarrollo urbano vinculado a la Ronda sin que se tuvieran en cuenta futuras conexiones con el PERI.

En cualquier caso, una posible ordenación de la zona deberá articular el sistema viario de forma que se dé continuidad a nuevas vías que conecte la zona de la Ctra. Cartuja con las distintas vías radiales que penetran en la ciudad desde el Este.

Se trata de vías periféricas de mayor capacidad para su integración en la nueva estructura urbana sin perjuicio de que se reconozcan los valores paisajísticos de la zona suponiendo uno de los crecimientos naturales del núcleo principal.

La continuidad del Parque de Canalejas hasta asegurar su conexión con la Cornisa de Lomopardo debe ser uno de los objetivos de la ordenación de este ámbito.

La articulación de la propuesta de nuevo crecimiento de este Área se tendrá que plantear desde la definición de una nueva ronda este, también con el carácter de Sistema General, por cuanto la accesibilidad de esta zona no debería recaer sobre el tramo de la Autopista libre de pago.

De igual modo, la correcta ordenación urbanística de este Área de Estudio Periférica dependerá en gran medida de su correcta integración con la del ámbito territorial del PERI 12.1 Montealegre. Las dificultades encontradas en el desarrollo y gestión de este Plan Especial representan, en estos momentos de iniciación del presente proceso de revisión del planeamiento general, una oportunidad de reflexionar sobre el papel territorial de esta pieza en el nuevo marco de la Revisión. Dada la activación territorial que presumiblemente se planteará en el entorno del PERI, se hace absolutamente necesario reconsiderar las posibilidades de mejorar las conexiones y los espacios dotacionales de éste, para la correcta integración urbana del mismo y de las zonas limítrofes.

La lengua de terrenos incluida en este Área de Estudio Periférica, a partir del núcleo de la Carretera de la Cartuja, en su margen derecho, y que actualmente están clasificados como suelo no urbanizable de protección del Monasterio, hasta la vega del río, tienen capacidad para integrarse en el Sistema de Espacios Libres vinculados al Río (posible Parque Periurbano) integrados adecuadamente con el Monasterio, que debe calificarse de Equipamiento.

La presencia en algunas zonas que integran este Área de una estructura parcelaria dividida y con edificaciones, deberá ser tenida presente para elaborar propuestas de sectorización adecuadas para su gestión eficaz.

### 3.7.3 ÁREA 3 – ALBALADEJO/CAULINA

Es una zona caracterizada por la potente implantación territorial de la colonia agrícola de Caulina, que en su importante extensión superficial conserva la traza ortogonal de la parcelación original en la que se han ido produciendo procesos edificatorios que no han logrado, aún, desvirtuarla.

Es necesario enfrentarse a la situación actual de la Colonia de Caulina, donde se dan unas condiciones especiales que habrá que actualizar a las necesidades de nuestros días, es necesario observar la degradación de los accesos al Núcleo dada la disparidad de construcciones y usos que allí se dan, siendo muy ordenada la distribución parcelaria reticular existente pero poco cuidado su resultado edificatorio, al no existir una concepción urbana del mismo, igualmente será necesario actuar sobre las infraestructuras, servicios y dotaciones necesarias para una población como la que está albergando, de hecho, la colonia.

En la zona de Albaladejo se distingue claramente lo urbano de lo rústico debiéndose estudiar la situación del Cementerio y sus necesidades, la zona industrial del polígono autopista cuyo desarrollo no se ha completado, las ocupaciones existentes en la cañada de Albadalejo, y las posibles conexiones entre los suelos urbanizables desarrollados los viales existentes y Caulina.

Se trata también de una de las zonas de crecimiento natural del núcleo principal, y su correcta ordenación se debe plantear desde una visión global con el área de Estudio Periférica 2, estableciendo un nuevo sistema general viario articulador de este crecimiento este.

En este Área 3 se encuentra una de las piezas territoriales de mayor complejidad en cuanto a su destino final: el actual suelo no urbanizable de la Colonia de Caulina. La ejecución de las previsiones del vigente Plan General para la zona de Caulina aconseja realizar un análisis detallado sobre este ámbito en el contexto de la Revisión, especialmente cuando las dinámicas que se están presentando en esta zona aceleran el proceso de transformación de su destino y carácter. Así, el Plan General vigente quiso prever su tránsito desde su carácter tradicionalmente agrícola hacia su configuración como espacio de transición entre la ciudad y el campo. No obstante, la dinámica urbana en la que ha entrado esta zona ha desbordado la expectativa de seguir pensado en un proceso de transformación pausado. Ello, unido a la posición territorial que ocupará esta zona en la nueva estructura urbana que origine la Revisión, hace no sólo aconsejable sino necesario abordar un proceso de reflexión urbanística sobre cuál debe ser la categoría de clasificación de suelo que deba otorgarse a esta pieza territorial. Es preferible la opción de que sea el Nuevo Plan y no la fuerza de los hechos consumados quien decida cómo debe realizarse su definitiva y adecuada integración urbana (aun cuando con el reconocimiento de caracteres específicos). Este análisis es inexorable, además, por que el cambio legislativo incorporado por la entrada en vigor de la LOUA referente a los usos admitidos en el suelo no urbanizable y la inmediata aplicación del Título II de la misma, que hacen que la solución adoptada por el Plan General vigente no sea ya mantenible.

De igual modo, otro de los grandes retos que deberá resolver el Nuevo Plan en esta área, es la correcta integración urbanística de la Cañada de Albadalejo.

### 3.7.4 ÁREA 4 - NORDESTE

Es el Área de menor dimensión y más acotada de las que se han estudiado, considerada ya por el PGMO-95 como Suelo Urbanizable No Sectorizado con usos globales previstos Residencial de media-baja densidad y Equipamientos.

El PGMO-95 define como objetivos para su futura ordenación plantear el crecimiento hacia el Noreste basándose en las vías y caminos públicos existentes, teniendo como eje vertebral la vía parque propuesta sobre la traza del actual ferrocarril de Almargen; resolver los múltiples problemas de borde y contacto con distintas situaciones urbanas y rústicas que se han acentuado con el paso de los años sobre todo en la zona del Pago de Sta. María del Pino; y unir físicamente el Núcleo principal con el de Guadalcaçín.

Se encuentra potencialmente bien comunicada y estructurada, siendo evidentes el desarrollo y consolidación de la mayoría de sus zonas periféricas en los últimos años, por lo que es evidente la presión especuladora que existe sobre ella.

Para su desarrollo se deben tener en cuenta los siguientes puntos:

- La conexión del área con la zona Noroeste, salvando la vía férrea y enlazando con el vial previsto en el Sector 32 "Pozoalbero Norte" y la rotonda de la actual A-4.
- Establecer un gran eje con sección desdoblada y bulevar central en la actual vía de ferrocarril de Almargen.
- La zona no debe quedar encerrada en sí misma, como borde de la ciudad, sino que por el contrario debe aparecer abierta al suelo no urbanizable y los suelos urbanos que hoy le sirven de límites.
- Los suelos de equipamiento que se generen se deben situar en posiciones con acceso fácil desde los viales estructurantes, rechazándose ubicaciones marginales en el área.
- Las tipologías de vivienda unifamiliar y colectiva en bloque horizontal se ubicarán preferentemente en la zona próxima a Guadalcaçín, en coherencia con la actual configuración de dicho enclave, debiendo usarse exclusivamente la Colectiva en Bloque Vertical en los frentes a los ejes viarios estructurantes, siendo posible la configuración del tramo más próximo al suelo consolidado con torres aisladas de gran altura (>10 plantas)
- La ordenación deberá prever el adecuado tratamiento urbano de todas las vías rodadas que aparecen en el Área, integrando los desarrollos que actualmente se están produciendo en los bordes de la actuación.
- Así mismo, la ordenación debe integrar convenientemente el aliviadero existente, que partiendo de la zona de San Jerónimo-las Flores llega a Caulina, integrándolo en una zona verde pública.

Dada la posición de este Área, definida por el trazado ferroviario, la Barriada San Jerónimo y Las Flores, Guadalcaçín y Ciudad del Transporte, está llamada a ser uno de los espacios más estratégicos en los que respecta al futuro crecimiento de la ciudad.

La definición de cómo debe resolverse la transición núcleo principal-Guadalacacín, la forma de evitar el efecto barrera del ferrocarril, el modo de garantizar la intermodalidad con potenciación del uso del transporte ferroviario, son decisiones que dependen de este Área, que por ello está llamada a cumplir importantes funciones de interrelación urbana, configurándose como un área de oportunidad para la creación de una nueva centralidad urbana y convertirse así en una de las nuevas “puertas de entrada” de la Ciudad.

Todas estas decisiones requieren de un estudio pormenorizado y sosegado de toda la problemática que concurre en la actualidad así como de las expectativas y oportunidades que ahora apenas si se deslumbran. Además, las decisiones concretas para establecer la mejor ordenación de este Área dependerán de las opciones que se adopten en otros aspectos importantes del nuevo modelo urbano-territorial y que, por tanto, trascienden del propio área como es la definición, entre otras de la política de transporte público.

Por todo ello, se hace necesario cautelar cualquier intento de sectorización de los terrenos pertenecientes a esta área actualmente clasificados como urbanizables no programados (suelo urbanizable no sectorizado) que pretenda acometerse antes de la definición por el proceso de la Revisión de la configuración de su carácter, así como el establecimiento de su ordenación básica.

De igual modo, el ámbito de este Área Periférica debería ampliarse (o bien alternativamente, definirse otra) con los terrenos localizados entre la Ciudad del Transporte y el Centro Agroalimentario Integrado.

### 3.7.5 ÁREA 5 - NORTE/CARRETERA MORABITA/TREBUJENA

Es un Área en la que hay que tener muy presentes, junto con el Área 6 Oeste-Ctra. de Sanlúcar, que su límite exterior de estudio es la Ronda Oeste, un vial periférico rápido que se encuentra en ejecución, por lo que todavía no hemos experimentado cual va a ser su repercusión como vial que estructure las penetraciones al Núcleo, ni su posición como nuevo escaparate de los bordes que principalmente se habían conformado como traseras, siendo sus fachadas la actual A-4.

Por ello, debemos ser muy cuidadosos a la hora de incorporar zonas para desarrollar, valorando la necesidad en cada punto y definiendo un ámbito de protección entre la Autovía y los suelos que se puedan desarrollar. Debemos tener presentes los usos que se den en las zonas adyacentes a las que se puedan desarrollar y ser conscientes de la necesidad de priorizar la solución de los bordes actuales del núcleo, evitando crecimientos desagregados, sin condiciones de accesibilidad y sin cualidades para integrarse en lo urbano.

Se deben distinguir las tres subzonas en las que la Ctra. de Morabita y Trebujena divide el Área:

- La primera, de menor entidad y vinculada a los usos de actividades económicas del parque empresarial.
- La segunda, en contacto con zonas sin desarrollar o en desarrollo pero con vinculaciones más residenciales.
- La tercera, de mayor dimensión donde la presencia del Hospital, los suelos de reserva que el PGMO determina, así como suelos de actividades económicas sin desarrollar, provocan una barrera más clara hacia los suelos rústicos.

En definitiva debemos solucionar los problemas de borde, buscando un posible crecimiento razonable, que se estructure en sí mismo, pero que a su vez de contenido y cohesión a ese borde urbano y a su integración con la ciudad consolidada.

Se trata, en cualquier caso, de un Área con diferentes zonas. La Revisión del Plan General sin renunciar a resolver de forma lógica el contacto con la nueva Ronda Oeste (Variante de la A-4), debe garantizar en todo caso la integridad y funcionalidad de esta nueva infraestructura, sin provocar nuevas tensiones en sus bordes que generen la necesidad de que en las próximas décadas sea necesario otra vez, una nueva variante.

En la subzona norte, se plantea la oportunidad de ampliar (aunque de forma limitada) el actual Parque Empresarial, garantizando una fachada de calidad a la nueva autovía.

De igual modo, el contacto con el hospital merece ser valorado con la posibilidad de prever cualquier necesidad de ampliación de éste o plantear usos complementarios al mismo, habida cuenta de la complejidad y multifuncionalidad con que empiezan a ser tratados estos equipamientos.

Las decisiones sobre gran parte de este Área 5 de Estudio Periférica, especialmente en su límite más al sur, dependerán de la definitiva configuración y destino de la zona de usos públicos del Área 7 del S.U.N.S (Calvario-Rompecerones).

### 3.7.6 ÁREA 6 – OESTE/CARRETERA DE SANLÚCAR

Es el Área donde el trazado de la Ronda Oeste se lleva a cabo mas alejada del núcleo urbano hasta su conexión con la actual A-4 en su salida hacia el Puerto de Sta. María.

Esto unido a que el límite entre el Área y la ciudad consolidada se produce en la cañada de Guadabajaque, que se encuentra en todo su recorrido a una altura muy baja con relación al nivel del mar, que la hace inundable en épocas de lluvias, propicia que el Área en la actualidad se encuentre especialmente aislada del núcleo. Hay que exceptuar de esta condición la zona que queda entre la cañada y la trasera de las bodegas Real Tesoro, del polígono industrial Guadalquivir, de las Bodegas Bobadilla y de las Naves industriales que se apoyan en la Ctra. de Sanlúcar, en la que sí es más evidente un desarrollo para uso de actividades económicas que pueda solucionar los problemas de borde que existen en esos puntos, planteando una estructura viaria que conecte la Ctra. de Sanlúcar con estas zonas urbanas, algunas pendientes de desarrollo, y con el Sistema General del Área 7 del PGMO-95.

En el resto del Área los posibles desarrollos deben, en primer lugar, resolver el borde del núcleo actual potenciando la cañada como elemento vertebrador que conecte los distintos ámbitos con los que vaya teniendo contacto, evitando la imagen actual de trasera de los usos industriales y bodeguero existente.

Es muy importante valorar las infraestructuras existentes y las necesarias para posibles desarrollos, ya que la existencia de una subestación en el centro del área y líneas de alta tensión que la atraviesan longitudinalmente, así como la situación baja de la Cañada de Guadabajaque al Este y la del Carrillo en su límite Sur dificultarían la evacuación y el saneamiento de aguas ya que son zonas en muchos casos inundables.

Es por tanto una zona en la que debemos retomar la definición del concepto de Área de Estudio que hemos planteado, en la que tenemos que huir de plantearnos zonas de crecimiento

desagregadas, sin condiciones de accesibilidad y sin cualidades para integrarse en “Jerez”, en lo urbano, ya que podríamos fácilmente caer en propiciar modelos que no se podrían definir como ciudades, sino como alternativas de asentamientos urbanos faltos de las cualidades antes expuestas y preparados para depurados procesos de fácil ganancia económica pero no de calidad de vida, mejora social y ciudadanía.

En esta Área, la Revisión del Plan General debe garantizar, en todo caso, la integridad y funcionalidad de la Variante de la A-4 (Ronda Oeste), estableciendo un límite de crecimiento urbano en esta zona y estableciendo una franja de protección de la infraestructura como suelo no urbanizable. Tampoco puede olvidarse la dificultad que se plantea en este Área para la dotación de infraestructuras urbanísticas ordinarias, dada su configuración como punto bajo y con problemas de inundabilidad en algunos sectores de la misma.

En cierta forma, la definición de este Área de Estudio 6, al menos en su vertiente localizada al Norte, vendrá determinada por la configuración que finalmente adopte la gran pieza de usos públicos planteada en el Sistema General Calvario-Rompecerones.

En la zona Sur de este Área 6 de Estudio (en el arco que transcurre desde la entrada a Jerez por la A-4 desde El Puerto y la entrada a la Ciudad por el acceso de Carretera de Sanlúcar) debe valorarse, una vez establecido el límite al crecimiento con la nueva Variante de la A-4, la idoneidad de plantear unos usos singulares y atractivos capaces de justificar el nuevo avance (aunque cautelado) de la Ciudad hacia una infraestructura de reciente ejecución.

En este sentido, el proceso de la Revisión debe realizar una apuesta de futuro en esta zona por usos selectivos y de interés estratégico para el Municipio de modo que trasciendan de un mero desarrollo urbanístico clásico para usos ordinarios. En el proceso selectivo de los usos que deban plantearse en esta zona tampoco puede olvidarse su posición de “puerta de entrada” con la Bahía de Cádiz, lo que debe significar una selección de usos con capacidad de promover las funciones de interacción con la Aglomeración Bahía de Cádiz-Jerez. De igual modo, el acceso hacia la Costa del Bajo Guadalquivir debe significarse. Todo ello aconseja identificar esta zona como un área de reserva para su incorporación al Patrimonio Municipal del Suelo.

### 3.7.7 ÁREA 7 – TORROX/CARRILLO

Es el Área mayor de las que se han planteado, estando delimitada con elementos físicos claros dentro de la periferia del núcleo, siendo a su vez la más desligada del núcleo por su topografía, por los usos que se dan en ella y por el carácter inundable de la zona de Torrox que complica las conexiones directas con ella.

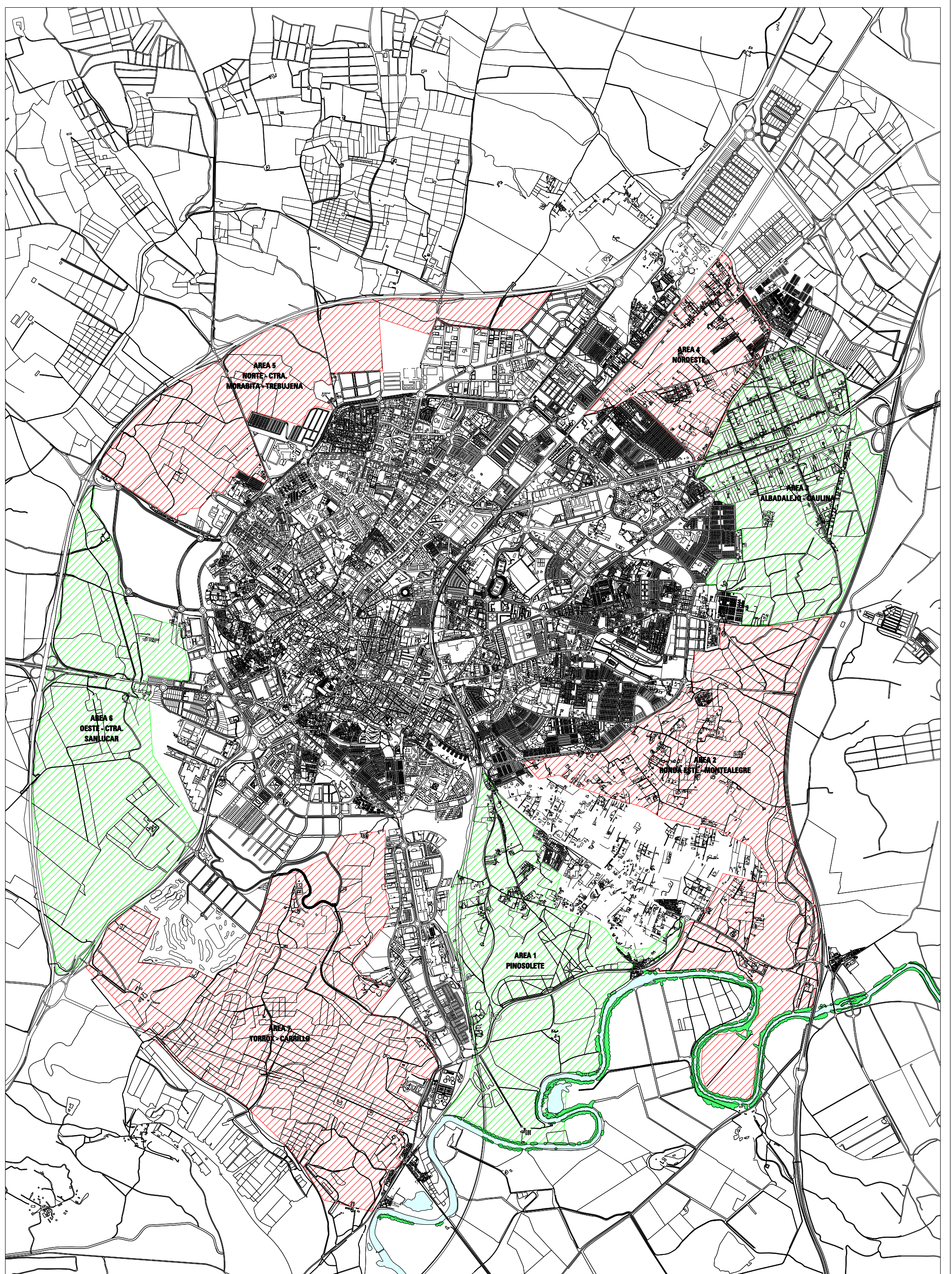
La delimitación que el PGM daba a los Sistemas de Espacios Libres del Área 8 “Playas de San Telmo” y de los Sectores 19 y 20 estaban relacionados con el trazado de la variante Sur que el Plan General preveía, considerándose posteriormente necesario modificar su trazado a una posición mas al Sur, lo que propició el desarrollo del Área 10 Matacardillo.

Un trazado posible de la Variante Sur que una la Ronda Oeste con la Autovía Jerez – Los Barrios y con la Autopista cerrando el cinturón periférico del núcleo se podría plantear en las inmediaciones de la Cañada del Carrillo.

Es evidente que esas delimitaciones de los Espacios Libres ya no tienen sentido tal y como están planteadas, y que los objetivos de crear una fachada verde de la ciudad desde la nueva variante se deben reconsiderar. Por otra parte el desarrollo de Matacardillo con el Campo de

Golf y la Laguna de Torrox está revalorizando la zona, dándole un contenido más urbano. Por ello debemos plantearnos los posibles crecimientos como soluciones que, como se ha comentado en otras Áreas, definan bordes, integrándose con ‘lo urbano’ aunque siempre en continuidad con este y con el principio de un crecimiento comedido que garantice la aparición de ciudad compacta.

La ampliación del lago artificial de Torrox, el proyecto del nuevo Aliviadero, las ladrilleras y otros usos impactantes existentes, la topografía del terreno, los bordes con el polígono industrial el Portal, la situación como zona inundable de parte del Área y la vinculación de gran parte del Área, sobre todo de la vertiente hacia la Cañada del Carrillo, a la actividad agrícola, nos deben hacer reflexionar sobre cuales deben ser los puntos de posible crecimiento urbano.



### **3.8 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS URBANO DE LOS NÚCLEOS URBANOS FUERA DEL NÚCLEO PRINCIPAL.**

Los núcleos urbanos fuera del núcleo principal forman un pequeño sistema de ciudades que colonizan el extenso término municipal de Jerez. Todas ellas pertenecen a la zona regable del pantano de Guadalcaín, a excepción del Chaparrito y Mesas de Asta. Esta última es la única que se encuentra al oeste del núcleo principal.

Casi todos estos poblados tienen, por tanto, un origen planificado y cuentan con un diseño y servicios adecuados. Sus crecimientos, por lo general también responden a una planificación, al principio por parte del Instituto Nacional de Colonización y, más tarde, por los planes urbanísticos municipales.

El uso residencial es el predominante, como no podía ser de otro modo. La tipología más extendida es la unifamiliar adosada. Las viviendas de los colonos estaban normalmente aisladas o pareadas en el frente exterior de grandes parcelas, pero la dinámica de crecimiento familiar ha propiciado la subdivisión de las parcelas o la construcción de nuevas viviendas en la parcela original, la cual han ido colmatando, sobre todo en el frente a la vía pública. Con el paso de los años, cada una de las nuevas promociones ha ido minimizando la superficie de parcela hasta situarse en los estándares habituales en la actualidad.

La actividad económica es escasa en la mayoría de los casos y casi inexistente en los poblados más pequeños. Sólo La Barca de la Florida ha desarrollado una importante pujanza económica por su posición central y su carácter de aglutinador de servicios complementarios de los poblados más pequeños.

Los espacios libres se reducen, por lo general, a pequeñas plazas de carácter muy urbano. Sólo en algunos casos concretos aparecen pequeños parquecitos de borde como en El Torno, San Isidro, La Barca y Estella.

El nivel de equipamiento público va aparejado al peso demográfico, destacando La Barca como el pueblo más dotado pues muchos de sus servicios públicos trascienden a su propia delimitación. Por contraposición, el Chaparrito carece de cualquier tipo de servicios.

Los problemas paisajísticos más importantes vienen dados por la implantación de industrias extractivas como en Estella y Torrecera. También se puede destacar el poco respeto que se ha seguido en los últimos años en los tratamientos exteriores de las edificaciones, que ha traído como consecuencia la pérdida de la imagen homogénea que tenían los poblados en origen.

Los problemas urbanísticos más importantes detectados se refieren a:

Falta de suelos residenciales, principalmente en La Barca, El Torno, La Ina, Torrecera, Nueva Jarilla y Estella.

Falta de suelo para actividad económica, fundamentalmente en La Barca, aunque existen demandas limitadas de otros núcleos.

Unidades de Ejecución o suelos consolidados con ordenaciones que se han vuelto inadecuadas: La Barca, San Isidro, El Torno y Torrecera.

Problemas relacionados con vías pecuarias como en La Barca, Mesas de Asta y Nueva Jarilla.

Por último existen otros problemas de carácter más puntual que afectan fundamentalmente a La Barca, por su carácter urbano más complejo como son: la necesidad de una variante de la carretera de Cortes, el cementerio y el recinto ferial.

### 3.9 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DEL SISTEMA POBLACIONAL DISPERSO.-

Orígenes y consideraciones en torno a las Vías Pecuarias:

Las vías pecuarias o cañadas (que no es sino la denominación de una de las categorías particulares en las que se subdivide el concepto general), fueron caminos o rutas de achura, longitud y trazado no siempre bien determinados, destinados al tránsito de ganado con la finalidad de desplazarse para aprovechar pastos, hierbas u otros productos.

El concepto "Vía Pecuaria" engloba junto con las cañadas, toda la red secundaria de cordeles, veredas, coladas, descansaderos, majadas y abrevaderos, cada uno con sus características propias de anchura y trazado, que varían según la zona en la que nos encontremos, así como varía su propia denominación, siendo conocidos como "correradas" en Cataluña, "azagadores" en Valencia, "cabañeros" en Aragón o "padrones" en la zona de Medina Sidonia y Alcalá de los Gazules.

Los orígenes de las vías pecuarias se vinculan a las organizaciones de ganaderos trashumantes y se remontan a la antigua Roma. A finales de la Edad Media se edificaron las normas en el cuerpo legal de la "Mesta", que disponía en una de sus leyes el tránsito libre de los ganados en marcha y en pastoreo y que custodiaba las vías pecuarias con poderes de conservación, deslinde y amojonamiento.

En el Siglo XVII, la Mesta entró en un proceso de crisis por la pérdida de mercados exteriores y por el incremento de los cultivos, continuando las vías pecuarias con su función de tránsito ganadero pero no dependiendo ya de esta organización, con lo cual comenzó un lento proceso de deterioro, acelerado en los 50 últimos años al cambiar radicalmente el panorama y los métodos de explotación ganadera, que prima la estabulación sobre la trashumancia y que introduce masivamente los medios mecánicos de transporte.

En cualquier caso, las vías pecuarias siguen siendo un patrimonio público, ahora regulado por la Ley Estatal 3/1995 de Vías Pecuarias y la Norma Autonómica constituida por el Decreto 155/1998 de Vías Pecuarias, que plantea el cuidado de las mismas e introduce la novedad de poder establecer en ellas usos compatibles y alternativos al paso de ganado, integrando de esta forma conservación con disfrute público.

Las vías pecuarias, al margen de estas consideraciones legales, han sido y aún son elementos fundamentales en la estructuración del territorio, que difícilmente se puede entender sin ellas y a cuya descoordinación y continuas contradicciones, debe en gran parte su lamentable estado actual.

Si analizamos mínimamente las razones y los orígenes del estado actual de la problemática de las vías pecuarias, podríamos mencionar tres razones fundamentales:

- Falta de continuidad en su utilización, sobre todo en el uso de tránsito de ganado.
- Dejadez, falta de interés, lentitud e ineficacia seculares en las actuaciones de las administraciones públicas que han tenido encomendada a lo largo del tiempo la tutela de este bien público.
- Como consecuencia de las dos anteriores: ocupación de las vías pecuarias, privatizándolas parcial o totalmente o cambiando radicalmente su uso y destino originario.

Dentro de las ocupaciones podríamos distinguir varios grupos:

1. Ocupaciones por infraestructuras viarias: carreteras, ferrocarril, canales de riego, etc.
 

Es evidente que en el momento de trazar una de estas infraestructuras, lo más cómodo era hacerlo por un terreno libre y de titularidad pública que no hubiera que expropiar, aunque muchas de estas ocupaciones también nos confirman la importancia que las vías pecuarias han tenido en la estructuración del territorio, como son las innumerables carreteras de primer y segundo orden, con trazas antiguas, cuyo trazado coincide con el de una cañada. Son ocupaciones evidentemente irreversibles.
2. Ocupaciones con usos agrarios por los propietarios de fincas colindantes.
 

Por lo general presentes en prácticamente todas las vías pecuarias de nuestro entorno, en mayor o menor medida; se trata de ocupaciones lineales que dejan la traza de la cañada en un mínimo ancho, privatizando incluso el paso en muchos casos.

Son ocupaciones reversibles (con mayor o menor complejidad jurídica), si se cuenta con el arma administrativa de deslinde de la vía pecuaria.
3. Ocupaciones por asentamientos residenciales tradicionales, surgidos en su mayoría en la primera mitad del siglo en el ámbito jornalero; por lo general eran viviendas de trabajadores sin cualificación ligados a la explotación agraria de las grandes fincas colindantes que de esta forma se evitaban el traslado en una distancia excesiva desde su residencia a su lugar de trabajo.
 

Suelen situarse en descansaderos y abrevaderos, por ser los lugares más amplios, y ejemplos claros de estos núcleos los tenemos en Mesas de Asta, Rajamancera o los más evolucionados a urbano, Cuartillos y Gibalbín.

Son ocupaciones irreversibles en cuanto que representan núcleos de asentamientos consolidados, algunos con muchos años de existencia y dotados de servicios y equipamientos que los equipara a "lo urbano".
4. Ocupaciones residenciales y de actividades económicas recientes.
 

Son las más graves y problemáticas de todas cuantas se describen, ya que responden en muchos casos a procesos especulativos, con inexplicables compra-ventas con "contratos" privados controlados por "vendedores de cañadas".

El destino de las edificaciones es habitualmente el de chinchales ligados a huertos "de ocio" o directamente el de segunda residencia de fines de semana, detectándose así mismo una creciente incidencia en la implantación de industrias, almacenes y actividades económicas variadas.

Suelen ser asentamientos lineales de una o dos parcelas de fondo a ambos márgenes de la vía pecuaria, que se reduce a un estrecho paso y con una longitud que puede llegar a varios kilómetros, como se puede observar en Puente de la Guareña o la Cañada de Puerto Real.

Son ocupaciones difícilmente reversibles en la mayoría de los casos, debido a la gran magnitud que ha tomado el problema, lo que representaría un ímprobo esfuerzo jurídico y

disciplinario si se decidiera su demolición, sin embargo, son asentamientos que es preciso regular, ya que, su existencia misma provoca problemas fundamentales en los siguientes aspectos:

**Aspectos Territoriales.** Desde un punto de vista de análisis del funcionamiento y el equilibrio territorial, las ocupaciones lineales masivas de vías pecuarias representan un gravísimo problema, al romper dicho equilibrio introduciendo "líneas construidas" de tres o cuatro kilómetros de longitud con una morfología ilógica de casa tras casa hasta el infinito con un exiguo paso que las comunica.

**Aspectos Medioambientales.** Además de la pérdida de las vías pecuarias como "corredores ecológicos", donde se daría en su estado originario (que afortunadamente aún podemos observar en contadísimos casos) una continuidad de monte bajo y arbolado autóctono de poco porte, la existencia de estas ocupaciones lineales provoca gravísimos problemas medioambientales derivados fundamentalmente de la falta de saneamiento y depuración de los vertidos líquidos, que vienen a contaminar los acuíferos (de los que los mismos ocupantes beben a través de pozos) y los arroyos, provocando así una gravísima situación en el riego de explotaciones hortícolas como las existentes en los alrededores de La Barca, ligadas al Valle del Guadalete.

A esta contaminación de origen "doméstico", habría que sumar la más grave y creciente contaminación de origen industrial derivada de las actividades varias que se van implantando (talleres de automóviles y maquinaria agrícola, chatarrerías, etc...).

**Aspectos Económicos.** Es evidente que la dotación de servicios básicos en estas zonas es absolutamente antieconómica, pudiéndose comprobar en aquellos lugares donde se han efectuado. Pensar en abastecer de agua con un solo ramal de varios kilómetros de largo, saneamientos que deben buscar puntos de vertido a mucha distancia, o servicio de recogida de basura que tras recorrer cuatro o cinco mil metros encuentran un contenedor que dé servicio a tres viviendas, es pensar en la antieconomía hecha estrategia, y eso sin entrar en el momento en el que se planteen dotaciones de equipamiento como colegios, centros de salud u otros, que sería un dilema ubicar en una serpiente construida de semejante longitud.

A la vista de todo este análisis, es evidente que se hace absolutamente necesario dar una solución inmediata a la problemática de las vías pecuarias, no sólo en lo referente a lo construido sino en la preservación y recuperación de todo aquel patrimonio público que aún se encuentra libre, actuando desde la administración con el mayor rigor y la máxima responsabilidad posible, para así defender los intereses de toda una comunidad frente a la intolerancia y la desfachatez de unos cuantos.

Tratamiento en la planificación urbanística de las vías pecuarias.

Las Vías Pecuarias constituyen un patrimonio público históricamente ligado al tránsito ganadero que tuvo durante siglos una indudable importancia económica y social. No obstante, los cambios socio-económicos acaecidos en el presente siglo, han provocado el abandono paulatino de la funcionalidad tradicional de las vías pecuarias, generándose sobre ellas una presión de diversos agentes dirigida a la implantación en ellas de usos impropios que en algunos casos se han consolidado.

En este contexto, la nueva regulación de las vías pecuarias representada por la Ley estatal 3/1995, de 23 de marzo y el Decreto autonómico 155/1998, de 21 de julio, reivindica la protección

de este importante patrimonio público no sólo para su utilización originaria ligada al tránsito ganadero sino desde la óptica medioambiental.

La nueva regulación confiere a las vías pecuarias una nueva funcionalidad vinculada a la mejora de la calidad de vida por su valor en el territorio y para el medio ambiente.

En la actualización del papel que las vías pecuarias están llamadas a desempeñar, no pueden quedar ajenas la Planificación Ambiental y la Ordenación Territorial, pues como reconoce el Decreto 155/1998, ambas encuentran en las vías pecuarias uno de sus obligados puntos de conexión.

La vigente legislación establece como principio general el de la preservación y adecuación de la red para el tránsito ganadero, admitiendo usos compatibles y complementarios de naturaleza rural y vinculados al desarrollo sostenible, que respeten el medio ambiente, el paisaje y el patrimonio natural y cultural.

De su naturaleza demanial se desprende la garantía del uso público de las vías pecuarias. Los supuestos de desafectación se limitan a aquellos tramos o vías que no sean apropiados para el tránsito ganadero ni sean susceptibles de los usos compatibles antes referidos. Por su parte las modificaciones de trazado deberán garantizar la integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios y la continuidad del tránsito ganadero.

El Reglamento establece en su art. 39.1 que las vías pecuarias tendrán la consideración de suelo no urbanizable. Es importante clarificar que el Reglamento, en su interpretación literal, no dispone que tenga la clasificación de suelo no urbanizable, sino que tenga esta consideración.

Hay que tener presente que la Ley 3/1995, que constituye la normativa básica estatal (como reconoce el propio Reglamento y que dice desarrollar) no impone ninguna clasificación de suelo predeterminada para las vías pecuarias, por ser ésta una decisión propia de la potestad de planeamiento urbanístico, sino únicamente un régimen de usos que el planeamiento debe preservar salvo que proponga la modificación del trazado; incluso puede afirmarse de la regulación establecida en el art. 12 de la Ley, que no siempre que las vías pecuarias transcurran por zonas que sean objeto de una nueva ordenación territorial se precisa un nuevo trazado, sino que éste sólo será necesario cuando la ordenación haga incompatible el mantenimiento de la funcionalidad del trazado existente; y por ello, el citado precepto de la Ley manifiesta "...el nuevo trazado que, **en su caso, haya de realizarse**".

Así desde un punto de vista teórico no se aprecia incompatibilidad alguna con el mantenimiento de las vías pecuarias cuando las mismas se localicen en suelo urbanizable o urbano, siempre que el Plan las califique de sistemas generales de espacios libres. Desde esta perspectiva es posible realizar una interpretación del art. 39.1 del Reglamento que permita deducir que la clasificación como suelo no urbanizable no es una clasificación necesaria u obligada ante la presencia de una vía pecuaria, sino que puede tener otra clasificación diferente siempre que se cumpla la finalidad que persigue el Reglamento de que "**tenga la consideración de suelo no urbanizable de especial protección**". es decir, que desde el punto de vista del régimen de usos (la calificación) tenga unos usos idénticos a los que identificarían a un suelo no urbanizable de especial protección. En definitiva, esta interpretación se apoyaría en reconocer la diferenciación entre clasificación y calificación urbanística, y admitir que pueden existir calificaciones urbanísticas con idéntico régimen de usos en clasificaciones de suelos diferentes.



De esta interpretación finalista se podría llegar a establecer en un planeamiento que cuando los terrenos colindantes por los que transcurra una vía pecuaria tengan la clasificación de suelo no urbanizable ésta tendrá la clasificación de no urbanizable de especial protección. De igual modo resultaría posible que cuando el Plan no haya propuesto una alteración de trazado de la vía pecuaria y los terrenos colindantes que atraviesa tengan la clasificación de urbano o urbanizable, aquél podrá proponer esta clasificación estableciendo como calificación la de sistema general de espacios libres y estableciendo en sus normas que el régimen de usos será equivalente al previsto para las vías pecuarias en suelo no urbanizable.

Esta interpretación permitiría el mantenimiento de la mayoría de los trazados actuales de vías pecuarias como auténticos corredores de espacios libres de uso y dominio público, integrándolos pacíficamente con el desarrollo territorial de los núcleos de población que históricamente atravesaban. Sólo cuando la ordenación sea incompatible con el mantenimiento de la integridad y continuidad de la vía pecuaria será necesario prever su modificación con trazados alternativos. Pero incluso este trazado alternativo no tiene porqué tener formalmente la clasificación de suelo no urbanizable. Y ello porque el propio Reglamento en su art. 42.2 prevé que como medios para la obtención de los terrenos afectados por la modificación de vías pecuarias "cualquiera de los mecanismos previstos en la legislación urbanística para los sistemas generales o para las actuaciones singulares". Pues bien, la legislación urbanística prevé como posibilidades para adquirir los terrenos así calificados por compensación mediante su inclusión en áreas de reparto y en unidades de ejecución, siendo imprescindible para ello que los terrenos tengan la clasificación de suelo urbanizable o urbano. Difícilmente podrá tener aplicabilidad la previsión del art. 42.2, si se interpreta de forma restrictiva el art. 39.2 del mismo en el sentido de que los nuevos trazados no sólo deben tener la consideración sino la clasificación formal de no urbanizable de especial protección, y ello porque los terrenos del suelo no urbanizable no entran a formar parte de las áreas de reparto o de las unidades de ejecución.

El Reglamento establece un procedimiento especial para la modificación de trazado como consecuencia de una nueva ordenación territorial, que incluye la obligación para el órgano competente para su redacción de consultar previamente a la Consejería de Medio Ambiente, con el objeto de que se tengan en cuenta las vías pecuarias existentes. El planeamiento debe incluir el mantenimiento del trazado actual de las mismas o la alternativa. Con carácter previo a la aprobación inicial del Plan se deberá solicitar a la Consejería que informe sobre las posibles modificaciones de trazados. A continuación el procedimiento se incardina en el propio de prevención ambiental (Estudio de Impacto Ambiental) al que sujeta la tramitación del planeamiento.

Aprobado definitivamente el Plan, y una vez aprobados los terrenos necesarios para el nuevo trazado, se dicta, previa desafectación del anterior, resolución aprobatoria de la modificación del trazado. Sin esta resolución no podrá llevarse a cabo la ejecución material de las previsiones contenidas en el Plan aprobado definitivamente.

No obstante, la Disposición Adicional Primera del Reglamento establece que no será de aplicación la regulación establecida en la Sección 2ª del Capítulo IV del Título I de dicho Reglamento, que se acaba de describir en los tramos de vías pecuarias no desafectados que el día 5 de agosto de 1998 estuviesen clasificados por el planeamiento vigente como suelo urbano, o urbanizables que hayan adquirido las características de suelo urbano. En estos casos, previo informe de la Consejería de Medio Ambiente, se procederá a su desafectación. En este régimen especial de desafectación no es aplicable en aquellos tramos que discurran por suelo urbano que carezca de continuidad con respecto al núcleo urbano principal y su grado de edificación no sea superior del 50% respecto a la superficie del tramo de vía pecuaria afectado.

En definitiva, procederá la desafectación sin trazado alternativo que venga a sustituir al existente para los siguientes tramos de vías pecuarias que conforme al planeamiento urbanístico el día 5 de agosto de 1998 mereciesen la clasificación de suelo urbano:

1. Tramos con continuidad con el núcleo urbano principal.
2. Tramos sin continuidad con el núcleo urbano principal pero con grado de edificación superior al 50% respecto de la superficie total del tramo de vía pecuaria afectado.

De igual forma, la Disposición Adicional Segunda excepciona de la obligación de aportar trazado alternativo para aquellos tramos de vías pecuarias afectados por obras públicas ejecutadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias, esto es, el 24 de marzo de 1995.

#### Cuadro de vías pecuarias del término de Jerez

DENOMINACIÓN	ANCHURA (Metros)	LONGITUD (Metros)	SUPERFICIE (M²)
Cañada Real Ancha o de Janina	75,52	18.000	1.359.360
Cañada de Burugena	53,50	10.500	561.750
Cañada Real de Leyes o Cabezas de San Juan y Sevilla	75,22	10.500	789.810
Cañada Real de Albadalejo; Cuartillos, etc	75,22	51.500	3.873.830
Cañada Real de Salinillas o Manchantiega	75,22	8.000	601.760
Cañada Real de la Sierra, Pto. de la Cruz, Mimbral, Dº. Picado, Pto. Cádiz, Mojón de la Víbora a Term. Ubrique.	72,22	50.000	3.761.000
Vereda de la Boca de la Fox	20,89	5.500	114.895
Vereda de Alcalá	20,89	6.000	125.340
Cañada Rogitán, Charco de los Hurones y Ubrique	53,50	12.500	668.750
Cañada de Algal	53,50	1.500	80.250
Cañada de Alcalá de los Gazules	53,50	5.500	294.250
Cañada de la Higuera	53,50	4.000	214.000
Cañada de los Charcones o de la linde Jerez-Cortes	53,50	4.000	214.000
Cañada Real de la Breña o Garganta de Millán	75,22	2.500	188.050
Colada de la Jarda	25,00	2.600	65.000
Cañada de Cádiz o de los Isletes	27,00	10.200	275.400
Cañada de la Pasada de Medina o de los Sotillos	53,50	8.600	460.100
Cañada de Albarden	60,00	5.200	312.000
Cañada de Vicios o de las Mesas	53,50	17.500	936.250
Cañada Real de Lomopardo o de Medina	75,22	23.200	1.745.104
Cañada de Arquilloso Cuesta del Infierno	53,50	17.200	920.200
Cañada del León o Cuerpo de Hombre	53,50	9.000	481.500
Vereda de la Ermita de la Ina	21,00	7.000	147.000
Colad de Entrechuelos	53,50	3.200	171.200
Cañada Real de la Isla o Cádiz y Puerto Franco	75,22	11.300	849.986
Cordel de Alcalá	87,61	5.600	490.616

DENOMINACIÓN	ANCHURA (Metros)	LONGITUD (Metros)	SUPERFICIE (M <sup>2</sup> )
Cañada de las Parrillas o de Alto Cielo	53,50	4.700	251.450
Cañada de las Perdices	53,50	2.800	149.800
Cañada de Garcíagos y Bornos	53,50	17.500	936.250
Vereda de Arcos a Jerez	53,50	8.800	470.800
Cañada de Espera	53,50	22.800	1.219.800
Vereda de Lebrija por la Bernala	21,00	4.400	92.400
Cañada de Romanina	53,50	10.500	561.750
Cañada de Casinas o Gibalbín	53,50	9.500	508.250
Cañada de Trebujena	75,22	4.000	300.800
Colada de Bocanegra	37,61	5.000	188.050
Cañada del Cerro de Viento	37,61	2.300	86.503
Cañada de Puerto Real a Paterna	75,22	6.500	488.930
Cañada de Piletas	53,50	3.500	187.250
Cañada del Carrillo	53,50	10.000	535.000
Cañada Real de la Vega o Puerto de las Cruces	75,22	500	37.610
Colada de la Feria	30,00	4.400	132.000
Cañada del Pino Solete	53,50	5.500	294.250
Cañada Real del Canuto	75,22	1.500	112.830
Vereda de la Sierra de San Cristóbal	21,00	1.000	21.000
Cañada de Huertas	53,50	4.000	214.000
Vereda de Herrador o de Ferias	21,00	1.600	33.600
Cañada de las Tablas o Candelero	53,50	6.600	353.100
Cañada Real de la Linde de Jerez con Sanlúcar	75,22	6.800	511.496
Cañad de Mariahernandez, Maricuerda y Tabajete	53,50	11.000	588.500
Cañada del Amarguillo	53,50	5.500	294.250
Cañada del Calderín y Cantarranas	53,50	7.200	385.200
Cañada del Portal o de la Plata	53,50	2.600	139.100
Cañada de Guadabajaque, Corchuelo y Moro	53,50	12.300	658.050
Colada de la Pescadora	20,00	3.800	76.000
Cañada de Mirabundo y Pozuela	53,50	5.500	294.250
Cañada de Capita	53,50	3.100	165.850
Colada de la Mariscalá	21,00	1.800	37.800
Colada de Monte Corto	17,00	4.800	81.600
Cañada de Lebrija	75,22	10.500	789.810
Cañada de Miraflores	53,50	3.000	160.500
<b>TOTAL</b>	<b>52,42</b>	<b>525.900</b>	<b>31.059.310</b>

### ESTRATEGIA DE REORDENACIÓN DEL SISTEMA DE VÍAS PECUARIAS Y EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS DISPERSOS

- Reconocimiento de los asentamientos humanos tradicionales no ubicados en vías pecuarias, permitiendo el acceso a la legalidad de las edificaciones, la implantación de un cierto grado de urbanización acorde a su carácter y un comedido crecimiento residencial limitado al crecimiento vegetativo estricto, todo ello en aplicación de las condiciones de los Asentamientos Rurales diseminados de la LOUA.
- Estudio de regularización de los actuales asentamientos tradicionales de gran magnitud y con un alto grado de consolidación y equipamiento, situados en el dominio público de vías pecuarias, previa aplicación de los mecanismos previstos en la Ley y el Reglamento de Vías Pecuarias, es decir, desafectación previa garantía de continuidad de la cañada por medio de un trazado alternativo o en aplicación del art. 31 del D 155/98 considerando la Vía Pecuaria innecesaria.

Dado el coste y la complejidad de planeamiento y gestión que conlleva esta medida, la misma no será posible sino en aquellos casos en los que el asentamiento reúna condiciones suficientes como para entrar en una clasificación de suelo tal que permita la aplicación de mecanismos redistributivos que garanticen con una equidistribución justa, la adquisición y puesta a disposición de la administración autonómica que tutela la cuestión de las vías pecuarias del trazado alternativo necesario para la desafectación, así como el reparto de cargas derivado de la necesaria reurbanización de los núcleos edificados.

- Estudio de mantenimiento de la continuidad de las vías pecuarias en convivencia con aquellos asentamientos rurales tradicionales de escasa entidad y baja tendencia de crecimiento que pudieran legalizarse y mantenerse al amparo de la figura de Asentamientos Rural Diseminado que establece la LOUA en su artículo 46.
- Mantenimiento de la continuidad de la vía pecuaria mediante los medios legales y de disciplina urbanística que fueran precisos en aquellos diseminados que presenten tendencias de fuerte transformación, con grave incidencia de la segunda residencia y/o con morfologías lineales de tal magnitud que hagan inviable por irracional una consideración como suelo urbano por carecer de las mínimas condiciones que la Ley de Ordenación Urbanística impone para esta clase de suelos.
- Reconocimiento de la red de vías pecuarias del término municipal como patrimonio común al servicio del conjunto de los ciudadanos y su bienestar, a través del establecimiento de una red de corredores ecológicos que preserven ecosistemas en franco retroceso en nuestro entorno y sigan sirviendo de arterias de unión de distintos hábitat dispersos en el territorio.

### 3.10 CONCLUSIONES DEL ESTUDIO DE VIVIENDA.-

Entre los datos estadísticos más significativos extraídos del Censo de Población y Viviendas de 2001 destacaremos que mientras el 80% de las viviendas censadas en ese año en el municipio de Jerez de la Frontera son viviendas convencionales que cumplen todos los requisitos para ser habitadas y no son utilizadas para otros fines, el 15% de las viviendas se encuentran desocupadas, es decir, no son residencia habitual de ninguna persona ni son utilizadas de forma estacional o periódica por nadie. Las zonas de Jerez con mayor porcentaje de viviendas vacías, con cifras superiores al 35 %, se sitúan en Arroyo-Benavente, Barriada Sagrada Familia, El Carmen, La Vid y Puertas del Sur

El 55 % de las viviendas principales tienen una superficie útil comprendida entre 61 y 90 m<sup>2</sup>, y un 79% disponen entre 4 y 6 habitaciones incluyendo la cocina y las terrazas cerradas.

Un 82% de hogares se componen de un máximo de 4 personas. Resulta significativo que de los hogares compuestos por más de 6 personas, un 62% habitan en viviendas que tienen una superficie útil comprendida entre 46 y 90 m<sup>2</sup>

Según los datos recogidos, se comprueba la existencia de un auge inmobiliario durante las décadas de los 70 y de los 90. Concretamente, en la década de los 90 se construyeron el 27% de los edificios destinados a viviendas que existen actualmente en la ciudad de Jerez. Otro dato a destacar en relación al año de construcción de los edificios, es que en la última década (1991 – 2001) el mayor porcentaje de viviendas construidas corresponde a aquellas que se encuentran deshabitadas, y el menor porcentaje a aquellas viviendas utilizadas solamente parte del año, de forma estacional.

Con respecto al estado de conservación del edificio, destaca la existencia de un 12% de viviendas en Jerez clasificadas con un estado ruinoso, malo o deficiente. Este dato manifiesta la existencia de casi 8.000 viviendas con algún tipo de deterioro en mayor o menor medida, de las cuales casi 5.700 son viviendas principales utilizadas la mayor parte del año como residencia habitual.

En cuanto al régimen de tenencia de las viviendas, concepto por el cual se disfruta la ocupación de la vivienda, destacar que es alto el porcentaje de hogares que poseen una vivienda en propiedad por compra y totalmente pagada, apenas el 30% tiene en 2001 pagos aún pendientes, por ejemplo, hipotecas. El 12% de los hogares en Jerez de la Frontera habitan en viviendas con un régimen de alquiler.

Los datos sobre las licencias de obras para viviendas nuevas concedidas por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Jerez en el periodo 1999-2004 da una cifra de 16.247 nuevas viviendas, siendo el año 2004 y el 2002, los de mayores y menores concesiones de licencias, con el 25,5 % - 4.148 viviendas – y el 8,8 % -1.423 viviendas -, respectivamente, de las licencias otorgadas en este intervalo de años. En el año 2005 esta cifra ascendió a 3.762 viviendas.

Seccionando estas cifras entre las viviendas de régimen libre y las de protección oficial, vemos que éstas alcanzan el 36,5 % por el 63,5 % de las de régimen libre. Mientras en el 2004 tan sólo se construye un 21,2 % de VPO, en el año 2000 llega al 55 % de todas las licencias para nuevas viviendas.

De los resultados de la investigación cuantitativa realizada para el Ayuntamiento de Jerez en el año 2002 por la empresa Demoscopia con el objeto de obtener las informaciones relativas a la futura necesidad de vivienda y a los gustos y preferencias de los ciudadanos con respecto a las mismas, resaltaremos el crecimiento que, en término de población, habrán experimentado las tres zonas de crecimiento analizadas (norte, este y sur), refrendado por el dato de que un 75,5% de los hogares entrevistados en las mismas dicen haberse trasladado a su actual vivienda en los últimos 8 años, es decir, entre los años 1995 y 2002, y tan solo el 24% estarían residiendo en éstas desde fechas anteriores, aunque no se puede afirmar que todos ellos hayan venido a residir a estas zonas en este Período de referencia ya que muchos de los cambios han sido intrazonales, alcanzándose cerca del 50 %.

Entre los motivos de cambio de vivienda, la emancipación del hogar familiar se constituye como la principal causa para la adquisición o alquiler de una nueva vivienda y es aludido por el 34% de los consultados. A dicha motivación hay que unir el deseo, en definitiva, de una mejor vivienda, tanto por motivos de modernidad y mayores prestaciones (aludido por el 29% de los entrevistados) como por contar con mayor espacio (26%), o por estar situada en una zona considerada mejor (1,2%).

En cuanto al 7,5% de los hogares entrevistados en las zonas de crecimiento analizadas que declaran haber trasladado su residencia a Jerez en los últimos ocho años, un 7% provendrían de las pedanías, un 40% de otros municipios de la provincia de Cádiz, un 23% de otras provincias andaluzas y el restante 28% de otros lugares fuera de Andalucía. En este caso, los motivos laborales (66% de mención) sobresalen por encima de cualesquiera otros.

La tranquilidad y la consideración de la zona como buena y/o bonita se perfilarían como las variables a las que más importancia habrían concedido los residentes en las zonas de crecimiento norte, este y sur a la hora de decidir bien trasladarse a éstas, bien realizar un cambio de residencia permaneciendo en las mismas. En un segundo nivel encontraríamos motivos como la cercanía a familiares o los buenos precios. Con pesos porcentuales menores aparecen aspectos como la calidad de las construcciones, la costumbre, la cercanía a los lugares de trabajo o la existencia de zonas verdes y jardines.

Por otra parte, y pasando a referirnos al capítulo de previsión de cambio de vivienda, en base a los resultados obtenidos, en torno al 38% de los entrevistados estarían pensando en realizar este cambio en un período más o menos extenso de tiempo. Sin embargo, el mencionado porcentaje desciende hasta el 25,5% de la muestra total si consideramos solo aquellos individuos que afirman que el cambio se producirá en el horizonte temporal de los próximos ocho años y, además, aseguran que su nueva vivienda seguirá estando ubicada en el municipio de Jerez.

El perfil del entrevistado más proclive al cambio de vivienda –recordemos que en Jerez y en el horizonte de los próximos 8 años- se correspondería con los individuos en los segmentos de edad comprendidos entre los 18 y los 24 años y entre los 25 y los 34; en concreto el 66% de los entrevistados que han mostrado esa disposición pertenecerían a esos segmentos de edad y el 89 % de ellos adquirirían la nueva vivienda en propiedad y de ellos, el 51% están pensando en una vivienda libre. Tan solo un 3,7% de los cambios se produciría en régimen de alquiler. Asimismo, el peso de los actuales solteros es muy considerable; más de un 53% se encontrarían solteros en la actualidad.

El análisis de la información expuesta nos ha de permitir, en función de las tendencias observadas, establecer una horquilla de viviendas a construir durante este período de tiempo y a plantear las previsiones de suelo necesarias para cubrirla sin peligro de producir escasez y generar distorsiones al alza en el precio de mercado. No obstante, es imposible dar una cifra exacta de previsión de la demanda de vivienda para el período que se estudia, teniendo en cuenta las circunstancias tan cambiantes de las variables socio-económicas que la generan.

Desde el punto de vista estrictamente demográfico, la población de Jerez esta creciendo con incrementos similares al conjunto español, habiéndose producido un incremento en las cohortes de entre 25 y 35 años (usuales demandantes de primera vivienda) que han pasado de 29.797 en 1991 a 32.188 en 2001. Esta variable nos indicaría un probable incremento de la demanda de vivienda.

La inmigración extranjera ha crecido notablemente en el último quinquenio (más del 300%), lo cual traerá dos posibles consecuencias: La inmigración de nivel económico más bajo generará demanda de vivienda en alquiler, lo que fomentará que se incorpore a este mercado parte del parque de viviendas vacías; el segmento de extranjeros, principalmente europeos, que se instalan en la ciudad buscando una mayor calidad de vida serán, por lo general, demandantes de vivienda en propiedad.

Los factores culturales siguen evolucionando hacia un tamaño familiar cada vez menor, aproximándose a los niveles de los países del entorno. Esto propicia un incremento en la demanda de vivienda incluso en situación de estancamiento demográfico.

Las condiciones económicas de la ciudad se mantienen con unas altas tasas de paro. Hay que tener en cuenta, sin embargo, la creciente incorporación de jóvenes al mundo laboral, por lo que la población ocupada ha crecido notablemente. Aunque se mantengan las tasas de paro, aumenta la población con capacidad económica de poder acceder a una vivienda en propiedad.

Las condiciones de financiación se han estabilizado en niveles históricamente bajos lo que sigue ayudando a la capacidad de adquisición de vivienda. Sin embargo la parte negativa de este efecto es el notable incremento de los precios que se ha producido en los últimos años, que obliga a unos créditos cada vez más elevados y con plazos de amortización cada vez más largos.

En definitiva, con los datos objetivos que tenemos en la mano y salvo cambios en algunas de estas variables (como los tipos de interés) que no podemos predecir, la tendencia que se muestra es a mantenerse el ritmo de construcción de viviendas.

Los datos de licencias de obra para construcción de viviendas de los últimos ocho años nos dan una media de 2.500 viviendas anuales. Por tanto, previendo un plazo de ocho años de vigencia del Plan General más dos años de redacción de su revisión nos supondría una previsión de clasificación de suelo para vivienda en torno a las 25.000 unidades.

### **3.11 DIAGNOSTICO GENERAL SOBRE LA ACCESIBILIDAD Y EL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO**

#### a) Sobre el modelo de movilidad:

En general, se observa como la inercia de la gestión de los problemas habituales ha precedido una necesaria visión a medio plazo, lo que ha condicionado la consolidación de un modelo gradual hacia la prioridad al automóvil, aspecto que, por otra parte, continua siendo deficitario.

El modelo radial de la movilidad actual, patrón de asentamiento de Jerez, y por tanto, base de la estructura de la red viaria, tiene sentido originalmente cuando la demanda de desplazamientos no excede la capacidad de la red viaria, pero entra en conflicto a tres niveles:

- Con el incremento de la demanda de viajes motorizados,
- Con la superposición de modos de transporte sobre una misma red viaria y
- Con la superposición de viajes de largo y corto recorrido sobre un sistema de modo indiferenciado.

En Jerez prevalece un modelo de movilidad motorizada basado en el uso del automóvil, principal responsable del deterioro del medio urbano. Las causas responden a una utilización muy poco eficiente de los recursos disponibles, tanto desde la distribución del espacio físico para la movilidad en sus diferentes escalas, como desde el punto de vista energético.

El alto uso del automóvil en Jerez no es compatible con un modelo de transporte sostenible, ya que compromete la calidad de vida de toda la ciudad. Este modelo de accesibilidad produce un consumo energético cada vez más difícil de soportar y mantener por la economía y la sociedad del progreso y la sostenibilidad. En resumen podemos afirmar que un sistema de transportes basado en la movilidad motorizada privada es contrario a cualquier pauta de calidad en el espacio urbano.

Al mismo tiempo, el aumento indiscriminado de la utilización del automóvil provoca el colapso de las infraestructuras, y cuando esto ocurre los conductores tienden a una ocupación total del espacio urbano: invaden aceras, aparcan en doble fila, aumentan la velocidad de circulación al máximo cuando les es posible. Esta ocupación supone una gran incomodidad para los demás ciudadanos que se ven obligados en sus paseos o desplazamientos peatonales a sortear vehículos constantemente. Aún peor, de esta forma, hacen del medio urbano un lugar muy peligroso para circular andando y muy incómodo para simplemente estar.

Existe un desequilibrio funcional entre los viajes realizados en transporte público y en transporte privado:

Los datos del IEA confirman que más del 67% de la población usa el coche en sus desplazamientos, y solo un 8,57% utiliza el autobús o el tren para sus viajes habituales.

Este desequilibrio obliga a la necesaria mejora de la calidad de los desplazamientos de los ciudadanos "cautivos" del transporte público, como factor básico para ir transformando los hábitos del ciudadano, y evitar la utilización del vehículo privado en los viajes habituales.

Aumentar la accesibilidad interna y externa de Jerez y, simultáneamente, mejorar la calidad del medio urbano, dependerá en gran parte de establecer medidas que puedan modificar la actual estructura de viajes hacia una mayor participación del transporte colectivo.

Las causas principales de este desequilibrio serían:

- La jerarquía motorizada esta invertida a favor del automóvil, y finaliza en áreas de alta vulnerabilidad con niveles primarios de circulación motorizada que asumen funciones de carga de tráfico, donde deberían plantearse calles de barrio en coexistencia o por lo menos con prioridad peatonal. Especialmente en los barrios de aproximación al centro, tanto la carga de tráfico en movimientos como la presión de aparcamientos es excesiva y, por tanto ineficaz.
- No se reconocen, y por tanto no se tratan con estrategias diferenciadas, las diferentes demandas de viajes, que en la practica se mezclan totalmente, siendo necesario crear circuitos con estrategias diferenciadas que separen los tráfico en tránsito de los tráfico de destino.
- La política de transferencia modales es incorrecta, ya que solo esta dirigida al trasvase automóvil-peatón y no existe una versión para el automóvil-TPC.
- Los niveles de movilidad sostenible en los barrios son inexistentes. Simplemente complementan la red primaria en su componente funcional sin presentar redes propias adecuadas a la función estancial de un barrio o de un vecindario, solo algunos nuevos barrios recogen directrices de diseño orientadas a jerarquizar las demandas de tráfico, pero los barrios viejos de la ciudad no están sometidos a ningún proceso de refuncionalización.
- El concepto de la intermodalidad esta equivocada a favor de los modos "no sostenibles" del sistema de transportes, solo incluye el intercambio automóvil privado en zonas excesivamente internas, no existen criterios de actuación claros de las prioridades a los modos no motorizados. Es preciso aplicar principios de separación de modos más contundentes que induzcan discriminación positiva hacia los modos verdes.

#### b) Sobre la ausencia de jerarquía del sistema viario de la ciudad:

La necesaria jerarquía para organizar los movimientos motorizados se ha venido traduciendo, y de hecho se sigue traduciendo, en un obsesivo proceso de cerrar cada vez mas los niveles superiores sobre las áreas centrales, cuando el proceso debería ser el contrario. Un ejemplo, lo constituye la política de aparcamientos, cada vez mas comprimida sobre las calles perimetrales de las áreas centrales.

Esta presión creciente, tanto del viario primario, como del sistema de aparcamiento sobre las áreas de centralidad esta constriñendo la capacidad de configuración de un área de centralidad cómoda y con posibilidades de desarrollo a medio y largo plazo, y se esta produciendo un efecto "desbordamiento" de actividades sobre lo que se conoce reconocía como recintos de actividad económica. De hecho, algunas funciones de centralidad ya han rebasado la línea demasiado cercana de los aparcamientos de disuasión implantados en los últimos años, incluso en los de desarrollo actual.

El modelo radial sobre anillos concéntricos, base histórica del patrón viario de Jerez, ha sido leído y traducido de un modo excesivamente homogéneo, con pocos niveles en su diferenciación. Aunque la concepción anular de los distribuidores externos, Avda. de José León de Carranza y la actual Carretera de Circunvalación para la movilidad motorizada en general es

correcta como resultado de la necesidad de completar las conexiones entre viarios territoriales, la proyección hacia los distribuidores interiores debe ser analizada mas cuidadosamente, evitando inducir movimientos de tránsito en zonas de potencialidad residencial.

Los anillos originales, aunque se reproducen formalmente como consecuencia del desarrollo histórico y los sucesivos ensanches, deben ser traducidos en sus “capas” interiores a piezas independientes de “entrada y salida”. Un ejemplo evidente lo constituye la asignación de un nivel homogéneo para los tramos superiores del llamado Ramal Interior Centro histórico, asignando criterios similares a la Ronda de Muleros y a la Avda de la Cruz Roja Española, junto a la Avda de los Marianistas. Ni poseen las mismas cualidades como pieza viaria, ni discurren por ámbitos de características similares, ni creemos que deban desempeñar las mismas funciones en la estructura viaria.

Las características de cada tramo de los diferentes anillos deben ser analizadas por separado y encajadas en las estructuras de accesibilidad de cada ámbito urbano por separado: Las posibles conexiones entre ellas deben pertenecer a un nivel inferior en la jerarquía. Es más importante completar anillos de accesibilidad como Duque de Abrantes, Divina Pastora, Álvaro Domecq, ó Avda Trebujena, Avda de la Serrana, con la Ctra. del Calvario, y otras similares, antes que continuar con la visión centrípeta de la movilidad motorizada.

En general esta inercia esta provocando la concentración de excesivos tráficos de agitación en zonas de alta vulnerabilidad, particularmente la c/ Honda y la c/ Santa Maria que aparecen en el catalogo de intensidades motorizadas en los primeros rangos de las zonas históricas.

Igual debe suceder con los tramos radiales que deben asumir funciones y características diferentes según discurren por diferentes tramo de centralidad urbana, cuando en el modelo actual la carga inducida y, naturalmente, obtenida es de las mas altas del reparto total urbano. En esta situación se encuentra la pieza constituida desde la Glorieta Cuatro Caminos-Calle del Puerto-Armas-Lancería-Santa Maria-Arcos, que aunque actualmente esta cortada por las obras del aparcamiento del Arenal, desvía esta presión (entre 10 y 15.000 vehículos) por todo el viario limítrofe.

En situación aún más peligrosa se encuentran ejes como el formado por la Ronda de Muleros y la Ronda de San Telmo que mueven entre 15 y 25.000 vehículos según datos aportados por el servicio de tráfico municipal.

Estos movimientos tangenciales de largo recorrido, que producen aproximaciones desde zonas de entrada diferentes a los destinos solo generan circuitos perversos que solucionan muy poco la accesibilidad y generan a cambio movimientos de agitación que multiplican el impacto motorizado.

Globalmente en un análisis de conjunto, aún mas peligroso que algunas de las inercias actuales de sobrecarga motorizada del centro, es el direccionamiento erróneo de los programas en marcha sobre aparcamientos para el futuro, ya que pueden terminar consolidando un modelo difícil de revertir si no es a costa de inversiones desproporcionadas.

El reparto de prioridades modales debe ir reequilibrándose a favor de los modos sostenibles al acercarse a las zonas de mayor vulnerabilidad. Esto es, en las zonas exteriores pueden asignarse mayor capacidad al tráfico motorizado privado, ya que debe asumir la superposición de tráficos externos e internos, pero en los tramos mas cercanos al centro deben reasignarse los

perfiles introduciendo carriles exclusivos para autobús y ampliando la capacidad y las condiciones de seguridad para peatones y bicicletas.

El modelo motorizado privado penetra demasiado en las áreas de centralidad y es preciso establecer nuevos límites que excedan la zona actual, por otra parte sin definir. En general se puede deducir que el sistema automóvil actual parece diseñado para competir con el transporte público, en vez de ser complementario.

Si bien el sistema viario principal tiene secciones transversales generosas y suficientes para acoger la demanda actual y futura de la movilidad en todos los modos de desplazamiento, la imprevisión de integrarlos en redes continuas provoca efectos de bloqueos en sus nodos terminales o de articulación con otros tramos. Esto sucede en tramos del viario como en el eje de Santo Domingo a Comandante Paz Varela, Duque de Abrantes, Alcalde Álvaro Domecq, Avda. de los Marianistas, Avda. de la Serrana, todas ellas en la zona del ensanche residencial central. Lo mismo ocurre con los tramos del encuentro con el paseo de la Rosaleda, o la terminación abrupta de las otras vías mencionadas, de carácter más radial, en su orientación hacia las áreas centrales. De hecho el sistema funciona en tramos independientes de sobrada capacidad en muchos casos, pero con reducida capacidad de articular intercambios de movilidad motorizada.

#### c) Sobre la debilidad de criterios de intermodalidad en el sistema de transportes:

Los criterios de intermodalidad en la concepción del modelo actual y su gestión son inexistentes, y aunque en algún punto se han intentado expresar una mínima intencionalidad, los resultados son poco eficientes al no ser integrados en un esquema global de movilidad sostenible. Las relaciones automóvil-transporte publico son inexistentes, ya que las posibilidades de transferencias modales se realizan en puntos donde ya no es rentable la combinación de modos. El transporte publico puede suponer un excelente complemento para recorridos urbanos medios al automóvil, pero es preciso encajar el sistema, intercalando intervalos de tiempo y espacio razonable...si se permite meter el automóvil sin ningún tipo de problema hasta El Arenal, c/ Caballeros, Porvera ó la Plaza Esteve, por ejemplo, las posibilidades que se asignan al TPC en sus combinaciones de transporte intermodal con el automóvil son reducidas, por no decir nulas.

Por otra parte, aunque se ha intentado establecer un fuerte esquema de automóvil-peatón, solo se ha orientado demasiado directamente sobre las áreas centrales, con lo que disminuye la competitividad sobre el transporte publico. En este sentido, la relación de intermodalidad automóvil-peatón debe ser diseñada sobre unos intervalos peatonales razonables que permitan establecer recintos, circuitos de proximidad y corredores peatonales como base para el sistema peatonal y ciclista...el sistema que se esta implantando prácticamente suprime el trayecto peatonal al ubicar los aparcamientos ¿disuasorios? justo bajo los destinos.

En resumen, el modelo actual, mas orientado a la gestión que a la planificación, se orienta sobre horizontes demasiado inmediatos, y debe modificarse sobre escenarios mas amplios, incluyendo principios de jerarquía mas complejos que diferencien niveles de territorio, de ciudad y de barrio y sus proyecciones formales, siendo de carácter urgente asumir la necesidad de diseñar redes continuas y eficaces para cada modo de transporte desde los no motorizados hasta los sistemas de transporte publico, en coherencia con la red de tráfico automóvil.

#### d) Sobre el criterio de los aparcamientos en superficie y subterráneos:

Este delicado apartado puede resumir la esencia de la necesidad de un urgente giro en las políticas de accesibilidad equilibrada sobre las de movilidad indiscriminada. En Jerez la política

de aparcamientos es incorrecta, al favorecer la excesiva penetración del automóvil hasta zonas urbanas excesivamente interiores y vulnerables a la presencia del automóvil, dentro del Área Central de la ciudad. El sistema de aparcamientos regula de un modo determinante las pautas de intermodalidad y establece las reglas de uso de la ciudad para ciclos bastante amplios de tiempo.

Es conveniente aplicar estrategias de usos del espacio viario que apoyen los modelos deseables de movilidad sostenible y utilizar la jerarquía viaria y las zonificaciones de la ciudad en escenarios sostenibles a medio y largo plazo. No se debe entender la demanda...la alta demanda, como una alta recomendación de asignación de zonas ORA, esto en la práctica es poner el zorro a cuidar las gallinas

La utilización de las zonas de alta rotación en superficie dentro de los ámbitos de alta demanda peatonal, estancial o comercial es incorrecta ya que en la practica solo genera un brutal y excesivo trafico de agitación, por lo que es preciso desplazarla a las zonas con mayor capacidad asumir el impacto de esta circulación en búsqueda de aparcamiento que deben estar situadas en las áreas articulación de los sistemas motorizados de alto impacto con las zonas de movilidad sostenible.

En principio, la asignación de áreas en superficie de alta rotación deben entenderse como horizontes intermedios de control del uso del espacio publico viario y, nunca, como un modelo de duración dilatada en el tiempo, por lo que las concesiones deben limitarse a ciclos anuales, en cualquier caso revisables.

Respecto a la actual estrategia de implantación de grandes superficies de rotación en contacto físico con los grandes destinos, equipamientos, áreas comerciales, etc, es preciso desaconsejar la continuación de este modelo, revisando la cuantificación de estas piezas, su ubicación y, sobre todo, los circuitos asignados para accesibilidad motorizada, ya que se ha detectado la posibilidad de importantes conflictos en su aplicación a medio plazo, tanto en sus relaciones con modos no motorizados, como en sus relaciones con el transporte publico, como su propia eficacia como sistema. Se sugiere diseñar este sistema bajo las siguientes consideraciones, hoy ausentes:

- Analizar su cuantificación y localización en conjunto con otros modos.
- Relacionar el sistema de modo que se apoye y se optimice el TPC.
- Utilizar estos elementos como generadores de centralidad en barrio periféricos.
- Integrar los contenedores como generadores de rutas-corredores peatonales y ciclistas.

En conjunto, se sugiere una urgente revisión del sistema de aparcamientos actualmente en marcha, para lo que una buena solución puede ser la creación de un organismo municipal de control y gestión.

La aplicación del modelo de aparcamiento Centro Comercial en áreas históricas acaba penalizando la actividad residencial al eliminar las rutas como componentes del espacio urbano. En principio la red de aparcamientos de "borde" debería haber sido precedida de un análisis sobre cuales son los limites deseables...probablemente deberían desplazarse entre 500 y 800 m hacia el exterior.

La definición de las áreas de centralidad como contenedores de los destinos básicos de las demandas de desplazamiento a escala urbana es demasiado reducida y debe ser revisada incluyendo una separación para los sistemas motorizados publico y privado, asignando una

cierta prioridad a los sistemas públicos, en conexión con una red peatonal mas potente de la existente.

e) Sobre el transporte publico colectivo:

La documentación existente, particularmente el estudio realizado por la Corporación Jerezana de Transporte, se considera correcta y exhaustiva en sus planteamientos, pero aun reconociendo sus cualidades intrínsecas, comete los mismos errores que el sistema automóvil al ser tratado de modo independiente. Se excluyen de sus análisis un marco de relaciones mas intimas con otros modos de transporte. Particularmente una visión conjunta que excediera el sistema TPC hacia los modos no motorizados, aportaría perspectivas en cuanto a umbrales de efectividad y posibilidades de captación de usuarios, insospechadas. Es curioso como se dilatan las distancias pre y pos-transporte publico cuando se incorporan mejoras cualitativas en las rutas, en las zonas de espera y cuando se generan adecuados patrones de usos urbanos en las zonas de aproximación a las paradas. La visión del sistema de TPC, aislada del hecho de lo urbano y de todas sus connotaciones es pobre y termina generando un techo a la utilización del TPC, demasiado próximo.

Como criterio general el sistema de recorridos esta correctamente planteado en una formalización radial con refuerzos concéntricos de trazado periférico, pero su efectividad en una ciudad que prácticamente ha duplicado su ocupación física en los últimos diez años, es baja por varias razones entre las que podríamos señalar las siguientes:

- Recorridos complejos, provocados por la reducida influencia de las paradas, que debe sofisticar el trazado para cubrir más territorio, con los habituales resultados de incremento de los tiempos de viajes. Es mucho más eficaz invertir en sistemas complementarios de apoyo a la "ruta al Bus" que disminuyan el efecto subjetivo de la distancia a recorrer hasta la parada. Estos aspectos deben ser reforzados con la implantación de microrredes de bicicletas a nivel de barrio con adecuados equipamientos.
- Escasa integración del postrayecto en la concepción del sistema. La parada del bus debe conformar nodos de actividades que justifiquen la existencia de rutas urbanas a nivel de barrio. En este sentido el debilitamiento de las centralidades de barrio, provocado por la cercanía que el automóvil aporta respecto a las centralidades urbanas y a las territoriales (Centros Comerciales y de Ocio), ha venido suprimiendo gradualmente los recorridos locales que se realizaban en su mayor parte a pie y que en gran medida se combinaban con la parada del TPC. Deben recuperarse desde el planeamiento general las centralidades locales y ubicar las paradas en relación con estos microsistemas y con sus rutas.
- Necesidad de un sistema competitivo con el automóvil, mas apoyado en el reconocimiento físico de sistemas propios

f) Sobre los modos no motorizados: La deficiente estructura y criterios sobre la mejora de los recorridos peatonales en Jerez:

Aunque se reconoce la existencia de diferentes agentes implicados en la movilidad de la ciudad, con diferentes motivaciones, necesidades y posibilidades, hasta la fecha toda la problemática de los desplazamientos urbanos se ha limitado a resolver los problemas del automóvil, y no se ha reconocido en la practica que en la ciudad de Jerez, los desplazamientos peatonales son del orden del 40% del total, y por tanto deben ser tenidos en cuenta al menos en igualdad de

condiciones que el modo automóvil, basado en los desplazamientos tipo puerta a puerta, con necesidad de aparcamiento y por tanto de espacio dentro de la vía pública, restando riqueza de matices al desarrollo de la actividad urbana tan enriquecedora de la vida que necesita la ciudad. Esta falta de sensibilidad con el peatón de Jerez se pone también de manifiesto, al comprobar como el enfoque de los problemas de movilidad urbana está basado en decisiones sobre cada problema por separado, y sin disponer de una estrategia integral sobre la integración de los diferentes modos y posibilidades de desplazamiento. La práctica y la experiencia aconsejan el reconocimiento de los distintos grupos de usuarios que intervienen, y la opinión de cada uno de ellos antes de emprender cualquier tipo de programa. En este aspecto, tanto el peatón como la bicicleta están bastante relegados en Jerez.

La obsesiva construcción de una red continua y eficaz para el automóvil en todas las ciudades andaluzas ha terminado por consumir las posibilidades para el resto de los modos de transporte y de utilización del espacio viario y de calles de nuestras ciudades. Jerez no ha sido ajena a este proceso y, salvo en las vías de ensanches y nuevas urbanizaciones al este del trazado ferroviario, el resto de la ciudad presenta el mismo componente insolidario en el diseño de los perfiles viarios. En general, prevalece una proporción en la asignación de cuotas por modos absolutamente perversa, dominando, sobre todo en zonas residenciales el perfil de calzada entre 4 y 4,5 m, que provoca un aparcamiento ilegal como norma.

En resumen se ha constatado un trazado absolutamente residual para los modos no motorizados, que puede resumirse en cuatro puntos:

- Inexistencia de red urbana, con el reconocimiento de tramos sueltos sin conexión, pero sin una lectura global del sistema. El peatón no puede en ningún momento plantear recorridos continuos de más de 500 m. No están reconocidas ni expresadas las rutas y no existe ningún análisis de los grandes destinos peatonales en relación con un posible sistema peatonal, especialmente los entornos de los grandes destinos peatonales, Estación, Estadio de Chapín, Parques, etc, se encuentran colgados en el territorio, bien protegidos en cualquier caso con inmensas previsiones de suelo más o menos organizado para aparcamientos, pero sin tener en cuenta la posibilidad de ser utilizados como nodos articuladores de una red peatonal.
- Ausencia de estructura de barrio. Faltan centralidades, en casi todos los ámbitos que deberían haber desarrollado una mínima estructura de barrio. Aunque este es un concepto que debe ser desarrollado mediante una correcta asignación de usos, en la práctica es uno de los principales motores de la concepción motorizada de nuestra sociedad urbana al forzar al usuario a largos desplazamientos para la utilización de equipamientos que deberían ser introducidos a escala local. Los barrios de Jerez carecen en general de centralidades que han sido desplazadas hacia los “mal llamados” grandes ejes que no son en la práctica sino todo lo contrario. Simplemente elementos de conexión que sirven “para todo”
- Pocos corredores urbanos...y los que existen no conectan bien ni transversalmente ni en sus terminales. Las posibilidades que ofrecen los ámbitos de aproximación a las áreas centrales, las características de sus espacios viarios y las fuertes demandas de utilización estancial de estas calles en general no son aprovechadas y, aunque las dimensiones transversales en algunas vías están correctamente resueltas con ámbitos de circulación de entre 2 y 4 m. Su continuación con las vías de penetración urbana y con las vías transversales de reparto hacia los barrios presenta en general discontinuidades barreras a la circulación peatonal y estrangulamientos sin justificar en general. Los

grandes nudos de tráfico motorizado, que también lo deberían ser en muchos casos para el tránsito peatonal y ciclista, no están diseñados para asumir estos tipos de viajes, lo que se traduce en una importante deficiencia estructural de sistema no motorizado.

- La tipología de espacio urbano debe quedar reflejada en la tipología de las vías que lo atraviesan y el reparto en el diseño de los perfiles no corresponde a los espacios urbanos que recorre, especialmente en las áreas residenciales y en los barrios.

### **3.12 INCIDENCIAS PROVOCADAS POR LA ENTRADA EN VIGOR DEL POTA Y LA EMISIÓN DE INFORME DE INCIDENCIA TERRITORIAL AL PGOU POR PARTE DE LA SECRETARÍA GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO CON FECHA 29 DE DICIEMBRE DE 2006.**

Con fecha 29 de diciembre de 2006 se redacta y envía por parte de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, Informe sobre Incidencia Territorial del documento de la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbanística de Jerez aprobado inicialmente por Ayuntamiento Pleno de 26 de septiembre de 2006.

El informe consta de tres apartados principales:

- I. Alcance del Plan y Encuadre Municipal
- II. Valoración de la Incidencia Territorial
- III. Conclusiones

**En el primer apartado**, el informe se limita a enumerar tanto los documentos que contiene el PGOU como los que denomina “Documentos de ordenación del territorio de referencia”, cuyo desarrollo no responde al plural del título, puesto que se reconoce que el único marco de referencia “territorial” es el POTA y sus escasas y vagas determinaciones sobre Jerez, ciudad sobre la que recae la paradoja, de estar incluida por dicho POTA en el Centro Regional Bahía de Cádiz-Jerez y no estar incluida en el Plan Subregional (anulado por resolución judicial), redactado de manera previa al POTA.

A partir de esta base de estrategia y planificación territorial supralocal, el documento desarrolla su apartado segundo “valoración de la incidencia territorial”, que representa al núcleo central y verdadera razón de ser del informe.

**Este segundo apartado** comienza por una introducción en la que se afirma que la valoración de la Incidencia Territorial del Plan se limita a enumerar los objetivos, directrices y estrategias establecidas en el POTA y confirmar que son compartidos e incorporados en el PGOU, salvo en el epígrafe de vivienda y suelo residencial donde no se efectúa ningún comentario.

Ante estas afirmaciones se interpreta lo siguiente:

1. Se entiende que cuando se refiere a vivienda y suelo residencial lo hace respecto a las especificaciones que aparecen en el documento del POTA del BOJA núm. 250 de 29 de diciembre.
2. Como ya se ha mencionado, el único marco o referencia de ordenación territorial con el que cuenta Jerez es el POTA y sus escasas referencias al marco subregional Bahía de Cádiz-Jerez, ya que el Plan Subregional sólo afectaba a la Bahía de Cádiz, por lo que



este Plan General debe atreverse a hacer una la Valoración de la Incidencia Territorial del Plan General en base a un análisis propio respecto a lo que debe ser una estrategia y una ordenación territorial de Jerez en la Bahía de Cádiz y viceversa.

Como marco de referencia y para el análisis que se incluirá en la Memoria Justificativa del presente Plan, partiremos de la frase con la que en el POTA se define la estructuración territorial de Jerez en su entorno metropolitano: *“el Centro Regional de Jerez destaca por sus potencialidades de desarrollo en la perspectiva de su integración en la Bahía como espacio económico y funcional”*.

A partir de esta frase, el informe “en relación con dicha dinámica”, pasa a desglosar las superficies que el PGOU recoge de suelo urbano no consolidado, suelo urbanizable ordenado transitorio, suelo urbanizable sectorizado y suelo urbanizable o sectorizado, indicando de manera muy sucinta donde se ubican estos suelos.

El resto del punto del informe, excepto el último párrafo del que nos ocuparemos más tarde, se centra en afirmar tres cuestiones:

1. Que existe un desequilibrio entre el incremento de población prevista (20.437 personas) y el número de viviendas resultante si se desarrolla todo el suelo urbanizable sectorizado y suelo urbano no consolidado (40.140 viviendas), suponiendo con ello que, si se mantienen los ratios actuales de número de habitantes por vivienda, la población se incrementaría un 50% sobre la actual.
2. Respecto a la ocupación de suelo se detecta que los crecimientos en superficie superan los suelos desarrollados en el anterior Plan, por lo que se provocan unas previsiones de crecimiento de población.
3. Que respecto a otros núcleos se proponen desarrollos significativos, ya sea mediante suelos adscritos al urbanizable ordenado transitorio como en La Barca y Nueva Jarilla (debe ser un error, ya que los crecimientos en estos núcleos se centran en sectores del SUS) o mediante suelos urbanos no consolidados como en Estella y Torrecera.

Respecto a estas tres cuestiones habría que hacer las siguientes reflexiones, sin perjuicio de acatar los límites impuestos por el POTA en cuanto a número máximo de viviendas, (derivado de un crecimiento límite del 30% de la población actual y de porcentaje máximo del 40% de crecimiento en suelo):

1. El PGOU debe empeñar su estrategia en ordenar convenientemente un territorio periférico a la ciudad consolidada, sin valores naturales relevantes, situado entre infraestructuras de comunicaciones de primer orden que garantizan su integración y su continuidad con la ciudad existente, evitando con ello vacíos intersticiales que estarían en contra de la tan ansiada “ciudad compacta”.
2. En coherencia con lo expresado en la Sección 4 “Orientación y control de los proceso de urbanización y la calidad urbana” del Capítulo 1 “Sistema de ciudades” del POTA, publicado el 29 de diciembre de 2006 y concretamente en el apartado 4.a) del “Modelo de Ciudad”, la dimensión del crecimiento propuesto deberá en cualquier caso estar en relación con la tendencia seguida por los parámetros objetivos que inciden en dicho crecimiento en los últimos diez años (más de 28.000 viviendas), cuestión que se ha de tener en cuenta en el PGOU a la hora de dimensionar la previsión de nuevas viviendas.

En cualquier caso, de la aplicación estricta de lo expresado en el POTA y las posteriores Instrucciones a las que se han podido tener acceso, (1/2007 sobre elaboración y tramitación de los informes de incidencia territorial de los planes generales de ordenación urbanística), así como las indicaciones que verbalmente se nos han venido dando tanto desde la Delegación Provincial como desde la propia secretaría general, se deduce que la traducción en número de viviendas de la limitación de crecimiento al 30% de la población actual se realiza aplicando para el caso de la provincia de Cádiz una ratio de 2,7 habitantes por vivienda, que es ligeramente inferior que la que aparece para esta provincia en los cuadros del Instituto de Estadística de Andalucía referidos a tamaño medio de los hogares, con lo que para una población de 200.000 habitantes que es la actual de la ciudad, tendríamos 60.000 habitantes de crecimiento máximo teórico, que entre 2,7 resultan un máximo de 22.222 viviendas posibles en nuevos crecimientos.

El segundo punto de este apartado I del informe se denomina “El sistema de transportes y comunicaciones”, que comienza por un primer aspecto denominado “La red ferroviaria”, en el que se objetan dos cuestiones:

1. Que no consta en la documentación la “viabilidad” de los dos apeaderos, norte y sur, propuestos.
2. Que en la memoria informativa se hace alusión al apeadero del aeropuerto pero éste no aparece en la memoria de ordenación.

Un segundo aspecto del sistema de transportes y comunicaciones se refiere a “la red viaria”, indicándose que la denominada “Ronda Sur”, que une la salida sur de la A-4 con la Carretera de El Portal, no se debe asignar a la Junta “por su carácter urbano”.

A esto habría que objetar que esta infraestructura estaba ya incluida en los siguientes planes y estudios:

- Plan Director de Infraestructuras de 1992
- Convenio Bahía de Cádiz de 1994
- Plan General Municipal de Ordenación de Jerez de 1995
- Plan Director de Infraestructuras de Andalucía de 1997
- Plan de Ordenación Subregional de la Bahía de Cádiz
- Acuerdo Marco de Actuaciones entre la Consejería de Obras Públicas y la Gerencia Municipal de Urbanismo de 12-12-95.
- Orden de Estudio del tramo 0 de la A-A-381 y Ronda Sur de Jerez, redactada por la Consejería de Obras Públicas y Transportes en mayo del 2.000.

En cuanto al tercer aspecto de este apartado de sistema de transportes referido al aeropuerto, se toma nota de la indicación para incluirla en la memoria de ordenación.

El tercer punto de este apartado I del informe se denomina “El sistema de espacios libres y equipamiento metropolitanos”, comenzando por un primer apartado a) denominado “Sistema de Espacios Libres”, en el que se dice que el PGOU aprobado inicialmente no distingue claramente el carácter supramunicipal general o local de cada espacio libre y su dimensión, por lo que resulta imposible su valoración desde la perspectiva territorial, a lo que habría que responder que existe un plano de Sistemas Generales de Espacios Libres, por lo que es fácil deducir que los que en él se traman son sistemas generales...

En cuando al carácter supramunicipal, nos volvemos a encontrar con una indefinición, ya anteriormente puesta de manifiesto, ya que no existe ningún documento de ámbito subregional que defina el sistema de espacios libres de este rango que afecte a Jerez.

En cualquier caso, deberá ser el Plan General quién, en ausencia de marco de superior rango territorial, definirá el sistema de espacios libres y equipamientos de carácter supramunicipal (es decir, metropolitano) y quien los financia.

En cuanto al apartado 5 “Infraestructuras y Servicios” y en concreto en su punto a) “Abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas residuales”, el informe pide “justificación expresa de la capacidad de abastecimiento y saneamiento de agua en base al crecimiento real futuro de la población previsto”, justificación que entendemos que sí existe en el documento y que en cualquier caso deberá venir refrendada por la Agencia Andaluza del Agua.

Esta argumentación podríamos repetirla en el aspecto de “Recogida de Residuos Sólidos Urbanos”, ya que también se trata de una planta supramunicipal y debe contarse con los residuos que generan (actualmente y en el futuro) al resto de municipios urbanos.

En cuanto al apartado c “Energía Eléctrica”, se asume que es necesario un estudio al efecto, (ya incluido en esta nueva aprobación) que fija las infraestructuras de transformación (Sub-estaciones) precisas para abastecer a los desarrollos previstos.

Como conclusión, cabe reseñar que las consecuencias de la aplicación de las determinaciones del POTA puestas de manifiesto en el analizado informe, han dado como resultado una redefinición del modelo territorial de crecimiento propuesto, que, si bien, parte de las mismas premisas y objetivos ya aprobados en Avance y Preavance, se deberán sustanciar en una forma diferente de abordar el crecimiento urbanístico para hacer a este coherente con las nuevas limitaciones dimanantes de dicho POTA.