



SUMARIO

(Continuación del fascículo 1 de 3)

3. Otras disposiciones

PAGINA

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

Corrección de errores del Decreto 130/2006, de 27 de junio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva y se crea su Comisión de Seguimiento (BOJA núm. 136, de 17.7.06).

98

Número formado por tres fascículos

Viernes, 18 de agosto de 2006

Año XXVIII

Número 160 (2 de 3)

Edita: Servicio de Publicaciones y BOJA
CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA
Secretaría General Técnica.
Dirección: Apartado Oficial Sucursal núm. 11. Bellavista.
41014 SEVILLA
Talleres: Servicio de Publicaciones y BOJA



Teléfono: 95 503 48 00*
Fax: 95 503 48 05
Depósito Legal: SE 410 - 1979
ISSN: 0212 - 5803
Formato: UNE A4

3. Otras disposiciones

CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

CORRECCION de errores del Decreto 130/2006, de 27 de junio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva y se crea su Comisión de Seguimiento (BOJA núm. 136, de 17.7.06).

Advertido error en el Decreto 130/2006, de 27 de junio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio

del Litoral de Huelva y se crea su Comisión de Seguimiento, relativo a la omisión de la publicación del Anexo citado en el artículo 1 de la disposición de referencia, y que contiene el Plan aprobado, se procede a su subsanación mediante la correspondiente publicación.

Sevilla, 25 de julio de 2006

ANEXO

MEMORIA INFORMATIVA**1. EL AMBITO EN EL CONTEXTO REGIONAL**

El Litoral Occidental de Huelva es un territorio de reciente colonización, situado en el tramo final de la cuenca sedimentaria del Guadalquivir, entre las desembocaduras de los ríos Guadiana y Tinto-Odiel.

Abierto al Atlántico y fronterizo en su límite occidental con Portugal, el territorio ha permanecido limitado en sus relaciones territoriales con el Algarbe hasta fechas recientes, dando lugar a una ruptura en la organización territorial que tenía su lógica continuidad al otro lado del Guadiana. La frontera convierte, de hecho, durante mucho tiempo a este ámbito en un fondo de saco que pivota hacia la capital provincial por un corredor de transporte viario que es el nexo de relación de este territorio con el resto del espacio regional.

La configuración de la red, resultado del propio proceso de conformación del territorio, presenta un eje estructurante principal que conecta Huelva con la frontera de Portugal y, en el pasado, formaba parte de este eje el ferrocarril, el cual, organizado para el tráfico interno no tuvo nunca conexión transfronteriza, facilitando así, en un momento de déficit público y reconversión del sistema ferroviario, su cierre por su carácter deficitario.

Perpendicular a este eje principal se presenta un eje secundario (A-499) que conecta la costa con el interior. Este segundo eje, de escasa significación hasta el momento, debido a la debilidad de las relaciones económicas Norte-Sur, articula la parte más occidental del Andévalo.

Limitadas las relaciones con el Oeste por la frontera, y reducidas las relaciones económicas Norte-Sur por las condiciones socioeconómicas del Andévalo occidental, territorio de baja densidad de población con una actividad fundamentada históricamente en una silvicultura de escaso rendimiento, el ámbito depende del corredor como única salida de conexión con el resto del territorio.

Esta situación, que mantiene su impronta en la actualidad, está sujeta, sin embargo, a cambios que van a modificar en pocos años estas características estructurales. En primer lugar, porque la apertura del puente sobre el Guadiana supone una vía de conexión rápida transfronteriza que, en ausencia de trámites aduaneros, empieza a reflejar su potencialidad con la frecuencia de intercambios comerciales y de servicios a la población de ambos lados de la frontera rompiendo la histórica y dificultosa relación entre estos territorios.

En segundo lugar, porque esta conexión facilita un desarrollo potencial del sector turístico, muy implantado en el sur de Portugal y en proceso de desarrollo en el litoral occidental onubense.

La apertura del puente, la autovía del Infante Sagres, en Portugal, y su continuación con el viario de alta capacidad A-49 amplía las áreas de influencia de los aeropuertos internacionales de Faro y Sevilla y contribuyen a una mejor articulación del ámbito.

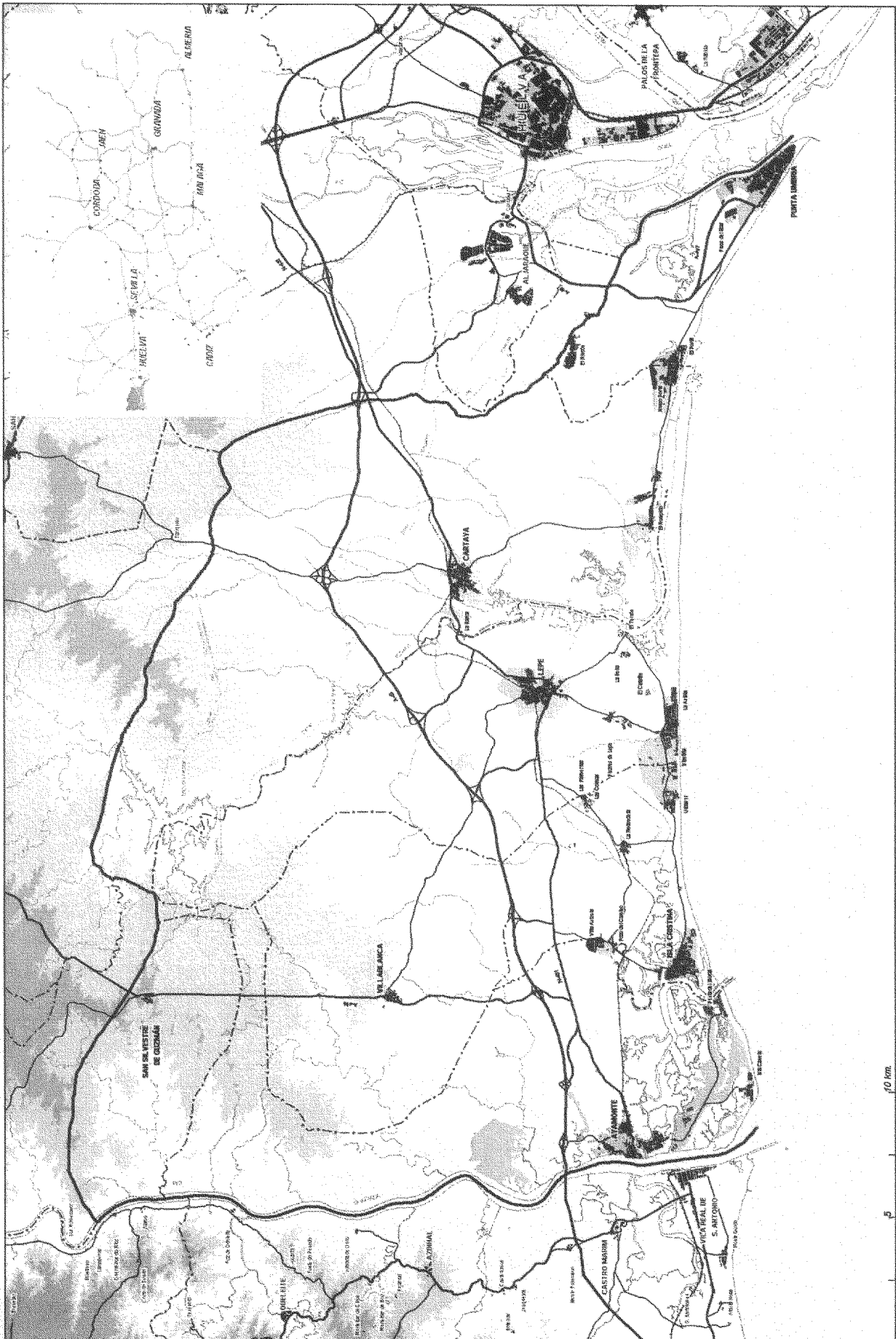
En tercer lugar, porque el extraordinario proceso de modificación de los usos del suelo, con la transformación en regadíos de más de 15.000 ha va a suponer, de hecho, una aceleración en el proceso de cambio del soporte económico del ámbito, que ya supuso en su momento la introducción de la nueva agricultura de cultivos bajo plásticos y que implicará una multiplicación de las relaciones económicas con su correlato necesario a medio plazo en las infraestructuras de transportes.

En el orden físico-territorial, el Litoral Occidental de Huelva mantiene características comunes a todo el eje desde Faro hasta la desembocadura del Guadalquivir. Espacios marismos, zonas endorreicas, flechas y barras arenosas constituyen las características físicas de esta costa recortada, fruto de la invasión de las aguas marinas de los cursos bajos de los ríos, cuya escasa pendiente favorece en sus tramos finales la influencia de las mareas hacia el interior continental y la formación de estuarios.

La parte costera del ámbito territorial, al integrarse en la unidad más amplia que conforma el arco cóncavo que se dibuja desde el cabo Santa María hasta la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel, se encuentra relativamente protegido del oleaje del Oeste y con abundantes aportes de sedimentos del Guadiana que contribuyen a la configuración de las formaciones arenosas. Estas formaciones, que progresivamente han ido conectando la desembocadura de este río con el Piedras y rellenando el antiguo y amplio estuario, resguardando el acantilado flandriense que hoy queda alejado de la costa, han dado lugar a la conformación de unos interesantes paisajes, en buena parte protegidos, que otorgan a toda la franja costera un indudable valor naturalístico y ambiental, que la individualiza y caracteriza como un activo de indudable interés.

Por otro lado, el interior del ámbito forma parte de un vasto territorio conformado por el Andévalo y el Bajo Alentejo portugués. Está constituido por una penillanura paleozoica basculada hacia el Oeste y modelada por la red fluvial que ha determinado un paisaje llano o suavemente acolinado en el que la baja productividad de los suelos ha dado lugar a una actividad forestal y a una agricultura cerealística y ganadera de bajo rendimiento (dehesas) que ha propiciado una débil ocupación humana.

La sustitución de la dehesa por la reforestación de especies de rápido crecimiento para la industria papelera y la posterior transformación agraria de regadíos y repoblaciones de encinar que actualmente se está produciendo, da lugar a un paisaje muy alterado que en un próximo futuro presentará una acusada especialización: espacio de plantaciones al sur del canal del Chanza-Piedras, paisaje adeshado al norte, paisaje de monte bajo y matorral degradado en su borde occidental y paisaje de marismas en el frente costero.



10 km
5
ÁMBITO

2. EL MEDIO FÍSICO

2.1. LOS USOS DEL TERRITORIO

El ámbito del Litoral Occidental de Huelva se caracteriza por el importante dinamismo del modelo de aprovechamiento del territorio. La introducción de sucesivas alternativas agrarias cada vez más productivas que las preexistentes ha dado lugar a cambios y sustituciones de usos cuantificables en términos de miles de hectáreas. El eucaliptal, el fresón, los cítricos y frutales han constituido procesos que han revolucionado la actividad económica del ámbito en detrimento de los montes, especialmente de los eucaliptales, que han sido desalojados por la agricultura.

La evolución más reciente y significativa de los usos se ha producido en los aprovechamientos productivos agrarios. La introducción y expansión del fresón, tiempo atrás, y más recientemente el desarrollo de los cítricos y frutales han reconvertido el espacio agrícola tradicional en otro altamente tecnificado, a la vez que se ha ampliado su superficie.

En relación a los eucaliptales, implantados en los años sesenta, la mayor parte de las superficies sobre las que se realizaron las plantaciones no reunían las condiciones naturales y productivas necesarias para su pervivencia. En estos momentos, agotado o a punto de agotarse su ciclo vital, las masas no se están regenerando y se encuentran en fase de erradicación generalizada, dando lugar así a un nuevo cambio de uso del territorio.

El ajuste histórico entre capacidades del medio y sus utilidades ha deparado en la actualidad unos usos y aprovechamientos del territorio estructurados en varias fajas que, sin apenas transición, se suceden desde la línea de costa hasta el Andévalo

En la costa, los usos primarios y naturales ceden terreno paulatinamente ante el avance de los usos urbanos turísticos. Las masas de pinares litorales tienen carácter protector teniendo un uso recreativo y naturalístico. Las marismas son mayoritariamente de carácter natural, aunque algunas albergan instalaciones acuícolas intensivas. Los usos balnearios se distribuyen por la mayoría de las playas, aunque las playas exteriores de la Barra del Rompido apenas son utilizadas y las interiores jalonan una dársena natural donde la navegación y los fondeaderos son las utilidades preferentes.

Por otro lado, desde mediados de la década de los noventa los usos agrícolas han ampliado su superficie en paralelo a la puesta en riego de las Zonas Regables del Chanza y Sur-Andévalo, siendo los cítricos y frutales los que, con su fuerte expansión en los últimos años, se han configurado como el gran monocultivo del ámbito. Dado que la implantación de los cítricos necesita una importante capitalización, las explotaciones agrícolas suelen ser de tamaño medio-grande y se emplazan sobre terrenos de pasado forestal, evitando aquéllos con microparcelación de la propiedad.

El fresón y otros cultivos hortícolas constituyen hoy la segunda orientación productiva. En rotación o en mosaico, el área del fresón ha experimentado desde su introducción sucesivos reajustes, de manera que se ha producido un des-

plazamiento hacia al Norte, en paralelo al avance de la intrusión salina en el acuífero; un cambio en los sistemas de explotación, pasando de ser explotaciones familiares de pequeño tamaño a otras de mayor superficie gestionadas por cooperativas o grandes inversores; y una reducción de la superficie utilizada motivada por la fluctuación del mercado y el auge de los cítricos.

Por otro lado, los mosaicos de cultivos leñosos/herbáceos, en riego/secano, tradicionales/intensivos, son el modelo de aprovechamiento agrario con mayor tendencia a la baja, en relación inversa al incremento de las explotaciones puestas en riego, siendo los ruedos agrarios de Lepe y Cartaya, así como las zonas de Valdemurtas y Valdejudíos, en Villablanca, las principales áreas de permanencia.

Finalmente, todavía permanecen áreas de cultivos tradicionales con cierta significación territorial que se corresponden con cultivos leñosos (almendro y olivo) y secanos cerealistas. En su mayor parte se enmarcan en el interior de zonas regables, encontrándose en situación de moratoria o en expectativa de transformación.

En lo que respecta a los usos forestales, han perdido su uso preferente maderero. Hoy día, de estos recursos forestales solamente se aprovechan las piñas, las leñas procedentes de los tratamientos silvícolas y las plantas aromáticas, siendo el uso más practicado el recreativo, especialmente en Campo Común de Abajo; y en cuanto a los eucaliptales, éstos se encuentra en franca regresión.

Por lo que se refiere a los usos ganaderos, pese a su continuo declive constituyen otro de los invariantes del ámbito. La dehesa, los pastizales, los matorrales y algunos secanos son las orientaciones más relevantes, destacando en su evolución el incremento de las dehesas con gestión cinegética en detrimento de las de uso ganadero. Los matorrales, fundamentalmente, y algunos pastizales han sido objeto de numerosas y extensas repoblaciones con encinas acogidas a los Programas Agroambientales de forestación de superficies agrarias.

Las superficies de matorrales que todavía permanecen adolecen de aprovechamientos productivos que no sean los cinegéticos, y las repoblaciones aterrazadas de eucalipto, situadas en los municipios de San Silvestre de Guzmán y Villablanca, hoy en situación de abandono, exteriorizan características y aprovechamientos semejantes a los de los matorrales. La ausencia de gestión en estos terrenos, la inexistencia de franjas cortafuegos y la fácil combustión de estos matorrales pirofíticos, son factores que generan un elevado riesgo de incendios forestales.

La transformación de matorrales, eucaliptales y pastizales a plantaciones de cítricos alcanza ya importantes extensiones y para garantizar el riego de los cultivos se han realizado numerosos microembalses.

Finalmente, las actividades extractivas están experimentando un importante auge. El Centro Especial de Aprovechamiento de las Canteras de Tariquejo, en Cartaya, o las numerosas e importantes graveras emplazadas entre El Empalme y Ayamonte, constituyen los aprovechamientos más significativos.

2.2. LOS RECURSOS HÍDRICOS

La cuenca del Guadiana (Plan Hidrológico Guadiana II) constituye un único sistema de explotación, con una oferta de recursos disponibles que ampara a los diversos ámbitos territoriales de la Costa de Huelva e incluso a sectores incluidos en la vecina cuenca del Guadalquivir.

Hoy, la característica más significativa de este sistema radica en su régimen transitorio de explotación. Aunque los recursos disponibles ya están asignados a los diversos agentes de demanda, está todavía pendiente, por un lado, la consolidación de las demandas de las zonas regables en transformación o en desarrollo, así como la construcción de pequeños embalses de regulación y la ampliación de infraestructuras que terminen de definir el complejo hidráulico; y por otro, la incorporación de nuevos recursos regulados en las vecinas cuencas de los ríos Odiel y Tinto al abastecimiento de zonas regables que hoy, de forma transitoria, son abastecidas por el Sistema Chanza-Piedras.

De las proyecciones realizadas por el Plan Hidrológico se desprende que, en el Chanza, en el horizonte temporal a diez años, las demandas se equilibran con los recursos disponibles y se termina de definir el complejo hidráulico Chanza-Piedras. En tanto, parte de los recursos asignados, hoy excedentarios, van siendo destinados temporalmente, a atender a otros agentes de demanda.

En este periodo de transición, mientras se definen y concretan las demandas y los sistemas de regulación y abastecimiento de las cuencas de los ríos Odiel y Tinto, a la vez que se consolidan los agentes demandantes de las Zonas Regables del Chanza y Sur-Andévalo, el Sistema Chanza-Piedras constituye el pilar fundamental del suministro de recursos para la Costa de Huelva.

La gestión del agua en la Cuenca del Guadiana y en particular del Sistema Chanza-Piedras parte de una ventajosa posición que deriva de la abundancia del recurso en relación con las expectativas de uso que en cada momento se han ido planteando. De esta manera, los recursos disponibles siempre van por delante de la demanda y los balances hídricos de cuenca entre recursos y demandas y las soluciones proyectadas se vienen resolviendo de forma satisfactoria. Así mismo, las interesantes posibilidades de regulación de recursos superficiales constituyen una reserva estratégica de cara al futuro. La única problemática, de carácter local es la sobreexplotación del acuífero Ayamonte-Huelva, que se encuentra en vías de solución por la paulatina supresión de las captaciones para usos urbanos y agrícolas.

En los últimos años los recursos apenas se han incrementado, debido a que los gestores del agua consideran que existe margen temporal y posibilidades de generar nuevos recursos para responder satisfactoriamente a las iniciativas de desarrollo. Seguramente, la introducción paulatina de un nuevo paradigma de gestión del ciclo del agua replanteará o redefinirá muchas de las actuaciones proyectadas.

Asignación de recursos del Sistema Chanza-Piedras

ASIGNACIONES DE RECURSOS	(HM ³)	HORIZONTE A 10 ANOS (HM ³)
Abastecimiento	26,726	39,214
Uso industrial	23,000	25,300
Regadío	52,550	173,130
TOTAL	102,276	237,644

Fuente: Plan Hidrológico Guadiana II. 1999

Los balances entre recursos y demandas, según el Plan Hidrológico, en los diferentes horizontes temporales se saldan de forma positiva: situación año 1999 (+111 hm³), horizonte a 10 años (+319 hm³), y horizonte a 20 años (+212 hm³), tratándose, por tanto, de una cuenca excedentaria.

Frente a la reducida tasa de renovación de los viejos sistemas de conducción y distribución, característica frecuente en otras zonas andaluzas, el Sistema Chanza-Piedras, además de la abundancia de recursos y de la apreciable calidad de sus aguas, dispone de unos modernos y eficaces sistemas de abastecimiento a ciudades y zonas regables.

3. EL PROCESO DE DESARROLLO SOCIOECONÓMICO

El ámbito del Litoral Occidental de Huelva se encuentra en un importante proceso de crecimiento socioeconómico como consecuencia de una actividad agrícola, basada en la nueva agricultura, y de un desarrollo turístico pujantes que han venido a unirse a las actividades agrarias, silvícolas y pesqueras que tradicionalmente fueron las fuentes esenciales de su economía.

Este desarrollo socioeconómico tiene su impronta en el notable incremento poblacional de la zona, apreciándose una notable dualidad entre los municipios costeros y los del interior, los cuales sólo en fechas recientes comienzan a incorporarse a los procesos de transformación agraria existentes en el ámbito.

Municipios como Ayamonte han conseguido remontar la crisis que supuso la apertura de la frontera terrestre con el Algarbe y en general todos los municipios, con excepción de San Silvestre de Guzmán, han tenido aportes migratorios como consecuencia del rápido desarrollo de las actividades antes citadas a las que, en el caso de Punta Umbría, han venido a sumarse efectivos procedentes de procesos de relocalización interna de población de la aglomeración urbana de Huelva.

Así pues, este incremento poblacional se explica fundamentalmente por los aportes inmigratorios, que vienen a suponer casi las dos terceras partes del crecimiento poblacional del ámbito.

A esta población estable se suma una presencia paulatina de una población inmigrante extranjera que participa esencialmente en la actividad agraria y un importante volumen de población estacional, que hace que en la época estival la población del ámbito casi se triplique, con los consiguientes problemas asociados de congestión de viarios, así como de necesidad de dotaciones e infraestructuras que den servicio a este importante contingente poblacional.

La progresiva expansión de las tierras en regadío y el desarrollo de la nueva agricultura, junto al avance de los servicios, en clara relación con el ascenso del turismo, constituyen los sectores claves del desarrollo económico del ámbito y generan el mayor número de empleos.

En este contexto general, tan sólo San Silvestre de Guzmán y Punta Umbría presentan pautas diferentes. San Silvestre por su incipiente incorporación a la agricultura en regadío y el mantenimiento de los aprovechamientos agropecuarios tradicionales (ganadería y seco), y Punta Umbría por su pertenencia al área de influencia de la capital provincial y su vinculación a los servicios y la construcción, aunque también resalta el sector pesquero.

La actividad industrial tiene escasa importancia en la economía, aunque es previsible esperar en un futuro próximo una mayor representación de este sector por la creación de centrales hortofrutícolas dedicadas a la manipulación y envasado de las producciones asociadas a la nueva agricultura. Junto a ello, se ha producido un descenso en la actividad pesquera, en clara relación con la crisis sufrida por el sector, aunque todavía su presencia es significativa en varios municipios, fundamentalmente en Isla Cristina y Punta Umbría, y un avance del sector de la construcción en relación directa con el desarrollo de las promociones inmobiliarias ligadas a la segunda residencia de la costa.

La distribución sectorial del empleo experimenta los principales incrementos en los sectores servicios y agricultura; pero mientras que en el primer caso el aumento se produce con carácter general en todo el ámbito, en el segundo caso se manifiesta básicamente en los núcleos de Ayamonte e Isla Cristina, que presentaban una mayor presencia de la industria y el comercio en sus economías tradicionales.

La economía del Litoral Occidental avanza, pues, hacia una homogeneización de su base productiva, centrada en las actividades agrícolas y turísticas, que actúan como motor de desarrollo de los restantes sectores productivos: servicios, construcción y, en menor medida, industria.

4. EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

El proceso de conformación del sistema de asentamientos del Litoral Occidental de Huelva presenta históricamente una clara dicotomía en su localización entre los núcleos de población litorales que basaban su actividad fundamentalmente en los recursos pesqueros y los núcleos del interior, en los que predominaba una actividad vinculada con los recursos agrícolas y forestales.

Esta dicotomía ha experimentado una profunda modificación a medida que se han producido nuevos recursos generadores de renta, vinculados a la actividad turística y posteriormente a la nueva agricultura, que han potenciado la implantación de núcleos en el frente litoral, incrementando el tamaño y peso poblacional de antiguos núcleos pesqueros, que diversifican así sus actividades (Punta del Moral y Punta Umbría), o conformándose otros nuevos que jalonan todo el eje costero, principalmente urbanizaciones de segunda residencia (Isla Canela, Islantilla, El Rompido, El Portil, Nuevo Portil, Pinos del Mar, etc.)

Junto a éstos y en la estrecha banda que se dibuja entre el frente litoral y la N-431, se conforman nuevos núcleos en la serie de penetraciones que se efectúan a partir de este eje en dirección a la costa. Son núcleos de variada tipología y génesis que constituyen en unos casos segundas residencias de la población de las cabeceras municipales, que evolucionan hacia residencias principales, o núcleos de origen netamente agrario (Las Palmeritas, Pinares de Lepe y Villa Antonia)

Esta red de asentamientos está claramente vinculada a la capital en todo lo que se refiere a las funciones urbanas superiores, tanto en equipamientos públicos (enseñanza universitaria, centros de especialidades sanitarias, hospitales, etc.) como en servicios profesionales de toda índole, pero en su organización interna, considerada mediante las vinculaciones que se producen entre los municipios para satisfacer necesidades de servicios de escala supramunicipal, se aprecia la existencia de una equilibrada dotación de equipamientos.

De esta manera, no se observa claramente una posición jerárquica predominante de ninguna de las cabeceras municipales sobre las demás, si se excluyen San Silvestre de Guzmán y Villablanca, las cuales, por su menor tamaño y posición excéntrica, no son sede de equipamientos supramunicipales. En todo caso, Ayamonte, núcleo cabecera que por estar más alejado de la capital ha contado históricamente con determinados servicios públicos para atender de una forma más equilibrada al territorio situado al Oeste de Huelva y evitar largos desplazamientos a la capital, presenta un mayor rango si se consideran sólo los equipamientos públicos de carácter supramunicipal, los cuales establecen una demanda cautiva (cabecera de Partido Judicial, Registro de la Propiedad, Administración de Hacienda) que favorece el desarrollo de otros servicios públicos y privados.

En relación con las funciones privadas, tales como los establecimientos comerciales, entidades financieras y servicios profesionales, se confirma la similitud existente entre los principales centros cabeceras municipales. En todo caso, estas actividades tienen una clara relación con el tamaño poblacional y la actual mejora de la accesibilidad a la capital provincial propicia un incremento de las relaciones con ésta para la satisfacción de servicios privados.

En lo que respecta a la vivienda, ésta ha experimentado un incremento espectacular en la última década, en relación directa con el desarrollo turístico residencial de la franja litoral. El número total de viviendas se ha incrementado en más del 60% en el período 1991-2002. Ahora bien, son los municipios de Isla Cristina y Lepe los que mantienen una dinámica más fuerte, hecho ligado al desarrollo de Islantilla.

Desde la perspectiva de la movilidad por razones de trabajo, el Litoral Occidental de Huelva es un ámbito receptor de mano de obra. Esta primera característica del ámbito se completa con la apreciación de que la población ocupada residente tiene en su mayor parte cubierta su demanda de empleo en los propios municipios, por lo que la movilidad interna no es muy elevada. De este modo, sólo San Silvestre de Guzmán tiene más del 50 por ciento de su población ocupada trabajando fuera del municipio. Caso contrario ocurre con Lepe, en el que más del 90% trabaja en el propio municipio.

Esta característica del sistema productivo, bien equilibrado entre los distintos municipios, si se exceptúan los dos interiores, crea unas relaciones de centralidad/dependencia por motivo trabajo muy débiles entre los mismos, que no da lugar a la configuración de un centro cabecera predominante. Las relaciones se producen entre pares de núcleos por proximidad territorial y, en todo caso, se hace evidente la atracción de Huelva. Del análisis de esta estructura de movilidad por motivo trabajo se aprecia que el sistema de asentamientos no presenta una organización jerarquizada, siendo además los desplazamientos intermunicipales por motivo trabajo de escaso volumen.

En todo caso, se puede estimar una mayor dependencia relativa de Huelva de los municipios más próximos a la capital (Punta Umbría, Cartaya, Lepe) tanto por motivos de trabajo como por acceso a equipamientos y servicios de nivel intermedio debido a la organización administrativa de los mismos, que generan relaciones de dependencia obligada.

5. LAS INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES

5.1. LA RED VIARIA Y LA DEMANDA DE MOVILIDAD

El esquema de la red viaria del ámbito está estructurado por la A-49, que canaliza los tráficos entre Andalucía y el Algarve. Este eje es la espina dorsal de la red a la cual se enlazan la carretera N-431 y otras de menor jerarquía que alimentan y distribuyen los tráficos del eje central.

Además de esta estructura central, en las conexiones exteriores se cuenta con el enlace directo entre Punta Umbría y El Portil con Huelva a través de la carretera A-497. Esta carretera tiene características de autovía en gran parte de su trazado.

La red del ámbito sirve de soporte a las conexiones con el Andévalo, zona de bajo nivel de densidad poblacional y débil desarrollo económico. Estas relaciones están soportadas por dos ejes viarios, la A-499 que relaciona Ayamonte con Sanlúcar de Gadiana, de rango intercomarcal y de aceptables características, y el eje HV-1311, carretera de rango comarcal cuyas características no están adaptadas a sus funciones actuales.

Las conexiones entre los núcleos situados en el antiguo camino de Huelva a la frontera portuguesa están servidos por la N-431, que ha quedado, una vez puesta en servicio la autovía A-49 como eje para desplazamientos de corto recorrido entre las cabeceras municipales.

Las conexiones litorales están formadas por varias carreteras secundarias que forman tres anillos de acceso articulados con la N-431, pero segregados entre sí. El primer anillo conecta Punta Umbría, El Portil y El Rompido y está enlazado por una parte con Huelva, y por otra a la N-431 por Aljaraque y por Cartaya. El segundo anillo conecta Isla Cristina, Islantilla y La Antilla y está comunicado con la N-431 por Lepe y Villa Antonia (acceso principal a Isla Cristina). Este anillo dispone de una subred intermedia focalizada por La Redondela. El tercer acceso es el de Isla Canela y Punta del Moral que conecta en un único punto con Ayamonte y a través de su acceso con la N-431.

La concentración de población y actividad en el frente litoral, junto con la disposición Este/Oeste del eje territorial de mayor significación (Huelva-Sevilla/Faro), explica que la estructura de la demanda de viajes tenga un fuerte componente paralelo a la costa. Por el ámbito transcurren los flujos de origen y destino exterior correspondientes a la relación entre Andalucía y el Algarbe.

En los tráficos entre el ámbito y el exterior destaca la relación con Huelva y en segundo lugar con Sevilla. Estas relaciones tienen unos componentes de demanda que registran unas fuertes puntas protagonizadas por flujos en un solo sentido durante unas horas y flujos en sentido inverso en otras horas. Estas puntas están provocadas por el acceso a la playa de excursionistas y veraneantes y sus retornos. La comparación entre el escenario con y sin playas-segunda residencia representa una reducción de la carga de la red viaria prácticamente a la mitad. Su evolución previsible denota un elevado incremento de los componentes de demanda vinculado a las actividades excursionistas y acceso a la segunda residencia en el periodo estival y fines de semana con buen tiempo, y un incremento moderado de los restantes componentes de demanda debido al desarrollo de las actividades productivas e incremento de la motorización.

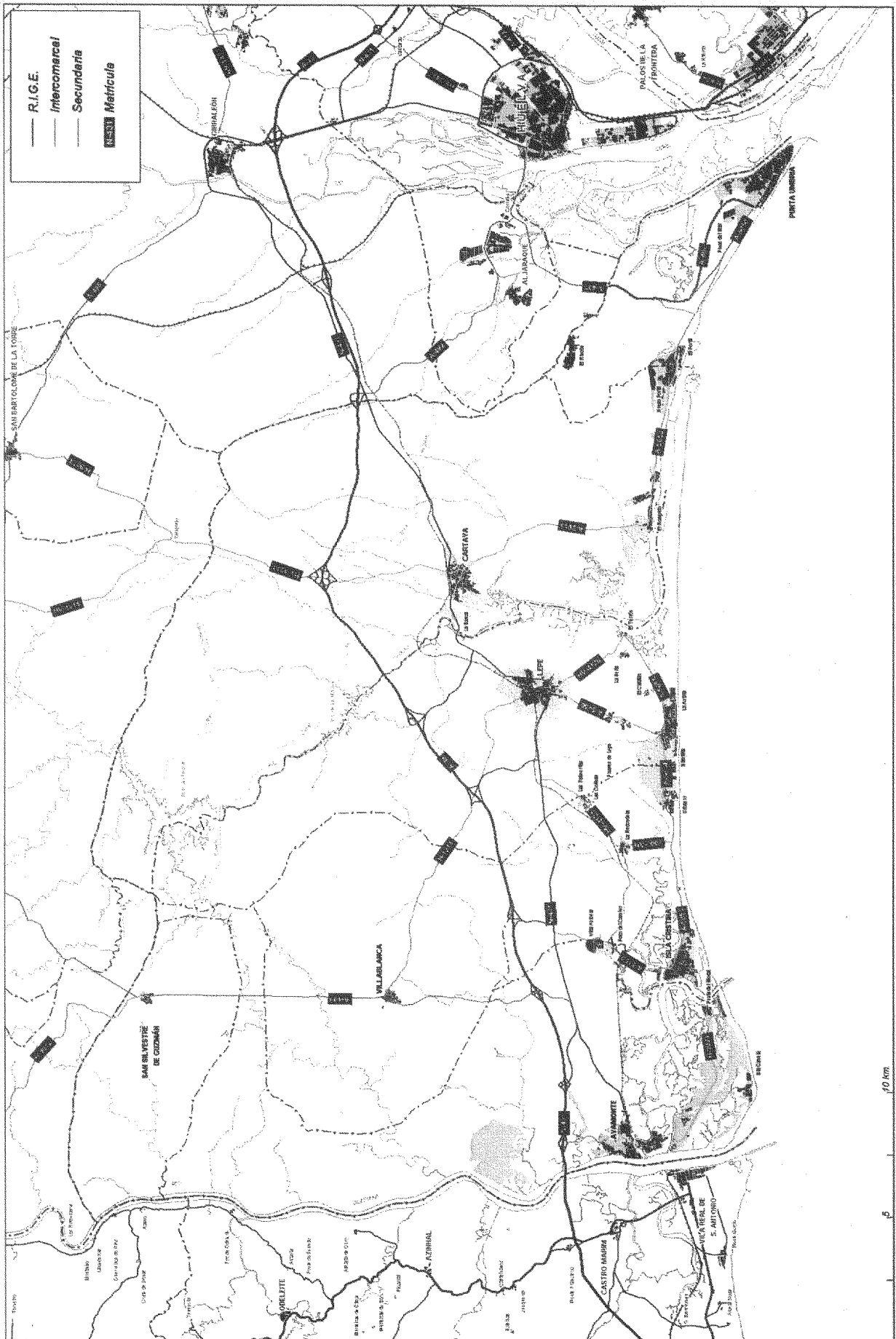
En relación con estas tendencias de demanda, la construcción de la autovía ha mejorado el funcionamiento del tránsito de largo y medio recorrido descargando la concentración de tráficos en la N-431. En todo caso, la coincidencia de funciones en este último eje viario hace que el nivel de servicio no sea del todo satisfactorio por la acumulación de tráficos intensos (agrícolas, residencia-trabajo, movilidad genérica, etc.) en una carretera de un carril por sentido, con intersecciones a nivel, travesías urbanas y regulaciones semafóricas en las mismas; no obstante, los mayores niveles de tráfico no se registran en el eje de la N-431 sino en el periodo estival en las conexiones metropolitanas de Aljaraque y Punta Umbría con Huelva, carretera A-497, y en los accesos a La Bota (El Portil) y a La Antilla e Islantilla debido a los tráficos estacionales de excursionistas y veraneantes.

La demanda de movilidad de los turistas en sentido estricto en el litoral no establece requerimientos significativos en los itinerarios paralelos a la costa. Por otra parte, la descongestión de la N-431, permite realizar desplazamientos a lo largo de todo el litoral. De ahí que, una vez superados los graves estrangulamientos existentes en el eje central, la baja sensibilidad de la movilidad de los turistas a los tiempos de recorrido en sus viajes por el territorio permita concluir que no se precisan nuevas ofertas viarias para este uso.

En relación con el conjunto del funcionamiento de la red, se puede afirmar que los problemas están ceñidos a los accesos a Punta Umbría, Isla Cristina, La Antilla e Isla Canela. Estos dos últimos enclaves residenciales registran demandas fuertemente concentradas.

5.2. LOS SERVICIOS E INSTALACIONES DE ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA

La estructura de conexiones directas en transporte público interurbano es un indicador aceptable de las relaciones que se producen entre los núcleos de población. La estructura de conexiones refleja, por un lado, la importancia de las re-



RED VIARIA

laciones de los núcleos cabeceras municipales con Huelva capital y, por otro, la estructura compleja de las relaciones internas como consecuencia de las características de un ámbito que presenta una estructura polinuclear en el que ninguna cabecera municipal predomina claramente frente a las demás en cuanto a dotaciones y oferta de empleo urbano.

Con respecto al primer aspecto, los núcleos cabeceras municipales tienen una elevada intensidad de relaciones con la capital, que se va reduciendo a medida que éstos se sitúan a mayor distancia de Huelva. Ayamonte, con unas elevadas dotaciones de carácter público y servicios comerciales, es el núcleo cabecera con menos vinculaciones directas con Huelva de todas las cabeceras municipales, si se excluye a San Silvestre de Guzmán que no mantiene relaciones directas ya que éstas deben efectuarse a través de Villablanca, o bien con Ayamonte.

En cuanto a las relaciones internas, el análisis de la estructura de conexiones muestra cómo se producen unas relaciones intensas entre los núcleos cabeceras situados en el área central del ámbito: Cartaya, Lepe e Isla Cristina. Ayamonte se relaciona con Isla Cristina y Villablanca, en tanto que Punta Umbría mantiene una fuerte conectividad con Huelva y en mucha menor medida con Lepe.

Si se atiende a los núcleos no cabeceras municipales las relaciones son siempre más acusadas entre éstos y sus respectivas cabeceras municipales que con otros núcleos, a excepción de La Redondela con Isla Cristina.

El resultado de la estructura de relaciones que proporciona el sistema de transporte público interurbano de viajeros por carretera permite considerar como principales deficiencias las que se producen entre los núcleos costeros; entre San Silvestre de Guzmán (extensible también a los municipios situados al norte de este municipio) con el resto del ámbito y la capital; y entre Ayamonte y Huelva.

En lo que se refiere a las instalaciones de acceso al transporte público de viajeros Cartaya y Lepe, entre los grandes núcleos, carecen de estaciones/apaderos y San Silvestre y Villablanca carecen de dotaciones que proporcionen un adecuado servicio a los viajeros.

5.3. LAS INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO

La gestión del ciclo del agua se realiza a través de cuatro subsistemas con servicios e infraestructuras hidráulicas de abastecimiento y depuración independientes, tres de ellos representados en el ámbito del Litoral Occidental de Huelva (Carreras-Piedras, Aljaraque-Punta Umbría y Villablanca-San Silvestre). Estos subsistemas están gestionados por GIAHSA, entidad gestora creada por la Mancomunidad de Aguas "Costa de Huelva".

En situación climática normal, la práctica totalidad de los núcleos de población tienen garantizado el suministro de agua potable; sin embargo, la demanda, caracterizada por sus importantes puntas veraniegas, impone fuertes exigencias al sistema de explotación obligándolo a funcionar temporalmente al límite de su capacidad, evidenciando en esos momentos estrangulamientos y discapacidades en las infraes-

tructuras de conducción, regulación y depuración, que, en último término, se traducen en deficiencias en el servicio, bajadas de presión, cortes temporales del suministro y vertidos ocasionales de aguas sin depurar.

El crecimiento continuado del agua consumida y la sustitución paulatina de captaciones de aguas subterráneas por superficiales constituyen los aspectos más notorios en la evolución de los suministros en los últimos años. Sin contabilizar las pérdidas en las redes de distribución, la demanda de agua en los meses de julio y agosto supone aproximadamente un tercio del volumen anual abastecido. En las urbanizaciones y núcleos costeros, la demanda punta cuadruplica la demanda valle (enero-febrero), e incluso la multiplica por ocho en algunas urbanizaciones costeras.

Los distintos subsistemas que conforman las infraestructuras hidráulicas urbanas presentan características diferenciadas, así:

- a) En el subsistema Carreras-Piedras existen todavía urbanizaciones que se nutren de forma individual mediante captaciones de aguas subterráneas. El subsistema presenta, en general, un funcionamiento correcto, aunque son reseñables las pérdidas ocasionadas en la red de distribución en baja, y la existencia de estrangulamientos en épocas punta.
- b) En cuanto al saneamiento, aunque la mayoría de las poblaciones cuentan con tratamiento de depuración, son varios los núcleos que aún realizan sus vertidos de aguas residuales urbanas directamente y sin depuración a las rismas del Carreras.
- c) El subsistema Villablanca-San Silvestre presentan un correcto funcionamiento en cuanto a abastecimiento, en tanto que las aguas residuales urbanas producidas por ambos núcleos son vertidas sin depuración previa a los cauces, estando proyectada una depuradora común para ambos municipios.
- d) Finalmente, el subsistema de Aljaraque-Punta Umbría presenta también un funcionamiento correcto, aunque son reseñables también las pérdidas ocasionadas en la red de distribución en baja, y se registra en temporada punta estrangulamientos y deficiencias infraestructurales. No todas las aguas residuales cuentan con tratamiento, estando previsto recoger las mismas y conducir las a la EDAR de Punta Umbría, actualmente en proyecto de ampliación.

5.4. LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS

En el Litoral Occidental de Huelva no existe ninguna infraestructura de generación de energía eléctrica, por ello la situación en relación con las infraestructuras energéticas se refiere únicamente al transporte.

La red de distribución de energía eléctrica no proporciona ningún recurso añadido debido a su posición final en la red. Así pues, la red de alta tensión que penetra en el Litoral Occidental corresponde a las necesidades de abastecimiento de energía a la zona y sólo a ella.

La red cuenta con diversas subestaciones que dan servicio a los núcleos así como a las nuevas transformaciones en re-

gadío, sin que hayan sido detectadas deficiencias de infraestructuras de especial relieve. Ahora bien, para dar respuesta al incremento de la demanda de energía, que supondrán los nuevos proyectos urbanísticos del litoral onubense, se está realizando un doble circuito Huelva-Ayamonte que es un segundo conductor por la traza ya existente Huelva-Cartaya-Lepe-Isla Cristina-Ayamonte.

Asimismo, son varios los proyectos previstos que afectan al ámbito cuya realización supondrá la eliminación de posibles problemas de abastecimiento en un futuro:

- Instalación de una subestación en Islantilla con un plazo previsto de ejecución de 3-4 años.
- Instalación de una subestación en Isla Canela cuya ejecución se prevé a largo plazo (unos 10 años).
- Instalación de una subestación de 220 KV en el Andévalo, localizada por la zona de San Bartolomé de la Torre, que conectará con la de Los Machos y la del Piedras, en un intento de conectar con la red existente y cerrar el bucle, con el objeto de evitar la alimentación por una única subestación.

En cuanto a la red gasística, el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía recoge la conexión de Portugal con el gasoducto Magreb-Europa a través del eje Huelva-Ayamonte-Portugal. Este nuevo gasoducto responde a las demandas existentes en el ámbito. El proyecto supondrá el transporte de gas al ámbito, quedando pendiente la distribución a las distintas poblaciones, que deberá realizarse mediante iniciativa privada.

5.5. LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

El Litoral Occidental de Huelva cuenta con cinco puertos, todos ellos pertenecientes a la red de titularidad autonómica y con varias instalaciones náuticas de gestión privada emplazadas en las áreas de resguardo que conforman el río Piedras y la ría de Punta Umbría. A ellos se suma el atraque para embarcaciones pesqueras de Punta del Moral y la marina de Isla Canela, ambos en el municipio de Ayamonte.

En lo que se refiere a las infraestructuras y servicios a la pesca, el puerto de mayor capacidad para acoger a la flota pesquera es Isla Cristina, seguido de Punta Umbría, manteniendo Ayamonte una dimensión pesquera claramente inferior. Asimismo, El Terrón y El Rompido, aunque tienen sus orígenes como puertos pesqueros, son utilizados preferentemente para actividades náuticas deportivas, quedando la actividad pesquera reducida a capturas artesanales. Ninguno de los puertos tiene otra actividad pesquera distinta del desembarco de pesca fresca.

Los puertos de El Rompido y El Terrón han visto disminuir su actividad pesquera, de forma tal que actualmente carecen de lonja y El Rompido no tiene embarcaciones censadas. Esta situación ha sido motivada, entre otras causas, por las limitaciones de accesibilidad que representa la desembocadura del río Piedras.

Adicionalmente, debe señalarse la ausencia de ayudas a la navegación, ya que la navegación por las rías y los canales

de las bocanas no se encuentran suficientemente señalizadas, circunstancia de especial significación por los movimientos de los bajos arenosos en la desembocadura del Piedras.

En lo que se refiere a la actividad deportiva, en el ámbito existen tres puertos, Ayamonte, Isla Canela e Isla Cristina, con atraques para más de seiscientos embarcaciones, generalmente de pequeña y mediana eslora.

La configuración de la costa, con amplias rías resguardadas del oleaje, permite, por otra parte, la estadia de embarcaciones sin necesidad de infraestructuras de defensa e instalaciones de amarre. Esta situación ha propiciado la construcción de pequeñas instalaciones, clubes y bases náuticas que han canalizado la demanda de fondeo de embarcaciones recreativas. Se convierten, así, las rías del Piedras y en menor medida la de Punta Umbría tras las actuaciones desarrolladas, en dársenas con numerosos barcos fondeados, contabilizándose más de 1.500.

En términos cuantitativos puede decirse que el sistema de fondeo permite la incorporación de más embarcaciones con escasa creación de infraestructura; no obstante, en la ría del Piedras se produce una oferta insuficiente en términos de calidad para las nuevas demandas y servicios exigidos por embarcaciones y usuarios al carecer de redes de infraestructuras e instalaciones complementarias a la estadia de las embarcaciones, además de producir una extraordinaria ocupación de la lámina de agua y de la línea de ribera, que produce de hecho su privatización.

En general, los puertos pesqueros y deportivos, salvo los de más reciente construcción se encuentran en un proceso de reformulación de sus áreas de servicios y de actuaciones de mejora y reordenación urbanística para adaptarlos a la nueva situación generada por la crisis del sector pesquero y las demandas de una mejor integración con los entornos urbanos.

5.6. LAS INFRAESTRUCTURAS DE GESTIÓN DE LOS RESIDUOS

La recogida y tratamiento de los residuos sólidos urbanos se realiza de forma mancomunada en el ámbito, existiendo dos entes de gestión que comprenden al conjunto de los municipios. De esta manera, los municipios de Villablanca y San Silvestre de Guzmán llevan sus residuos al vertedero controlado de Tharsis (Alosno), mientras que la planta de compostaje y reciclaje de Villarrasa trata los residuos generados en los municipios costeros.

La planificación efectuada por el Plan Director Provincial de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos prevé que la producción de residuos se incremente en el futuro y alcance en el año 2010 cerca de las 50.000 Tm/año. Las propuestas efectuadas por el Plan permite atender en el futuro las necesidades planteadas por el incremento de residuos mediante la creación de una planta de compostaje y recuperación en Tharsis, que recogerá, entre otros, los residuos procedentes de la Mancomunidad del Andévalo y la creación de plantas de triaje en las plantas de compostaje y recuperación de Tharsis y Villarrasa, donde se tratarían los contenedores de la fracción envases.

En lo que se refiere a los residuos agrícolas el desarrollo de cultivos bajo plásticos ha supuesto un notable incremento de los mismos, que se cifraban en la campaña de 1999-2000 en torno a las 4.550 toneladas/año. Para la recogida de estos residuos se cuenta con un centro empacador de plásticos agrícolas en Lepe que atiende, dentro del ámbito del Plan, a los municipios de: Ayamonte, Isla Cristina, Cartaya, Lepe y Villablanca y se disponen de puntos de recogida de plásticos, en los que los agricultores han de depositar los residuos plásticos generados en sus explotaciones para ser transportados al centro de empacado. El Plan Director Provincial prevé la necesidad de mejorar las actuales instalaciones y, asimismo, determina la oportunidad de instalar una planta de reciclaje en la zona productora de plásticos agrícolas.

En el ámbito se producen además otros residuos como los lodos generados por las distintas estaciones depuradoras existentes, cuya producción se estima en torno a las 10.000 Tm/año. Estos lodos, una vez depurados, están siendo depositados en el vertedero controlado de Tharsis, hasta tanto no se efectúe la construcción de la planta de bioconversión allí prevista.

En relación con los escombros y residuos de obras, no existe en la actualidad un modelo de gestión que los recoja y elimine de forma adecuada, existiendo escombreras, generalmente de pequeñas dimensiones, en cada municipio, y destacando la zona de Los Barrancos de Lepe donde aparecen varios vertederos dispersos.

De acuerdo con el Plan Director de Gestión, se propone la instalación de una serie de centros de tratamientos de inertes y de puntos de recogida, aconsejando la reutilización de antiguas canteras inactivas como forma de regenerar estos espacios degradados ya existentes.

Otras propuestas planteadas en el ámbito están referidas a la creación de dos centros de tratamiento de inertes, uno localizado en Villanueva de los Castillejos que serviría a San Silvestre de Guzmán y Villablanca, y otro en Lepe, con proyecto de instalación de una planta de trituración y clasificación, que además atenderá a Ayamonte e Isla Cristina.

6. LOS ESPACIOS PRODUCTIVOS

6.1. EL ESPACIO AGRARIO

La estructura actual del medio rural en el Litoral Occidental de Huelva viene definida por la rápida y amplia transformación experimentada con la puesta en regadío de nuevas tierras realizada al amparo de la Zona Regable del Chanza y de los riegos del Sur-Andévalo, y por la consiguiente reducción de los espacios forestales.

De esta manera, se ha incrementado de forma considerable la superficie de regadíos y como resultado de este avance se ha producido una profunda transformación del medio rural, que se ha despojado de sus señas de identidad tradicionales creándose un espacio productivo diferente, fuertemente especializado y homogéneo, que se ha saldado con un importante retroceso de los cultivos tradicionales de secano en beneficio de fresones y cítricos, cultivos en los que hoy se apoya la economía agraria comarcal.

Se pueden distinguir dos espacios bien diferenciados: el área Cartaya-Lepe, donde ya se han ejecutado las obras de la Zona Regable del Chanza, con un predominio de pequeñas parcelas ocupadas mayoritariamente por fresas; y los regadíos más occidentales, donde domina el riego de cítricos a partir de aguas subterráneas sobre parcelas de mucha mayor dimensión; sin embargo, administrativamente cabe hablar de tres zonas regables:

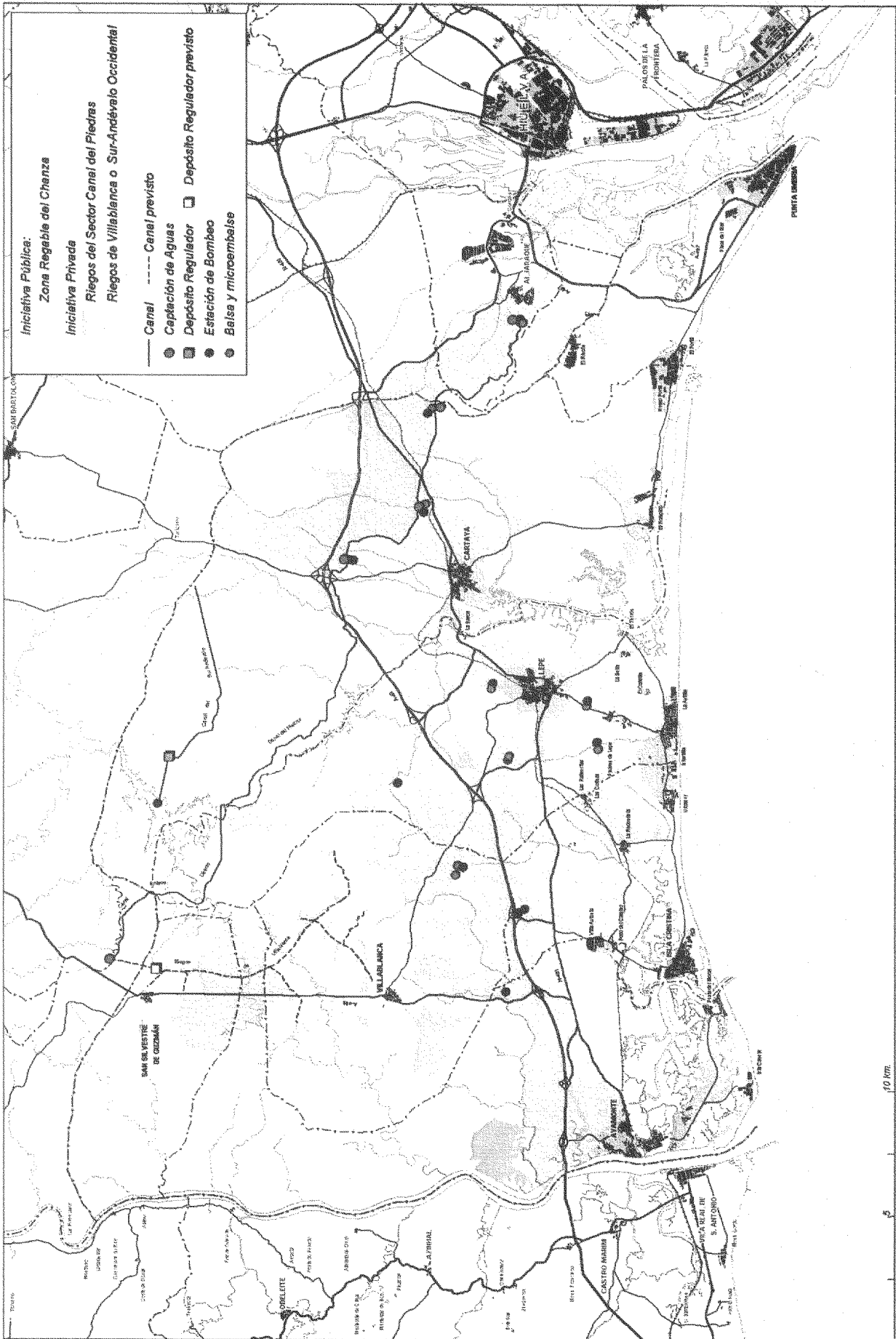
- a) La *Zona Regable del Chanza*, que prevé la transformación en regadío de una superficie de 23.146 ha (17.666 ha de superficie regable) La iniciativa es pública y fue declarada de Interés Nacional en 1985. La toma de agua se realiza desde el Canal del Piedras, pasando por el salto del Enlace Directo o por la Presa del Piedras según circunstancias de la explotación.
- b) Los *Riegos del Sector Canal del Piedras* cuya superficie total prevista a transformar es de 4.200 hectáreas. En el ámbito del Plan estos riegos se localizan en el término de Cartaya, bordeando la Zona Regable del Chanza, y en Punta Umbria. La iniciativa es privada, y la transformación es a la demanda. La toma de aguas se realiza de forma similar al caso anterior
- c) Los *Riegos de Villablanca o del Sur-Andévalo Occidental*, que prevén poner en riego unas 900 ha, que a largo plazo se transformarán en un total de 2.000 ha. La iniciativa es privada y la transformación es también a la demanda. Actualmente se riegan mediante pozos y pequeñas balsas y se prevé obtener en el futuro las aguas de riego mediante la toma de aguas del Canal del Enlace Directo, aguas arriba del salto.

El modelo de transformación de la Zona Regable del Chanza presenta ciertos rasgos que hacen difícil prever con seguridad su desarrollo; como puede ser: la microparcelación existente en algunas áreas, principalmente en el ruedo de Cartaya, que además de generar diferentes velocidades de transformación y la coexistencia de esquemas tradicionales junto a otros muy tecnificados, dificulta la transformación hacia cultivos que requieren una mayor extensión superficial, caso de los cítricos; y el elevado precio del suelo productivo, que genera especulación y una importante subida de los precios, dificultando a los posibles inversores la compra de terrenos.

Estos motivos, han dado lugar a que el grado de transformación de la Zona Regable del Chanza sea relativamente bajo en comparación con el tiempo que llevan instalados los sistemas generales, en tanto que los riegos del Sur-Andévalo, iniciando su transformación mucho más tarde, presentan mayor grado de transformación del espacio.

En cuanto a los cultivos de cítricos, que constituyen una de las dos alternativas de especialización agrícola, son el principal motor de transformación de las áreas forestales, quedando su expansión y su existencia directamente relacionadas con grandes fincas de pasado forestal.

Aún habiéndose producido una reducción considerable del espacio forestal, éste tiene una importante representación en el ámbito, abarcando más de la mitad de la superficie total. Destacan las masas de pinares, más de 15.000 ha, que



10 km

ZONAS REGABLES

se mantienen en el tiempo, y las dehesas, 6.000 ha, que se verán incrementadas en más de 3.500 ha si llegan a buen fin las repoblaciones efectuadas.

Otros espacios forestales hacen referencia a los matorrales y eucaliptales del río Guadiana, actualmente muy deteriorados, siendo el abandono de las masas de eucaliptos por falta de rendimiento uno de los casos más representativos. Se corresponden con áreas despobladas y de difícil accesibilidad.

En general, las masas forestales se encuentran en un estado algo lejano a su óptimo de diversidad ecológica y paisajística, aunque presentan funciones ambientales y sociales muy significativas, como se manifiesta en el uso recreativo de Campo Común de Abajo.

La situación futura del espacio forestal de eucaliptales y matorrales dependerá, en gran medida, del nivel de desarrollo de las numerosas iniciativas privadas que pretenden la transformación de terrenos forestales del Andévalo con el objeto de implantar cítricos en regadío, ya que muchas de las inversiones topan con la falta de recursos hídricos utilizables, aunque el trazado del Canal de Enlace Directo ha acercado a la zona posibilidades futuras de apoyo a la transformación.

En suma, la implantación y consolidación del aprovechamiento agrícola cuenta con numerosos factores a su favor (buenas condiciones climáticas, alto grado de tecnificación, elevado nivel de producción y rentabilidad, amplia dotación de zonas regables y recursos hídricos superficiales suficientes), que le han permitido consolidarse como un sector sólido, motor fundamental de la economía comarcal, pero establece repercusiones y exigencias al territorio que han de ser consideradas el objeto de establecer propuestas que las minimicen o contrarresten. Estas son, básicamente, las siguientes:

- La erradicación de las estructuras y elementos rurales preexistentes y la ocupación de espacios con riesgo para la población, por sus posibilidades de inundación, o su falta de acondicionamiento ante incendios. La transformación en regadío, que tiende a aprovechar y rentabilizar al máximo los terrenos disponibles, implica la eliminación u ocupación de todas las señas de identidad preexistentes (setos, lindes) y de todos los rasgos geográficos del territorio, así como el emplazamiento de un esquema de plantación intensivo que sólo deja libres los caminos de servicio y los cauces mínimos para la evacuación de aguas pluviales, con la consiguiente ocupación de zonas inundables.
- Una ocupación intensiva del territorio plasmada en la ausencia de reservas de suelo para otros usos en el diseño de los nuevos regadíos. Los perímetros de las distintas zonas regables engloban todas las tierras susceptibles de aprovechamiento agrícola. El ámbito queda, pues, escindido exclusivamente en: zonas regables, áreas urbanizadas y zonas protegidas por su interés medioambiental, con lo que se colmata y agota con estos usos todo el territorio.

Dentro del ámbito regable se incluyen zonas poco aptas para uso agrícola, algunas ya excluidas de la transformación, cuya puesta en regadío podría deparar una importante incidencia ambiental y paisajística si no se realiza una planificación previa de las tareas a acometer.

- La potenciación de los procesos erosivos y de sedimentación, problemática de gran trascendencia por sus repercusiones ambientales, ecológicas y territoriales. La deforestación y puesta en cultivo de terrenos fácilmente erosionables potencia los procesos de erosión-sedimentación, surgiendo en períodos de lluvia importantes surcos de arroyada y la movilización de ingentes cantidades de áridos que aterran los cultivos en las zonas bajas, así como los sistemas de riego, drenaje e infraestructuras, para finalmente, colmatar los espacios y caños marismeños.

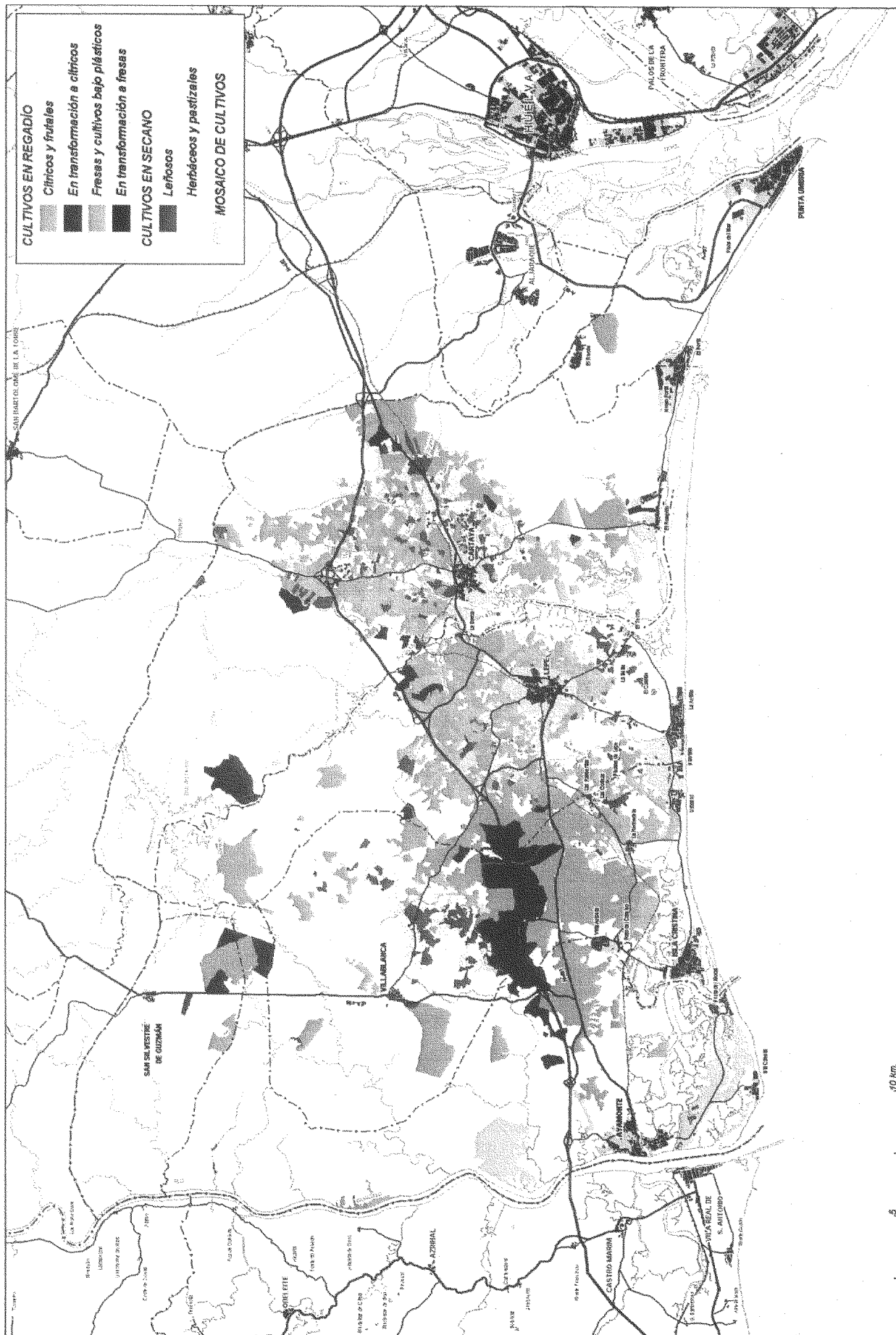
El caso más acuciante de erosión lo constituye la transformación de los terrenos forestales, especialmente cuando los suelos permanecen expuestos o desprovistos de cubiertas vegetales durante uno o varios años, a la espera de la plantación de cítricos. Vuelve, así, a hacerse notar la necesidad de unas normas que regulen la transformación agrícola.

La producción de importantes volúmenes de residuos agrícolas. El mantenimiento de miles de hectáreas en regadío, muchas de ellas con cultivos bajo plástico genera volúmenes considerables de residuos que plantean la necesidad de ser recogidos y transformados con el objeto de conseguir su eliminación e impedir que se generen impactos visuales.

Una implantación desordenada del nuevo modelo agrícola. La microparcelación existente en algunas zonas, junto con el elevado precio del suelo productivo y el hecho de que el decreto de la Zona Regable del Chanza impida indirectamente la concentración de la propiedad, así como la existencia de una fuerte demanda de fincas de tamaño grande (el cultivo de cítricos requiere una mayor extensión superficial), ha motivado una implantación de los regadíos en el territorio, en cierto modo desordenada y la coexistencia de usos intensivos junto a cultivos tradicionales.

La consolidación de un modelo rural muy tecnificado que plantea tensiones en el territorio. La intensidad del aprovechamiento agrícola se plasma en mayores exigencias de dotaciones, instalaciones de servicio e infraestructuras (motivadas en parte por la alta accesibilidad requerida por este sistema productivo), no suficientemente resueltas en la actualidad. Estas necesidades son, además, más propias de medios urbanos o industriales, y como tal precisan de una ordenación más acorde con estos aprovechamientos que con los requeridos por un espacio rural tradicional.

En suma, la extensión del proceso de transformación requiere de mecanismos de gestión y control que regulen el proceso de transformación agrícola frente a una implantación abusiva y desordenada del regadío; por otra parte, la permanencia de las dehesas dependerá de la gestión a realizar, que deberá contemplar las prácticas necesarias para la regeneración del arbolado en las dehesas antiguas y controlar, en las nuevas, la respuesta de las repoblaciones introducidas ante los cíclicos períodos de sequía hídrica.



APROVECHAMIENTO AGRÍCOLA

6.2. EL ESPACIO TURÍSTICO

La configuración del espacio turístico ha estado muy ligada al aprovechamiento del recurso como lugar vacacional. A lo largo de la costa se han ido localizando diversos enclaves en un proceso iniciado a finales de los años sesenta y que, con altibajos en su intensidad, se mantiene hasta la actualidad.

Las numerosas playas y la proximidad a las aglomeraciones urbanas son los factores que mejor explican los desarrollos urbanísticos. Esta importante capacidad de alojamiento residencial ha convivido con un escaso desarrollo hotelero que sólo ha experimentado un cierto incremento con las nuevas urbanizaciones costeras (Islantilla e Isla Canela). Con todo, en la actualidad el número de plazas de tres estrellas y más se sitúan en torno a las 5.000, lo que expresa el poco peso relativo de este ámbito en el mercado turístico.

La pauta citada, sumada a la presencia casi exclusiva de residentes vacacionales españoles, que concentran sus días de estancia en el período estival y algunos fines de semana con buen tiempo son factores generadores de congestión, por cuanto la concentración de la afluencia genera desequilibrios en la capacidad de acogida de difícil resolución.

Esta forma de explotar el recurso, concentrado en pocos días al año, lleva asociado un proceso de degradación del espacio turístico debido a su incapacidad para generar renta suficiente para la financiación de infraestructuras, equipamientos o espacios libres debidamente acondicionados. La consecuencia de este proceso es que sobre el espacio costero se han acumulado unas fuertes cargas en los últimos treinta años, sin que se hayan adoptado suficientes medidas preventivas y correctoras; se han urbanizado las proximidades de lugares de alto interés naturalístico (laguna de El Portil); se han ocupado zonas hoy adscritas al dominio público marítimo-terrestre (en Punta Umbría, en El Portil y en La Antilla), o se han construido infraestructuras en el borde costero (Islantilla e Isla Canela) que ponen en riesgo la conservación de las playas y la propia defensa ante inundaciones.

En relación con las actividades, la oferta está fuertemente polarizada hacia el aprovechamiento del frente litoral y, en concreto, a la combinación de los recursos sol y playa. Ha crecido de forma significativa el aprovechamiento náutico-deportivo, protagonizado por usuarios que son propietarios de segundas residencias, incrementándose las instalaciones y utilizándose los fondeaderos naturales de las rías del Piedras y Punta Umbría. Es destacable, en este contexto, el escaso papel de la utilización del potencial recreativo del Guadiana y de las zonas húmedas del río Piedras, así como de los espacios recreativos ligados a espacios naturales y zonas forestales, aunque se está produciendo un incremento de las iniciativas orientadas a la oferta de espacios de ocio y diversión, tales como la vía verde, el reptilario, el parque acuático, etc.

En lo que se refiere al modelo de aprovechamiento, se aprecia un cambio significativo desde las grandes operaciones inmobiliarias de segunda residencia de décadas anteriores (Punta Umbría, El Portil, La Antilla) a los desarrollos urbanísticos más recientes (Isla Canela, Islantilla, Nuevo Portil), en los cuales se ha producido una reducción de la densidad bruta edificatoria y la realización de inversiones en dotaciones y equipamientos comunes antes no contemplados. A pesar

de ello, la concentración de la edificabilidad en la zona más próxima al litoral genera efectos negativos de paisaje congestionado y percepción final de un espacio turístico de uso intensivo.

Hasta el momento, el factor que mejor explica la opción del modelo de aprovechamiento del recurso litoral es la intervención del operador local o un operador de perfil asimilable que desarrolla un producto inmobiliario orientado al mercado nacional; es decir, se trata de un negocio básicamente inmobiliario protagonizado por operadores locales que venden a residentes en zonas urbanas próximas. Esta actividad inmobiliaria da lugar a un desarrollo de pequeñas empresas que aprovechan las oportunidades de proporcionar servicios a esta población estacional y un cierto desarrollo de otras microempresas orientadas a los negocios recreativos basados en esta misma demanda. Este tejido empresarial padece un grave handicap derivado del escaso número de días al año que puede operar, debido al hábito de concentración vacacional existente en nuestro país.

Las perspectivas de futuro del espacio turístico, a tenor de las previsiones urbanísticas y nuevos proyectos en estudio, muestran un fuerte incremento de la capacidad residencial en toda la costa, con intrusiones en el interior como es el caso de Puente Esuri, y una mayor incorporación de oferta de suelo para inversiones propiamente turísticas.

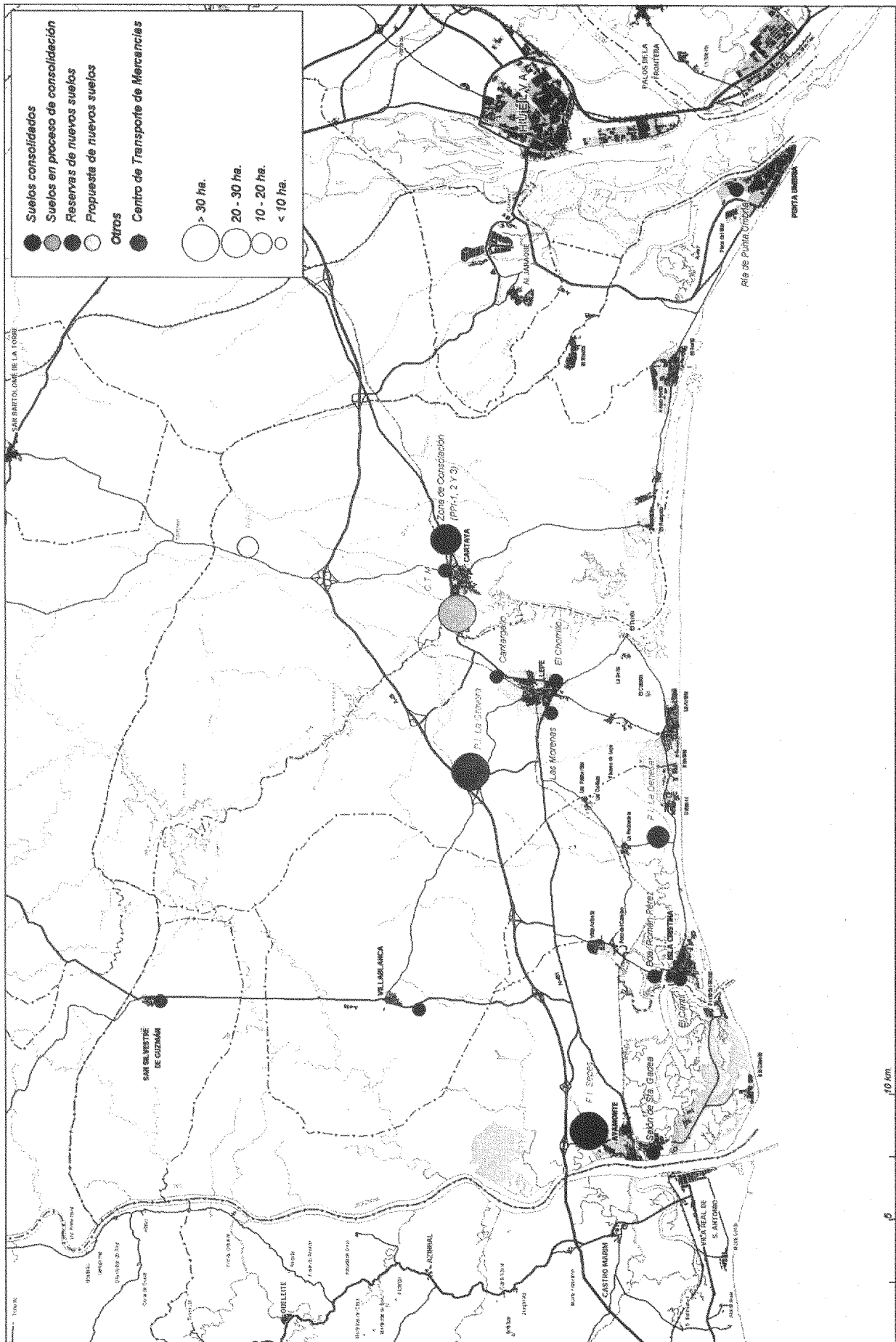
El incremento general de la oferta significaría más que duplicar la actual oferta residencial y turística, lo que daría lugar a una previsible saturación del espacio turístico, infraestructuras de accesos y dotaciones en los meses de julio y agosto por concentración de estancias vacacionales, de turistas alojados en hoteles y campings y excursionistas procedentes de las aglomeraciones urbanas de Huelva y Sevilla, a los que se sumarían la población que reside permanentemente en el ámbito.

Las propuestas no trasladadas todavía al planeamiento urbanístico tienen en todo caso una fuerte participación de uso hotelero y se plantean con densidades más bajas (edificabilidades brutas del orden de 0,1-0,2 m²/m²)

6.3. EL ESPACIO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS DE BASE URBANA

El territorio del Litoral Occidental de Huelva presenta tres factores favorables a la localización de actividades productivas, la vinculación con la agricultura de la zona mediante actividades de transformación (hortofrutícolas) y productos auxiliares (envases y plásticos); la existencia de un mercado local de población urbana constituido por una población residente superior a las ochenta mil personas, que se incrementa notablemente en verano; y la proximidad de la capital onubense.

Las zonas para actividades productivas están orientadas fundamentalmente a la ubicación de empresas auxiliares del sector agrario en todas las fases del proceso de producción y distribución. El requerimiento por parte de los cultivos, principalmente fresas, de abundantes aportes de abonos químicos y de productos fitosanitarios, y las especiales técnicas de riego que se utilizan, están favoreciendo la proliferación de industrias que fabrican o comercializan productos



EL ESPACIO PRODUCTIVO DE BASE URBANA

auxiliares. Así, aparecen empresas que producen o comercializan productos fitosanitarios, sistemas de riego, elementos de protección de los cultivos (plásticos, estructuras, etc). Este esquema se completa con otras industrias auxiliares dedicadas a la producción de materiales para el envasado, el transporte y distribución y al apoyo en la gestión, apareciendo fabricantes de envases, empresas dedicadas a la manipulación y envasado de productos, agencias de transportes especiales, etc.

Las previsiones de crecimiento de este sector, junto a la oportunidad que representa la proximidad de otras zonas demandantes, podría dar lugar al surgimiento de nuevas industrias relacionadas con los sistemas de riego, el embalaje o el reciclaje de residuos.

A su vez, este mismo sector genera, al menos, otros dos tipos de empresas que tienden a ubicarse en las mismas áreas industriales: por un lado, las que se dedican al mantenimiento y reparación de vehículos y máquinas, y por, otro, las empresas de servicios (sucursales bancarias, gestorías, restaurantes, etc.)

Los suelos industriales se han relacionado tradicionalmente en este ámbito con los espacios portuarios urbanos como son los casos de Ayamonte, Isla Cristina y Punta Umbría, donde además predominan las empresas relacionadas con el sector marítimo y pesquero. Otros espacios utilizados para el emplazamiento de actividades productivas están vinculados a la red principal de carreteras, como son los casos de Lepe y Cartaya, que se ha constituido en un potente foco de concentración de actividades industriales y de servicio.

Hoy día, esta situación está en proceso de cambio, motivado en parte por la afección de la crisis pesquera sobre las empresas relacionadas con el sector y por los inconvenientes derivados del desarrollo urbano en tona a los puertos (dificultad en los accesos, escasez de terrenos libres, alto precio del suelo, intereses para reconvertir los suelos a otros usos urbanos). De ahí que tanto Ayamonte como Isla Cristina hayan establecido las nuevas reservas de suelo industrial externas a sus núcleos urbanos.

Por otra parte, en el ámbito de la manipulación y comercialización de los productos agrícolas (fresas y cítricos principalmente) se genera una demanda de suelo para la implantación de naves con unos requerimientos de proximidad a los cultivos, ya que las instalaciones necesitan estar en las propias fincas y sus grandes dimensiones suponen inconvenientes para su instalación en los polígonos industriales existentes, generalmente de mediana extensión. Esta demanda ha dado lugar al surgimiento desordenado de naves localizadas en lugares próximos a los ejes viarios y a los cultivos.

En cuanto a las actividades ligadas al transporte de mercancías, tales como los productos agrícolas y pesca fresca, las oportunidades existentes no han sido suficientemente aprovechadas hasta la fecha, resultando insuficiente el Centro de Transportes de Mercancías existente en Cartaya, debido a su escasa dimensión y a la carencia de servicios. Ello implica la existencia de un cierto potencial que debe ser tenido en cuenta en la ordenación mediante la adopción de medidas que contribuyan a mejorar el papel y la organización de los servicios de transporte de mercancías.

Las actividades logísticas, principalmente almacenaje, para la distribución mayorista de productos absorben una parte considerable del suelo para actividades productivas, siendo una de las principales fuentes de demanda de suelo.

En términos generales puede decirse que los distintos municipios están planteando soluciones a sus necesidades de suelo para actividades productivas, existiendo suficientes ofertas o reservas de nuevos suelos bien ubicados en relación con el sistema urbano relacional, con buenos accesos a la red interurbana, ordenados urbanísticamente y dotados de infraestructuras y servicios. En ello incide que la demanda de suelo para actividades productivas está creciendo y es más exigente en cuanto a la calidad de los servicios, de manera que aunque la trama de relaciones supralocales en las actividades productivas de base urbana no están correctamente resueltas por la dispersión de localizaciones y por la falta de servicios existentes, las distintas reservas de suelo contempladas en los planeamientos urbanísticos y las previsiones existentes ofrecen, en principio, una alternativa adecuada para la ordenación.

Caso distinto es la dotación de zonas comerciales en los espacios turísticos que han sido, hasta la fecha, insuficientes para cubrir la demanda en la temporada estival.

6.4. EL ESPACIO DE LA ACTIVIDAD ACUÍCOLA

La acuicultura marina es una actividad con importante potencial de crecimiento en las zonas costeras, que puede contribuir a satisfacer la fuerte demanda de productos pesqueros y a la generación de empleo en zonas deprimidas. Andalucía cuenta con tecnología acuícola avanzada, con áreas de excelentes condiciones naturales para el desarrollo de los cultivos marinos y con probada experiencia empresarial en este tipo de producciones. Todo ello hace que la actividad acuícola se encuentre actualmente en proceso de consolidación.

La Consejería de Agricultura y Pesca ha realizado un amplio estudio denominado "Zonas idóneas para el desarrollo de la acuicultura en el litoral andaluz", cuyo objetivo es buscar un desarrollo ordenado y sostenible de la actividad acuícola y que incluye el ámbito de actuación de este Plan.

Actualmente, las instalaciones de acuicultura marina autorizadas desarrollan su actividad en dos ámbitos costeros principalmente: marismas y estuarios de la zona Suratlántica. La acuicultura desarrollada en tierra, en antiguas salinas, aprovechando sus esteros y la configuración original de estos espacios, es hoy en día una actividad que se realiza en consonancia con la protección ambiental de las zonas donde se ubican. Un aspecto a tener en cuenta a la hora de valorar el papel de esta actividad, es que más del 98 % de las empresas autorizadas están situadas sobre zonas con alguna figura de protección (Paraje, Parque, etc).

La diversificación de usos y actividades a implantar en zonas de marisma y su coexistencia con los cultivos marinos, puede contribuir a mejorar el grado de aprovechamiento de los recursos naturales, todo ello además orientado hacia la búsqueda de un desarrollo sostenible de nuestras zonas costeras.

Actualmente existen un total de 20 autorizaciones de cultivos marinos en el ámbito de este Plan que ocupan una superficie de 1.518 hectáreas. Así mismo existen otras 27 nuevas solicitudes de autorización para parques de moluscos en los caños Tambujar y el Puntal, en el término municipal de Isla Cristina, las cuales se encuentran en la fase inicial de la tramitación administrativa correspondiente. Las producciones obtenidas en el año 2004 en la provincia de Huelva ascendieron a un total de 1.672.144 kilogramos.

7. LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS, RECREATIVOS Y CULTURALES

7.1. EL PAISAJE

■ La organización del espacio visual

A grandes rasgos, el ámbito se cualifica mediante tres grandes dominios morfológicos: la penillanura del Andévalo, el piedemonte detrítico y las formaciones litorales. Todo el conjunto se organiza según patrones tendentes a la horizontalidad, exteriorizando un plano ligeramente inclinado que, desde los aproximadamente 170 m de altitud de los terrenos más elevados, desciende hasta el nivel del mar.

La penillanura del Andévalo, aislada visualmente del escenario costero, se presenta como el paisaje más diferenciado y distinto del ámbito. Mantiene las características típicas de planicie desgastada así como de paisajes rejuvenecidos por la erosión fluvial.

En el entorno del ámbito costero, la organización está dominada por la acción de los grandes ejes fluviales: Guadiana, Piedras y Odiel, y se materializa a su vez en tres sacos panorámicos, con respuestas morfológicas y paisajísticas parecidas, independizados visualmente por la corona forestal. La composición interna de cada uno de estos escenarios consta de: un escalón superior o corona forestal, un plano inferior o fondo de valle, integrado por un estuario protegido del mar abierto por barras arenosas, que encierra núcleos de población en sus riberas e importantes extensiones de llanuras marismeñas, y un plano inclinado de engarce de los dos primeros donde se desarrollan los paisajes agrícolas del ámbito.

En consecuencia, el espacio visual se caracteriza por la deficiencia del componente natural con mayor capacidad de estructuración: las formas del relieve, que son poco relevantes y salvo raras excepciones, carentes de fuerza e intensidad; por tanto, la definición de la visualización se materializa a través de la corona forestal, formación elevada, expuesta y más o menos continua desde Punta Umbría hasta Ayamonte, que distribuye los grandes escenarios del ámbito.

Por otro lado, la posición del observador en el ámbito, casi siempre inferior con respecto a las suaves variaciones del terreno y demás componentes del paisaje, proporciona una percepción panorámica a la vez que de escasa perspectiva, deficiente en singularidades destacables e integrada por una continua repetición de los elementos reconocibles. Esta situación provoca que a partir de los planos medios de la escena se vaya configurando una franja de indefinición o fondo de escena carente de intensidad.

Este esquema, hasta ahora esbozado, va a tener una triple repercusión sobre la percepción de los paisajes:

- Beneficia visualmente a los paisajes agrícolas establecidos en las vertientes, en detrimento de los paisajes forestales emplazados en las monteras planas.
- Impide la exteriorización de toda la carga de contenidos que cabría esperar de las extensas formaciones vegetales presentes, visualizándose solamente su fisonomía externa, es decir, líneas verdes en lugar de mantos protagonistas o grandes planos arbolados.
- Las posiciones elevadas y los puntos con potencialidad panorámica son apantallados por el ecosistema forestal, impidiendo visualizar tanto su interior como el resto del territorio.

■ Unidades de paisaje

El paisaje del Litoral Occidental de Huelva se cualifica mediante el reconocimiento de seis grandes unidades básicas, divididas a su vez en otras más homogéneas, con capacidad suficiente para ser percibidas atendiendo a sus aspectos visuales y de especialización paisajística. Éstas son las siguientes:

a) El Andévalo

Constituye el extremo meridional de una unidad de paisaje de escala provincial, caracterizada por la homogeneidad cultural, los condicionantes físicos, la gestión realizada del territorio y por unos contenidos rurales específicos: los agro-sistemas ganaderos.

Aunque sus paisajes no participan visualmente en la imagen más habitual del Litoral Occidental, contribuyen con un medio rural totalmente diferenciado, más diverso y cargado de vínculos históricos y culturales. Dentro de este contexto de uniformidad de los paisajes se diferencian a su vez tres unidades contrastadas:

• La dehesa

La dehesa, es un modelo de gestión agroganadera enfocado a la obtención del máximo de utilidades, que integra aprovechamientos ganaderos, forestales y agrícolas. Cuando está bien gestionada, constituye un ejemplo de equilibrio entre la extracción de los productos y el mantenimiento de valores culturales, ambientales y paisajísticos, así como de madurez ecológica en los sistemas intervenidos por el hombre.

Depara un paisaje de especial atractivo, singularizado por mantener una rica diversidad de flora y fauna, la conjunción equilibrada entre arbolado y pastos, y su aprovechamiento agropecuario. Donde aparece la lámina de agua asociada a balsas de uso ganadero y/o silvestre (colonias de cigüeñas), se reconocen los paisajes más armónicos, diversos y equilibrados del sistema.

La principal amenaza para la permanencia de los paisajes de dehesa viene de la propia gestión realizada, si ésta no contempla las prácticas necesarias para la regeneración del arbolado, la dehesa, envejecida y debilitada, tiende a entrar en crisis en situaciones de plagas o de penuria hídrica.

• *Los ruedos y pastizales*

Los ruedos de Villablanca y San Silvestre de Guzmán, a pesar de la pérdida de diversidad y de la simplificación de sus contenidos, todavía constituyen una seña de identidad paisajística diferenciada en el territorio. La red radial de caminos, canalizadora de las relaciones entre la población y su entorno rural, las estructuras tradicionales, la diversidad de usos y contrastes, todo ello en el entorno visual de los mencionados núcleos, constituye una simbología cultural singular digna de conservación y mejora.

Los pastizales y algunas tierras de labor, en cambio, son los paisajes más sencillos. Ocupan las zonas más llanas y aunque adolecen de elementos destacables y singulares, acojen numerosos puntos de atracción visual, tales como balsas de uso ganadero o arbolado disperso. Constituyen el paisaje panorámico por excelencia a la vez que el más consumido visualmente desde núcleos de población y viario.

Dos tipos de irrupciones paisajísticas tienden a desequilibrar la naturalidad del sistema ganadero: los cultivos herbáceos y los cítricos; especialmente, estos últimos introducen grandes manchas, dominadas por la malla geométrica de los caballones rocosos en tanto que salen adelante las texturas vegetales recientemente implantadas. Probablemente, la inercia latente de transformación de usos, detectada en la zona, acabará por deparar, a corto o medio plazo, paisajes agrícolas intensivos.

• *Los matorrales del Guadiana*

Las vertientes del río Guadiana dan cabida, sobre un soporte movido y variado, a uno de los paisajes más deteriorados del Andévalo. Suelos esqueléticos, pedregosos y erosionados y matorrales seriales configuran una mancha oscura de gran uniformidad que dificulta la reversión natural del sistema y malogra las diferentes irrupciones productivas instaladas en los últimos años. El abandono de las masas de eucalipto por falta de rendimiento es el caso más representativo.

Desde mediados de la década anterior, la monotonía de estos jarales se está diversificando con el afloramiento de extensas texturas o islas de diferente cromatismo, propiciadas por los manejos necesarios para ejecutar las recientes repoblaciones forestales con encinas. Así pues, se trata de un paisaje forestal incipiente, exteriorizado por patrones típicamente agrícolas. Su forestación se está llevando a cabo sin introducir criterios paisajísticos en las actuaciones desarrolladas.

En conjunto, mantiene una gran potencialidad paisajística, pues reúne un gran eje de atracción visual (Guadiana), diversidad y riqueza de formas (río, riberas, barcias, arroyos encajados, vertientes abruptas), interesantes panorámicas asociadas a las vertientes del río Guadiana y sus puntos culminantes, posibilidades para la utilización del paisaje a través del río, hábitat rural más o menos integrado, etc, pero adolece en conjunto de armonía, equilibrio, diversificación y naturalidad.

Visualmente estos paisajes no inciden en la imagen del ámbito debido a que sus vertientes se orientan hacia la vecina Portugal, configurando así una de las fachadas traseras del ámbito.

b) *La corona forestal*

Dos son los grandes hechos que determinan la unicidad de los paisajes incluidos en la denominada corona forestal: un soporte homogéneo y con aptitud limitada, plano y ligeramente inclinado hacia el mar, en resalte con respecto al resto del territorio; y unos aprovechamientos eminentemente forestales como resultado del ajuste histórico entre usos y capacidades del territorio.

Son paisajes con atractivos puntuales; sin embargo, a escala de conjunto, son de lectura simple y escasamente diversificados o con gran repetición de contenidos. La deficiencia de puntos elevados condiciona la potencialidad de vistas y dificulta la percepción tanto de los paisajes contenidos como de otras referencias del territorio.

En la última década los paisajes de la corona forestal se han visto diezmados y desconectados, en particular los especializados en el eucalipto. Estas masas forestales eran un hecho continuo que desde los pinares y eucaliptales de Villablanca y Lepe, descendía por la Cañada de El Galgo, hacia Colombo y el pinar del Marqués y se unían con los pinares del municipio de Ayamonte. Entre las pérdidas con mayor incidencia paisajística destacan las masas forestales que hoy constituyen la gran bolsa de cítricos emplazada en la conjunción de los términos municipales de Lepe, Villablanca, Isla Cristina y Ayamonte.

Como gran unidad de paisaje, la corona forestal presenta además ciertas discontinuidades físicas que apoyan su diferenciación en las siguientes subunidades:

• *Campo Común de Abajo*

Destaca por presentar unos niveles ecológicos y paisajísticos cercanos al deseable, una mayor diversidad de estados de las masas, una ordenación de los recursos más polivalente, un mayor desarrollo del vuelo arbóreo a la vez que una menor densidad de pies (municipio de Cartaya), una estructura vegetal más compleja, y unos bordes con posibilidades panorámicas sobre el frente litoral y las marismas del Odiel o con atractivos diversificados como las láminas de agua (marismas, laguna del Portil).

Pero no sólo ejerce funciones ecológicas, ambientales, productivas y recreativas, su exteriorización paisajística también resulta relevante, ya que no sólo interviene en los fondos escénicos, sino que habitualmente constituye referencia continua y planos cercanos de la escena para los principales puntos y ejes de consumo visual del frente litoral, en su sector oriental. Algunos elementos con interés panorámico y paisajístico son: la cornisa del acantilado El Portil-El Rompido, el entorno de la laguna de El Portil y la faja de borde de las marismas del Odiel.

• *Campo Común de Arriba*

Las masas forestales presentes en Campo Común de Arriba son masas uniformes, regulares, escasamente diversificadas y ordenadas hacia el uso maderero preferente. En consecuencia, sus patrones paisajísticos se encuentran más lejanos del óptimo. Apenas poseen equipamientos destinados al uso público y en general la utilización de estos paisajes es reducida.

Sus franjas de borde se acompañan casi siempre de paisajes rurales intensivos y tecnificados que, en parte, han ampliado suelos productivos en detrimento de las masas forestales. En consecuencia, entre sus funciones de corona forestal destaca el papel de dulcificación y naturalización ejercido sobre los paisajes agrícolas asentados vertiente abajo, regidos por patrones intensivos y artificiosos.

- *Eucaliptales de Lepe-Villablanca*

Representan las formaciones forestales (eucaliptales) con un posicionamiento más distante del óptimo ecológico y paisajístico. Sus características son las propias de un cultivo forestal; es decir, distribución geométrica y gran densidad de componentes arbolados. Las masas son uniformes, presentan una estructura vegetal simple, escaso vuelo y proliferación de troncos maderables.

- *Pinares de Villablanca*

Son las formaciones más atípicas de la corona forestal. Son masas heterogéneas compuestas por pinos resineros y piñoneros, eucaliptos y reductos de monte mediterráneo que presentan una considerable mezcla de componentes específicos, edades y grados de naturalización de las masas, a la vez que son frecuentes los pinos o las encinas diseminadas dentro de otras formaciones.

Como unidad se diferencia por: una apreciable riqueza textural, mayor diversidad paisajística, una composición heterogénea y más equilibrada, mayor naturalidad de los elementos vegetales, contrastes entre espacios abiertos y cerrados o entre usos. En definitiva, peculiaridades que proporcionan un paisaje forestal diverso y atractivo en su conjunto aunque con calidad paisajística heterogénea.

c) *Pasillos fluviales*

Se caracterizan, a grandes rasgos, por su estructuración en valle fluvial, una mayor diversidad de contenidos y una importante interrelación y dependencia visual con otras unidades de paisaje vecinas.

- *Pasillo del río Piedras*

Se trata de una proyección hacia el sur de los rasgos físicos característicos del Andévalo que, mediante las vertientes fluviales del río Piedras, simétricas con respecto al eje fluvial, disecta la corona forestal.

Estos paisajes se diferencian de sus acompañantes (corona forestal) en importantes aspectos: constituye un valle con suaves vertientes, presenta una menor capacidad de uso del soporte físico, y soportan un menor éxito de las forestaciones realizadas.

La margen izquierda del valle constituye el paisaje más estable y homogéneo, alcanzando sus pinares un cierto grado de cobertura arbórea, insuficiente, no obstante, para contrarrestar las texturas de los jarales dominantes. La margen derecha, más variada, manifiesta texturas matorralizadas que van colonizando las repoblaciones aterrazadas de eucalipto, en su mayoría abandonadas por falta de rentabilidad.

Configura un escenario panorámico, organizado según los patrones impuestos por el eje fluvial y sus vertientes, tutelado e intervenido mediante grandes actuaciones llevadas a cabo por la Administración y escasamente diversificado. Destacan como principales focos de atracción y de contraste el río y el embalse de los Machos.

- *Valles del arroyo Pedraza y Regajo de Hoya Cabrera*

Son dos valles estructurales, con rasgos paisajísticos mezclados, organizados por la alineación paralela de las formas del relieve (cuerdas, vertientes y llanuras fluvio-marinas) y cualificados por un ajuste equilibrado entre capacidades y usos.

La diversificación paisajística existente es una consecuencia adaptativa, diferenciándose en altura: a) los fondos fluviales, decreciendo en amplitud de Oeste a Este; b) las vertientes bajas, que dan cabida a un sistema agroganadero, salpicado de irrupciones agrícolas y hábitat rural, bajo cubierta muy adhesionada de arbolado autóctono; y c) las vertientes altas y zonas culminantes, ocupadas por las masas forestales de repoblación que hasta hace poco trasladaban la "Corona forestal" hasta el río Guadiana.

Estos dos valles focalizados armonizan paisajes litorales, rurales y forestales, siguiendo una pauta racional de distribución y de ajuste entre capacidades y usos. El conjunto se hace notorio por su variedad de ambientes, por la diversidad y equilibrio de sus contenidos, así como por sus interesantes dosis de calidad paisajística.

La amenaza de la homogeneización y de la pérdida de identidad paisajística acecha sobre estos paisajes. De forma pionera ya se han transformado zonas forestales en cultivos de cítricos y, en un futuro próximo se extenderán los dos focos latentes: los suelos urbanizables por el Oeste y la expansión de cítricos por el Este.

d) *Los naranjales*

Los cultivos de cítricos constituyen uno de los dos modos de especialización de los paisajes rurales y el principal motor de transformación de las áreas forestales. Como cultivo que necesita una fuerte capitalización, su expansión y su existencia están directamente relacionadas con grandes fincas de pasado forestal.

El naranjal se presenta bajo tres modalidades: a) irrupciones sobre los agrosistemas ganaderos del Andévalo; b) en aureola de contacto con los paisajes forestales; y c) como extensas bolsas de especialización. Así mismo, se diferencian varios estados o texturas de los cultivos: consolidados, en evolución y en desarrollo incipiente.

El naranjal se caracteriza en el ámbito por ocupar las monteras planas de pasado forestal; mantener un elevado nivel de tecnificación y un reducido marco de plantación; seguir los patrones geométricos del caballo o del aterrazamiento; y presentar en estado adulto unos portes y vuelos arbóreos de escaso desarrollo, pensados para facilitar los tratamientos culturales del arbolado y la recolección de los frutos.

- *El naranjal de Isla Cristina-Lepe-Villablanca*

Aunque engloba grandes superficies en fase de plantación, esta gran extensión de cultivos de cítricos constituye o constituirá en breve la mayor bolsa de especialización paisajística del ámbito, incluso superior a la de las grandes manchas forestales.

Su mayor contribución paisajística al ámbito deriva de los mantos texturales que coloca en los planos de fondo de las escenas litorales y del acompañamiento temático al eje de consumo visual de la carretera N-431.

- *La aureola de cítricos de los paisajes rurales de Cartaya*

Dando continuidad a los paisajes forestales y utilizando terrenos en su mayoría de pasado forestal, a la vez que mediando entre aquéllos y los paisajes rurales de base no leñosa, se desarrolla una aureola de cultivos de cítricos con unos rasgos generales matizados por una cierta diversificación del espacio, una morfología del terreno un poco más movida, un mayor protagonismo en las grandes panorámicas, y un mayor respeto a los elementos comunes y hechos relevantes. En conjunto, estos paisajes rurales exteriorizan mayores dosis de calidad paisajística y diversificación.

e) Los mosaicos agrícolas

En un medio rural inmerso en tareas de transformación, las diferenciaciones paisajísticas radican en el nivel de transformación y puesta en riego alcanzado; así, entre los paisajes rurales tradicionales (Valdemurtas) y los más consolidados o transformados (La Sisera) se reconocen una variada gama de estados intermedios.

Como rasgos sustanciales del modelo de transformación con incidencia en los paisajes del ámbito se pueden señalar los siguientes:

- *La mesa de la Tejita y el cabezo de Cabezarías*

Los espacios incluidos bajo esta denominación se contemplan más como elementos articuladores y estructuradores del territorio que como unidad paisajística en sí. Son relevantes por constituir resaltes topográficos con morfología de mesas, fácilmente referenciables desde el ámbito, así como por sus interesantes posibilidades panorámicas sobre un entorno carente de posiciones expuestas y elevadas. Sus hechos más significativos derivan, además de la propia morfología del relieve, de las texturas verdes emplazadas en sus taludes escarpados y, en consecuencia, de la existencia de un activo diferenciado en el paisaje que contribuye y que puede contribuir con mayor transcendencia en la diversificación de los paisajes agrícolas especializados.

- *La Sisera*

Dentro del modelo de transformación de la Zona Regable del Chanza, constituye el exponente de paisaje rural más acabado en su construcción, incluso, ha experimentado reajustes internos derivados de la reducción del cultivo del fresón y del auge del cítrico.

Se trata de un escenario independiente y posiblemente el paradigma al que están abocados el resto de los paisajes agrícolas del ámbito. En él impera la simplificación, y la diversi-

dad se mueve a escala de grandes parcelas que recepcionan las dos orientaciones productivas mayoritarias. Las señas de identidad tradicionales han desaparecido y se han generado otras nuevas propias de los recientes cultivos, dando lugar a un nuevo paisaje agrario más especializado y tecnificado. Las manchas de pinos dispersas son los únicos elementos que combinan y atesoran los aspectos naturales, culturales, funcionales y visuales de los paisajes.

- *El saco panorámico de Lepe*

El saco de Lepe se asemeja a una cubeta equiareal con única salida visual hacia las marismas del río Piedras. El núcleo ocupa la posición central y tanto el sistema natural como el de las relaciones de la población con su entorno presenta una morfología típicamente radial. Las interrelaciones visuales entre núcleo urbano y medio rural se realizan mediante fachadas traseras, sólo los crecimientos más modernos hacia el Oeste han sido concebidos como espacios de mediación entre el campo y la ciudad.

Se trata de un gran ruedo agrícola reconvertido a espacio altamente tecnificado, mediante un proceso inacabado de maduración en el que han ido entrando usos intensivos, hoy mayoritarios, contemporizando con otros de sabor más tradicional. Fuera de estos pequeños espacios que mantienen su morfología tradicional, apenas se reconocen paisajes relevantes que no sean los cabezos y mesas que recortan el horizonte.

- *El saco panorámico de Cartaya*

Este saco agrícola forma parte de un escenario visual mucho más amplio, organizado mediante varias aureolas de especialización paisajística que tienen como centro de reparto el núcleo de Cartaya. Así, de dentro hacia el exterior se diferencian: un ruedo agrícola que mantiene ciertas dosis de tradicionalidad, los paisajes del plástico, la aureola de cítricos y la corona forestal. Todos ellos intervienen con mayor o menor peso específico en las percepciones panorámicas del saco.

Las fachadas traseras urbanas establecen la relación entre el núcleo de población y su entorno rural, que conserva todavía su morfología de ruedo agrario, en especial en su mitad oriental donde se registran interesantes mosaicos de diversificación agrícola. Así mismo, los espacios de mediación entre el núcleo de población y su entorno natural, hasta ahora, áreas de marginalidad periurbana, están cambiando de orientación mediante la creación de zonas libres de acercamiento a la marisma.

Fuera del ruedo urbano, los suelos agrícolas presentan, según zonas, diferentes velocidades de transformación y una variedad de estados intermedios entre los pequeños mares de plásticos y zonas tradicionales reacias al cambio. Por el momento, la transformación de los paisajes tradicionales no es tan intensa y, en general, se mantienen los cauces y hechos inundables y permanecen elementos característicos de un medio rural previo más humanizado.

Se trata de un paisaje agrícola heterogéneo y más diversificado, donde contemporizan hechos de distinto origen y son frecuentes los trazos e intersticios que introducen disconti-

nuidad en los patrones dominantes. El conjunto se dulcifica y naturaliza mediante fondos escénicos y líneas de horizonte de carácter forestal.

• Los Barrancos

El funcionamiento torrencial de la red hidrográfica y la erosión, son los procesos que organizan y cualifican un paisaje ciertamente diferenciado.

El espacio visual se estructura, de forma azarosa e irregular, en cuatro peldaños altitudinales: las mesas, cabezos y cerros testigos recortando el horizonte; una plataforma ligeramente inclinada, digitada por la erosión y colonizada por cultivos agrícolas; las cárcavas asociadas a la red de drenaje, que concentran los procesos erosivos; y los fondos planos de los cauces o ramblazos, que se benefician de la acumulación de los materiales arrancados aguas arriba por la erosión.

Como rasgo característico de los paisajes erosivos, la lectura realizada resulta dificultosa y proporciona una imagen caótica, especialmente en zonas con abundantes emergencias visuales, no agrícolas, que coadyuvan a la alteración del orden imperante mediante la introducción de rellenos, escombreras, vertederos, desguaces, plantas de áridos, y otras actividades que aquí encuentran emplazamiento fácil.

Con los últimos reajustes, que han permutado el paisaje de los plásticos por la cultura del arbolado, van entrando contrastes texturales verdes que equilibran el panorama térreo de los paisajes erosivos. Ambientalmente también resulta interesante ya que se reducen las voluminosas escorrentías proporcionadas por los plásticos.

Como hechos relevantes destacan los cabezos, además de por su morfología, por ser reductos de contribuciones arboladas y por su potencialidad panorámica, en especial los que dominan visualmente la costa (La Tinajita, La Bella, etc).

• Valdemurtas

Es un paisaje tradicional del ámbito, en expectativa de transformación en riego. Sus zonas agrícolas heterogéneas definidas por aprovechamientos integrados de agricultura, ganadería y montes conforman un paisaje rural diversificado y heterogéneo que mantiene vigente los manejos y los hechos culturales e históricos. Con su dilatada permanencia sobre el territorio, constituye un invariante paisajístico que alberga las últimas y mejor conservadas señas de identidad agraria.

La zona del cabezo del Cebollar muestra unos paisajes más evolucionados hacia los esquemas agrícolas intensivos, aunque contemporizan ambos modelos de paisajes agrícolas, tradicionales e intensivos, son numerosas las pérdidas de rasgos tradicionales y abundantes las irrupciones de cultivos tecnificados.

f) El litoral

El medio natural y en especial las características de inundabilidad han sido determinantes para la organización actual del Litoral Occidental de Huelva al condicionar la posición de las ciudades, el trazado de las infraestructuras y el modo de manejo del entorno.

Hoy, la particularidad de las relaciones entre ciudades y el mar y los suelos marismeños constituyen el rasgo de identidad más propio y relevante de este territorio que, a su vez, le diferencia de otros ámbitos cercanos. Así pues, la fachada litoral es el espacio más emblemático y el motor y foco de atracción de las actividades productivas: turismo, pesca y actividad portuaria.

Además, la costa cuenta con un importante y diverso activo físico-ambiental que cualifica su territorio; en general, espacios de transición que atesoran interesantes exponentes de naturalidad, calidad y fuerza paisajística del ámbito. Su disposición en fachada y su escasa vinculación visual con el continente u otros segmentos costeros vecinos impiden rentabilizar plenamente sus apreciables cualidades paisajísticas.

En este sentido, las marismas constituyen el paisaje más extendido y representado. Se trata de un paisaje contradictorio en el que las mismas cualidades que le potencian por su elevado valor ecológico y paisajístico –Reservas de la Biosfera y/o Parajes Naturales - son, sin embargo, el origen de una cierta marginalidad.

Exceptuando ciertos sectores donde las riberas gozan de una calidad paisajística excepcional, el hecho más habitual es que la implantación de las actividades urbanas, turísticas y agrícolas se realice de espaldas a la marisma o que la intensificación agrícola traslade aquí sus efectos ambientales, entrando en franca contradicción con el papel estructurante y de principal activo ambiental y paisajístico de la costa.

Esta misma dualidad también se aprecia en la valoración de los paisajes marismeños. Son paisajes dinámicos, armoniosos, con riqueza de matices y contrastes, pero sus condiciones normales de visualización e interpretación no permiten desentrañar sus interioridades. Por tanto, las visuales que parten a ras de la marisma apenas se nutren de elementos marismeños, sino que interpretan principalmente la información existente en las riberas y en sus vertientes.

Las riberas, tradicionalmente lugares de elevada biodiversidad y productividad, constituyen una línea de fuerza paisajística frágil y sensible. Sin su presencia activa el paisaje marismeño pierde expresividad, ya que las marismas, en especial las seniles, reducen gran parte de su atractivo paisajístico y su condición de naturalidad debido a que los patrones agrícolas intensivos o las urbanizaciones que jalonan el espacio adquieren un papel decisivo en el escenario.

Así, las marismas todavía no se han despojado de la marginalidad heredada y las intervenciones en desarrollo se extienden hasta el mismo límite de lo conquistable por la agricultura o hasta donde las restricciones geotécnicas marcan el frente de avance urbanizador. Los sectores de riego ribereños de las marismas del Piedras y del Carreras, o los desarrollos urbanísticos en las barras de Isla Canela y Punta del Moral son claros ejemplos de desnaturalización de los paisajes marismeños.

Con especial auge en las últimas décadas, la identidad marinera cede paso a las intrusiones urbanísticas y turísticas que, obviando los patrones imperantes se erigen en referencias del territorio. Su importancia en la definición de la imagen litoral llega a ser determinante, ya que constituyen

hitos del paisaje de fácil y continua percepción desde el territorio.

La composición espacial se establece mediante la conjunción de varios planos con diferentes funciones visuales y patrones de organización: el trasfondo de las escenas litorales o transición más o menos brusca entre el continente y el frente litoral; los grandes espacios centrales de la escena, de complicada visualización y referenciación; y las barras arenosas exteriores o microrrelieves alineados, soporte de las existencias forestales y de importantes intrusiones edificatorias, que determinan las condiciones de percepción entre los paisajes centrales y el horizonte marino.

El trasfondo litoral se compone casi siempre de unos manto verdes que rematan el horizonte. Debajo se sitúan, bien planos escarpados (acantilados fósiles) tapizados por texturas vegetales, o bien ambientes diversos: núcleos urbanos, hábitat diseminado, ruedos agrarios, zonas forestales y la agricultura del plástico.

Como posicionamiento elevado y expuesto, estos planos de fondo destacan en dos sentidos: a) por su intervisibilidad y como referencia básica en la percepción del escenario litoral, condicionante a tener muy en cuenta en las tareas de planificación física del paisaje por su importante papel en la definición de imagen turística del ámbito; y b) por sus interesantes posibilidades panorámicas y de lectura de los paisajes litorales dominados, de por sí de dificultosa visualización e interpretación.

Como hitos panorámicos relevantes a considerar de cara a su potenciación cabría resaltar: Parador de Ayamonte, Altos de Don Gaspar, Cabezos de la Redondela, escarpe de Islantilla, Torre del Catalán, Cabezos de la Bella y la Tinajita, Casa de San Miguel, Faro y cantil de El Rompido, tramo acantilado El Rompido - El Portil.

Entre el mar y las marismas median las barras arenosas (flechas, playas, cordones dunares, bajos, etc), elementos paisajísticos con fuerte componente natural que atesoran importantes dosis de singularidad, expresividad y dinamismo. Sus límites proporcionan las líneas de mayor fuerza e intensidad del ámbito, en especial cuando la lámina de agua se refuerza y contrasta con texturas vegetales. Las barras de Isla Canela, Isla Cristina y del Rompido configuran los principales activos paisajísticos. A sus contrastes texturales y cromáticos, se adicionan unas particulares relaciones entre los pueblos y el mar, así como contenidos ecológicos, históricos y culturales.

Inseparables visualmente, los paisajes marismeños garantizan interesantes y caprichosos contrastes entre láminas de agua y texturas vegetales, así como imágenes de gran naturalidad y belleza. La escena es siempre panorámica, aunque de escasa perspectiva, de forma que a partir de los planos medios se comienza a perfilar la línea plana de horizonte que, lamentablemente, se remata con frecuencia en frentes urbanizados (Carreras y Odiel), industriales (Odiel) o paisajes agrarios (marismas del río Piedras), sin existir mediación o transición entre paisajes con diferentes leyes de construcción y evolución. El interés paisajístico de estos grandes espacios horizontales se incrementa con la altura y cercanía de los hitos panorámicos.

7.2. LOS RECURSOS RECREATIVOS

Los usos recreativos más característicos del Litoral Occidental de Huelva se concentran en las playas que, con una longitud total superior a los 45 km y una anchura media de 80 m, presentan en época estival un importante uso público, aunque con diferente grado de ocupación según su localización y tipo de uso, ya que frente a playas de alto valor ecológico como la de Nueva Umbría o Los Enebrales que soportan una baja-media afluencia de visitantes, aparecen las playas urbanas de La Antilla, El Portil o Punta Umbría con una fuerte ocupación.

La utilización de estas playas con fines vacacionales, recreativos y de salud se produce desde antiguo, concretamente desde finales del siglo XIX, aunque no es hasta los años cincuenta y, sobre todo, los sesenta en que el turismo de playa cobra auge, siendo en estas últimas cuatro décadas cuando se produce la ocupación residencial y recreativa del litoral onubense.

Todas las playas presentan, a excepción de la de Nueva Umbría, equipamientos y servicios para atender al uso público que soportan. Los planes anuales conjuntos de aprovechamiento de las playas de Huelva recogen los servicios de temporada estival ubicados en el dominio público marítimo-terrestre y dictan normas para su correcto funcionamiento. Entre éstos destacan accesos a playas, vigilancia y protección, chiringuitos, alquiler de toldos, sombrillas y hamacas, aseos y duchas, así como áreas deportivas y escuelas de vela.

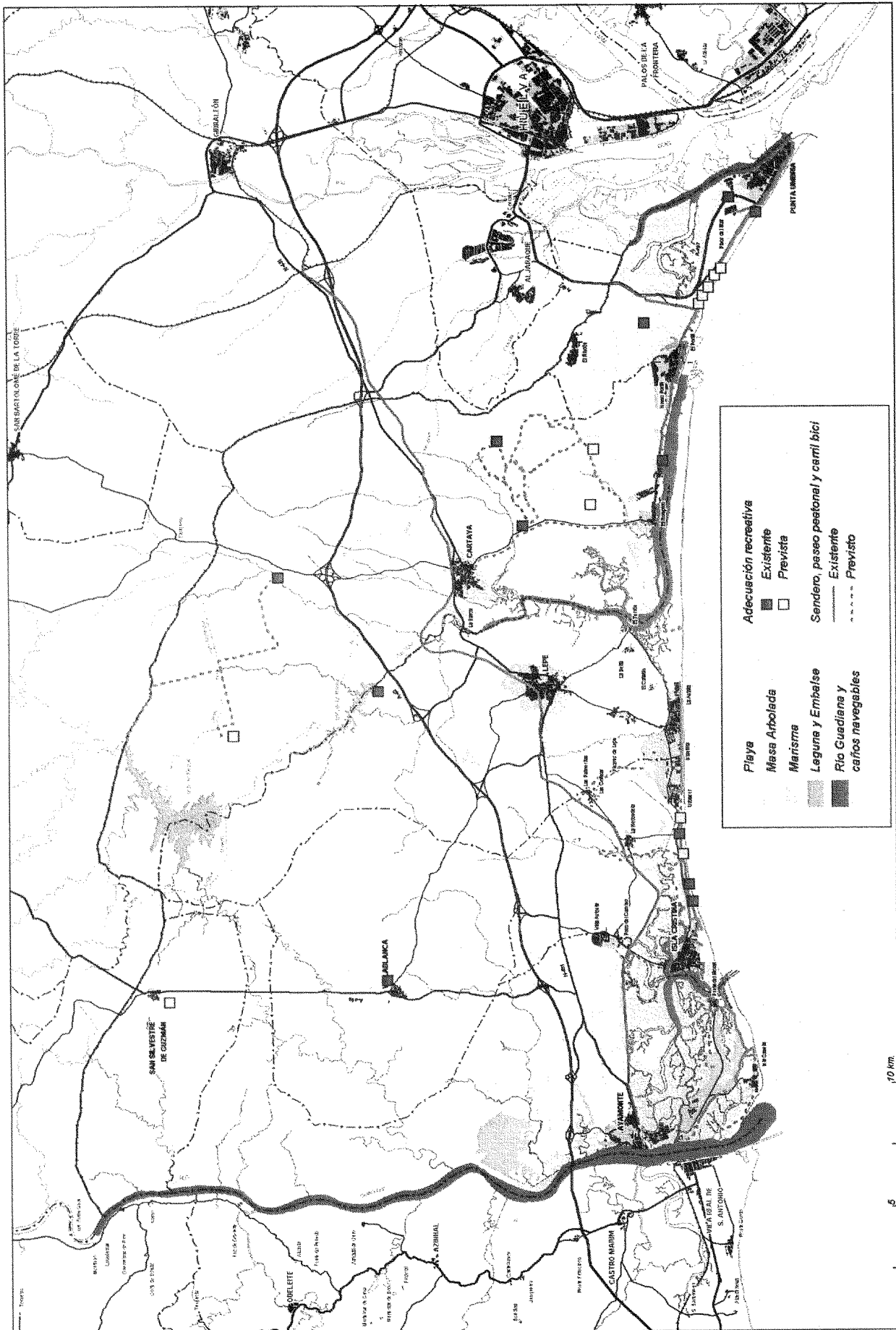
La mayoría de las playas cuentan con accesos rodados y/o peatonales y áreas de aparcamiento anexas. No obstante, en algunas ocasiones, resultan insuficientes por la intensa afluencia de visitantes con vehículos privados, de ahí que existan accesos carentes de ordenación y que se haya procedido al acondicionamiento como aparcamientos de ambas márgenes de la carretera costera A-5052 en el tramo Playa de La Bota-El Portil y aparezcan problemas de accesibilidad por las características físico-naturales de la flecha de El Rompido, en la playa de Nueva Umbría, si bien éstos son resueltos mediante la instalación de pasos fluviales.

Tras las playas, son las masas forestales, fundamentalmente pinares, las que atraen y concentran usos recreativos de importancia. Contribuye a ello la adecuación recreativa de algunas zonas, con instalaciones de iniciativa pública, y la existencia de cuadras y picaderos que permite la práctica de la equitación.

El Campo Común de Abajo destaca como el monte mejor equipado para el uso público, a la vez que el más frecuentado, disponiendo de viario asfaltado, zonas recreativas y educativas así como numerosos itinerarios señalizados. Los pinares de Isla Cristina (Parque Litoral) también atraen a numerosos visitantes, ya que permite el aparcamiento y acceso a las playas y cuentan con varias áreas recreativas.

Por el contrario, el Campo Común de Arriba y los pinares de Villablanca adolecen de un uso recreativo generalizado o intensivo, aunque cuentan con instalaciones y adecuaciones recreativas.

Otros espacios asociados al uso público, aunque con mucha menor intensidad de uso, son las marismas y el río Guadia-



LOS RECURSOS RECREATIVOS

na, en las que existen posibilidades de acceder a sus márgenes, aunque sea el medio fluvial el más utilizado para conocer sus atractivos a través de recorridos en barcos por los caños navegables y por el río Guadiana. Estas marismas cuentan, asimismo, con equipamientos de interpretación y educación ambiental. Adicionalmente, en todo el espacio litoral existen carriles y senderos señalizados que permiten el recorrido por el eje litoral, destacando entre ellos la Vía verde, cuyo trazado sigue el del antiguo ferrocarril, permitiendo el acceso a varias instalaciones y rutas y transcurriendo por diferentes paisajes característicos del ámbito

7.3. EL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL

En el análisis efectuado se distingue entre el patrimonio arquitectónico, integrado por monumentos de interés (castillos, iglesias, torres, etc.), y el patrimonio arqueológico, constituido principalmente por yacimientos.

El patrimonio arquitectónico-monumental, como exponente de la importancia económica-social y política de las poblaciones, se concentra en los núcleos urbanos, mientras que los bienes que se encuentran en el resto del territorio (edificaciones rurales y yacimientos arqueológicos) reflejan la ocupación del mismo, en consonancia con las actividades a las que están o estuvieron asociados.

Entre éstos últimos, los yacimientos son los más significativos (se han identificado 66 en el ámbito); la mayoría se concentran en los municipios de Ayamonte, Lepe y Cartaya. Su cronología es muy diversa, desde épocas prehistóricas hasta la moderna, aunque predominan los fechados en el Paleolítico (útiles líticos) y en la época romana (fortificaciones, edificaciones industriales –conservas–). Del conjunto de yacimientos cabe destacar el del Castillo de Cartaya declarado Bien de Interés Cultural.

Destacan especialmente, los elementos de la arquitectura militar y defensiva ligadas a la Raya de Huelva y al litoral. Las más interesantes son las torres almenaras de Torre de Canela, Torre del Catalán y Torre de Punta Umbría, el baluarte de las Angustias, el Castillo de Cartaya y el Castillo de San Miguel (que con el crecimiento urbano han sido incorporados a los núcleos), todas ellas declaradas Bien de Interés Cultural. Las torres forman parte del conjunto de torres vigías del litoral onubense, que, construidas en el siglo XVII, tenían la función de defender contra el ataque de los piratas berberiscos a las embarcaciones que arribaban a las costas onubenses. También destacan distintos cortijos, así como las instalaciones en desuso de distintos molinos de viento y mareales, estos últimos singulares en el ámbito, que utilizaban la energía mareomotriz de los cambios mareales.

Especial interés presentan, por otra parte, las salinas como lugares vinculados con actividades tradicionales. Son construcciones muy características del litoral occidental onubense, con un funcionamiento muy simple que consiste básicamente en la creación de balsas de evaporación y cristalización en áreas de marismas.

La mayor parte de este patrimonio se encuentra protegido por las diferentes categorías de protección de la legislación sectorial y por los catálogos de los planeamientos municipales que recogen numerosas construcciones rurales como molinos, norias, hornos de cal, etc. El patrimonio protegido por la legislación sectorial está integrado básicamente por monumentos y zonas arqueológicas. A ellos cabría añadir los elementos considerados de interés arquitectónico por la Dirección General de Arquitectura y Vivienda de la Junta de Andalucía. Desde la planificación territorial, el interés sobre el Patrimonio Histórico Cultural radica en la necesidad de conocer su situación actual con la finalidad de valorar su potencialidad en relación a otros sistemas territoriales.

Este planteamiento responde a dos realidades: por una parte, a la creciente preocupación en las sociedades desarrolladas por la conservación y revalorización de los bienes de interés histórico-cultural heredados, y por otra parte, al hecho de que éstos dotan de identidad cultural, territorial y paisajística a un ámbito, constituyéndose, además, como elementos integradores e identificadores, bien porque participan en su configuración territorial, bien porque suponen recursos generadores de riqueza o presentan connotaciones sociales.

Desde este punto de vista, la concepción de Patrimonio Histórico Cultural se hace más amplia al considerar desde elementos singulares arquitectónicos hasta elementos representativos de la forma de vida y hábitos tradicionales arraigados en una comunidad.

En el Litoral Occidental de Huelva se reconoce un interesante patrimonio que responde a esta nueva concepción. Son muchas las edificaciones consideradas de interés por las distintas administraciones contando con una gran potencialidad como recurso alternativo al turismo de sol y playa que cualifica este territorio.

Concretamente, el patrimonio protegido por la Ley de Patrimonio Histórico, asciende a 17 bienes declarados en distintas figuras de protección, al que hay que sumar 20 edificaciones singulares en su mayoría casas y molinos, además de más de 50 localizaciones arqueológicas que se encuentran inventariadas en el Sistema de Información del Patrimonio Histórico.

Bienes Culturales del Patrimonio Histórico

CATEGORÍA	NOMBRE	LOCALIZACIÓN	MUNICIPIO
Patrimonio Arquitectónico:			
• Declarado BIC	• Torre de Isla Canela	Rural	Ayamonte
	• Iglesia de San Francisco	Urbana	Ayamonte
	• Baluarte de las Angustias	Urbana	Ayamonte
	• Torre del Catalán	Rural	Lepe
	• Castillo de Lepe	Urbana	Lepe
	• Iglesia de Sto. Domingo de Guzmán	Urbana	Lepe
	• Castillo-fortaleza Los Lacerdos	Urbana	Cartaya
	• Castillo de San Miguel	Urbana	Cartaya
	• Torre de Punta Umbría	Urbana	Punta Umbría
• Incoado BIC	• Capilla de San Antonio	Urbana	Ayamonte
	• Iglesia Parroquial del Divino Salvador	Urbana	Ayamonte
	• Iglesia Parroquial Ntra. Sra. de Las Angustias	Urbana	Ayamonte
	• Iglesia de La Merced	Urbana	Ayamonte
• Inventariado SIPHA	• Casa Grande	Urbana	Ayamonte
	• Plaza de La Laguna	Urbana	Ayamonte
	• Ermita de San Sebastián	Urbana	Ayamonte
	• Casa de Blas Infante	Urbana	Isla Cristina
	• Casa de Román Pérez	Urbana	Isla Cristina
	• Casa de Gildita	Urbana	Isla Cristina
	• Casino	Urbana	Isla Cristina
	• Ermita de Ntra. Sra. de la Blanca	Rural	Villablanca
	• Iglesia de San Esteban	Urbana	Villablanca
	• Molinos de Vientos	Urbana	Villablanca
	• Molino	Rural	San Silvestre de Guzmán
	• Iglesia del Rosario	Urbana	San Silvestre de Guzmán
	• Torre Campanario Antigua Iglesia del Convento de la Merced	Urbana	Cartaya
	• Cementerio	Urbana	Cartaya
	• Cementerio Católico	Urbana	Isla Cristina
	• Cementerio	Urbana	Lepe
	• Ermita Ntra. Sra. de la Bella	Urbana	Lepe
	• Parroquia Ntra. Sra. del Carmen	Urbana	Punta Umbría
	• Chalet Villa Pepita	Urbana	Punta Umbría
	• Chalet Ferraro	Urbana	Punta Umbría
• Inscripción Específica CGPHA	• Yacimiento de El Eucaliptal	Rural	Punta Umbría
• Inscrito Genérico al CGPHA	• Palacio de los Marqueses de Ayamonte	Urbana	Ayamonte
	• Ajimez de edificio c/ Oria Castañeda, 26	Urbana	Lepe
• Incoado Específico al CGPHA	• Huerta Noble	Rural	Isla Cristina
• Incoado Genérico CGPHA	• Chalet Pérez Caracasa	Urbana	Punta Umbría
Patrimonio Arqueológico:	23 yacimientos arqueológicos		Ayamonte
	3 yacimientos arqueológicos		Isla Cristina
	11 yacimientos arqueológicos		Lepe
	12 yacimientos arqueológicos		Cartaya
	12 yacimientos arqueológicos		Punta Umbría
	1 yacimiento arqueológico		Villablanca
	4 yacimientos arqueológicos		San Silvestre de Guzmán

BIC = Bien de Interés Cultural

PGBC = Plan General de Bienes Culturales

CGPHA = Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz

8. LOS RIESGOS NATURALES Y ANTRÓPICOS

Pese a su condición de espacio ribereño con una larga fachada litoral comprendida entre la confluencia de los estuarios del Guadiana y del Odiel, los fenómenos naturales derivados de la dinámica fluvio-marina de estuarios y mar abierto apenas han llegado a constituir riesgo para los sistemas de asentamientos y de aprovechamiento tradicional de los recursos del Litoral Occidental de Huelva, salvo en situaciones extremas, de largo período de recurrencia; es decir, se trataba de un ámbito estable, con notables fenómenos naturales, pero con escasas repercusiones territoriales.

Sin embargo, en las últimas décadas, las intervenciones sucesivas sobre el frente litoral, cuencas hidrológicas, llanuras inundables, y las sinergias acumuladas han ido debilitando los sistemas de defensa naturales y, en paralelo, obligando a desarrollar el sistema de protección territorial, hasta llegar al momento actual en el que la presencia de ciertos fenómenos naturales debe ser contemplada desde la óptica del riesgo, así como ciertas actividades antrópicas, que generan externalidades negativas y efectos indeseados sobre la población, el tejido productivo y el medio natural.

En este sentido, se diagnostican a continuación los efectos indeseados más importantes que pueden acontecer sobre la población, sistema socio-productivo instalado y medio natural, tengan una génesis natural o estén estrechamente relacionados con las actividades productivas registradas en el Litoral Occidental de Huelva.

8.1. RIESGOS DE INCIDENCIA GENERALIZADA

El riesgo geológico con probable presencia en el ámbito son las sacudidas del terreno generadas por los terremotos. Los demás riesgos geológicos, frecuentes en la depresión del Guadalquivir (movimientos de laderas, suelos expansivos, etc), apenas tienen incidencia en el ámbito.

■ Terremotos

Los terremotos se caracterizan por una reducida frecuencia de aparición, una duración corta, una amplia repercusión territorial, una rápida velocidad de implantación y un espaciado temporal aleatorio. Son pues, desastres súbitos y raros con impactos intensos sobre la sociedad.

En Andalucía la peligrosidad derivada de la actividad sísmica es elevada en general, aunque uno de los focos de máxima peligrosidad se sitúa en la Costa Occidental de Huelva, en especial su sector más próximo al río Guadiana. La sismicidad en la Costa de Huelva está relacionada con la falla Azores-Gibraltar, accidente tectónico que suele originar terremotos esporádicos pero de gran magnitud.

Así pues el Litoral Occidental de Huelva se encuentra situado en una zona de peligrosidad sísmica donde los valores de aceleración sísmica básica superan con creces los niveles imperativos por encima de los que se deben tomar medidas especiales de construcción sismorresistente. Además, el factor de influencia de terremotos lejanos (falla de las Azores) también alcanza los valores máximos de la Península.

Se trata, pues, de un riesgo importante en el ámbito, de forma que el período de retorno para un seísmo de intensidad

superior al grado VIII en la escala M.S.K. se reduce a 500 años. Así mismo, seísmos de menor intensidad que provocan el pánico entre la población, daños ligeros en las construcciones y movimientos puntuales del terreno alcanzan períodos de recurrencia sensiblemente inferiores.

8.2. RIESGOS DE INCIDENCIA EN EL LITORAL

■ Tsunamis

Los tsunamis son grandes ondas marinas provocadas por seísmos con epicentros situados bajo el mar que causan altas marejadas destructoras a su llegada a las costas. Sus características son muy similares a las descritas para los terremotos.

Dado el carácter de costa baja situada frente a la zona sísmica de la falla Azores-Gibraltar, el Golfo de Cádiz registra el mayor número de tsunamis de la Península a la vez que los mayores niveles de peligrosidad derivados de este fenómeno catastrófico.

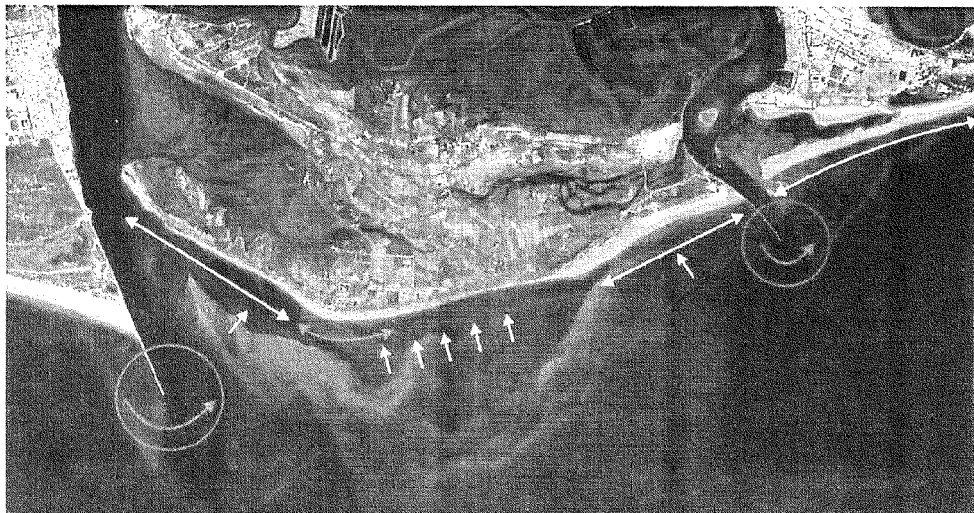
De entre los tsunamis registrados destaca el que acompañó al terremoto de Lisboa en 1755, afectando a Lisboa, San Vicente, Golfo de Cádiz, Gibraltar y Marruecos; alcanzó una intensidad de X en la escala MSK y produjo varias olas de 22 a 27 m (Cádiz) que depararon más de 1.000 muertos en Ayamonte. La concentración de población y actividad económica en la franja litoral encaminan irreversiblemente hacia un aumento de la vulnerabilidad frente a estos fenómenos naturales, hasta el punto que hoy puede decirse que el tsunami es el fenómeno extremo con mayores niveles de peligrosidad y poder catastrófico en el ámbito.

Territorialmente, todo el arco costero presenta semejante predisposición ante el acontecimiento de ondas marinas; sin embargo, los segmentos más vulnerables y que ocasionarían daños más catastróficos se centrarían en las siguientes áreas: Barra de Isla Canela (Isla Canela y Punta del Moral), Barra de Isla Cristina (Isla Cristina), Urbanizaciones de Lepe e Isla Cristina (Urbasur, Islantilla y La Antilla) y Punta Umbría.

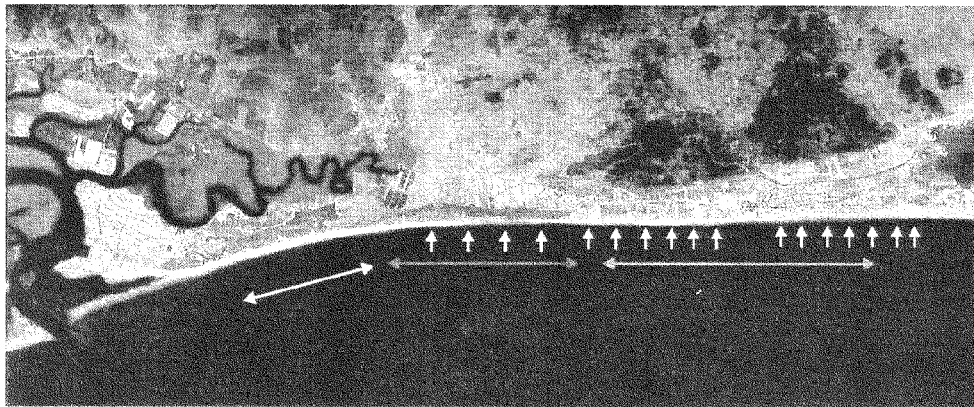
Al abrigo de las barras arenosas, el interior de los estuarios presenta menor vulnerabilidad, pero no quedaría exento de daños catastróficos el barrio bajo de Ayamonte, Pozo del Camino, La Redondela y El Portil. Así mismo, los perjuicios ocasionados sobre instalaciones acuícolas y salineras podrían ser importantes. En general, los daños se extenderían a casi la totalidad de las áreas situadas a menos de 4-5 metros del nivel medio del mar.

■ Erosión costera y temporales

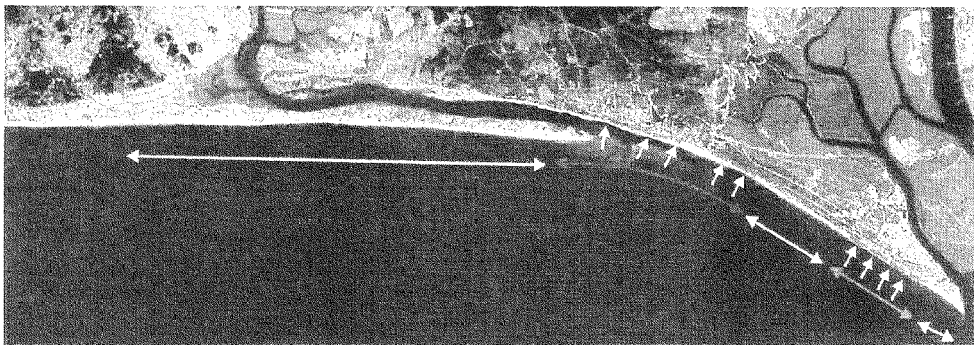
El litoral de la Costa occidental de Huelva es un espacio sometido a una importante dinámica costera como consecuencia, por un lado, de sus características de espacio abierto al Atlántico y su ubicación en el dominio de los vientos del Oeste, que propicia el predominio de la deriva litoral hacia levante y, por otro, de su carácter de costa mesomareal de baja energía, que adquiere un papel significativo a través de las corrientes inducidas por las mareas; y de la presencia de sucesivos estuarios y llanuras mareales que dan lugar a los aportes detríticos más finos y por consiguiente de más fácil transporte.



Estuarios del Guadiana y Carreras

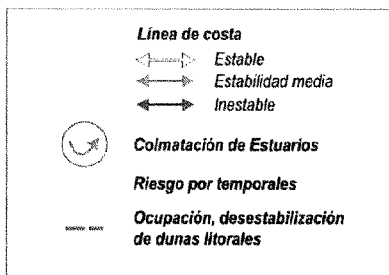


Sector Isla Cristina - La Antilla



Sector La Antilla - Punta Umbria

RIESGOS ASOCIADOS A LA MOVILIDAD DE LA LÍNEA DE COSTA, TEMPORALES Y SOBREELEVACIONES EXCEPCIONALES DEL NIVEL DEL MAR



Entre el Guadiana y el Odiel el posible distinguir tres segmentos diferenciados: desde el estuario del Guadiana al estuario del Carreras; desde Isla Cristina a La Antilla y desde el estuario del Piedras a Punta Umbría.

a) Segmento del estuario del Guadiana al Carreras

Este segmento es en el que la incidencia antrópica ha tenido un impacto más evidente. La regulación del Guadiana y la construcción de los espigones de encauzamiento del Guadiana y Carreras han producido, por una parte, una restricción sustancial de aportes sedimentarios y, por otra, la alteración del tránsito longitudinal, provocando la acumulación de sedimentos en los sectores al Oeste de los espigones y dejando un importante volumen de sedimentos desconectados de la influencia estuarina, que se han ido desplazando hacia la costa provocando un conjunto de modificaciones cuyas características son:

- El desplazamiento de los bajos hacia la costa, hasta conformar una nueva formación arenosa emergida al sur de la Punta del Caimán, que se encuentra hoy relativamente estabilizada.
- Fortísimas modificaciones en la costa exterior de Isla Canela con progradaciones y regresiones sucesivas según tramos de costa; así, en la parte más occidental han continuado las acumulaciones en el canal estuarino reduciendo la boca del estuario, así como el sector más occidental de la urbanización y en ambas márgenes de la desembocadura del Carreras debido al efecto barrera de los diques de la misma; por otro lado se producen regresiones al oeste de la urbanización y, sobre todo, en el tramo central de la misma, donde ha sido necesario la construcción de escolleras para defender el espacio edificado. En la parte final del segmento se produce nuevamente una importante progradación debido al efecto de barrera de los diques de la Barra de Isla Cristina.
- De acuerdo con las tendencias existentes es previsible que el sector más occidental de la urbanización de Isla Canela, sea un sector relativamente estable pero cuya evolución dependerá del desplazamiento final de los bajos arenosos frente al delta, mientras que el sector oriental y el espacio contiguo hasta aproximadamente 1,5 Km continuará siendo el más inestable en el futuro, ya que, al situarse entre los dos bajos arenosos del antiguo delta, es el más expuesto a futuras erosiones. Finalmente, la parte final del segmento, apoyado en el dique de poniente del río Carreras, es un tramo estable que ha progradado históricamente, encontrándose al límite de dicha progradación, por lo que parte de los sedimentos pueden pasar a la barra de entrada de dicho río.

Estas tendencias de la línea de costa pueden verse en todo caso alteradas por acontecimientos extremos como temporales y sobreelaciones excepcionales del nivel del mar que, de forma puntual, pueden generar graves daños. La presencia de los bajos arenosos ligados a los antiguos deltas establecen, aunque de forma parcial, una protección natural de la costa que atenúa la incidencia de esos eventos, lo que no sucede en la parte oriental de la urbanización de Isla Canela que constituye el sector más expuesto. Lógicamente, las playas de nueva creación frente a Isla Cristina (sector oriental del es-

tuario del río Carreras) constituyen un sector relativamente bien protegido por las nuevas formaciones arenosas.

Con carácter general, la protección de las primeras formaciones dunares es esencial; en este sentido, un sector importante de la urbanización de Isla Canela ocupa la duna litoral, lo cual, unido a la escollera, aísla la duna de la dinámica transversal de la playa. Por otra parte se hace necesaria su ordenación para evitar procesos de reactivación de la deflación eólica inducida antrópicamente por los accesos incontrolados a la playa ya que este proceso genera su desestabilización y reducción de altura y por tanto, una menor defensa ante temporales e inundaciones.

La especial configuración morfológica de este tramo le confieren un riesgo significativo frente a estos eventos, máxime si se tiene en cuenta la escasa altimetría de las formaciones arenosas, la presencia de marismas tras ellas y la experiencia histórica de sus efectos (temporal de 1979).

En general, todo el sector se ubicaría en niveles de riesgo moderados/altos, pudiendo afectar a todos los núcleos (Punta del Moral, Isla Canela, barrios bajos de Ayamonte, Isla Cristina, barrios bajos de Pozo del Camino), intensificándose su efecto de forma inversamente proporcional a su posición altimétrica respecto al nivel del mar (sectores de Isla Canela, por ejemplo). Su impacto afectaría igualmente a las infraestructuras de salinas y acuicultura, así como a todas aquéllas situadas próximas al nivel del mar.

b) Segmento Isla Cristina-La Antilla

Los sedimentos aportados por la deriva litoral colmataron la sucesión de islas barreras, separadas por canales, que atañe conectaban las aguas marinas con las marismas dando lugar al estrecho cordón litoral de formaciones arenosas hoy existente.

El cerramiento de los antiguos canales contribuyó igualmente a poner en disposición de la deriva litoral los sedimentos, lo cual incrementó significativamente la progradación longitudinal de la flecha litoral de El Rompido configurando la costa actual, prácticamente continua desde Isla Cristina hasta el extremo distal de esta flecha. Con ello se tiene un sector costero extremadamente sensible, dada la escasa anchura, altura y juventud de las formaciones arenosas que defienden las marismas interiores y que dependen para su equilibrio de los sedimentos aportados por la deriva procedentes de Portugal y principalmente del Guadiana. El segmento presenta las siguiente características:

- Un sector estable inmediatamente al Este de la desembocadura del Carreras, hasta aproximadamente la "Casita azul", donde la migración hacia la costa del antiguo delta submarino del Carreras se ha completado con la conformación de una nueva formación arenosa emergida.
- Un sector en regresión, aproximadamente desde Urbasur a La Antilla, que se hace perceptible a partir del punto en que el efecto de sombra de los diques del Carreras permite a la deriva litoral erosionar sedimentos en las playas, no compensados por nuevas aportaciones desde el Oeste, lo que ha obligado a realizar diversas alimentaciones artificiales como medida correctora aunque transitoria en este proceso.

Este déficit sedimentario es difícilmente subsanable en su totalidad, por cuanto aunque se prevé que una parte de los sedimentos superen en el futuro los espigones del Carreras, el volumen estimado (150.000-200.000 m³/año) es inferior a la capacidad de transporte de la deriva en La Antilla (300.000 m³/año), además de que parte de ellos serán retenidos en el sector oriental frente a las playas de Isla Cristina.

En este proceso de erosión tiene una especial incidencia el desarrollo urbanístico litoral, que ha ocupado extensas zonas de marismas y dunas litorales, impidiendo al oleaje de alta energía la utilización de los sedimentos, así como la desestabilización de la duna, sobre todo en el sector entre Isla Cristina y Urbasur por el acceso no ordenado a las playas, que destruye la vegetación fijadora, haciendo que la misma migre hacia el interior, genera un descenso de su altura y provoca la destrucción del bosque de pinar al facilitar la llegada de los vientos y el spray marino a las primeras líneas de pinos, que han muerto en gran número.

Como conclusión de ello, la erosión marina se ha incrementado sustancialmente, con tasas de retroceso de las playas que superan ampliamente los 6 metros en algunos años, llevando a la práctica desaparición de la misma en extensos tramos.

Por otra parte, debido a la escasa magnitud de las formaciones arenosas que defienden las marismas interiores en todo el segmento, los temporales marinos han tenido una elevada virulencia superando, a veces, las formaciones arenosas y dejando huellas morfológicas de la ruptura de las mismas y de los depósitos asociados. En este sentido es revelador el efecto de los temporales de 1979 o los más recientes de 1995-96 ya con la duna más debilitada. Desde la perspectiva del riesgo es necesario individualizar varios sectores:

- Desde la "Casita azul" hasta Urbasur. Las rupturas sistemáticas de una duna costera cada vez más debilitada ha llevado a medidas de emergencia, con aportaciones de arena para taponar los sectores más erosionados. Es el tramo que mayor peligrosidad presenta, tanto por la escasa altitud de las formaciones dunares, como por la presencia de marismas activas o poco transformadas en el interior. El riesgo, por tanto, es elevado sobre formaciones naturales de gran valor.
- El sector de Urbasur, sobre todo el sector oriental, ha sido dañado sistemáticamente por los temporales, especialmente la primera fila de edificaciones que ocupaban la playa. Si se exceptúan las primeras construcciones, el resto se encuentra a mayor altitud, debido a la presencia de formaciones arenosas y a la cercanía del acantilado fósil. El riesgo es moderado.
- El sector de Islantilla, que se ve afectado por los temporales con la consiguiente erosión de la duna existente, por lo que es urgente su restauración ya que en el temporal de 1979 las olas superaron ampliamente el entonces cordón dunar existente. En esta zona se ha optado por sobreelevar las infraestructuras. Es una zona de difícil drenaje de las aguas continentales y su riesgo es moderado.
- En La Antilla la elevación del terreno es menor y el riesgo es mayor para las construcciones de la primera línea de playa, a pesar de las regeneraciones llevadas a cabo, ya

que si los sedimentos aportados soportan bien durante los primeros años los temporales, tras ellos el riesgo aumenta de nuevo.

c) Segmento La Antilla-Punta Umbría

A diferencia de los anteriores, en este segmento no existe déficit sedimentario ya que la deriva litoral puede recuperar toda su capacidad de transporte en las extensas playas exteriores de la flecha del Rompido. El sistema es extremadamente dinámico y la situación de acumulación o erosión en las playas debe ser considerada como transitoria, ya que dependerá de la evolución futura del sistema asociado a la flecha litoral.

En el comportamiento natural del tramo se han producido diversos cambios motivados por la incidencia antrópica; así, la construcción del embalse del Piedras en 1968, con la subsiguiente regulación de la cuenca, que redujo significativamente la incidencia de las avenidas fluviales en la desembocadura; el proceso de urbanización de la costa, ocupándose en algunos sectores (Punta Umbría y El Portil) parte de la duna litoral con la consiguiente eliminación de aportes en periodos de temporales; o la construcción del dique en el acceso del canal de Punta Umbría, el cual incrementó la sedimentación en el extremo de la flecha del mismo nombre, aunque introdujo sensibles cambios en la desembocadura.

En todo caso la interacción de los procesos naturales alterados por la acción humana ha dado lugar a una situación que se caracteriza por lo siguiente:

- La deriva litoral sigue y seguirá aportando sedimentos arenosos a la desembocadura del Piedras (alrededor de 300.000 m³/año)
- El crecimiento de los bajos arenosos ha hecho aumentar la anchura de la desembocadura, debilitando su capacidad natural de "autolimpieza" al debilitarse las corrientes de marea.
- La llegada de estos sedimentos, el crecimiento de los bajos arenosos del delta y el debilitamiento de las corrientes y prisma mareal dificultan el establecimiento de un canal de entrada navegable suficientemente estable, lo que ha hecho necesarios los dragados.
- La inflexión de la costa hacia el sur a partir de la Bota reduce la capacidad de transporte de la deriva litoral, por lo que, al alcanzar esta posición el sistema morfosedimentario asociado a la flecha litoral, los procesos de acumulación pueden llevar la desembocadura a una situación crítica.
- Los temporales de 1995/96 seccionaron los bajos, estableciendo un nuevo canal secundario y, por lo tanto, debilitando el canal de acceso principal (prácticamente paralelo a la costa hasta la Bota) al dividir el flujo mareal que contribuía a su "limpieza".

A partir de lo expuesto se podría establecer una compartimentación del tramo analizado en los siguientes sectores:

- La Antilla-extremo distal de la flecha del Rompido, sector relativamente estable y libre de ocupación antrópica don-

de se producen modificaciones cíclicas de la línea de costa que están ligadas a las variaciones estacionales y la presencia de sistemas de barras submarinas/corrientes de retorno móviles, que caracterizan a todo el sector. El único tramo preocupante es el más occidental, próximo a La Antilla, por la intensificación de la presión antrópica que está empezando a desestabilizar la duna costera, la cual constituye una auténtica reserva de arena para todo el sector.

- Extremo distal de la flecha-La Bota. Sector más inestable como evidencian los cambios continuos sufridos en los últimos años. La falsa sensación de estabilidad de la línea de costa es puramente transitoria y dependerá de la evolución final de la flecha, que ha alcanzado un punto crítico en su evolución.
- El sector central de la Flecha de Punta Umbría, relativamente estable, por lo que sería aconsejable regular su uso público para garantizar la conservación de la duna costera.
- El sector más occidental de la urbanización de Punta Umbría, que ha sufrido procesos erosivos, en parte ligados a las desestabilización de la duna costera por su ocupación y/o falta de regulación de su uso.
- El tramo más oriental de Punta Umbría. Sector estable debido a la barrera al tránsito sedimentario longitudinal que supuso la construcción del dique de acceso a la canal de esta población; sin embargo, la llegada de más sedimentos podría dificultar el acceso a la canal, ya muy alterada por la propia construcción del dique.

En este segmento la frecuencia de temporales es similar a la de los segmentos anteriores; en todo caso, la peculiar conformación de este tramo costero permite identificar las siguientes áreas sensibles:

- El núcleo de El Rompido y las urbanizaciones periféricas se encuentran relativamente bien protegidos de los temporales al encontrarse en el interior del estuario al abrigo del oleaje de alta energía. En caso de sobreelevaciones excepcionales del nivel del mar las construcciones del núcleo de El Rompido que ocupan los sectores más bajos topográficamente, así como las urbanizaciones al sur de la carretera que conecta este núcleo con El Portil, ocupan posiciones topográficas muy cercanas al nivel medio de las mareas vivas medias, por lo que el riesgo es moderado/alto. Las explotaciones acuícolas al Oeste de este núcleo, así como las instalaciones náuticas se podrían ver afectadas.
- El sector de El Portil, presenta un riesgo moderado debido a que una parte de la urbanización ha ocupado, en su sector oriental, formaciones dunares de menor altura. Este riesgo se debe a que, a pesar de estar relativamente protegido de los oleajes de alta energía por los bajos arenosos del delta submarino asociado a la flecha, la movilidad de los mismos puede enfocar las olas de temporal, en condiciones favorables (concentración de energía por la refracción), a puntos concretos y variables del frente costero de esta urbanización. En caso de sobreelevaciones del mar, las construcciones en zonas bajas de El Portil presentan un riesgo moderado.

- El tramo de carretera inmediato al Este de la Bota es una zona de riesgo elevado, ya que está defendido por una efímera duna litoral reconstruida tras la erosión de la original por los temporales en los últimos años. Con su regeneración será un sector transitoriamente más protegido por unos años. Así mismo, parece que el bajo arenoso más oriental finalmente se desplazará hasta esta zona.
- Las primeras líneas de construcciones en Punta Umbría, sobre todo las que ocupan la duna costera, constituyen el sector más expuesto a los temporales de todo el sector analizado. Por todo ello, el mantenimiento de este primer frente de dunas, e incluso su regeneración, debería ser una medida a considerar. En caso de sobreelevaciones del nivel del mar, los sectores urbanizados en las zonas más cercanas a la costa en la urbanización de Punta Umbría presentan un riesgo moderado.

8.3. RIESGOS RELACIONADOS CON EL CICLO HIDROLÓGICO

■ Inundaciones

Las inundaciones en el ámbito del Litoral Occidental de Huelva son un fenómeno intensivo, de corta duración y rápida velocidad de implantación que incide fundamentalmente sobre las marismas y los tramos fluviales cercanos a las desembocaduras. La magnitud, su frecuencia y sus repercusiones son muy variables, dependiendo fundamentalmente de la entidad de la cuenca y de su capacidad de regulación y laminación de avenidas.

En los tramos de desembocadura, donde el gradiente hidráulico desciende considerablemente, la importancia de las crecidas de la red fluvial no viene determinada solamente por los factores fluviales sino que va a depender en gran medida de su simultaneidad con otros acontecimientos (estados atmosféricos y de la mar) que inciden en la capacidad de desagüe de las rías: crecidas de la red de drenaje local, pleamares vivas, temporales, fuertes vientos en dirección costa-interior o la conjunción de varios de estos fenómenos naturales.

Estos sucesos costeros no actúan propiamente como generadores de inundaciones, sino como potenciadores de las producidas por el mecanismo de las avenidas y, por ello, su papel en la génesis de las inundaciones es determinante y, de hecho, su presencia es casi constante en las grandes inundaciones de los ríos Guadiana, Piedras y Odiel.

En función del riesgo e incidencia territorial de las avenidas se establece la siguiente diferenciación:

a) Las avenidas de la red de drenaje principal

Las crecidas de los colectores mayores (Guadiana, Piedras y Odiel) son producidas por precipitaciones intensas caídas cuenca arriba (fuera del ámbito de estudio) que generan crecidas que, parcialmente laminadas por las infraestructuras de regulación en la cuenca, llegan a la costa tras uno o varios días de desplazamiento. Los desbordamientos de los cauces comienzan una vez que los ríos abandonan los terrenos del Andévalo y se adentran en las llanuras marismeñas. De este modo, todas las formaciones marismeñas, con la excepción de las barras arenosas y espacios acuícolas protegidos con defensas, entran en la consideración de zonas inundables.

En general, fuera de los cauces y caños, el nivel de peligrosidad de las inundaciones es bajo. La inundación marismaña no afecta al poblamiento ni produce pérdida de vidas humanas y sí, en cambio, produce daños sobre las infraestructuras y actividades económicas implantadas en estos espacios.

Este planteamiento resulta cierto en situaciones ordinarias; no obstante, el riesgo de inundación derivado de la coincidencia de la avenida fluvial con temporales y/o pleamares vivas resulta difícilmente evaluable. En caso de conjunción de acontecimientos, el calado de la lámina de agua aumenta en función de la magnitud e intensidad del fenómeno potenciador. En consecuencia, el nivel de peligrosidad de las inundaciones se incrementa y puede llegar a afectar localmente a las zonas urbanas más bajas de Ayamonte, Isla Canela, Punta del Moral e Isla Cristina, Puerto de El Terrón y El Rompido.

En esta situación, estas mismas zonas urbanas tienen como riesgo añadido el originado por la pérdida de capacidad de desagüe de los colectores de recogida de aguas pluviales, materializado mediante el rebosamiento de las aguas por imbornales y otros elementos de las redes urbanas. Llegados a este punto el grado de peligrosidad de las inundaciones y sus sinergias alcanza niveles impredecibles.

b) Las avenidas de la red hidrográfica local

Las avenidas asociadas a la red de drenaje local muestran una génesis bien distinta; en general, son provocadas por precipitaciones intensas caídas dentro del ámbito interno del Litoral Occidental y generan ondas de crecida súbitas y rápidas, que tienden a desbordar rápidamente de sus cauces y a anegar sus llanuras de inundación.

Asimismo pueden ser potenciadas por diversos factores, tanto relativos al medio natural como a las acciones antrópicas. De este modo, la simultaneidad con crecidas extraordinarias de la red hidrográfica principal, mareas vivas y temporales incide en la reducción de la capacidad de desagüe de los arroyos tributarios hacia las rías y zonas marismañas.

Por otra parte, también repercute el estado de conservación de la red hidrográfica. La red de drenaje se encuentra en fase de adaptación de sus perfiles hidrológicos a las condiciones introducidas en los últimos años. Los procesos erosivos potenciados por las actividades agrícolas incrementan sustancialmente la carga sólida de las crecidas y, por otro lado, los cultivos agrícolas protegidos por plásticos amplían los caudales de avenida. Esta reactivación de los procesos geometeorológicos genera una serie de cambios en la red, materializados mediante la colmatación de los cauces, la formación de lechos arenosos con morfología de ramblas y con rasantes a nivel de las llanuras inundables, y el desarrollo de depósitos arenosos en desembocadura.

En paralelo a la readaptación de los cursos fluviales, se complejiza y generaliza el sistema de protección artificial de los suelos productivos, en respuesta defensiva al incremento de la peligrosidad. Este sistema de defensas se basa fundamentalmente en la instalación y recrecimiento continuado de muros lineales adosados a los cauces con el objeto de contener los desbordamientos. Ello implica la necesidad de afrontar los daños generados por las escorrentías laterales

que, en estas condiciones, tienen imposibilitado el drenaje a los cauces colectores.

En este contexto, el riesgo por inundaciones se complejiza todavía más, ya que ahora entran en juego factores de estabilidad, resistencia y rotura de los muros defensivos, de anegamientos laterales y de retroalimentación de los efectos generados por las infraestructuras viarias que atraviesan la red hidrográfica. Así mismo, resultan impredecibles las consecuencias derivadas de estas situaciones en los tramos de llegada a marismas y especialmente en momentos de pleamares vivas o temporales.

Así pues, la red de drenaje debe considerarse como un sistema de infraestructuras que requiere importantes tareas de mantenimiento de lechos y defensas. En consecuencia, en última instancia, los riesgos y la peligrosidad de las crecidas fluviales están en función directa del estado de conservación del sistema de protección y de la no ocupación de los cauces de avenida.

Por otra parte, la simultaneidad de las precipitaciones intensas con los periodos en que los cultivos se encuentran protegidos por plásticos, que producen la impermeabilización del terreno, puede promover importantes escorrentías y súbitas ondas de crecidas.

Finalmente, cabe mencionar los obstáculos producidos por secciones de paso insuficientes bajo la infraestructura viaria. El ajuste, realizado años atrás, de la capacidad de evacuación de estas infraestructuras a los cálculos de caudales de avenida para un periodo de retorno determinado se ve hoy ampliamente superado por unas crecidas mucho más caudalosas y con importantes cargas sólidas. Las infraestructuras diseñadas en su momento para evacuar caudales de avenidas correspondientes a periodos de retornos cortos (5, 10, 25 años) son ineficaces y se aterran y rebasan rápidamente, y, en general, las realizadas para periodos de retorno mayores solamente son eficaces para avenidas correspondientes a la mitad del periodo calculado.

En consecuencia, las inundaciones en el ámbito constituyen un riesgo de incidencia generalizada; las escorrentías generadas por las precipitaciones, tras un corto recorrido, adquieren ya capacidad para desbordar sus pequeños cauces así como anegar y aterrar los terrenos colindantes. Tras un periodo de lluvias intensas y coincidentes con el despliegue máximo de los plásticos, los efectos de las escorrentías son generalizables a todas las zonas agrícolas, y consisten básicamente en: apertura de surcos en los terrenos de cultivo; aterramiento de cultivos, pozos y sistemas de riego y drenaje; rebasamiento de rasantes de infraestructura viaria; corte de viario por acumulación de áridos o por apertura de surcos; rotura de malecones de defensa; colmatación de cauces, etc. Es decir, los daños generados por el mecanismo precipitación-inundación sobre el tejido productivo suelen ser muy importantes, pudiendo llegar a ser catastróficos bajo condiciones de simultaneidad de acontecimientos y situaciones enumeradas.

Además de esta afección generalizada sobre el medio agrícola, también se registran riesgos con incidencia localizada que, en muchos casos, introducen peligrosidad en las infraestructuras territoriales e incluso en sectores bajos de las ciudades.

■ Erosión y sedimentación

La erosión es un proceso natural que puede ser potenciado por la deforestación y puesta en cultivo de terrenos fácilmente erosionables. Constituye un problema vinculado al sistema productivo agrícola de la economía del Litoral Occidental de Huelva.

En el ámbito, los riesgos derivados de la erosión no son tanto la pérdida de suelo, su fertilidad y su productividad biológica, sino la generación de importantes surcos de arroyada, la movilización de elevadas cantidades de áridos, el aterramiento de cultivos en zonas bajas, sistemas de riego, drenaje e infraestructuras y, finalmente, la colmatación de espacios y caños marismeños.

En este sentido, el proceso erosión-sedimentación actúa conjuntamente aunque domina uno u otro proceso en función de las condiciones morfotopográficas del terreno. En zonas de mayor pendiente dominan los procesos de erosión, conforme la pendiente decrece tienden a equilibrarse y la sedimentación predomina en las zonas bajas.

Los procesos de erosión-sedimentación se activan en periodos de lluvias, en relación directa a la intensidad de las precipitaciones. Los riesgos asociados se pueden catalogar como muy bajos para los espacios forestales y el Andévalo; altos en todas las zonas regables y especialmente en las áreas donde se utilizan los plásticos para la protección de cultivos; muy altos en el sector de Los Barrancos de Lepe e Isla Cristina; y medios-bajos, aunque con intensidades puntuales importantes, en las colas marismeñas a las que avanan la red tributaria en especial las del río Piedras (desembocaduras de los arroyos Tariquejo, Sisera, La Pontezuela, Cañada de los Hornos, Caño Tendal, del Pilar, de la Vera, Valsequillo, etc) y del río Carreras (Prado Hondo y Cañada del Corcho).

Las transformaciones de terrenos forestales constituyen un caso particular de erosión potencialmente muy alta, especialmente cuando los terrenos permanecen expuestos o desprovistos de cubiertas vegetales durante uno o varios años, tras acometer las tareas de deforestación y roturación de los suelos, a la espera de la entrada de los cítricos. Aunque la intensidad del proceso disminuye tras la preparación de terrazas y caballones y la plantación de los plántones, los terrenos continúan desprovistos de cubierta protectora durante dos o tres años, que es el tiempo que la arboleda tarda en conseguir un porte con cierta capacidad de interceptación de las precipitaciones y un sistema radicular suficiente para retener los suelos.

Un aspecto a considerar en el análisis de los procesos de sedimentación estriba en su escasa incidencia sobre el sistema productivo y, en cambio, en sus importantes repercusiones sobre el sistema natural. Hoy, los métodos convencionales de evaluación de riesgos suelen obviar los efectos que no inciden directamente sobre el hombre, su economía o sus infraestructuras, y por otro lado, apenas se destinan recursos para la evaluación y el seguimiento de la degradación por colmatación de estos espacios naturales; por tanto, resulta difícil cuantificar la medida y las consecuencias futuras de la llegada de áridos a las marismas.

Se tiene constancia de hechos indirectos que confirman que el proceso de colmatación marismeña está siendo potencia-

do con la llegada de áridos procedentes de los terrenos deforestados y de los cultivos intensificados. En cualquier caso, se trata de un fenómeno potente, de implantación progresiva y prolongada en el tiempo, que evoluciona mediante la aparición de marismas seniles y arenales que van desalojando las formaciones marismeñas de los estuarios. La mayor intensidad del proceso se reconoce en las marismas del río Piedras.

Hoy, la mayor parte de las marismas presentan depósitos arenosos superficiales de mayor o menor espesor; sin embargo los procesos más relevantes son los siguientes:

- a) Sedimentación en colas marismeñas, especialmente en: el arroyo Pedraza y Regajo de Hoya Cabrera (Ayamonte), Caños de la Rivera y los arroyos de la Pontezuela (Cartaya), del Fraile (La Antilla), Tendal (El Rompido) y Prado Hondo (La Redondela).
- b) Formación de conos arenosos en la desembocadura de ciertos arroyos. Destaca el rápido crecimiento del abanico del arroyo Tariquejo, sus efectos llegan incluso a taponar temporalmente el cauce del río Piedras.
- c) Crecimiento de barras arenosas en los canales principales (río Piedras). Conllevan la pérdida de calado en la ría y la reducción de las condiciones de navegabilidad. No hay que olvidar que hasta hace unos lustros el río Piedras era navegable hasta la Barca y que cada vez son más frecuentes los dragados con el objeto de facilitar las maniobras de atraque en el Puerto del Terrón; por ello, los barcos de mayor calado se han visto desplazados a otros puertos del litoral.

Por tanto, los procesos de erosión-sedimentación constituyen hoy una problemática ambiental, ecológica y territorial de gran trascendencia para el Litoral Occidental de Huelva, ya que incide sobre su principal activo ambiental y paisajístico, siendo, además, previsible que estos procesos se acentúen en años venideros.

• Contaminación de recursos hídricos

En la medida que se están ampliando las superficies en riego e intensificado la utilización de compuestos químicos para garantizar las producciones de los suelos agrícolas, el sistema de abastecimiento al Litoral Occidental de Huelva va incrementando su vulnerabilidad ante la llegada de contaminantes inorgánicos a sus embalses de regulación.

Por el momento, los contaminantes que se detectan se eliminan parcialmente mediante la implementación de nuevos sistemas de tratamiento en las estaciones potabilizadoras de aguas potables; no obstante, el agua suministrada arrastra ciertos elementos nocivos cuyos niveles de concentración no superan los límites guía establecidos por las normativas comunitarias. El riesgo para la población es difícil de evaluar, entre otros aspectos porque no están suficientemente investigadas las repercusiones de estos compuestos sobre el organismo humano.

• Sobreexplotación y contaminación de acuíferos

Es un problema ambiental y socioeconómico vinculado a la agricultura. Es un fenómeno de carácter penetrante, dura-

ción prolongada, difícil reversibilidad, velocidad de implantación lenta y una dispersión espacial considerable, difusa y difícilmente delimitable y cuantificable con los medios y técnicas actualmente utilizados.

Los efectos de la sobreexplotación de los recursos se manifiestan en el ámbito a través del descenso de las reservas hídricas, el empeoramiento paulatino de la calidad de las aguas y su contaminación por compuestos nitrogenados (actividad agraria) y clorurados (intrusión salina).

Los perjuicios ocasionados son difícilmente evaluables, pero acarrearán un deterioro progresivo que conlleva un descenso sustancial de disponibilidad de recursos, el aumento del coste de captación, la pérdida de la productividad agraria y, en casos extremos, el abandono de la explotación agrícola.

Así, la salinización de las aguas subterráneas produjo el abandono de las plantaciones de fresas en las zonas costeras y su desplazamiento hacia el interior. La intrusión salina, pese a no tener la misma intensidad que en otros acuíferos litorales, trajo importantes repercusiones económicas, entre otros factores, debido a la intolerancia de las plantaciones de fresas a la salinidad.

Aunque se trata de un fenómeno extensivo a gran parte de la superficie acuífera, especialmente en el caso de la contaminación de origen agrícola, la problemática más destacable (descenso de niveles piezométricos y contaminación originada por intrusión salina) se concentra en el triángulo Ayamonte-Lepe-La Redondela, donde tradicionalmente ha habido un mayor desarrollo de la actividad agraria y una mayor concentración de captaciones de aguas subterráneas. A su vez, este área se incluye en las últimas fases del desarrollo del Programa Coordinado de la Zona Regable del Chanza. Actualmente este sector tiene Declaración Provisional de Sobreexplotación. Así mismo, es de esperar que en cuanto finalice la puesta en riego de la mencionada Zona Regable vayan desapareciendo los riesgos derivados de la utilización de las aguas subterráneas y se proceda a la extracción controlada de los recursos del acuífero.

8.4. RIESGOS TECNOLÓGICOS

Son los derivados de implantaciones y conducciones energéticas, militares, industriales, de almacenamiento y de transporte de sustancias o materiales peligrosos, etc. Son riesgos asumidos por la sociedad y normalmente minimizados porque se ajustan a las determinaciones normativas exigidas y, por tanto, han superado criterios estrictos para la selección de emplazamientos y la adopción de tecnologías adecuadas de producción, control y transporte.

En el ámbito su incidencia es baja y mayoritariamente deriva del transporte, almacenamiento y utilización de las sustancias tóxicas (plaguicidas, fitosanitarios, fertilizantes) utilizadas por la agricultura intensiva.

9. LAS AFECCIONES TERRITORIALES

Los municipios del ámbito están dotados de figuras de planeamiento urbanístico que definen los respectivos modelos territoriales municipales. Adicionalmente, el ámbito está afectado

por normas e instrumentos de planificación de carácter supramunicipal que se suman a otras afecciones derivadas de la legislación sectorial como las determinaciones de las leyes de Costas, de Aguas, de Puertos deportivos, etc.

Este conjunto de planes, instrumentos sectoriales y normas establecen un conjunto de determinaciones sobre el territorio y sus elementos constitutivos que han de ser considerados en el proceso de redacción del plan. Entre ellas destacan por su especial importancia en el ámbito: el Plan de la Zona Regable del Chanza, los Espacios Naturales Protegidos por la legislación ambiental, Lugares de Importancia Comunitaria, la red de vías pecuarias, los Montes Públicos y el conjunto de bienes declarados o catalogados de interés cultural.

10. SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

10.1. ENMARQUE GENERAL

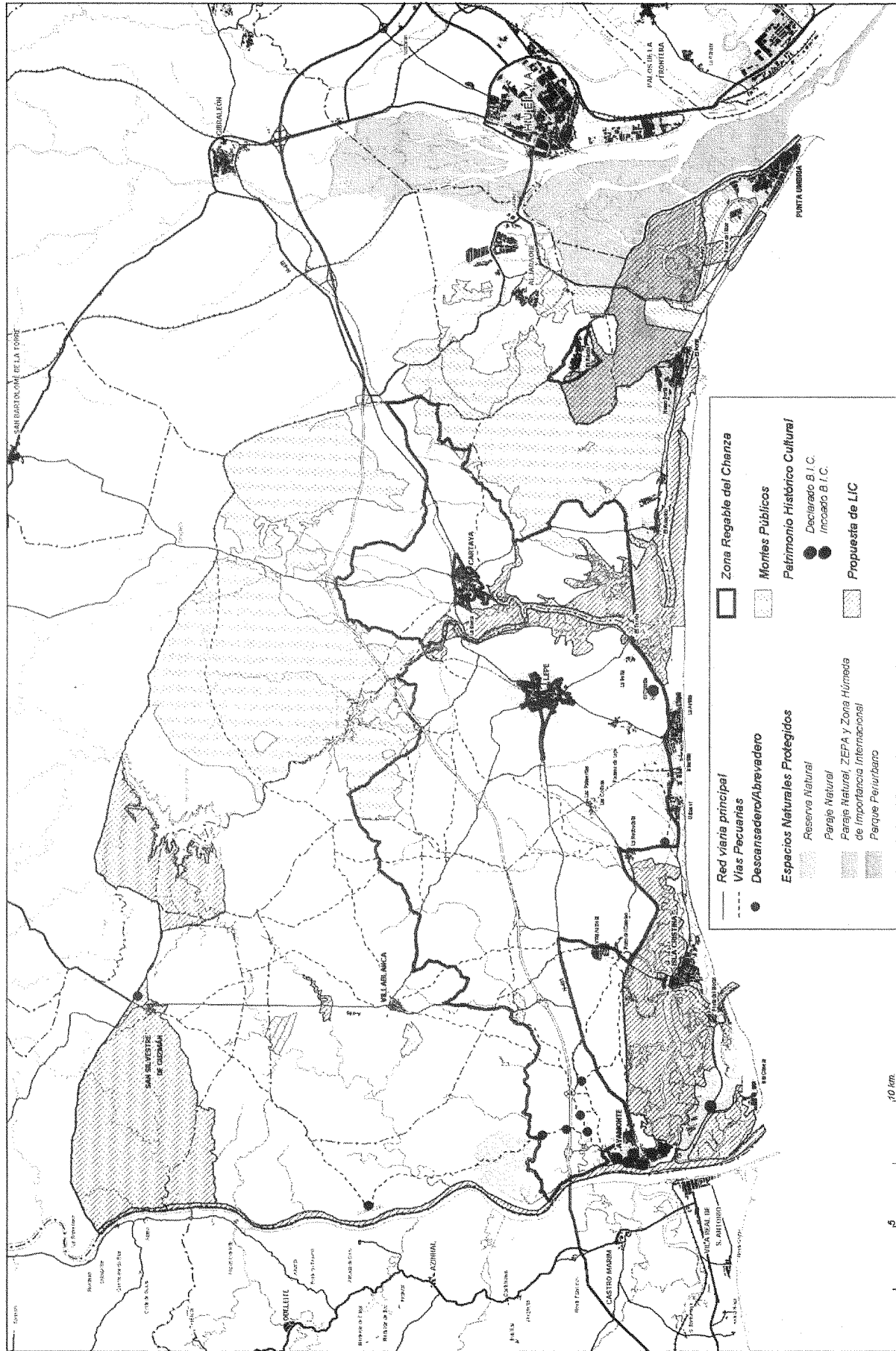
El Litoral Occidental de Huelva es un territorio que se encuentra en un intenso proceso de transformación. El ámbito, fronterizo con Portugal y en una posición excéntrica en el contexto nacional y regional, ha mantenido sus relaciones casi exclusivamente con la capital onubense. El factor de frontera político-administrativa y la debilidad de las actividades económicas del Andévalo occidental han condicionado en buena medida su desarrollo económico, que ha estado basado casi exclusivamente en su propio potencial endógeno, antaño sustentado básicamente en la actividad pesquera.

A partir de los años sesenta, se va a producir un progresivo crecimiento de la actividad del sector construcción, como consecuencia de la expansión de la segunda residencia; etapa a la que seguirá un proceso de expansión agrícola muy dinámico que, si en una primera oleada se centró en la difusión de los cultivos bajo plásticos, hoy día se ha visto completado con la incorporación de cítricos y frutales. Finalmente, en la actualidad se asiste a un reciente desarrollo del turismo de servicios.

Estas sucesivas oleadas de incorporación de nuevos aprovechamientos productivos se ha basado, esencialmente, en unas condiciones climáticas adecuadas que han favorecido la implantación de nuevos procesos productivos; una abundancia de recursos hídricos que, al contrario que en otras zonas de Andalucía, han ido siempre por delante de las necesidades, lo cual ha permitido sustentar las nuevas demandas producidas sin temor, hasta el presente, a limitaciones derivadas de su posible escasez; y a unas extensas playas, que han ejercido la atracción durante los meses estivales de una elevada población estacional, tanto de la propia provincia como de otros ámbitos cercanos, especialmente Sevilla y Badajoz.

A estos recursos naturales se han incorporado como nuevo potencial de atracción los espacios naturales protegidos, en la actualidad en torno a las 6.000 ha, lo que muestra su importancia en términos superficiales y en cuanto aportación como elemento de diversidad del área, y como contraste en relación al paisaje tecnificado de la agricultura.

Estas características ambientales y naturalísticas no se restringen al espacio propiamente costero, sino que tienen su



AFECCIONES TERRITORIALES

continuación en los maduros bosques de pinares y en las dehesas de encinares y alcornoques del interior, así como en las riberas del Guadiana, que se mantienen hoy día prácticamente vírgenes.

Los recursos naturales y ambientales, de gran diversidad y extensión son, a su vez, un factor adicional de atracción para un turismo de la naturaleza en auge. De este modo, las superficies forestales adquieren un nuevo papel económico que contribuye a su revalorización.

El ámbito presenta, por otra parte, una clara diferenciación en los procesos de desarrollo entre la franja litoral y el interior. La primera, en franco crecimiento, contrasta con un interior estancado cuya población depende en mayor medida de las actividades económicas de los municipios litorales o de la capital. Los municipios del interior, sin embargo, comienzan en la actualidad a jugar un papel más protagonista en la dinámica del ámbito. Las posibilidades abiertas por las transformaciones agrarias, actualmente en desarrollo; el potencial recreativo y de ocio de sus espacios naturales y embalses; las repoblaciones de zonas de matorrales y pastos en dehesas de encinares, acebuchales y alcornoques; el propio potencial del Guadiana como eje natural susceptible de soportar un turismo de la naturaleza, constituyen todos ellos factores que invitan a pensar en un paulatino despegue de estos municipios del interior.

En lo que hace referencia a los núcleos de población costeros, la expansión económica de la franja litoral ha permitido un incremento de dotaciones públicas y privadas en las cabeceras municipales, generando una estructura polinuclear en la que ningún centro tiene un predominio claro sobre los demás. Esta estructura potente y no jerarquizada presenta, por el contrario y como consecuencia de lo anterior, un bajo nivel de relaciones funcionales, si se exceptúa la clara dependencia de los núcleos de Villablanca y San Silvestre de Guzmán hacia Ayamonte para la resolución de servicios de nivel básico e intermedio.

En la franja litoral, por otra parte, se acumulan los problemas derivados de los conflictos entre usos. La expansión de la vivienda secundaria y, últimamente, del turismo de servicios, compiten con la agricultura por el uso del suelo y ambas ejercen una tensión sobre los espacios naturales protegidos. Esta franja litoral presenta, además, según las previsiones del planeamiento urbanístico una tendencia a su colmatación.

Por otra parte, las transformaciones existentes están produciendo cambios significativos en la estructura del territorio. La construcción de la autovía A-49 y sus accesos, que sirve esencialmente para los tráficos de medio y largo recorrido, modifica el sistema viario y altera las actuales pautas de relaciones funcionales entre determinados núcleos, a la vez que acorta los tiempos de desplazamiento y, por tanto, potencia el papel de la capital como centro funcional, de nivel superior, de todo el ámbito.

Esta nueva infraestructura viaria, que enlaza con la autovía Infante de Sagres en Portugal supone, por otra parte, una mejora en los tiempos de desplazamiento desde los aeropuertos de Faro y Sevilla y proporciona el necesario soporte para la expansión de las actividades turísticas.

Adicionalmente, las transformaciones agrarias en curso no sólo están modificando la estructura territorial (red de caminos rurales y forma del parcelario), sino que también están dando lugar al desencadenamiento de nuevos riesgos, como consecuencia de los procesos erosivos resultantes de las sucesivas fases de transformación, de inadecuadas prácticas agrarias y de deficiencias en la disposición de los elementos de soporte de las actividades. Estas transformaciones están produciendo repercusiones en términos de acumulación de sedimentos en ríos, arroyos y marismas y, como consecuencia, incremento e imprevisibilidad de fenómenos de avenidas e inundaciones, las cuales no encuentran cauces naturales suficientes para desaguar en periodos de prolongadas lluvias o aguaceros intensos.

En este contexto, las incertidumbres del sector pesquero constituyen uno de los principales elementos negativos de la economía comarcal, con repercusión en las infraestructuras portuarias. El descenso del número de toneladas de registro bruto y el traslado de parte de la flota a otros puertos exteriores al ámbito que ha ido teniendo lugar en los últimos años, y las dificultades de utilización de los caladeros de Marruecos dan lugar a una situación de incertidumbre sobre la actividad pesquera y el futuro de los puertos existentes que, por otra parte, se ven abocados a su transformación a favor de instalaciones adecuadas para las actividades náutico-deportivas, en desarrollo creciente.

El ámbito, en suma, presenta un extraordinario potencial de crecimiento a la vez que un claro desequilibrio entre espacio costero e interior. El Plan ha de resolver el modo de difundir en mayor medida las potencialidades del litoral, contribuir a modificar la forma en que se han producido las relaciones franja costera/interior además de promover nuevas potencialidades, resolver las insuficiencias y conflictos entre usos derivados de los actuales procesos de crecimiento y propiciar un desarrollo más ordenado de las transformaciones existentes.

10.2 ELEMENTOS FUNDAMENTALES DEL DIAGNÓSTICO

- Un sistema de asentamientos no jerarquizado y con bajo nivel de interrelación funcional.

El sistema de asentamientos presenta una estructura polinuclear y no jerarquizada de núcleos cabeceras municipales, excepto San Silvestre de Guzmán y Villablanca que dependen de Ayamonte para la adquisición de bienes y dotación de servicios.

Los aceptables niveles de empleo, la incidencia menor de la actividad industrial y la notable existencia de dotaciones de servicios públicos y privados hace que las relaciones intermunicipales sea relativamente baja y sólo se produzca hacia la capital o hacia Ayamonte, como consecuencia, en este último caso, de la adscripción obligada de determinados equipamientos públicos de nivel intermedio.

Por otra parte, en el frente litoral se aprecia una tendencia a la colmatación e integración entre los núcleos como consecuencia del desarrollo turístico y residencial. Este rápido proceso, unido a las características de la población, en gran parte estacional, hace que las dotaciones sean todavía insuficientes para atender a la demanda. Adicionalmente, en los municipios más próximos a la capital se aprecia una conver-

sión de la segunda residencia a vivienda principal y se aprecia una falta de previsión en la localización de equipamientos adecuados que atiendan a estas nuevas necesidades.

En esta estructura polinuclear del sistema de asentamientos el principal aspecto negativo es el bajo nivel de interrelaciones funcionales, que le resta cohesión al ámbito. Este hecho se refleja nitidamente en el sistema de transportes, que muestra, esencialmente, un elevado nivel de relaciones con la capital, apreciándose deficiencias en las relaciones entre núcleos, esencialmente en el corredor costero, pero también entre los núcleos del interior con la capital y entre los costeros y sus respectivas cabeceras municipales.

- Una organización del sistema urbano que no ha completado sus sistemas supralocales: agua, energía, residuos.

La organización del sistema urbano del Litoral Occidental de Huelva descansa, en parte, en varios sistemas supralocales, que aprovisionan a los núcleos urbanos de agua y energía, y que evacúan aguas residuales y residuos sólidos. En los sistemas de aprovisionamiento y saneamiento urbanos se detecta una situación general de dotación suficiente y de planificación programada de los incrementos de demanda previsibles.

La red de distribución de energía eléctrica existente en el ámbito responde a las necesidades de distribución, no existiendo ninguna infraestructura de generación de energía. La subestaciones existentes (La Bota, Cartaya, Lepe, Isla Cristina y Ayamonte en cuanto servicio urbano, a las que se unen subestaciones en Los Machos y El Piedras que dan servicio a las nuevas transformaciones en regadío) se integrarán con las previstas en Islantilla, Isla Canela y Andévalo. Estas subestaciones, junto con el refuerzo de la capacidad de transporte de la línea Huelva-Ayamonte, serán suficientes para dar respuesta al incremento de la demanda de energía que supondrán los nuevos proyectos urbanísticos del litoral onubense y el propio crecimiento de los núcleos existentes.

Por otro lado, las previsiones de conexión de Portugal con el gasoducto Magreb-Europa a través del eje Huelva-Ayamonte-Portugal posibilitará que el ámbito disponga de un recurso energético importante, quedando pendiente la distribución a las distintas poblaciones, que deberá realizarse mediante iniciativa privada.

La producción de residuos sólidos urbanos del Litoral Occidental, es recogida y tratada en su totalidad, ya que los municipios de Villablanca y San Silvestre de Guzmán llevan sus residuos al vertedero controlado de Tharsis (Alosno), mientras que la planta de compostaje y reciclaje de Villarrasa trata los RSU generados en los municipios costeros.

El crecimiento estimado de residuos hasta el año 2010 (50.000 Tm/año) está previsto que sea atendido mediante la construcción de una planta de recuperación y compostaje en Tharsis, junto con plantas de triaje en el propio Tharsis y en Villarrasa.

Las infraestructuras del ciclo del agua cuentan, en general, con unas adecuadas instalaciones que permiten asegurar los servicios en condiciones de calidad y cantidad, aunque aún quedan por incorporar al sistema varios núcleos de población.

El sistema de abastecimiento, al que no se encuentran incorporados los núcleos de Villa Antonia, Monte Reina, Las Palmeritas, Las Colinas y El Rompido, que se nutren de forma individual de captaciones de aguas subterráneas, garantiza en la actualidad el suministro de agua potable por encima del horizonte temporal del 2010, aunque se ve sometido en época estival a fuertes exigencias que lo obligan a funcionar al límite de su capacidad. La ejecución del embalse del Andévalo garantiza la disponibilidad del recurso, por lo que es preciso mejorar las conducciones y garantizar la satisfacción de la demanda de los nuevos desarrollos residenciales y turísticos previstos por el planeamiento urbanístico.

Estas previsiones urbanísticas, en caso de hacerse efectivas, van a suponer la duplicación de la población del ámbito en un periodo de unos veinte años, debido a la multiplicación de la segunda residencia y a la actividad turística, por lo que, en ese caso, la planificación de las infraestructuras de abastecimiento del ámbito habrá de asegurar y garantizar las demandas previsibles. A ellas se suman las demandas de agua de los nuevos campos de golf previstos, para los cuales deberá estudiarse la posibilidad de utilizar aguas residuales depuradas.

En lo que se refiere al saneamiento, aun quedan núcleos de población que vierten directamente sus aguas residuales, pero que ya tienen programadas o proyectadas las infraestructuras de depuración necesarias. Asimismo, las importantes puntas veraniegas obligan al sistema a funcionar temporalmente al límite de su capacidad, evidenciándose problemas de explotación y vertidos ocasionales de aguas sin depurar (en algunos casos a espacios naturales protegidos como las marismas del Carreras y del Odiel), que la planificación de infraestructuras de saneamiento del ámbito deberá tener en consideración.

- Unas infraestructuras viarias potenciadas que requieren resolver las disfuncionalidades existentes, especialmente las derivadas del desarrollo turístico.

El sistema de infraestructuras viarias ha tenido una importante mejora como consecuencia de la entrada en servicio de la autovía A-49. Esta nueva infraestructura viaria ha permitido descongestionar un tráfico incrementado notablemente en las dos últimas décadas como consecuencia de la multiplicación de los viajes resultantes del incremento del desarrollo residencial y turístico y del desarrollo de las actividades agrícolas.

Este eje viario supone una modificación esencial en el esquema de funcionamiento de la red, ya que permite contar con un eje de estructuración interno articulador del ámbito, N-431, que va a tener una reducción importante de sus cargas de tráfico y con el que van a articularse las distintas penetraciones hacia la franja litoral y hacia el Andévalo.

A pesar de esta significativa mejora, los viarios de penetración al litoral, salvo escasas y puntuales modificaciones, mantienen la misma estructura y características por lo que la eficacia funcional de este eje de alta capacidad debe ir acompañada de un nuevo esquema de accesos que resuelva situaciones de insuficiente capacidad o trazado inadecuado, como el acceso a Isla Cristina.

En efecto la mejora efectuada sólo resuelve parte de las disfuncionalidades existentes, ya que en determinados tramos se produce una importante intensidad de tráfico, ya sea por la confluencia de tráficos locales con tráficos de medio recorrido (como ocurre en algunos núcleos de población como Cartaya y Lepe); por la presencia de un intenso tráfico agrícola, que se incrementa paulatinamente con las nuevas transformaciones agrarias; o por la elevada intensidad que presentan en época estival algunas de las penetraciones al frente litoral, que aparecen congestionadas los fines de semana.

Las principales demandas a la red viaria en puntas de tráfico están generadas por los veraneantes y excursionistas playeros. Los accesos a las playas se congestionan durante una serie de días al año, en un sentido por la mañana y en el contrario por la tarde. Las intensidades son de tal magnitud (por coincidencia horaria de tráficos) que solo podrían ser satisfechas, y temporalmente, mediante infraestructuras viarias de alta capacidad que quedarían sin uso durante el resto del año.

Las perspectivas de desarrollo turístico y residencial del ámbito van a incrementar las cargas de tráfico en los accesos al frente litoral y será preciso establecer, de acuerdo con el modelo turístico y con la debida salvaguarda de los valiosos ecosistemas litorales, los criterios para el desarrollo de las propuestas de infraestructuras viarias que sirvan a dicho modelo. En este sentido es preciso tener en cuenta las diferentes pautas de comportamiento de la demanda de movilidad de los veraneantes (muy intensa y polarizada durante un pequeño número de días al año) y la demanda de movilidad del turista propiamente dicho (baja intensidad distribuida en un período amplio, baja sensibilidad a los tiempos de recorrido y demandas de recorridos de interés paisajista).

- Una transformación acelerada del espacio rural pero sin una adecuada ordenación territorial ni consideración de los riesgos naturales.

La agricultura constituye, junto con el turismo, la base económica del ámbito. Las extensas transformaciones agrarias en regadío que se están produciendo en este territorio, agricultura bajo plástico y frutales, es consecuencia tanto de unas condiciones climáticas muy adecuadas para el desarrollo de estos cultivos, como de la suficiencia de recursos hídricos, los cuales son, además, aprovechados de forma eficiente con el desarrollo de las nuevas técnicas de riego aplicadas a la agricultura.

Este auge agrícola tiene lugar a la vez que un importante proceso de repoblación forestal, que está transformando las superficies de matorrales y pastos en dehesas.

Este proceso, con consecuencias muy positivas para el desarrollo del ámbito, presenta deficiencias que requieren su corrección para reducir, en lo posible, la parte negativa de su incidencia territorial. Entre estos aspectos pueden destacarse:

- La alteración de la estructura territorial, consecuencia de un nuevo modelo que modifica el parcelario, altera la red de caminos y sustituye el paisaje rural tradicional por un paisaje con menos diversidad y contrastes, geometrizado y tecnificado, que elimina la práctica totalidad de las señas

de identidad preexistentes, aunque por otro lado contribuya a crear un paisaje con mayor textura verde.

- La completa ocupación del suelo de las zonas regables por usos agrarios, que incorporan la práctica totalidad de los suelos no incluidos como suelo urbano o urbanizable por el planeamiento urbanístico o no protegidos por la legislación ambiental. Esta agricultura se ha desarrollado de forma poco ordenada ocupando en ocasiones líneas de máxima pendiente, elementos relevantes por su topografía, o reductos de vegetación autóctona.
- La potenciación de los procesos erosivos, especialmente notorios en la fase de transformación, que tiene consecuencias no sólo en la pérdida de suelo y, por tanto, en el descenso de su fertilidad y productividad biológica, sino también en el aterramiento de cultivos, de sistemas de drenaje e infraestructuras, y de los espacios marismeños, con graves riesgos para las infraestructuras y la población.

La intensidad de los aprovechamientos plantea nuevas necesidades, tanto en la red de caminos rurales (reestructuración de la red, diseño con una mayor capacidad y adecuada articulación con la red de carreteras), como en las dotaciones de las fincas, que requieren nuevas necesidades de almacenamiento de productos (tal como ocurre en las grandes explotaciones), y en la localización adecuada de suelo para actividades productivas.

Este último aspecto constituye el gran reto territorial de la expansión agrícola: la estructuración de actividades productivas bien articuladas en torno al núcleo central del conglomerado productivo. Para ello, será preciso disponer de espacios adecuadamente localizados y equipados que concentren instalaciones de servicios y producción de inputs para la agricultura y que permitan preparar y comercializar estos productos.

- Un modelo de desarrollo turístico basado en el turismo residencial.

El modelo turístico existente se ha caracterizado por el predominio de la opción inmobiliaria, por una utilización intensa de los recursos, por un bajo nivel de explotación aunque muy concentrado en un corto periodo del año y un reducido gasto medio diario de los visitantes. En su plasmación física la resultante ha sido, hasta hace pocos años, una elevada concentración de viviendas con edificabilidades brutas muy elevadas y un escaso respeto por el espacio que paradójicamente era el objeto de disfrute.

A esta situación ha venido a sumarse en los últimos años un nuevo modelo de turismo de servicios, en el que aparecen con mayor frecuencia los alojamientos turísticos y las actuaciones destinadas al ocio, aunque se asiste a una saturación del espacio turístico costero y a una imprevisión del negocio de actividades y entorno del alojamiento.

Las previsiones establecidas por el planeamiento urbanístico permiten diagnosticar la falta de capacidad del territorio para soportar esta carga de uso sin generar graves disfuncionalidades, e incluso es posible que se supere el límite de la sostenibilidad específicamente turística. Es decir, el territorio carece de capacidad para acoger este incremento de uso y como resultado de la degradación del espacio turísti-

co, de sus recursos y del paisaje del ámbito, se pone en peligro el futuro de la propia actividad turística.

Por otra parte, el predominio de la promoción inmobiliaria de segunda residencia sólo genera beneficios importantes en el proceso de construcción, lo cual implica que debe crecer constantemente para mantener niveles de empleo y riqueza. Asimismo, el uso del territorio por parte de esta población estacional es un uso consuntivo que genera pocos beneficios y mantiene una utilización muy concentrada en el tiempo (intensos flujos durante cortos periodos), lo que provoca saturación de todas las infraestructuras (tráfico, agua,...) de los espacios comunes y equipamientos (playas, restaurantes,...) y, sin embargo, bajísimos niveles de ocupación anuales.

La causa de este desequilibrio es básicamente la tendencia de los operadores económicos locales a trabajar con productos orientados a mercados nacionales (producto inmobiliario) y la fuerte estacionalidad de la demanda nacional (concentración de las vacaciones en España en un periodo de tiempo muy corto).

La dinámica actual está caracterizada por la planificación fragmentada, tanto desde el punto de vista espacial (planes urbanísticos, sin perspectiva supramunicipal), como desde el punto de vista competencial (falta de visión unitaria del espacio turístico y de asunción colectiva del propósito de área de destino turístico por parte de los gestores de infraestructuras, del medio ambiente, de turismo, etc). La perspectiva de la actividad inmobiliaria está impidiendo una visión más integral que considere este litoral como destino turístico y, en consecuencia, planificar la ocupación del territorio para dar respuesta a las necesidades planteadas por el turismo de servicios. El mantenimiento de esta dinámica no hará más que profundizar en los desequilibrios territoriales apuntados y en la pérdida progresiva de competitividad y valor económico-social del espacio turístico.

El reciente interés mostrado por los Ayuntamientos de la costa para orientar sus esfuerzos en la captación y desarrollo de iniciativas turísticas de componente hotelera no posibilitará por sí mismo la solución de los déficits de equipamiento turístico, ni la diversificación de la actividad turística; asimismo, esta tendencia no está suficientemente amparada por la adopción de bases para la configuración de un espacio turístico común a todo el ámbito, dotado de condiciones y vocación para adquirir el carácter de destino turístico relevante a nivel europeo.

■ Unos espacios naturales, de gran potencial naturalístico, paisajístico y ambiental, sujetos a importantes tensiones e insuficientemente valorizados.

El ámbito cuenta con espacios naturales de gran valor naturalístico y ambiental. La franja litoral, desde la ría de Formosa a Doñana, presenta unas similares características y singularidades ambientales que la hacen única en el litoral andaluz y en el sur de Europa. Pero estos espacios, de gran valor naturalístico, se encuentran también en la zona interior del ámbito, que cuenta con extensas zonas de pinares y dehesas y ecosistemas fluviales.

Como consecuencia de ello, una amplia superficie de este territorio presenta afecciones derivadas de la legislación

ambiental que protege los ecosistemas más valiosos. Sin embargo, los espacios protegidos litorales se ven en la actualidad amenazados, por una parte, por la intensa competencia de usos, principalmente residenciales, turísticos y agrícolas, que tensionan estos espacios mediante ocupaciones de borde, contaminación agraria y de vertidos urbanos; y por otra parte, por las necesidades de infraestructuras, que reclaman la ocupación de parte de este territorio, o por la incidencia de las actuaciones transformadoras desarrolladas en el interior, que desencadenan procesos erosivos con consecuencias inmediatas como el aterramiento de cauces fluviales, caños y marismas.

En el interior, existen espacios naturales con especial valor naturalístico, paisajístico o ambiental que, debido a la escasa presión que se ejerce sobre los mismos, no han requerido una inmediata actuación protectora. El potencial recreativo de estos espacios se ve en la actualidad mermado por una insuficiente dotación de infraestructuras e instalaciones que permitan su uso recreativo y sirvan de soporte para sustentar un turismo de la naturaleza que tiene en estos espacios su principal recurso.

Su adecuada puesta en valor, como un extraordinario patrimonio natural que cualifica este territorio, debe ser incorporado como un gran activo, tanto para el desarrollo de su potencial recreativo, como para el desarrollo del turismo de la naturaleza que, aunque debe potenciarse esencialmente en las zonas interiores, es básico para el establecimiento de un nuevo modelo turístico en la costa.

■ Un medio físico litoral muy sensible y frágil sujeto a fuertes transformaciones.

Las dos principales singularidades del frente litoral son, por una parte, su carácter bajo y arenoso y, por otra parte, estar sometido a una fuerte dinámica de erosión y acumulación como consecuencia de los efectos de corrientes y oleajes. Esta dinámica litoral tiene una gran incidencia en la modificación de la línea de costa, haciéndola muy sensible a actuaciones tanto urbanísticas como de infraestructuras marítimo-terrestres o a modificaciones de los regímenes fluviales.

La combinación de estas dos características ha dado lugar a que determinadas actuaciones urbanísticas en la franja costera, desarrolladas sin demasiada consideración a sus especiales condiciones naturales, hayan producido daños y sufrido también sus consecuencias. La construcción sobre el borde litoral en determinadas zonas (Isla Canela, La Antilla, El Rompido, El Portil, Punta Umbría) ha supuesto que las edificaciones hayan padecido de forma recurrente los embates del mar en determinadas situaciones de temporal y mareas altas coincidentes con fuertes precipitaciones, lo cual ha planteado una continua necesidad de estructuras preventivas (generalmente escolleras y diques) que, una y otra vez, son superadas por la acción del mar.

Por otra parte, determinadas urbanizaciones (como La Antilla o El Portil) han terminado por alterar y deteriorar en algunas zonas definitivamente este paisaje, dando lugar a espacios visuales degradados, sin atractivo, y difíciles de reconvertir y adaptar a las nuevas demandas de calidad paisajística.

También las propias actividades pesqueras han sufrido las consecuencias de estos procesos, ya que las modificaciones de la línea de costa han terminado por impedir el acceso hacia los puertos, dificultando y, en algunas ocasiones, eliminando toda posibilidad de actividad pesquera (caso de El Terrón).

Los resultados de estos procesos hacen necesario establecer las cautelas precisas para evitar el deterioro de este frente litoral, estableciendo determinaciones que impidan la ocupación de la franja más sensible y garanticen la adecuación de las actuaciones a las características naturales y paisajísticas.

MEMORIA DE ORDENACIÓN

OBJETIVOS GENERALES

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

1. Potenciar la integración del ámbito en el territorio suratlántico peninsular.	<p>1.1. <i>Desarrollar las infraestructuras de relación con el exterior, identificando los nodos de conexión con los modos aéreo, ferroviario y marítimo.</i></p> <p>1.2. <i>Localizar las áreas logísticas que sirvan de nodo de enlace con los mercados exteriores.</i></p> <p>1.3. <i>Reforzar el soporte relacional con el Andévalo, favoreciendo la complementariedad de funciones territoriales con este ámbito.</i></p> <p>1.4. <i>Regular las condiciones en las que el ámbito debe acoger funciones recreativas para los residentes en las aglomeraciones urbanas de Huelva y Sevilla.</i></p>
2. Mejorar la articulación territorial interna del ámbito.	<p>2.1. <i>Definir el esquema viario de estructuración.</i></p> <p>2.2. <i>Localizar las dotaciones públicas de carácter supramunicipal que contribuyan a la cohesión interna del ámbito, y a mejorar su potencial funcional.</i></p> <p>2.3. <i>Contribuir a la consolidación del transporte público interurbano de viajeros en los desplazamientos internos al ámbito.</i></p> <p>2.4. <i>Potenciar un sistema de espacios libres articulado que permita el uso recreativo y el disfrute de la naturaleza.</i></p>
3. Compatibilizar de forma ordenada la relación entre los espacios productivos de la agricultura, el turismo y los usos residenciales.	<p>3.1. <i>Compatibilizar los usos productivos y residenciales en la franja costera, estableciendo los criterios para fomentar la implantación de los usos más productivos en términos de generación de renta y riqueza para los municipios.</i></p> <p>3.2. <i>Establecer el marco general de organización del espacio urbano para las actividades productivas y logísticas.</i></p> <p>3.3. <i>Determinar los criterios para el desarrollo de los núcleos urbanos residenciales y turísticos.</i></p>
4. Mejorar las condiciones de ordenación de la actividad turística y su más adecuada integración territorial.	<p>4.1. <i>Integrar los recursos y potencialidades de la franja interior del ámbito en el espacio turístico costero.</i></p> <p>4.2. <i>Articular las diversas unidades del espacio turístico, considerando las necesidades específicas de movilidad de la población turística y la accesibilidad entre las unidades funcionales que lo constituyen.</i></p>
5. Ordenar el complejo productivo en torno a la agricultura.	<p>5.1. <i>Mejorar la articulación territorial de las actividades agrarias con sus actividades conexas: industria y servicios auxiliares, manipulación y logística.</i></p> <p>5.2. <i>Ordenar el espacio productivo intensivo de la agricultura.</i></p> <p>5.3. <i>Concentrar y ordenar los espacios productivos urbanos con dedicación preferente a las actividades conexas con la agricultura.</i></p>
6. Proteger y revalorizar los recursos naturales, paisajísticos y culturales.	<p>6.1. <i>Proteger los espacios naturales y favorecer su uso naturalístico y recreativo.</i></p> <p>6.2. <i>Identificar los elementos constituyentes del paisaje del ámbito y la regulación y ordenación de su uso.</i></p> <p>6.3. <i>Identificar y proteger los elementos que forman parte de la identidad cultural del ámbito.</i></p> <p>6.4. <i>Contener la presión transformadora del entorno inmediato de los espacios naturales protegidos, y favorecer la integración de estos espacios en las dinámicas territoriales del ámbito.</i></p>
7. Contribuir a la reducción de la incidencia de los riesgos naturales y tecnológicos.	<p>7.1. <i>Establecer las medidas de prevención que impidan la regresión de las playas y el acceso marítimo a las infraestructuras portuarias.</i></p> <p>7.2. <i>Proteger los recursos biológicos marinos de usos o interacciones que perjudiquen al desarrollo de sus procesos bióticos.</i></p> <p>7.3. <i>Establecer los criterios y medidas preventivas para limitar los efectos de los procesos erosivos e inundaciones y proteger el sistema hídrico de las zonas húmedas.</i></p>
8. Establecer las infraestructuras básicas hidráulicas, energéticas y de telecomunicaciones que aseguren las demandas actuales y previstas.	<p>8.1. <i>Configurar un sistema integral para el ciclo del agua que establezca un servicio de calidad a todo el ámbito, fije los recursos disponibles y establezca las prioridades.</i></p> <p>8.2. <i>Dotar de infraestructuras de depuración, y en su caso de reutilización del recurso depurado, acordes a las características del medio receptor.</i></p> <p>8.3. <i>Establecer las reservas de suelo necesarias para la instalación de las infraestructuras energéticas y de comunicación que requieren los nuevos desarrollos productivos del ámbito garantizando los menores impactos sobre el paisaje.</i></p>

1. OBJETIVOS GENERALES

El Plan de Ordenación del Territorio tiene como finalidad, en el marco de los principios del desarrollo sostenible, la ordenación de los usos y actividades del Litoral Occidental de Huelva para optimizar los recursos territoriales y mejorar las condiciones de bienestar y calidad de vida de los habitantes del ámbito.

Esta finalidad general se concreta en un modelo de ordenación dirigido a la consecución de los siguientes objetivos generales:

1. Potenciar la integración del ámbito en el territorio suratlántico peninsular.

El Litoral Occidental de Huelva se sitúa en una posición excéntrica en el contexto peninsular por lo que se hace necesario reforzar su integración con los territorios colindantes a fin de mejorar su posición territorial.

En la actualidad, existe un nivel de integración adecuado con la aglomeración urbana de Huelva, en tanto que es más débil la relación con el Algarve, a pesar de las mejoras experimentadas en los últimos años por la desaparición de las barreras fronterizas y la mejora de las comunicaciones viarias con la realización del puente sobre el Guadiana y la prolongación de la A-49 hasta la frontera portuguesa. Asimismo, hay que señalar que la debilidad de las relaciones con el An-dévalo se explica más por el hasta ahora menor desarrollo económico del interior que por la posible existencia de disfuncionalidades territoriales en esta articulación.

La mejora de la integración del ámbito con el exterior está asociada al desarrollo experimentado, que exige reforzar las conexiones externas. Esta integración requiere no sólo la mejora de las infraestructuras viarias, sino también determinar los puntos nodales del sistema de transporte ferroviario, aéreo y marítimo que mejoren la articulación del ámbito y faciliten su integración en el espacio europeo.

El Plan debe ofrecer soluciones de ordenación para aprovechar el actual proceso de desarrollo económico e impulsar el potencial de este espacio como territorio bien articulado con las aglomeraciones urbanas de Sevilla y Huelva y con el Algarve.

2. Mejorar la articulación territorial interna del ámbito.

El ámbito del Plan está conformado por un conjunto de ciudades con un importante número de equipamientos y dotaciones que prestan servicio al conjunto de los núcleos. Estas relaciones no jerarquizadas dotan de una gran complejidad a este territorio, en el que se aprecian múltiples relaciones cruzadas. El predominio que venían ejerciendo tradicionalmente las ciudades de Huelva y Ayamonte en funciones de nivel intermedio se ha visto paulatinamente modificado por el papel relevante que han ido adquiriendo otros núcleos del ámbito en cuanto a actividades y servicios.

La puesta en servicio de la A-49 hasta la frontera con Portugal acrecienta, por una parte, el papel de la capital onubense y, por otra, permite mejorar las relaciones internas al

liberar a la carretera N-431 de los flujos de medio y largo recorrido. Estas relaciones deben ser complementadas con actuaciones en las infraestructuras viarias internas y en el sistema de transporte, adecuándolos a los desarrollos previstos por el planeamiento urbanístico y a las nuevas propuestas vinculadas al turismo que puedan tener lugar de acuerdo con el modelo territorial definido por el Plan.

Por otra parte, el sistema de dotaciones públicas de escala supramunicipal debe contribuir a mejorar la articulación interna del ámbito, desde la perspectiva de conformar la misma como un conjunto integrado de relaciones múltiples y no jerarquizadas.

El Plan debe definir estos esquemas de articulación en un marco de ordenación global del territorio, combinando criterios de respuesta a relaciones supralocales ya existentes con criterios de ordenación y orientación de relaciones futuras contempladas en el modelo de ordenación.

En el marco de esta mejora de la articulación interna debe considerarse el papel que juega el sistema de espacios libres. El Plan establecerá las propuestas de vertebración de estos espacios, de manera que se constituya como un conjunto articulado y conectado con el sistema de asentamientos y la red viaria.

3. Compatibilizar de forma ordenada la relación entre los diferentes usos del suelo.

La progresiva conformación de un espacio residencial y productivo de dimensión supramunicipal da lugar a nuevos problemas derivados de la competencia entre usos que superan las posibilidades de intervención mediante los instrumentos del planeamiento urbanístico.

Esta situación es especialmente visible en la franja litoral, en la que el práctico agotamiento del suelo debido a la presión conjunta y simultánea de las demandas de suelo productivo, de suelo para segunda residencia y turístico y las producidas por el propio crecimiento de las ciudades, ha dado lugar a una situación de conflicto entre usos que precisa la adopción de medidas para optimizar su aprovechamiento.

En el marco de estas transformaciones se hace necesario adoptar un nuevo esquema de infraestructuras coherente con los procesos de integración que se están experimentando y que puedan articular los nuevos desarrollos urbanos que se producirán en los próximos años.

El Plan ha de ser un instrumento que contribuya a resolver los problemas de crecimiento y complejidad creciente de la estructura territorial de este ámbito mediante criterios para la delimitación de usos que, junto con el mallado viario que los articule, permita identificar aquellas áreas que por sus especiales características pueden configurar nuevos espacios de oportunidad y de integración productiva y territorial.

4. Mejorar las condiciones de ordenación de la actividad turística y vacacional y su más adecuada integración territorial.

Una buena parte del ámbito está integrado dentro de lo que constituye el espacio productivo del turismo. Su organiza-

ción espacial presenta unos requerimientos específicos a los que no se les ha dado una respuesta suficiente con los instrumentos de planificación e intervención disponibles hasta el momento.

El Plan debe ofrecer un modelo de ordenación de este espacio que dé una respuesta apropiada al mejor aprovechamiento de los recursos, a la ordenación del espacio urbano con mayor funcionalidad turística, a la incorporación de equipamientos especializados para la población y a la mejor articulación entre las distintas partes que forman este territorio.

5. Ordenar el complejo productivo en torno a la agricultura.

El extraordinario avance experimentado por la agricultura, basado en nuevas técnicas de cultivo, está transformando profundamente el orden territorial existente. Este proceso ha alcanzado un cierto nivel de madurez y el momento evolutivo en el que se encuentra requiere la incorporación de nuevas pautas de ordenación territorial.

Parte de este espacio se está conformando de forma planificada pero existen otros nuevos desarrollos que no obedecen a una lógica de ordenación preestablecida. Las experiencias llevadas a cabo muestran disfuncionalidades que es preciso corregir, tanto en lo que hace referencia a las infraestructuras y a los criterios hidráulicos adoptados como a la ausencia de una clara consideración de los aspectos ambientales y paisajísticos.

Por otra parte, las actividades conexas con la agricultura son un elemento básico para su propia competitividad. Los productos agrarios consiguen su valor comercial gracias a la tecnología suministrada por los proveedores de bienes y servicios, de las industrias y servicios auxiliares y gracias al valor incorporado por las actividades de manipulación, presentación y logística. En el momento presente estas actividades tienen una localización espacial poco apropiada para la mejor integración de este complejo productivo y para la intensificación eficiente de relaciones entre unas actividades productivas y otras.

El Plan se propone introducir un nuevo escenario de ordenación territorial que contribuya positivamente a reforzar la competitividad de la agricultura de la comarca y a aprovechar las oportunidades derivadas de una mejor integración espacial de las actividades agroindustriales que se desarrollen en su entorno.

6. Proteger y revalorizar los recursos naturales, paisajísticos y culturales.

Los espacios naturales constituyen una de las grandes singularidades territoriales de este ámbito. Su papel central en el conjunto de zonas húmedas de la costa suratlántica, entre Doñana y Ría Formosa, y sus propios valores intrínsecos confieren un valor diferencial a este litoral que es preciso proteger y potenciar, otorgándoles una función territorial acorde con sus valores y reforzando la utilidad y significación de estos espacios en su territorio. La protección y puesta en valor de estos espacios viene dada por: la aplicación de medidas acerca de los recursos hídricos, la mejora de la calidad de las aguas, la fijación de una función territorial vinculada al

uso público, didáctico y recreativo, la diferenciación del espacio turístico y el establecimiento de medidas específicas relativas a los usos compatibles en su entorno.

Por otra parte, la presencia de grandes superficies forestales contribuyen al equilibrio del conjunto de este territorio, tanto en lo que se refiere a la reducción de procesos erosivos y de degradación del medio físico, como a la contención de transformaciones de usos, que alteran sistemas vulnerables, especialmente el sistema hídrico. Tanto las zonas húmedas como las masas forestales son elementos esenciales del paisaje del Litoral Occidental de Huelva.

Junto a estos espacios deben establecerse las medidas para integrar la ribera del Guadiana, como elemento singular de gran significación territorial y paisajística que tiene, en la actualidad, un papel marginal.

Los valores culturales relacionados con la identidad del ámbito constituyen un recurso territorial que es preciso reconocer y proteger. Los elementos vinculados al uso histórico del litoral, las edificaciones tradicionales del medio rural de mayor relevancia, deben estar suficientemente 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 a las playas y a la plataforma marina y crear las condiciones para la conservación y la mejora de su morfología y del estado biótico de esta valiosa y frágil parte del litoral.

7. Contribuir a la reducción de la incidencia de los riesgos naturales y tecnológicos.

En lo que se refiere a los riesgos, el ámbito se encuentra sometido a un profundo proceso de transformación que está modificando una buena parte del territorio, con sustitución de actividades agrarias extensivas por otras más intensivas sin una suficiente consideración de sus implicaciones sobre el medio natural, lo que está teniendo consecuencias notorias en una reactivación de procesos erosivos, de colmatación de cauces y marismas y de inundaciones y avenidas.

Por otro lado, la conjunción de estos procesos con los que resultan de las actuaciones en la propia franja litoral han incrementado los ya conocidos riesgos derivados de la acción del mar sobre la línea de costa.

El Plan ha de establecer criterios de ordenación y de buenas prácticas tendentes a mitigar y prevenir la incidencia de las actuaciones sobre la población y las actividades económicas, reduciendo los impactos y posibilidades de riesgo asociadas.

8. Establecer las infraestructuras básicas hidráulicas, energéticas y de telecomunicaciones que aseguren las demandas actuales y previstas.

En relación con las infraestructuras hidráulicas, el Plan establecerá las previsiones necesarias para garantizar el suministro y asegurar instalaciones y dotaciones de dimensión necesaria que sirvan para proporcionar, en adecuadas condiciones de calidad y cantidad, los recursos hídricos necesarios

para el abastecimiento urbano y su depuración en relación con las previsiones de la demanda punta en período estival.

En lo que se refiere a las infraestructuras energéticas y de telecomunicación, el Plan establecerá los pasillos para infraestructuras y asegurará la adecuada localización de las instalaciones necesarias para atender las nuevas demandas de comunicación y responder a las necesidades de los desarrollos agrícolas y a los crecimientos urbano-turísticos, evitando los impactos que estas infraestructuras puedan producir en el paisaje.

2. BASES Y ESTRATEGIAS DE LA ORDENACIÓN

El Litoral Occidental de Huelva es un territorio en profunda transformación. Los aspectos centrales de esta transformación pueden resumirse en los siguientes:

- En primer lugar, una creciente articulación e integración de este ámbito en el marco territorial regional e internacional con la apertura de la frontera y la conexión con el resto del territorio mediante la autovía A-49, y una expansión del fenómeno de metropolización de la capital onubense, que amplía su influencia a un espacio cada vez mayor de este ámbito, con repercusiones evidentes en la movilidad y en la actividad residencial.
- En segundo lugar, un cambio progresivo en la adopción de las políticas destinadas a la valorización del espacio litoral como producto turístico, que se traduce en una incipiente modificación de las políticas urbanas a favor de los equipamientos y servicios turísticos y a la incorporación de los espacios naturales como un valor determinante de esta política.
- En tercer lugar, modificaciones sustanciales en la actividad agraria, con una apuesta neta por la agricultura de regadío, con la introducción de nuevos cultivos y adopción de un nuevo modelo con transformaciones esenciales en la organización y estructura del territorio, de gran alcance por las modificaciones en curso. Estas transformaciones no plenamente evaluadas en términos de incidencia en los ecosistemas incorporan factores de riesgo imprevisibles o, al menos, no calculados en su totalidad.

Las transformaciones, en distinto grado de desarrollo, dotan de nuevas oportunidades al territorio y permiten definir unas estrategias dirigidas a asentar estos procesos de cambio. El Plan opta por una estrategia general que consiste en establecer un modelo de ordenación abierto, sustentado en los procesos de transformación en curso que aproveche las sinergias producidas. Esta estrategia define el campo de juego en el que pueden establecerse las distintas opciones o modalidades de intervención siempre que las mismas no contravengan este modelo general.

En este modelo abierto los componentes esenciales de la estrategia general son:

- La plena integración del ámbito en el marco territorial regional e internacional, mediante la adecuada inserción del sistema viario de gran capacidad en el territorio y el máxi-

mo aprovechamiento de su capacidad funcional para contribuir al desarrollo socioeconómico del ámbito.

- El desarrollo en red del sistema urbano, que permita un crecimiento equilibrado del conjunto de los núcleos del sistema, el desarrollo de servicios complementarios y una articulación más completa y trabada entre los diferentes núcleos.
- La protección de los espacios de mayores valores naturales y paisajísticos, a fin de sustraer los mismos tanto a la presión urbanizadora como a la transformación agrícola y, a la vez, procurar su integración territorial, de manera que estos espacios contribuyan a un aprovechamiento naturalístico y turístico del territorio según su situación y características específicas. En los Espacios Naturales Protegidos es conveniente complementar la acción protectora, garantizada por la normativa y la planificación ambiental, con la asignación de una función territorial acorde con su valor y naturaleza. Esta función implica la definición de su papel como pieza territorial clave en el modelo turístico y en el sistema de espacios libres comarcal, coherente con la regulación de usos establecida en la normativa ambiental específica de cada espacio.
- La renovación y reactivación del desarrollo turístico del litoral, mediante la adopción de un nuevo modelo de aprovechamiento que incorpore mayor valor al producto turístico, a la vez que una mayor recualificación del espacio y garantías de una adecuada integración en el medio físico natural y en el paisaje.
- El reequilibrio del territorio, aprovechando al máximo el potencial de los espacios interiores, de manera que éste no quede relegado como espacio subsidiario del territorio costero.

En este marco, las estrategias de ordenación territorial son las siguientes:

1. El establecimiento de una estructura que organice el territorio. Esta estructura reconoce, por una parte, el valor de la costa como espacio polarizado por las actividades residenciales, agrarias y turísticas delimitado por el eje de la carretera N-431, y, por otra parte, el espacio al norte de dicha carretera.

Esta estructura general define dos territorios diferenciados en cuanto a sus problemas y oportunidades. Un territorio al Sur, complejo, en el que se entremezclan espacios productivos y residenciales con zonas agrícolas y espacios naturales protegidos que requieren una ordenación integrada. Por otra parte, un territorio al Norte de la carretera N-431, hasta hace poco escasamente tensionado, agrícola y forestal, que, en algunas de sus partes, modifica rápidamente su estructura como consecuencia de las transformaciones agrarias; este espacio requiere una ordenación que permita su adaptación a las nuevas demandas y que ponga en valor sus condiciones naturales.

2. La identificación de un sistema urbano cada vez más complejo, organizado en red, con una polaridad en ciernes, conformado por los núcleos de Lepe y Cartaya que tienden a acercarse en torno a la N-431. Este sistema urbano para

su mejor funcionamiento requiere la adopción de mejoras en el sistema relacional que permita una mayor integración entre sus distintos núcleos y una opción distribuidora en relación con los equipamientos y servicios de carácter supramunicipal que refuerce las características del sistema.

3. Un modelo viario que se redefine con la entrada en uso de la autovía Huelva-frontera portuguesa y que hace jugar un nuevo papel a la N-431 como eje distribuidor comarcal. Esta función territorial estructural puede verse seriamente comprometida por la acción parasitaria en su entorno de actividades productivas y logísticas que tienden a convertirla en una vía urbana, principalmente en el tramo comprendido entre las ciudades de Cartaya y Lepe. La estrategia propuesta tiene por objeto:
 - Utilizar el potencial que ofrece el nuevo eje viario de alta capacidad para propiciar nuevos espacios de oportunidad para la implantación de actividades logísticas y productivas que, a su vez, liberen a la autovía de posibles tensiones derivadas de la implantación espontánea de espacios productivos.
 - Completar el sistema viario con un nuevo eje de conexión, que articule el interior con la autovía, y el cierre del arco costero con objeto de mejorar las relaciones entre todos los núcleos del litoral, resolviendo la interconexión de Punta Umbria con el resto del ámbito.
4. El aprovechamiento de la segmentación natural del territorio costero como singularidad que le confiere su principal valor turístico y naturalístico. Esta estrategia requiere:
 - Favorecer la entrada en peine al litoral, evitando la incorporación de nuevos viarios de borde paralelos al litoral o el aumento de capacidad del existente.
 - Propiciar la relativa individualización de los diferentes fragmentos costeros, que presentan escenarios distintos que el proyecto de ordenación de cada segmento debe contribuir a mantener.
 - Articular internamente los distintos fragmentos costeros resolviendo los espacios de encuentro entre los distintos vacíos y paquetes de ciudad, estableciendo el orden de cada fragmento.
5. La recualificación de la oferta turística y vacacional del litoral, de manera que se generen espacios de calidad. Esta estrategia pretende un mayor equilibrio entre plazas residenciales y hoteleras y reorientar y equilibrar el modelo actual para que genere mayor valor y sea más respetuoso con el medio físico natural.
6. La incorporación de la zona del embalse del Piedras como espacio susceptible para uso vacacional y recreativo. El entorno del embalse del Piedras sufre una importante transformación agraria. Buena parte del espacio circundante está siendo ocupado por transformaciones en regadío, pero subsisten zonas de interés para acoger propuestas de actuación que permitan revalorizar parte de este espacio con un uso turístico, vacacional y recreativo.
7. La integración del espacio agrícola. Los procesos de transformación que se llevan actualmente a cabo precisan una adecuada integración en la estructura actual del territorio, tanto en lo que se refiere a la articulación entre las infraestructuras de caminos rurales con la red viaria, como en la adecuada localización de los espacios productivos conexos con la agricultura. Asimismo, esta integración requiere la adopción de medidas que reduzcan al máximo los riesgos derivados de los procesos de transformación que modifican esencialmente la topografía del territorio, afectan a las red hidrográfica y tienen consecuencias inmediatas de erosión, avenidas e inundaciones.
8. El aprovechamiento de los espacios naturales, culturales y paisajísticos del ámbito. Estos espacios deben ser excluidos del proceso urbanizador y de la transformación productiva agrícola. La consideración de estos espacios como espacios a proteger se plantea estratégicamente mediante el uso de sus potencialidades recreativas, turísticas y naturalísticas. La exclusión de actividades transformadoras no significa su sustracción como espacios de ocio, recreo, educación o contemplación, que requiere de la adopción de medidas positivas que permitan su uso y disfrute. La incorporación de nuevos espacios como consecuencia de las medidas de reforestación que se llevan a cabo en la actualidad contribuye a reforzar, ampliar y articular los distintos espacios con valores naturales y paisajísticos, a incrementar las áreas de oportunidad para el uso recreativo y turístico y a mejorar la calidad paisajística del territorio.
9. El establecimiento de las condiciones que permitan un desarrollo armónico de todos los usos litorales y, específicamente, la compatibilización entre usos vacacionales, turísticos, agrícolas y aprovechamientos y actividades vinculadas a la extracción de recursos bióticos marinos y la incorporación decidida de los condicionantes impuestos por el medio natural en la zona costera.

La confluencia de usos y actividades en el litoral requiere establecer unas condiciones adecuadas que permitan la compatibilización de usos con el objeto de mantener la diversidad del territorio litoral, base esencial de su desarrollo económico y de su atractivo turístico.

3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

De acuerdo con los objetivos y las líneas de actuación planteadas las propuestas de ordenación que se definen para el ámbito del Litoral Occidental de Huelva son las siguientes:

1. Potenciar la integración del ámbito en el territorio suratlántico peninsular.
 - 1.1. *Desarrollar las infraestructuras de relación con el exterior, identificando los nodos de conexión con los modos aéreo, ferroviario y marítimo.*

■ Justificación

Las conexiones del ámbito con el exterior están protagonizadas en la actualidad por la red viaria. Esta red ha mejora-

do sustancialmente sus prestaciones con la apertura de la autovía A-49 Huelva-frontera portuguesa. No obstante, la integración general del ámbito en el espacio europeo y, en particular, la integración del espacio productivo agrícola y turístico requiere la adopción de nuevas medidas que garanticen esta vinculación exterior.

En particular, para los operadores turísticos que trabajan con mercados emisores de países del centro y norte de Europa, constituye una opción estratégica incrementar las posibilidades de relación, que pueden contribuir a mejorar la posición competitiva del turismo hotelero frente a la opción residencial.

También han de ser tomadas en cuenta todas las posibilidades que contribuyan a la mayor y mejor integración con la región portuguesa del Algarve, por el Oeste, y con la aglomeración urbana de Huelva, por el Este.

■ Propuesta

– En relación con una posible conexión aérea, se establecen los criterios que permitan, en su caso, la adopción de una nueva infraestructura aeroportuaria que posibilite los tráficos aéreos turísticos y de productos alimentarios. En particular, se considera que tiene un interés estratégico la integración del espacio turístico comarcal en los mercados europeos con demanda distribuida a lo largo de todo el año y más proclives a los productos turísticos en entornos litorales naturales y bien conservados.

– En relación con la conexión de Alta Velocidad entre Sevilla y Portugal, se propone que el trazado no disminuya la permeabilidad viaria existente y se evite, en lo posible, la afectación a los Espacios Naturales Protegidos, proponiéndose la localización de estaciones lo más accesible posible al sistema general viario y de transporte.

1.2. Identificar las áreas estratégicas para la localización de actividades logísticas y productivas de interés supra-municipal y regional.

■ Justificación

La autovía A-49 ha generado nuevos espacios de oportunidad para la localización de áreas logísticas, tanto para los mercados emisores (frutas y pescados), como para las actividades de almacenamiento y distribución de productos destinados al abastecimiento urbano a las poblaciones del ámbito.

El incremento de la agricultura de regadío supone, por otra parte, un importante desarrollo de todas las actividades asociadas: transporte, almacenamiento, distribución, industrias auxiliares, etc., lo que requiere establecer las condiciones necesarias de localización de áreas logísticas bien situadas en relación con el conjunto del sistema productivo.

En el nuevo escenario de estructuración viaria es preciso prestar atención, asimismo, a la existencia de oportunidades de tipo logístico en relación con el flujo de mercancías entre el Algarve y Andalucía. Es muy probable que se incrementen las relaciones de intercambio comercial entre

estas dos regiones, lo cual reforzará el carácter de eje de oportunidad para las conexiones frontera portuguesa-Huelva-Sevilla.

Se identifican al respecto los espacios mejor ubicados para las actividades logísticas relacionadas con los mercados emisores de productos agrícolas de la comarca y para la localización de usos y actividades de carácter emblemático e impulsores de actividades de carácter regional. El Plan establece criterios para favorecer estas áreas, combinando la proximidad a la N-431, la proximidad a ciudades de más de quince mil habitantes, la disponibilidad de suelo y una buena posición en relación con los accesos a la autovía.

■ Propuesta

– Localización de un área logística en torno al espacio conformado por la N-431, la A-49 y las conexiones entre ambas (Lepe-Oeste y Cartaya). Este espacio debe acoger de forma integrada los servicios al transporte y al transportista e instalaciones para el almacenamiento, el grupaje, la unificación de cargas o la preparación del producto para su presentación comercial.

– Localización de un área de oportunidad para usos y actividades productivas de interés regional, entre la A-49 y la N-431 y las conexiones entre ambas (accesos a Isla Cristina y Villablanca).

1.3. Reforzar el soporte relacional con el Andévalo, favoreciendo la complementariedad de funciones territoriales con este ámbito.

■ Justificación

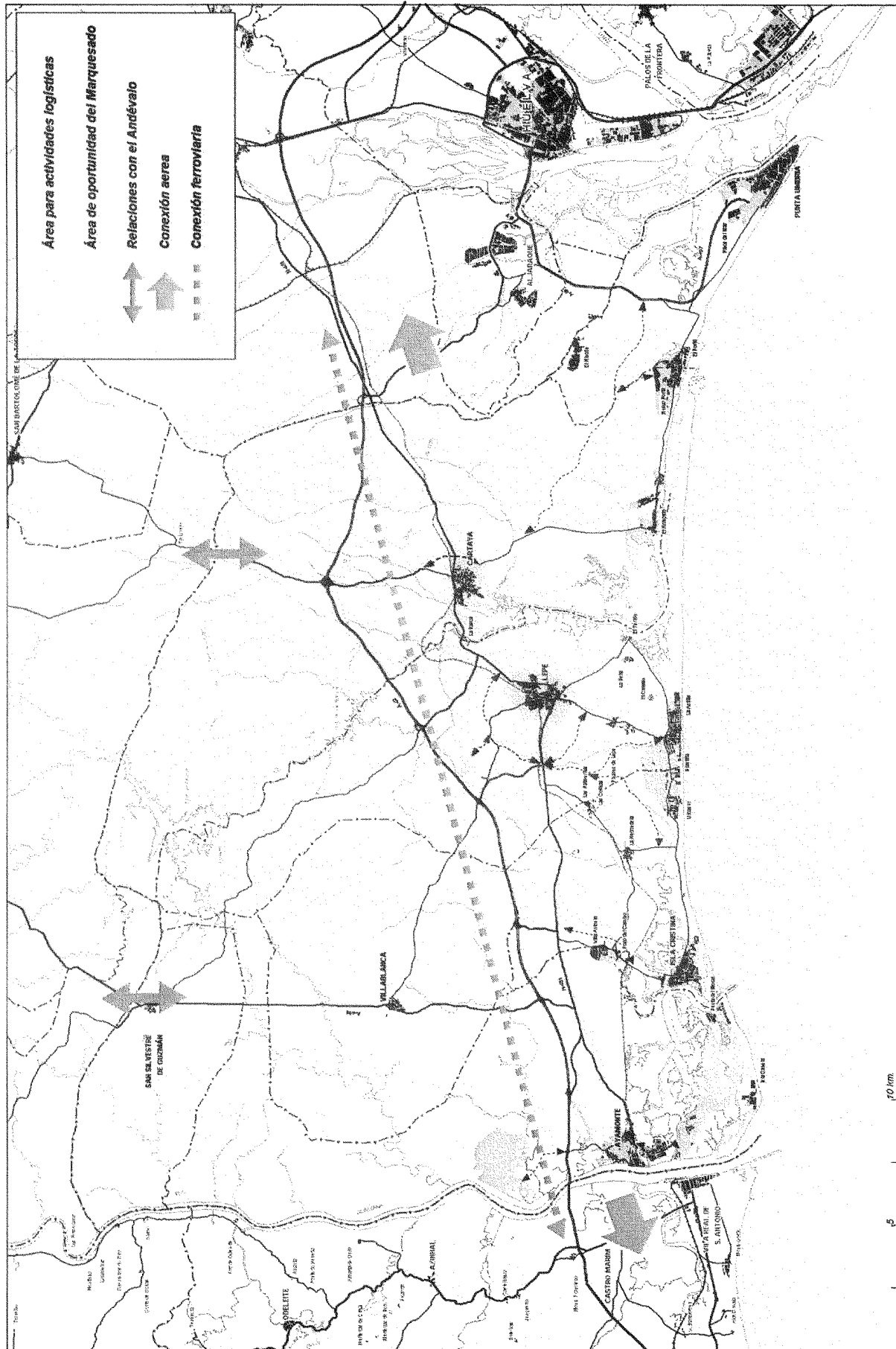
Las actividades agrarias en el Andévalo tienen un gran desarrollo debido a las continuas transformaciones en regadío que se vienen produciendo. Adicionalmente, su potencial recreativo está aún por explotar. Esta situación permite deducir un crecimiento de las actividades económicas en un próximo futuro.

Por otra parte, buena parte de la demanda de empleo tiene lugar en torno a las actividades urbano-turísticas y en las nuevas zonas en regadío. El desarrollo productivo agrario conduce paulatinamente a una integración del mercado de trabajo Andévalo-litoral.

Las previsiones de desarrollo de la agricultura y de las actividades turístico-recreativas requieren que desde la perspectiva territorial se establezcan las condiciones necesarias para articular debidamente el litoral con el interior e integrar el mercado de trabajo.

■ Propuesta

Se propone potenciar la articulación entre el litoral y el Andévalo mediante la mejora de la funcionalidad de los ejes viarios existentes, así como el refuerzo de las conexiones en transporte colectivo. El menor nivel de desarrollo existente en el Andévalo se manifiesta también en una menor motorización, con lo cual la importancia del transporte público o colectivo se hace mayor.



LA INTEGRACIÓN DE LA COMARCA EN EL TERRITORIO

1.4. Regular las condiciones en las que el ámbito debe acoger funciones recreativas para los residentes en las aglomeraciones urbanas de Huelva y Sevilla.

■ Justificación

Una de las funciones territoriales más significativas del ámbito en relación con su entorno exterior es el uso recreativo, contando con espacios al aire libre y en contacto con el medio natural que cubren la demanda de los residentes en ciudades situadas a menos de una hora y media de desplazamiento en vehículo privado.

Esta demanda se concentra en los espacios de playa durante la época estival y en los espacios de pinar y masas forestales durante los fines de semana de casi todo el año. El problema de esta función territorial es el balance desequilibrado que presenta, el cual resulta muy desfavorable para el ámbito, ya que este uso intensivo o extensivo, según los casos, traslada los costes territoriales, ambientales y económicos a las entidades locales del ámbito, sin generar más que unos beneficios económicos muy reducidos y en muchos casos inexistentes. Este desequilibrio conlleva una falta de interés en el mantenimiento y conservación de estos espacios que provoca su degradación y descapitalización.

■ Propuesta

La propuesta consiste en establecer una red de lugares destinados al uso recreativo que responda al tipo de espacio demandado por los grandes flujos de base urbana procedentes del exterior del ámbito. Estos espacios dispondrán de condiciones adecuadas para la función territorial que se les asigna, en términos de accesibilidad viaria, aparcamiento, adecuación recreativa para juegos, reposo y actividades deportivas, manejo de la vegetación, servicios de hostelería y ocio e instalaciones de mantenimiento. El diseño de estas zonas deberá permitir que los servicios prestados a los usuarios generen unos ingresos suficientes para financiar los gastos de conservación y mantenimiento.

Las playas, como principal atractivo para la actividad turística y recreativa, han de ser dotadas de los servicios que requieren según su carácter e intensidad de uso.

2. Mejorar la articulación territorial interna del ámbito.

2.1. Definir el esquema viario de estructuración.

■ Justificación

El sistema relacional del ámbito descansa en la red viaria. La red es relativamente simple y organizada en torno al camino histórico de Huelva a la frontera fluvial con Portugal por Ayamonte.

La apertura de la autovía ha transformado totalmente el esquema de accesibilidades y de funcionamiento de la red histórica, eliminando gran parte de los problemas de funcionamiento y mejorando sensiblemente el nivel de prestaciones en relación con las demandas de movilidad internas. Es previsible que estas nuevas condiciones induzcan un nuevo esquema de movilidades, favoreciendo la integración interna

por las facilidades de relación entre partes distintas del territorio y la interrelación entre funciones territoriales.

A pesar, de este favorable escenario, se registran problemas de acceso a Isla Cristina y al continuo urbano Urbasur-La Antilla, restricciones y mal funcionamiento de los accesos a Isla Canela y Punta Umbría, escasa articulación de este núcleo con el resto del ámbito y mal funcionamiento de la carretera litoral A-5053, la cual actúa de vía urbana principal para El Portil y El Rompido.

Los principales problemas de la red están generados por los flujos generados por el uso de playas y segundas residencias. El dimensionamiento de las infraestructuras viarias no debe responder a la concentración horaria puntual del tráfico de los fines de semana del período estival sino que se han de adoptar soluciones basadas en la mejor gestión de la oferta viaria que se desprenda de la ordenación territorial, articulando los nuevos desarrollos urbanísticos con las infraestructuras e incrementando las posibilidades alternativas de acceso.

■ Propuesta

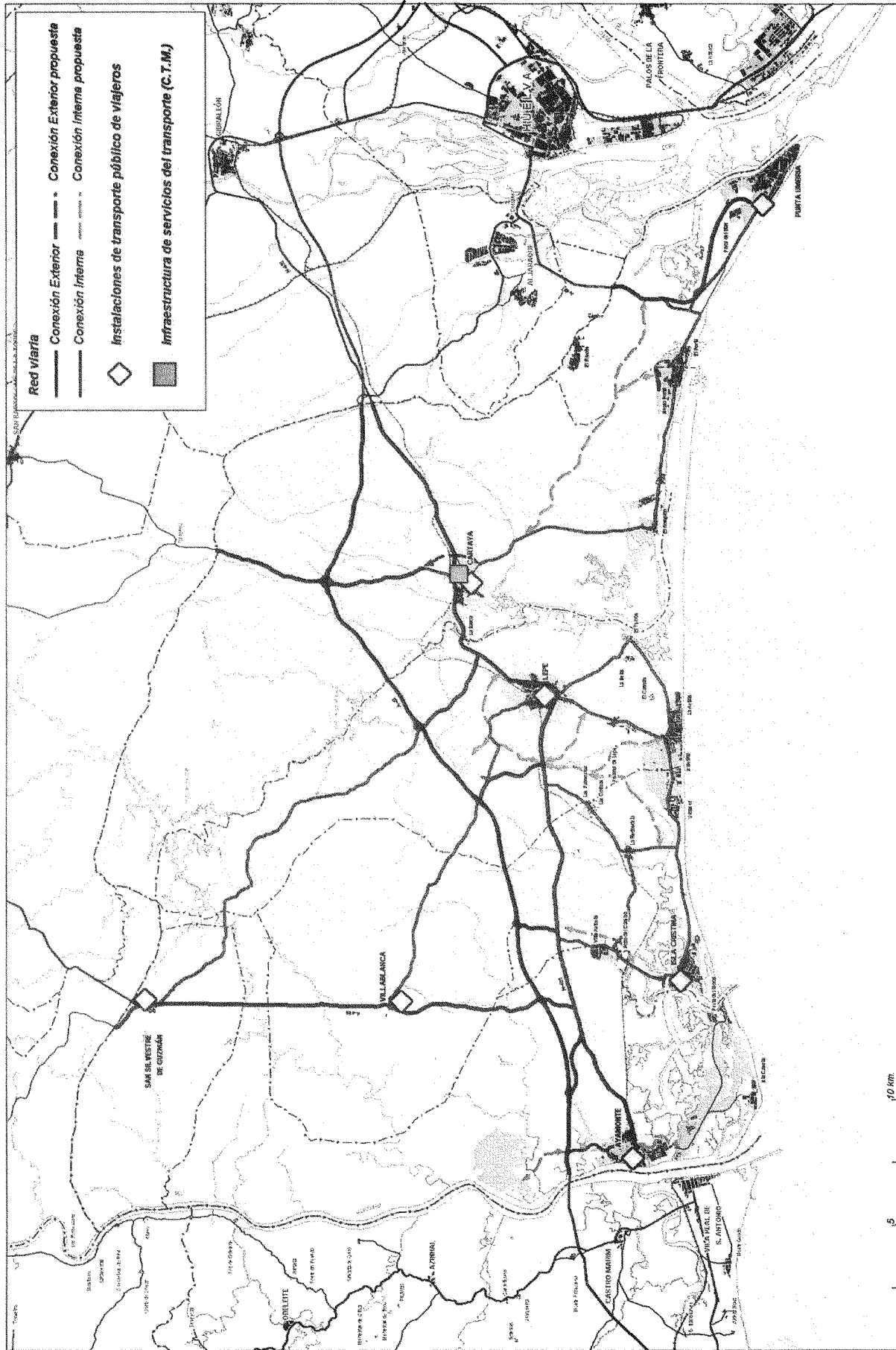
Para el esquema de ordenación viaria se propone la adopción de los siguientes principios de organización:

- a) Las relaciones entre los principales núcleos urbanos quedan estructuradas por la autovía A-49 y la N-431. Estas conexiones transversales son suficientes para la articulación interna del sistema de ciudades comarcal.
- b) Las penetraciones a la franja costera se organizan mediante dos anillos conectados entre sí a través del eje intercomarcal y la autovía: Anillo Punta Umbría-El Portil-El Rompido-Cartaya; y Anillo Lepe-La Antilla-Islantilla-La Rondela-Isla Cristina.
- c) La relación de Punta Umbría y Cartaya se resuelve mediante un viario que pueda satisfacer la función de conexión en condiciones de capacidad y velocidad de circulación adecuadas y que permita, al mismo tiempo, realizar una función de acceso exterior para los desarrollos urbanos litorales.
- d) La mejora del acceso a Isla Canela y Punta del Moral mediante variante de Ayamonte y tratamiento urbano de la carretera H-9021.
- e) La integración de Villablanca y San Silvestre de Guzmán con el sector central y oriental del ámbito, mediante su conexión a la A-49 en el enlace de Lepe oeste.

2.2. Localizar las dotaciones públicas de carácter supramunicipal que contribuyan a la cohesión interna del ámbito, y a mejorar su potencial funcional.

■ Justificación

El Litoral Occidental de Huelva tiene una dimensión poblacional y económica adecuada para configurar una entidad territorial autosuficiente en relación con la mayoría de las funciones urbanas de nivel intermedio. Las funciones centrales



RED VIARIA Y SISTEMA DE TRANSPORTES

relacionadas con servicios públicos tienen la capacidad de estructurar el sistema de ciudades y dotarlo de un mayor potencial para el desarrollo conjunto de nuevas y más complejas funciones.

En la actualidad, el ámbito cuenta con una adecuada red de equipamientos públicos de carácter supramunicipal. Estos equipamientos se encuentran distribuidos entre los principales núcleos, lo que ha dado lugar a una configuración policéntrica del sistema urbano, hecho que se ha venido produciendo en las dos últimas décadas rompiendo el esquema de localización dotacional anterior, centrado en Ayamonte y Huelva.

La dotación de servicios públicos contribuye a configurar el esquema general de funcionamiento del ámbito y su potencial funcional y, por tanto, el establecimiento de nuevos equipamientos de carácter supramunicipal ha de contribuir a mantener la tendencia apuntada sirviendo a la configuración de un sistema en red que distribuya oportunidades entre los diferentes núcleos a la vez que se alcance la máxima eficiencia en las prestaciones desde la perspectiva territorial.

■ Propuesta

Las dotaciones que en la actualidad quedan por establecer en este territorio han de contribuir a mantener este esquema policéntrico y han de localizarse considerando criterios de minimización de desplazamientos para la población y en localizaciones próximas a los núcleos de población y a la red viaria de primer nivel.

La propuesta del Plan se concreta en ordenar y regular la localización de equipamientos y servicios supramunicipales, en orden a reforzar el sistema policéntrico de ciudades. No obstante, los núcleos de Punta Umbría, Cartaya, Lepe, Isla Cristina y Ayamonte se encuentran en posición más adecuada en relación con la accesibilidad del resto de la comarca, tanto por las mejoras en los tiempos de desplazamiento que ha supuesto la autovía como por las propuestas viarias que se establecen por este Plan.

2.3. Contribuir a la consolidación del transporte público interurbano de viajeros en los desplazamientos internos al ámbito.

■ Justificación

En el momento presente la mayor parte de los desplazamientos supralocales susceptibles de utilizar el transporte público (residencia-trabajo, estudios, servicios sanitarios y compras) se establecen, en términos de volumen, entre los núcleos del ámbito y el exterior más que entre los núcleos cabeceras entre sí.

No obstante, el modelo de centralidad actual, con funciones supramunicipales localizadas en Ayamonte, Isla Cristina, Lepe y Cartaya, es fuente de viajes internos. Estos viajes quedan bien estructurados en torno al eje de la N-431, ya que una buena parte de los viajes tienen origen y/o destino en los núcleos urbanos de dicho eje.

Por otro lado, el modelo propugnado en este Plan se corresponde con esta misma estructura, lo que supondrá un

reforzamiento de estas demandas, especialmente con la implantación de servicios supramunicipales de asistencia sanitaria especializada. A la consolidación y buen funcionamiento de este modelo debe contribuir un sistema de transporte público eficiente y coherente con esta estructura.

■ Propuesta

– El modo de conexión de transporte público de viajeros por carretera tendrá un tratamiento prioritario frente al vehículo privado, mejorando su eficacia y su velocidad comercial y propiciando una mayor competitividad para captar tráfico de viajeros intracomarcales.

El tratamiento de prioridad se concretará en la incorporación de paradas, carriles de aceleración en los ejes principales y reserva de suelo para plataforma reservada en el eje básico de interrelación de viajeros, la N-431, entre Cartaya y el cruce de la carretera de Isla Cristina.

– Los núcleos turísticos costeros contarán en período estival con conexión mediante transporte público de viajeros por carretera con las respectivas cabeceras municipales y Huelva. Asimismo, se dispondrá de instalaciones adecuadas al carácter estacional de la demanda.

– Las cabeceras municipales contarán con instalaciones de acceso al transporte público de viajeros.

2.4. Potenciar un sistema de espacios libres articulado que permita el uso recreativo y el disfrute de la naturaleza.

■ Justificación

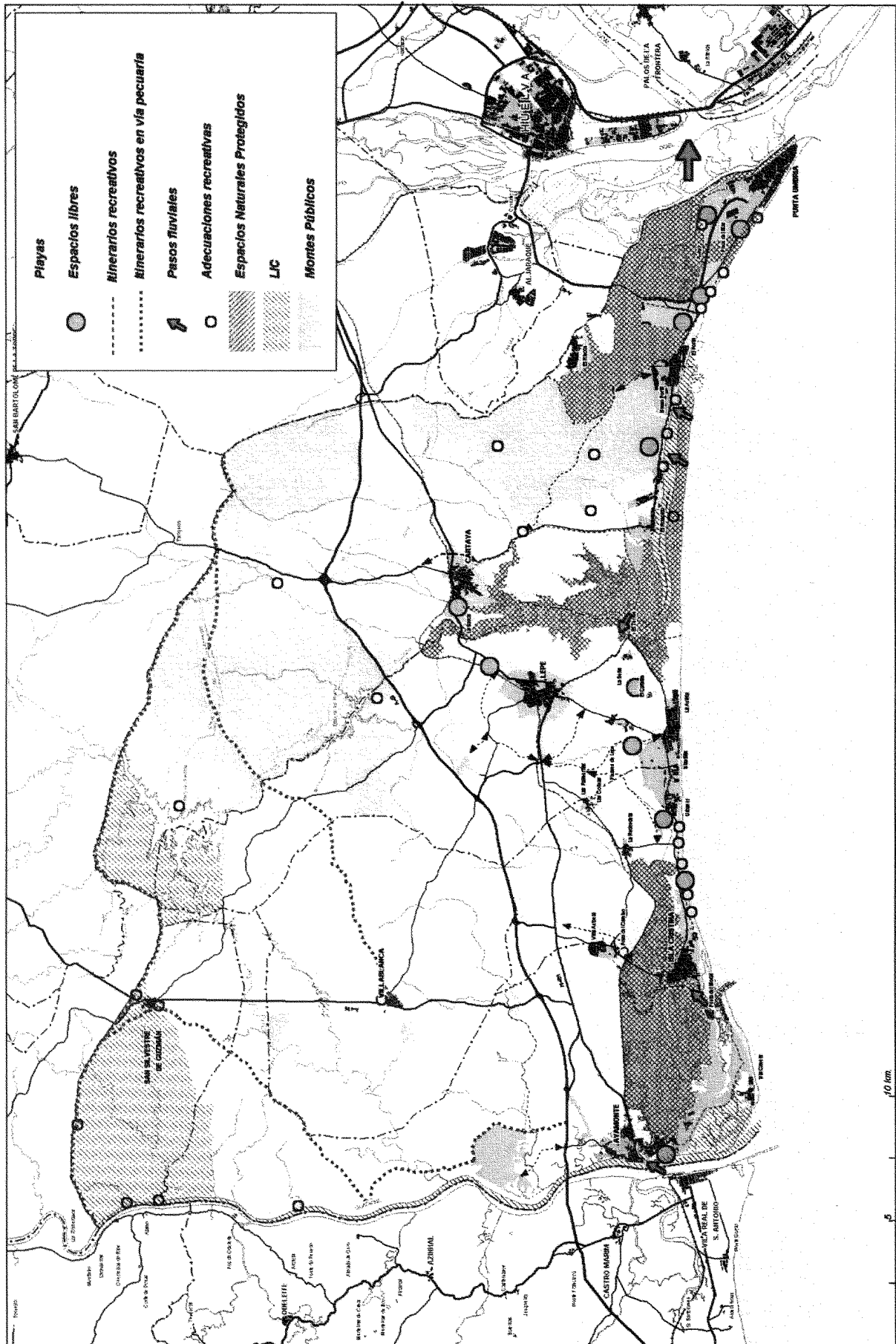
El Litoral Occidental de Huelva cuenta con importantes espacios forestales, fluviales, marinos y marismos que muestran la elevada diversidad de los ecosistemas presentes. Estos espacios están en buena medida amparados por legislaciones sectoriales (forestal, ambiental, de aguas y costas) que establecen diferentes gradaciones en su protección, lo que impone limitaciones a su uso y transformación; no obstante, la simple protección normativa de estos espacios, siendo una condición necesaria, no es suficiente para un más adecuado aprovechamiento de sus valores naturales y territoriales.

La plena incorporación de estos espacios como activos valorados por la población y como atractivo territorial hacia el exterior requieren una acción positiva, de acondicionamiento y adecuación, que permita su uso público y que dé respuesta a las demandas cada vez mayores de contacto con la naturaleza y actividades de ocio al aire libre.

Adicionalmente, estos espacios juegan un papel esencial, como ocurre en la costa, como elementos de esponjamiento de los usos urbano-turísticos, contribuyendo a la diversidad y cualificación territorial de la franja litoral.

■ Propuesta

– La propuesta consiste en la determinación de una red de espacios libres de uso público de escala supramunicipal. Los vinculados al litoral han de cumplir la doble función de



10 km

RED DE ESPACIOS LIBRES

actuar como áreas de contención entre desarrollos urbanos costeros y como espacios de uso público y, siempre que la legislación sectorial lo permita, podrán incorporarse a los suelos urbanos o urbanizables colindantes, formando parte del sistema general o local de espacios libres y acoger adecuaciones recreativas.

En todos estos espacios se permitirá la construcción de instalaciones vinculadas a las actividades de recreo (área de picnic, instalaciones deportivas, zona de juegos infantiles, etc.), observatorios, miradores y áreas de aparcamiento, que, bien integradas en el paisaje, contribuyan al mejor uso y disfrute de las mismas.

La dotación de otros servicios (fuente, quiosco-bar, aseos, oficina de información, zona de acampada) dependerá de la localización y de la disponibilidad de recursos de cada espacio público o adecuación recreativa.

- Los Espacios Naturales Protegidos y los Montes Públicos deberán aportar, de acuerdo con sus respectivas normas y planes de ordenación y gestión, una oferta de espacios recreativos, con instalaciones para el uso y la visita y dotaciones para programas de educación ambiental y para la interpretación de los recursos y procesos naturales y aprovechamientos tradicionales de la marisma. Estas instalaciones deberán estar integradas paisajísticamente en su entorno.
 - Las playas estarán acondicionadas con unidades de equipamiento que permitan acoger servicios de uso público; sus accesos y zonas de estancia serán ordenados para garantizar su adecuación para las distintas actividades recreativas.
3. Compatibilizar de forma ordenada la relación entre los espacios productivos de la agricultura, el turismo y los usos residenciales.

- 3.1. *Compatibilizar los usos productivos y residenciales en la franja costera, estableciendo los criterios para fomentar la implantación de los usos más productivos en términos de generación de renta y riqueza para los municipios.*

■ Justificación

El espacio costero está sometido a conflictos entre distintos usos que requieren un control y una regulación específica. El principal conflicto que registra este espacio es, dada su posición privilegiada, la competencia por el destino del suelo que se produce entre la promoción inmobiliaria de segunda residencia y el resto de los usos. Esta competencia se manifiesta en la dificultad de mantener la actividad agraria en el litoral, a pesar de ser altamente productiva. También se manifiesta en la dificultad para encontrar suelo en condiciones de precio aceptable para el crecimiento normal de los núcleos de población costeros e incluso en la dificultad para encontrar suelos adecuados para el desarrollo turístico (hoteles e instalaciones de restauración y ocio).

El escenario tendencial de suelos ya calificados más los proyectos en ejecución, ofrece como resultado la consolidación de los espacios litorales de mejor situación relativa como espacios vinculados a la promoción inmobiliaria.

En una situación en la que el suelo comienza a resultar un recurso escaso, fundamentalmente aquéllos situados en localizaciones privilegiadas por su posición topográfica y proximidad a los espacios marinos y marismes, se hace necesario optar por aquellos usos que permitan un mejor aprovechamiento en términos productivos, de empleo y de generación de renta para la comarca y que generen un escenario de mayor equilibrio territorial en la relación entre usos y estructuras territoriales de soporte (red viaria, agua, espacios libres y recreativos, etc.)

■ Propuesta

En la franja litoral se identifican las zonas más adecuadas para su conservación naturalística y ambiental y para su preservación de la urbanización. Estas zonas se conforman con todos los Espacios Naturales Protegidos, los elementos identificados como parte integrante de la red supramunicipal de espacios libres y las áreas sometidas a situaciones de riesgo.

En el resto de la franja litoral el planeamiento urbanístico ordenará las áreas para el crecimiento de los núcleos costeros teniendo en cuenta los requerimientos de la normativa sectorial.

La propuesta tiene por objeto definir los criterios de ordenación territorial y los parámetros básicos que posibiliten el desarrollo de la actividad turística junto al desarrollo residencial.

- 3.2. *Establecer el marco general de organización del espacio urbano para las actividades productivas industriales y logísticas.*

■ Justificación

Los núcleos urbanos a partir de una cierta dimensión han de prever la ordenación de espacios destinados a la localización de las actividades productivas industriales y logísticas. Todos los núcleos urbanos litorales cabeceras municipales cuentan con suelos destinados a la implantación específica de estas funciones; sin embargo, la consideración de la costa como territorio diferente, derivado de su carácter de espacio turístico y de segunda residencia, implica unos requerimientos funcionales distintos a los núcleos urbanos de primera residencia.

Por este motivo la dotación de espacio para actividades productivas debe tomar en consideración el carácter turístico y vacacional o de primera residencia de los núcleos urbanos.

Por otra parte, en los núcleos turísticos se puede apreciar la falta de dotaciones destinadas a atender las necesidades de la población estacional, tanto en lo que hace referencia a las actividades logísticas como a las más directamente vinculadas a las funciones de compra, servicios y ocio, que se hacen patentes tanto en la carencia de dotaciones en algunos de los tramos del litoral, como en su saturación allí donde se han localizado.

Esta situación es producto del crecimiento desarrollado en el litoral, de paquetes de urbanizaciones residenciales con dotaciones insuficientes que, aunque previstas en el planea-

miento no se han ejecutado aún, o se han ejecutado más tarde y con capacidad insuficiente. La paulatina incorporación de población con carácter permanente va a acrecentar las disfuncionalidades existentes que hoy ya se hacen patentes.

■ Propuesta

- Los Planes Generales de Ordenación Urbanística deberán prever zonas destinadas a actividades productivas industriales y logísticas. Su localización deberá ser definida por el planeamiento de acuerdo con criterios de orden territorial como la localización próxima al sistema viario definido por este Plan y su segregación de los usos residenciales
- En los núcleos de vocación turística y vacacional no estarán permitidas las actividades industriales.
- En los nuevos desarrollos de uso turístico y vacacional el planeamiento establecerá reservas de suelo destinado a usos comerciales y para dotaciones de equipamientos vinculados a la población estacional.

3.3. Determinar los criterios para el desarrollo de los núcleos urbanos residenciales y turísticos.

■ Justificación

En el espacio litoral se ubican los núcleos urbanos históricamente vinculados a actividades agrarias y pesqueras, junto a los cuales se ha desarrollado, en las últimas décadas, un nuevo modelo de ocupación, relacionado con las actividades de ocio, conformado por urbanizaciones para acoger a residentes vacacionales.

Las tendencias actuales permiten apreciar la consolidación de este modelo territorial de ocupación, que es el resultado de una incipiente consolidación de un espacio formado esencialmente por segunda residencia y, en menor medida, alojamientos turísticos.

El aprovechamiento de las oportunidades territoriales relacionadas con la actividad turística tiene un carácter plenamente supramunicipal, que viene dado por la exigencia de una dimensión mínima en cuanto a territorio y capacidad hotelera para que se pueda generar un destino turístico competitivo en los mercados europeos. La consolidación del espacio turístico constituye uno de los aspectos claves de diferenciación de destinos turísticos; por este motivo, el Plan ha de contribuir a mejorar las condiciones de ordenación territorial de la actividad residencial y turística frente a una actuación atomizada que haga inviable un desarrollo unitario y suficientemente dotado de calidad urbana.

Por el contrario, en el interior del ámbito empiezan a detectarse demandas vinculadas a la actividad turística-vacacional y recreativa que requieren, desde la perspectiva territorial la adopción de unos criterios de ordenación que permitan el mejor encaje de las propuestas que puedan suscitarse dentro de un modelo general territorial para el ámbito.

El Plan debe, pues, reconocer estos procesos a fin de propiciar desde una perspectiva supramunicipal las bases territoriales que permitan un crecimiento armónico de las activi-

dades en el territorio sin menoscabo de los recursos territoriales en los que se sustenta.

■ Propuesta

- Se establece una estrategia diferenciada para el desarrollo de nuevos suelos turísticos o vacacionales. De esta manera, en la franja costera litoral los nuevos crecimientos deberán garantizar la creación de una plaza hotelera por cada dos plazas residenciales, mientras que al norte de la N-431 esta proporción se establece en una hotelera por cada cuatro residenciales, a excepción de los posibles crecimientos en el entorno de Puente Esuri y la Dehesilla en donde la relación se limita a 1/1.

4. Mejorar las condiciones de ordenación de la actividad turística y vacacional y su más adecuada integración territorial para configurar un destino turístico competitivo.

4.1. Integrar los recursos y potencialidades del interior del ámbito en el espacio costero.

■ Justificación

El modelo propugnado para el ámbito del Litoral Occidental de Huelva pretende incorporar atractivos diversos para tratar de reequilibrar el modelo actual basado en el binomio sol y playa. Para ello es conveniente utilizar adecuadamente los recursos existentes en el interior del ámbito, dando lugar a un espacio en el que se combina el paisaje del agua marina con el de transición típicamente marismero, y el del agua de interior de cauces fluviales (Guadiana) con usos recreativos, vacacionales y turísticos.

Esta integración debe adoptar dos modalidades: la de utilización de recursos para la visita y la de implantación de instalaciones para la pernoctación.

■ Propuesta

- La localización de actuaciones turísticas estará supeditada al cumplimiento de las siguientes condiciones:
 - Implantación de instalaciones recreativas o deportivas de interés supralocal para el conjunto del espacio turístico.
 - Garantía de accesibilidad viaria, recursos hídricos, abastecimiento energético, recogida de residuos y depuración de vertidos.
 - Establecimiento de condiciones de desarrollo urbanístico apropiadas para garantizar la autosuficiencia del nuevo núcleo sin que suponga una carga territorial.
- El río Guadiana se considera un elemento territorial de primer orden como recurso de interés turístico del ámbito. Su ordenación e integración debe basarse en su carácter fluvial, como soporte de tránsito, paseo y actividades recreativas.

A estos efectos, se proponen tres bases náuticas que pueden acoger un embarcadero, con una conexión terrestre de características asimilables a camino principal rural.

Se elaborará un programa de usos náuticos y fluviales para ordenar las instalaciones y el uso de zonas de resguardo y para potenciar la dimensión náutica, fluvial (deportiva y recreativa) de este espacio turístico.

Se establece además una banda de protección adicional a la zona identificada como Vertientes del Guadiana de 500 metros en la que estarán permitidos los alojamientos turísticos pero no los usos residenciales.

- Finalmente, se propone establecer una zona dotacional terciaria en torno al paso transfronterizo de Ayamonte, en la zona al norte del Estero de la Nao, conocida como La Fuente, para el desarrollo de equipamientos Dotacional, Hotelero, Comercial y Deportivo.

4.2. *Articular las diversas unidades del espacio turístico y vacacional, considerando las necesidades específicas de movilidad de la población no residente y la accesibilidad entre las unidades funcionales que lo constituyen.*

■ *Justificación*

Para conseguir el propósito general de este Plan, relativo a la configuración de un destino turístico competitivo, se ha de lograr que el espacio en el que se ubiquen los alojamientos turísticos funcione de forma articulada.

Deben ser fácilmente accesibles los distintos recursos básicos del ámbito y los diversos atractivos comarcales, y poder combinar la estancia en el lugar de pernoctación con los desplazamientos que permitan gozar del paisaje, conocer los espacios naturales, los núcleos urbanos de interés, los paisajes fluviales y de agua del interior, los espacios forestales, etc.

■ *Propuesta*

- Se diseña una red de interconexión del litoral por medios no motorizados. La propuesta define una red de itinerarios, apoyados en vías pecuarias y caminos rurales, que relacionen las zonas litorales de mayor valor entre sí, y ofrezcan recorridos que permitan aproximarse a playas, espacios marismos y fluviales, dehesas, masas de pinares y otras zonas singulares por sus características paisajísticas o ambientales. Esta red de itinerarios enlazará todo el eje litoral desde Punta Umbría a Ayamonte mediante paseos marítimos, senderos y pasos fluviales.
- Impulsar los contenidos y atractivos de la vía verde existente, vinculándola con el territorio a través de recorridos por espacios próximos de interés paisajístico.
- Se potenciarán las actividades náuticas, previendo la adecuación de instalaciones para el uso de cauces fluviales y las aguas marítimas.
- En el interior, los itinerarios constituyen una red que cumple una función principalmente recreativa y que se articula con la red principal de caminos agrícolas y forestales. De este modo, se conectará la zona del embalse del Piedras con las masas forestales, y el Guadiana con los núcleos de población del interior, de manera que se incrementa la ac-

cesibilidad a todas las áreas con valores paisajísticos y naturales del ámbito.

4.3. *Establecer un límite en la capacidad de carga por unidades del espacio turístico y vacacional del litoral y la creación de condiciones para el desarrollo secuencial de los usos.*

■ *Justificación*

La configuración de un espacio urbano de calidad es una condición necesaria para el éxito del programa de actuaciones territoriales relacionadas con las oportunidades del turismo. Para configurar un espacio turístico competitivo se ha de lograr una imagen general integrada en el medio y con una densidad baja que impida la generación de situaciones de congestión en infraestructuras o en espacios libres y recreativos.

Asimismo, la consolidación de un espacio turístico propiamente dicho requiere que el componente de alojamiento turístico esté presente en unas proporciones adecuadas en relación con el producto inmobiliario residencial.

Por otra parte, la materialización rápida de un determinado modelo, inclusive el de baja densidad, incorpora rigideces en la ordenación urbana y en la configuración del espacio turístico. Las previsiones que hoy se pueden hacer sobre gustos y preferencias de los turistas potenciales pueden quedar obsoletas a plazo medio. Si se ha colmatado todo el espacio turístico disponible en la costa respondiendo a una coyuntura favorable de demanda puede generarse una situación de bloqueo y estrangulamiento para la zona debido a la ausencia de suelo para ofrecer las nuevas fórmulas turísticas que pudiera demandar el mercado. Por todo ello, se fijan unas proporciones entre plazas de alojamiento turístico y residenciales, que permitan equilibrar el desarrollo turístico con las demandas efectivamente existentes.

■ *Propuesta*

- El criterio de proporcionalidad de dos plazas residenciales por una hotelera se aplicará al conjunto de los suelos urbanizables de la franja litoral que no respondan las demandas de crecimiento de la población existente.
- La ejecución de las viviendas será siempre simultánea o posterior a la de los establecimientos hoteleros.

5. Ordenar el complejo productivo en torno a la agricultura.

5.1. *Mejorar la articulación territorial de las actividades agrarias con sus actividades conexas: industria y servicios auxiliares, manipulación y logística.*

■ *Justificación*

La puesta en regadío de gran parte del ámbito como consecuencia del desarrollo de las zonas regables y los procesos de transformación en curso han generado una dinámica de cambio de usos y cultivos que está modificando plenamente la organización del medio rural y más específicamente del espacio productivo agrícola.

Esta situación tiene consecuencias notables en todo el sistema viario que debe adaptarse a las nuevas condiciones. La más correcta articulación del sector agrícola requiere la definición de una red caminera rural debidamente conectada a la red viaria.

El plan de la Zona Regable del Chanza ha definido una tupida red de caminos rurales asfaltados, diseñada con el criterio de uso exclusivamente agrícola y, ocasionalmente de tráfico ligero ligado a las explotaciones a las que sirven, en la que no existe, en la práctica, una delimitación definida entre la red principal y secundaria ya que se ha dotado a buena parte de la misma de similares características técnicas. Esta circunstancia que, a priori, supone evidentes ventajas para los desplazamientos internos en el medio rural, tiene efectos negativos en su articulación con la red de carreteras, puesto que la falta de jerarquización implica una conexión indiferenciada con ella, dando lugar a la proliferación de vías de penetración y, por consiguiente, de cruces e intersecciones que implican una reducción en la seguridad vial y en la velocidad de tránsito.

Por otra parte, la red caminera presenta una disposición radial hacia los núcleos de Cartaya y Lepe, lo que hace que sea muy intenso el tráfico de paso que estos núcleos deben soportar.

En lo que respecta a los regadíos del Sur-Andévalo (riegos de Villablanca-San Silvestre y sector del Canal del Piedras), su desarrollo no planificado hace que la red no se encuentre definida y que se conforme en la medida en que se producen las adscripciones a las Comunidades de Regantes. Como quiera que el desarrollo de las actuaciones infraestructurales para la dotación de regadío no implica a la red viaria, el incremento de la actividad carga sobre la red existente, que progresivamente acoge mayor tránsito y un nuevo tráfico de vehículos pesados para lo que no estaba prevista, lo que produce un rápido deterioro de la misma, incrementado por la circunstancia de que el mayor aumento del tránsito se ocasiona en época de lluvias, que coincide con la recogida de la fresa y los cítricos.

Los problemas planteados requieren establecer desde este Plan una adecuada articulación entre la red caminera rural y la red viaria y un sistema jerarquizado de la red rural.

■ Propuesta

- Los colectores estructurantes principales del tráfico agrícola se conforman con los siguientes ejes viarios:

N-431 Ayamonte - Huelva
A-499 cruce de la N-431 a San Silvestre de Guzmán
H-1211 Lepe - Villablanca
Hv-1311 El Rompido – Tariquejo
Ronda Agrícola de Lepe

Estos viarios estructurantes se completan con la red principal de caminos rurales que define el Plan.

- La red viaria citada deberá mantener, al menos, las condiciones actuales de seguridad y velocidad de trazado, debiendo establecer, en su caso, aquellas medidas que permitan asegurar estas condiciones, ya sea mediante en-

sanches de plataformas en las aproximaciones a las intersecciones con los caminos rurales principales, señalética viaria, balizamiento, etc.

- La red caminera rural principal, es la que se establece por este Plan; la parte de esta red que sirva a los usos agrícolas deberá tener tratamiento del firme. Asimismo, tendrán tratamiento del firme las dos penetraciones camineras desde la carretera A-499 al Guadiana, así como el camino desde la H-9012 a este mismo río y el camino que desde San Silvestre de Guzmán conecta con la Hv-1311.
- Se redefine la red caminera principal en el entorno de Cartaya y Lepe para evitar el tráfico de paso por estas ciudades.

5.2. Ordenar el espacio productivo intensivo de la agricultura.

■ Justificación

Los procesos de transformación en curso tienen consecuencias notables no sólo desde la perspectiva socioeconómica, de incremento de la actividad, generación de empleo y formación de una industria auxiliar, sino desde la perspectiva territorial, en tanto que dan lugar a la transformación del parcelario, al incremento de las infraestructuras técnicas (red de caminos e infraestructura energética y de abastecimiento), a la proliferación de construcciones en el medio rural (viviendas de agricultores, instalaciones de almacenamiento y transformación, casetas destinadas al resguardo de maquinaria agrícola, etc.) y al incremento de los residuos agrícolas.

Por este motivo, se hace necesario establecer una adecuada regulación de la implantación de las infraestructuras y edificaciones en el territorio para su mayor eficiencia productiva. En el caso de la Zona Regable del Chanza, las infraestructuras técnicas están bien definidas. Por lo que se refiere a los regadíos de Villablanca-San Silvestre y canal del Piedras las iniciativas llevadas a cabo hasta la fecha carecen de una ordenación adecuada.

Esta situación diferencial requiere que desde el Plan se establezca una unidad de criterio que permita establecer unas condiciones similares en el modo en que se aborda la organización del medio agrícola; adicionalmente se hace preciso, tanto desde la perspectiva ambiental como funcional y paisajística, la adopción de criterios generales que aseguren el mejor funcionamiento del espacio productivo.

Desde la perspectiva ambiental, por las consecuencias negativas que tiene para el medio natural el inadecuado tratamiento que en la mayor parte de los casos se dan a los residuos; desde la funcional, por los problemas ya señalados que se derivan del incremento de los tráficos agrícolas y las disfuncionalidades que generan al conjunto del sistema; y, desde la paisajística, por las graves consecuencias que se derivan de la proliferación de infraestructuras e instalaciones que tienen mejor acomodo en los suelos urbanos destinados a este fin.

■ Propuesta

- Redes de riego. La red principal de riegos de aguas superficiales se deberá desarrollar de forma paralela a la red de caminos rurales hasta su entrada en parcela.

- Red energética. El suministro a las zonas regables del Chanza y Sur-Andévalo deberá efectuarse a partir de los pasillos de alta tensión definidos en este Plan, a fin de evitar la proliferación de corredores energéticos. Su trazado se ajustará a la red de caminos y, en su caso, a la red de abastecimiento.
- Residuos sólidos. En los sectores en los que predominen los cultivos de fresa se acondicionarán áreas de concentración de residuos agrícolas con una superficie mínima de 5.000 m².
- Naves agrarias. No se permitirá la construcción de naves en parcelas inferiores a 2 hectáreas en las zonas regables de cultivos no arbóreos y a 10 hectáreas en las restantes zonas permitidas.

5.3. Concentrar y ordenar los espacios productivos urbanos con dedicación preferente a las actividades conexas con la agricultura.

■ Justificación

Las transformaciones en curso en el espacio rural han incrementado sustancialmente todas las actividades vinculadas, como son los transportes, el almacenamiento, la manipulación y transformación de productos, las industrias auxiliares, los talleres de reparación de vehículos, la actividad comercial, etc. y, en general, el conjunto de insumos necesarios para el desarrollo del sector agrícola.

El crecimiento del sector ha superado en algunos municipios las previsiones existentes en los planes urbanísticos de dotaciones de suelo para actividades productivas y logísticas y la carencia de suelo adecuado a las nuevas demandas ha tenido como consecuencia, en algunos casos, la rápida colmatación de las zonas industriales. Por otra parte, se observa cómo algunas explotaciones agrarias resuelven las necesidades de almacenamiento y/o manipulación en las propias fincas, apreciándose diferencias sustanciales entre municipios, según dispongan o no de suelo industrial debidamente acondicionado.

Si en determinadas situaciones se justifica esta localización en las explotaciones debido al tamaño de las mismas, las consecuencias no dejan de ser negativas para el más adecuado funcionamiento del sistema productivo agrario, que presenta evidentes problemas de carácter ambiental, funcional y paisajístico, así como para una adecuada resolución de los servicios de transporte, tanto del material móvil como de servicio a los transportistas y a la logística asociada.

■ Propuesta

- Los municipios de Cartaya y Lepe deberán prever en sus planeamientos suelos con destino a actividades productivas conexas a la agricultura.
- Se ha de prever una nueva Central de Servicios al Transporte de Mercancías integrada en un área logística comarcal.

6. Proteger y revalorizar los recursos naturales, paisajísticos y culturales.

6.1. Proteger los espacios naturales y favorecer su uso naturalístico y recreativo.

■ Justificación

El Litoral Occidental de Huelva posee una amplia gama de espacios naturales con valores reconocidos por diferentes normas de protección (Espacios Naturales Protegidos, LICs, montes públicos) y que responden a diferentes formaciones naturales: zonas húmedas, marismas y estuarios; formaciones adhesionadas y extensos pinares. Estos espacios constituyen en gran medida la singularidad física del ámbito.

■ Propuesta

- Salvaguardar del proceso urbanizador y de intrusiones paisajísticas los espacios naturales, de acuerdo con las respectivas normativas sectoriales.
- Proteger sus funciones ecológicas, ambientales, productivas y recreativas y reconocer la potencialidad didáctica y educativa de sus valores naturales e históricos.
- Reconocer y potenciar estos espacios como elementos vertebradores del territorio y como corredores de articulación natural entre la franja litoral y los espacios de interior.

6.2. Identificar los elementos constituyentes del paisaje y la regulación y ordenación de su uso.

■ Justificación

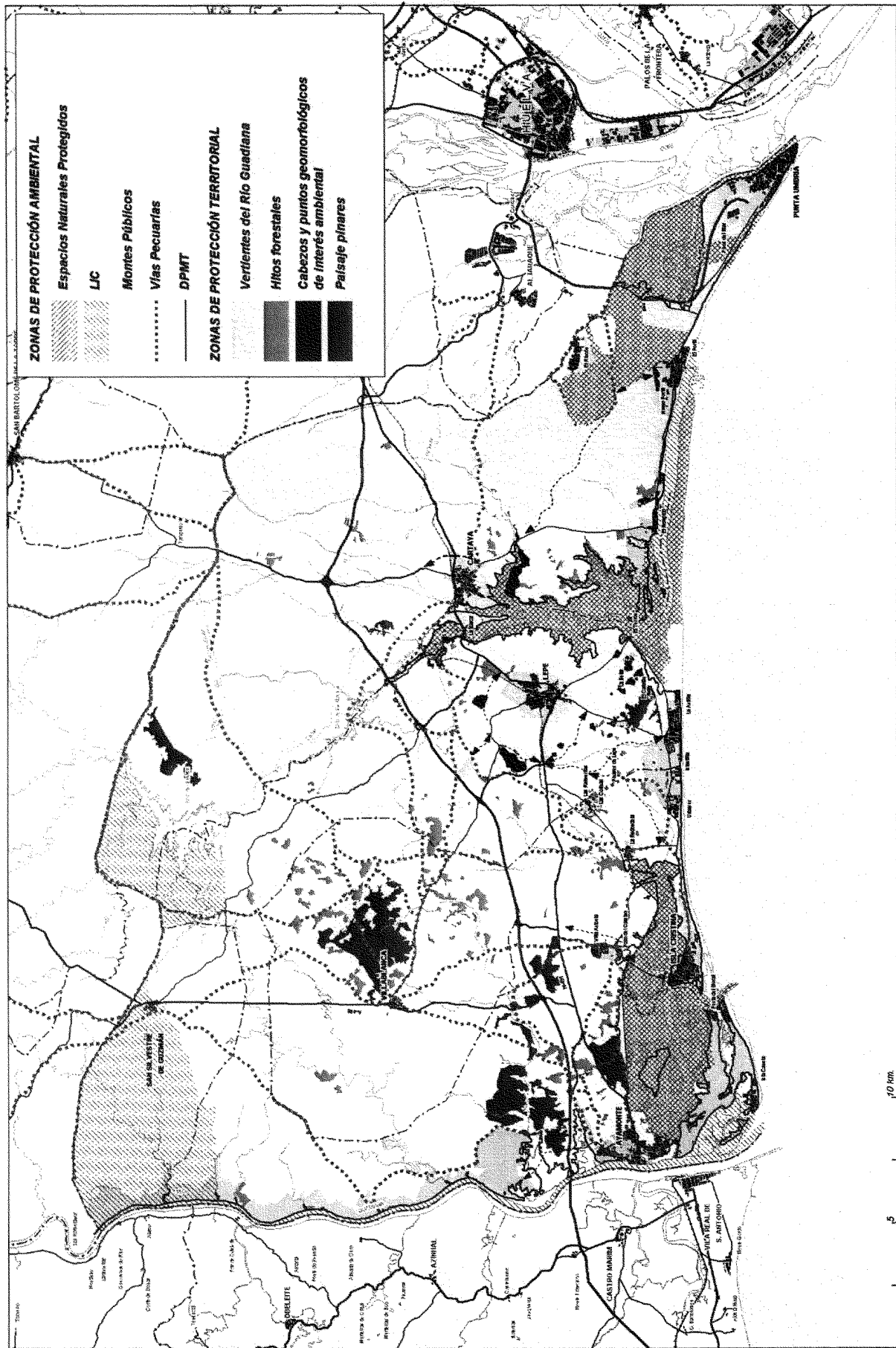
El Litoral Occidental de Huelva presenta una gran variedad paisajística en la que ha sido posible definir grandes unidades de paisaje con características estructurales y configuración territorial bien diferenciadas entre sí y que a la vez presentan, en determinados casos, variaciones internas significativas.

Las características de estos paisajes no son más que el resultado de la interacción dinámica entre medio físico y uso antrópico, que ha dado lugar a territorios netamente transformados mientras que otros mantienen de forma apreciable unas características físicas naturales más originarias que el Plan debe contribuir a preservar, integrando las actuaciones de manera ordenada y con el menor impacto posible sobre el paisaje.

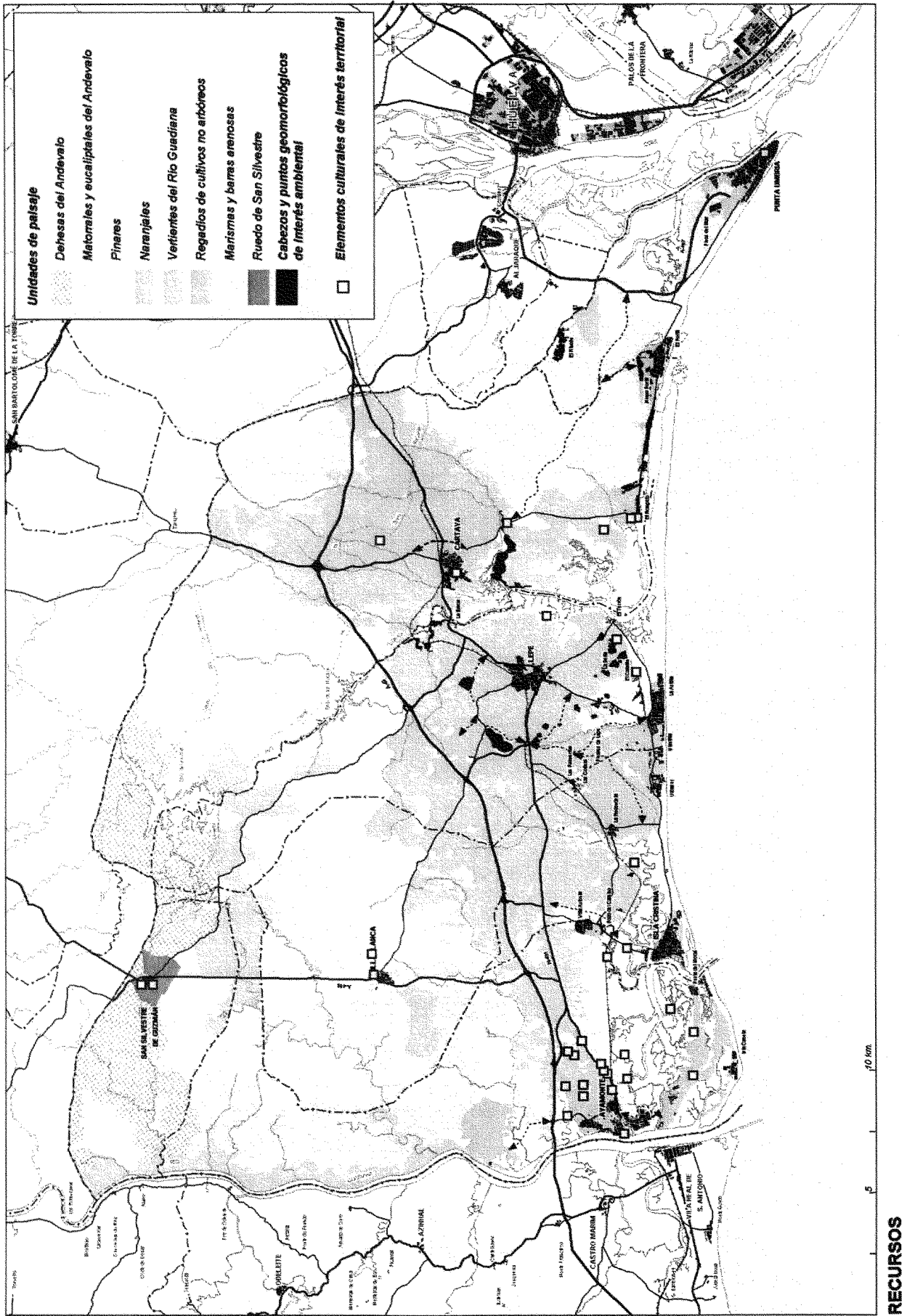
Por otra parte, determinados elementos destacan en el territorio como hitos, recorridos y cierres visuales que estructuran el paisaje y caracterizan la identidad del ámbito. El Plan ha de mantener aquellas cualidades del paisaje que representan sus valores más significativos, adecuando las propuestas de intervención de manera que las transformaciones territoriales se produzcan de forma acorde con los valores paisajísticos específicos del territorio, su calidad y fragilidad.

■ Propuesta

- Protección de paisajes característicos y cuencas visuales. Su propósito es establecer objetivos de calidad paisajística con la finalidad de orientar y armonizar coherentemente las futuras intervenciones y prevenir o reducir las posibles incidencias sobre el paisaje.



ZONAS DE PROTECCIÓN



- Protección de hitos forestales, cabezos y puntos geomorfológicos de interés ambiental. Su objeto es evitar la alteración o destrucción de sus características aparentes y sustanciales.
- Formulación de propuestas activas que permitan potenciar el interés paisajístico y ambiental de determinados espacios, ya sea mediante:
 - Medidas de adecuación en zonas de protección y esponjamiento del frente litoral.
 - Asignación de usos recreativos a espacios de interés paisajístico.
- Revalorización de espacios mediante propuestas de intervención y aprovechamiento.

6.3. Identificar y proteger los elementos no urbanos de interés que forman parte de la identidad cultural del ámbito.

■ Justificación

Existen recursos culturales de gran interés territorial, fundamentalmente los ligados a la actividad pesquera y aquellos otros expresivos de una cultura vinculada al medio marino, como son los aprovechamientos tradicionales de las marismas (salinas, molinos mareales, etc.) que requieren una adecuada protección y fundamentalmente su valorización con el objeto de facilitar su reconocimiento e interpretación como soporte de actividades económicas tradicionales del ámbito.

Por otra parte, en este territorio existen edificaciones de interés arquitectónico, histórico y cultural. Estas edificaciones, localizadas en su mayoría en los núcleos urbanos, tienen una adecuada protección por la legislación del Patrimonio Histórico y por los Catálogos del planeamiento urbanístico.

No obstante, la protección urbanística viene estableciendo sus criterios de protección centrandos sus propuestas normalmente en los núcleos urbanos y dejando fuera de protección determinadas edificaciones de interés en el medio rural.

El Plan debe recoger estas edificaciones y proponer las medidas de salvaguarda que permitan su protección, la cual ha de producirse bien por sus valores intrínsecos como tipologías edificatorias representativas, conserven o no su función en la actualidad, bien por constituir elementos que cualifican el paisaje rural formando parte integrada del mismo.

■ Propuesta

- Se regulará la protección de los elementos físicos y de los escenarios que conforman la identidad de la actividad y cultura de la pesca y favorecer el uso público de las marismas a fin de permitir la interpretación de las actividades marismeñas tradicionales.
- Los Planes Generales de Ordenación Urbanística deberán incorporar a sus catálogos respectivos las edificaciones rurales de interés a fin de su mejor preservación, estableciendo los criterios para la conservación de sus características morfológicas.

- Asimismo, los Planes Generales de Ordenación Urbanística deberán, en las edificaciones de interés en suelo no urbanizable, establecer perímetros de protección que condicionen la implantación de usos y actividades y permitan realzar e integrar estas edificaciones en su entorno inmediato.

- Finalmente, el planeamiento urbanístico deberá considerar aquellas construcciones de interés etnológico (salinas, faros, puertos) a fin de evaluar su calidad arquitectónica para su inclusión en los catálogos de edificios y bienes protegidos, así como los yacimientos arqueológicos a fin de su protección urbanística.

6.4. Contener la presión transformadora del entorno inmediato de los espacios naturales protegidos, y favorecer la integración de estos espacios en las dinámicas territoriales del ámbito.

■ Justificación

La mayor parte de los Espacios Naturales Protegidos del ámbito están asociados a la banda costera (espacios marismeños) y tramos finales de los ríos. Las transformaciones agrícolas están afectando a estos espacios en dos aspectos esenciales; por una parte, como receptores de los procesos de denudación en la cuenca y de la contaminación difusa procedente de la actividad agrícola; y, por otra parte, soportando una fuerte presión colonizadora como consecuencia de desarrollos agrícolas que bordean e incluso traspasan los límites de los propios espacios protegidos.

En relación con el primer aspecto, la situación generalizada de estos procesos afecta no sólo a los espacios naturales protegidos, sino también a otras áreas, y su resolución ha de ser de carácter general, requiriendo plantear de forma integral las propuestas que permitan paliar estos problemas.

En relación con el segundo aspecto, la colonización de los bordes de los espacios protegidos no produce efectos exclusivamente vinculados a una alteración de usos, sino que su principal efecto es la ruptura de la transición que debe existir entre un medio natural y otro profundamente transformado.

■ Propuesta

- Consolidar los espacios de transición, en las áreas en que esto sea posible, que sirvan como protección del borde marismeño, tales como caminos, viarios paisajísticos y espacios recreativos de uso extensivo.
- Incorporar como espacios de valor natural aquellas zonas colindantes a Espacios Naturales Protegidos que por sus características naturales y ambientales requieran la exclusión de usos residenciales, industriales, logísticos y turísticos.
- Establecer zonas libres, que sirvan como protección de las transiciones ribereñas.

7. Contribuir a la reducción de la incidencia de los riesgos naturales y tecnológicos.

7.1. Establecer las medidas de prevención que impidan la regresión de las playas y el acceso marítimo a las infraestructuras portuarias.

■ **Justificación**

La costa de Huelva es un espacio sometido a una acusada dinámica litoral como consecuencia de las características del borde costero (playas bajas y arenosas y marismas) y de su disposición en relación con los vientos, oleajes y corrientes dominantes.

La dinámica litoral, producida de forma natural o por los efectos inducidos de la acción humana, ha venido modificando el borde litoral, produciendo efectos bien perceptibles con consecuencias evidentes desde la perspectiva ambiental y en las actividades económicas: regresión de playas que deben ser periódicamente regeneradas para sustentar las actividades turísticas, formación de nuevas playas, caños que se colmatan e impiden la navegación fluvial, etc.

Estas modificaciones se continúan produciendo en la actualidad, ya que en todo el litoral son muy pocos los tramos que presentan una situación estable. La propia situación de equilibrio inestable hace que cualquier actuación tenga efectos en otros segmentos del litoral, ya sea de obras marítimo-terrestres, como las acciones que modifican el volumen de los aportes sedimentarios continentales o tengan incidencia en los arenales y dunas.

Por estos motivos, cualquier actuación con incidencia en la dinámica litoral ha de ser muy cuidadosa y debe tener en consideración que la costa no ha alcanzado después de las últimas infraestructuras marítimo-terrestres efectuadas su perfil de equilibrio dinámico.

■ **Propuesta**

- Se prohibirán las edificaciones e instalaciones que afecten a los frentes de dunas y arenales costeros que constituyen la necesaria reserva sedimentaria para una costa aún en proceso de estabilización de su perfil.
- Se protegerán los sistemas dunares costeros y la ordenación de su uso público, especialmente los accesos a las playas.
- En los procesos erosivos graves, se propone como medida correctora regenerar las playas mediante actuaciones blandas (aportaciones de arenas, by pass). Especialmente están ligados a esta problemática algunos tramos costeros del frente costero de Isla Canela, y el tramo Casita Azul- La Antilla.
- Sólo se permitirán los nuevos puertos deportivos o la ampliación de los existentes que no impliquen nuevas tensiones para los espacios de dominio público, Espacios Naturales Protegidos, o supongan la creación de infraestructuras (construcción o recrecimiento de espigones) o la intensificación de actuaciones (mayores dragados) que debiliten el tránsito sedimentario litoral.
- Se prohíbe la creación o ampliación de infraestructuras en los puertos pesqueros que produzcan efectos negativos

en el transporte sedimentario litoral, excepto las medidas necesarias para posibilitar el normal desenvolvimiento de los mismos.

7.2. Proteger los recursos biológicos marinos de usos o interacciones que perjudiquen al desarrollo de sus procesos bióticos.

■ **Justificación**

El espacio costero es un sistema muy dinámico en el que se producen múltiples interacciones como consecuencia de los procesos físicos, ecológicos, sociales y económicos que en el mismo tienen lugar.

En el Litoral Occidental de Huelva este espacio costero es rico en recursos y ha existido históricamente una importante actividad pesquera y marisquera, a la que se suman otras actividades, como las derivadas de la agricultura y el turismo, que han cobrado una gran importancia territorial y económica en los últimos lustros.

Esta situación da lugar a importantes conflictos entre usos, y más específicamente entre unos usos emergentes y aquellos, como los pesqueros y marisqueros, que han perdido importancia socioeconómica en el ámbito y que, por tanto, se ven desplazados, afectando a aquellas actividades que directa o indirectamente dependen de los mismos.

La sustentación de las actividades acuícolas, pesqueras y marisqueras del litoral está basada en unos recursos bióticos que se encuentran amenazados por procesos de sobreexplotación y por impactos, tanto de procedencia continental como marina que degradan la calidad de las aguas. A su vez, la extracción de los recursos marinos es fuente también de impactos que afectan a otras actividades.

La resolución de los conflictos entre estos usos requiere la adopción de políticas de ordenación, y fundamentalmente de gestión, que resuelva las incompatibilidades, lo que se ve dificultado por la multiplicidad de agentes intervinientes y de competencias administrativas existentes.

Desde la perspectiva de este Plan, cuya acción está limitada a la resolución de problemas de orden territorial, la apuesta por mantener la biodiversidad del litoral supone plantear la protección y regeneración de los recursos bióticos marinos y hacer compatible las actividades a ellos vinculadas con otros usos del litoral, así como establecer las medidas para que los medios infraestructurales necesarios para el desarrollo de estas actividades puedan tener una plena funcionalidad sin que esto supongan impactos que deterioren el medio natural y sus características ambientales.

■ **Propuesta**

- Se establecen medidas para controlar la contaminación, ya sea de origen continental, producida por los residuos sólidos, contaminación difusa agrícola y minera y vertidos de aguas residuales urbanas o de procedencia marina. Realización periódica de estudios de calidad de las aguas y el análisis de la incidencia de los niveles de calidad en los recursos biológicos.

– Para el control de la explotación de los recursos, las propuestas se dirigen a:

- Establecer una adecuada evaluación de los recursos y de los factores que inciden en su aprovechamiento con objeto de su más adecuada regulación. Control de la actividad extractiva y de los procesos de erosión.
- Efectuar estudios de evaluación de recursos marinos susceptibles de comercialización.
- Elaborar un plan de ordenación de la pesca, marisqueo y acuicultura que establezca, especialmente: las áreas de reserva y protección de especies; los zonas de pesca, acuicultura y marisqueo; los períodos y lugares de veda; las características de calidad de las aguas; las zonas destinadas a la localización de arrecifes y sus características; los tipos, dimensiones y características de las artes, aparejos y útiles de pesca.
- Compatibilizar las actividades pesqueras y marisqueras con las actividades recreativas acuáticas. Las propuestas del Plan deben en este caso destinarse a delimitar los ámbitos de compatibilidad o exclusividad de actividades.

7.3. *Establecer los criterios y medidas preventivas para limitar los efectos de los procesos erosivos e inundaciones y proteger el sistema hídrico de las zonas húmedas.*

■ Justificación

Las causas principales del incremento de la actividad erosiva, del aumento de la frecuencia de las inundaciones y de sus efectos sobre los espacios urbanos y zonas húmedas del ámbito derivan de la insuficiente atención que el desarrollo de una agricultura no planificada ha prestado a la incorporación de criterios hidráulicos y medioambientales en las tareas de planificación y transformación. El diseño de los nuevos espacios agrarios no ha considerado de manera suficiente su incidencia sobre los recursos naturales del ámbito y sobre los espacios marismos, no existiendo, por tanto, previsiones de mantenimiento o renovación de los mismos.

Todo parece indicar que la rapidez y la espectacularidad de los cambios introducidos depararán a medio plazo unos efectos que, aunque no previsibles, obligarán a replantear y redefinir las medidas de protección efectuadas en los espacios productivos con el objeto de amortiguar las tensiones ambientales y territoriales introducidas.

La actual explotación de las zonas regables está dando lugar a situaciones de riesgo que se verán potenciadas conforme se adscriban las superficies restantes previstas y que, actualmente, se manifiestan a través de episodios catastróficos para el tejido productivo y, aunque insuficientemente valorados, de procesos degenerativos para los espacios naturales.

Los ecosistemas húmedos están involucrados en un proceso degenerativo que se evidencia en la colmatación de caños y llanuras mareales. En la actualidad, la pervivencia de las marismas está amenazada, debiendo hacerse constar que las marismas seniles pierden prácticamente su atractivo natural y ambiental.

Uno de los aspectos transcendentales, base de la problemática de la zona, radica en la insuficiente adecuación de una red de drenaje debidamente jerarquizada y planificada. El drenaje de las zonas regables se ha asignado, básicamente, a una red hidrológica preexistente cuando predominaba el uso forestal, insuficiente para evacuar las aguas de escorrentía ahora generadas.

En este contexto, la agricultura intensiva, especialmente la que incorpora plástico, potencia los efectos de la ausencia de drenajes adecuados. Así, se registran efectos tales como:

- Introducción de importantes cargas sólidas en la red de drenaje. Los espacios forestales preexistentes ejercían una función protectora esencial. Tras la transformación agrícola el suelo es frágil y muy susceptible a su degradación por erosión y los sedimentos producidos terminan aguas abajo, en la colmatación de cauces, lechos fluviales y marismas.
- Potenciación de las crecidas, tanto en frecuencia como en intensidad.
- Pérdida de eficacia de las infraestructuras hidráulicas existentes, diseñadas para evacuar unos caudales de avenida, ahora superados ostensiblemente. El desbordamiento de rasantes viarias es un hecho generalizado en el ámbito.

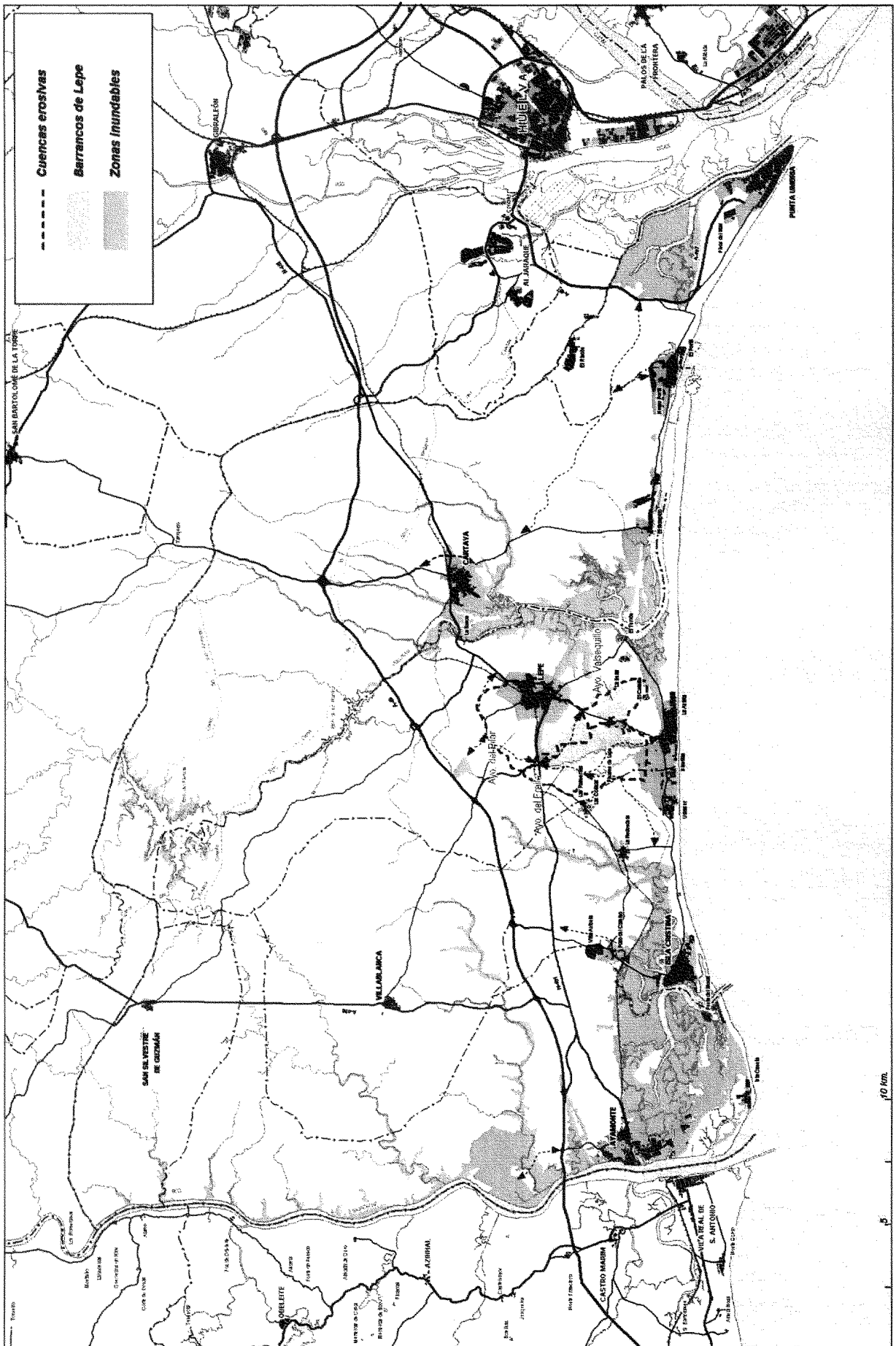
Todos estos aspectos determinan un proceso concatenado de efectos: la desaparición de los cauces por colmatación, la elevación del nivel de base de las marismas, un incremento exponencial de los efectos de las crecidas y, en definitiva, mayores daños sobre la agricultura establecida sobre los llanos inundables, aumento de la peligrosidad en las zonas bajas o reducción de los márgenes de seguridad y eficacia de las infraestructuras hidráulicas urbanas.

Ante esta situación, se vienen definiendo unos sistemas de defensas precarios que adoptan soluciones parciales, consistentes en malecones erosionables que jalonan lechos fluviales con rasantes superiores en altitud a los terrenos circundantes. La rotura frecuente de estos malecones introduce mayor peligrosidad en los campos vecinos. Por otra parte, la protección de los mismos se realiza mediante plásticos que introducen mayor degradación paisajística.

Las aguas de escorrentía generadas rápidamente constituyen arroyadas con capacidad suficiente para aterrizar, desbordar secciones de paso bajo viarios e infraestructuras e inutilizar temporalmente el sistema viario.

El mantenimiento del sistema de drenaje requiere mayores inversiones y continuos esfuerzos que, en lugar de reducir la incertidumbre incrementan los márgenes de inseguridad. Asimismo, el mantenimiento funcional del viario también requiere importantes inversiones.

Los costes ambientales generados por la actividad agraria y especialmente por su escasa integración ambiental en este espacio litoral, frágil y ambientalmente relevante, no pueden ni deben ser asumidos por el dominio público hidráulico y marítimo-terrestre. El espacio agrícola debe incorporar las medidas necesarias para corregir y minimizar las tensiones



RIESGOS

y conflictos generados, así como establecer un marco estable para el desarrollo de la actividad.

■ Propuesta

a) Con carácter general:

- En la Zona Regable del Chanza y regadíos del Sur-Andévalo, reconsiderar a la luz de la experiencia existente el sistema hidráulico con el objeto de establecer una solución con capacidad suficiente para prestar servicio y minimizar las externalidades.
- Requerir, con carácter previo a la autorización de nuevas transformaciones forestales con fines agrícolas, el proyecto de solución del drenaje y de medidas a introducir con el objeto de impedir la pérdida de suelos.
- Planificar los sistemas de drenaje en los sectores de las zonas regables pendientes de transformación, de acuerdo con la experiencia de los sectores transformados.
- Incorporar actuaciones en los espacios agrícolas destinadas a: la construcción de trampas de los sedimentos que posteriormente puedan dar cabida a forestaciones o tratamientos de carácter paisajístico; y el revestimiento de cauces y márgenes mediante escolleras.
- Excluir de la transformación en riego las áreas de los Barrancos de Lepe e Isla Cristina por el coste del mantenimiento del sistema de infraestructuras de estas zonas, la complejidad de la propia transformación y los efectos que se pudieran originar sobre las áreas urbanas de Lepe y La Antilla, entre otros.
- Adoptar el código de buenas prácticas agrarias y medidas complementarias específicas, así como los sistemas de producción integrada.

b) En relación con las cuencas con mayor intensidad de procesos erosivos:

- En función de los niveles de erosión registrados, de la degradación de los suelos, y de las repercusiones sobre núcleos y áreas urbanas, y con el objeto de adoptar medidas al respecto, se definen las cuencas en las que se pueden producir mayores riesgos.
- Para estas cuencas la propuesta tiene por objeto la exclusión de la puesta en riego de las zonas de cárcavas, barrancos y paisajes erosivos; la erradicación de la agricultura del plástico; y la aplicación de las medidas anteriormente expuestas.

c) En relación con las áreas de mayor riesgo para la población:

- Señalamiento de los tramos bajos de los arroyos como áreas sensibles y de riesgo extremo para la población. Para estos arroyos, la propuesta que se plantea es el redimensionamiento y adaptación de las infraestructuras hidráulicas a las nuevas condiciones hidrológicas y el mantenimiento continuo de la eficacia de las estructuras de evacuación.

d) En relación con las zonas con riesgo de inundación:

- Determinar los usos prohibidos y establecer condicionantes para los usos permitidos. En general, se prohibirán los usos cuyos elementos constructivos pueden alterar la dinámica de las corrientes.

e) En relación con la calidad de las aguas:

- Regulación de la utilización de fitosanitarios en la cuenca vertiente del embalse del Piedras, en el marco del código de buenas prácticas agrarias y sus medidas complementarias específicas, así como con la introducción de los sistemas de producción integrada.

8. Establecer las infraestructuras básicas hidráulicas, energéticas y de telecomunicaciones que aseguren las demandas actuales y previstas.

8.1. *Configurar un sistema integral para el ciclo del agua que establezca un servicio de calidad a todo el ámbito, fije los recursos disponibles y establezca las prioridades.*

■ Justificación

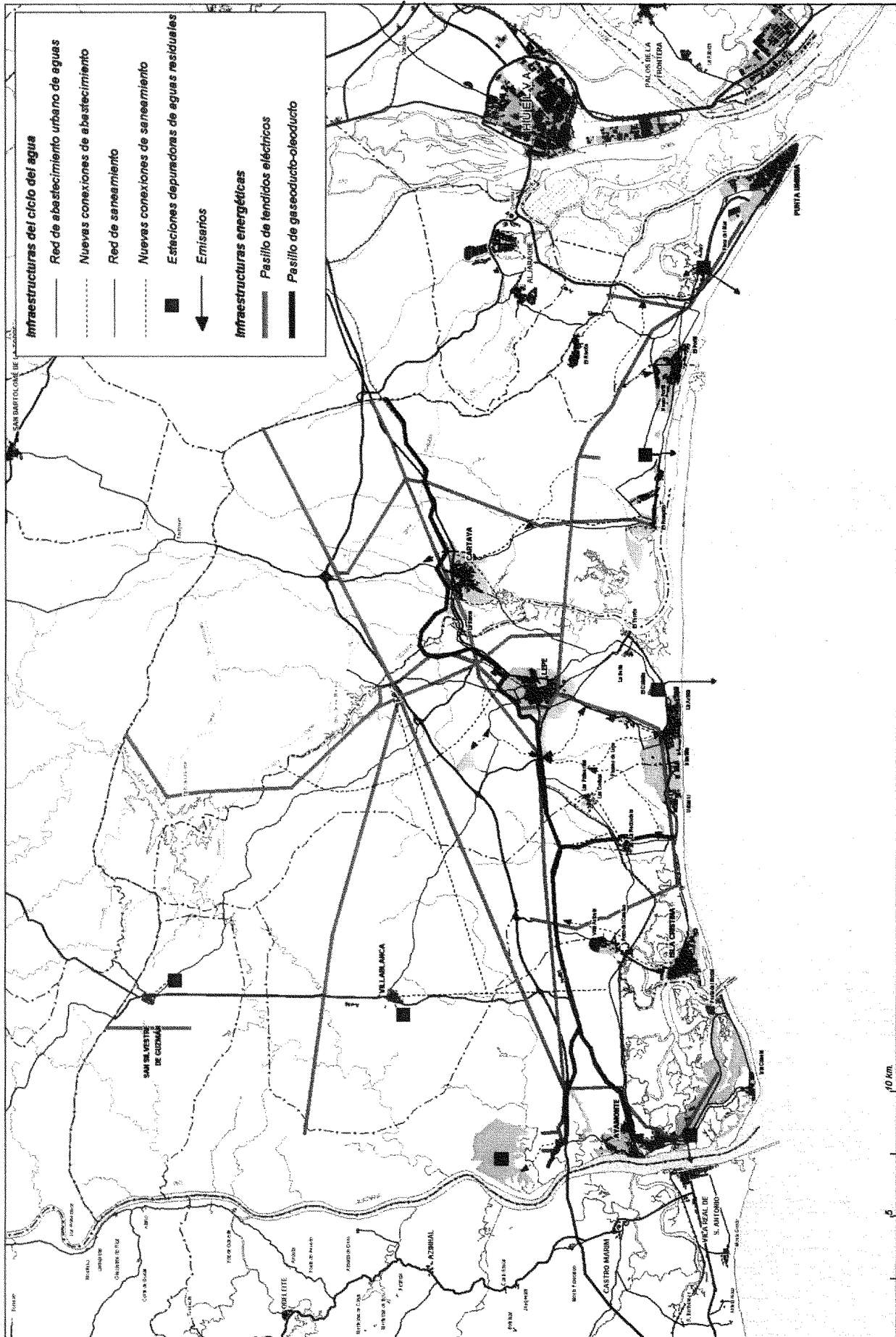
El Litoral Occidental de Huelva es una zona rica en recursos hídricos. Los recursos superficiales para abastecer a las poblaciones proceden del sistema de explotación Chanza-Piedras y encuentra asegurada, de acuerdo con el Plan Hidrológico del Guadiana II, la disponibilidad de suministro al horizonte de 20 años.

Los problemas que se plantean en el ámbito están vinculados esencialmente a la falta de capacidad para abastecer a las poblaciones en el período estival, cuando algunos núcleos litorales llegan a multiplicar varias veces su población.

Estas deficiencias se van a ver agudizadas, a pesar de las mejoras realizadas, como consecuencia de los desarrollos urbano/turísticos previstos en la zona litoral, cuyo crecimiento permite aventurar el incremento de más de 150.000 plazas en verano, a lo que se suma el incremento de las demandas para el riego de jardines y piscinas.

La red de abastecimiento en alta se conforma por tres subsistemas de infraestructuras independientes entre sí, que no cubren a todos los núcleos, ya que algunas urbanizaciones y núcleos secundarios de población se abastecen de aguas subterráneas. La necesidad de asegurar suministros ante posibles roturas de las conducciones generales en una zona en cuyo desarrollo económico tiene como componentes fundamentales la actividad turística y agrícola exige establecer medidas que garanticen la interconexión de los distintos subsistemas.

Por otra parte, se hace necesario dotar a todos los núcleos de población de sistema de abastecimiento con aguas superficiales, continuando de esta manera la sustitución paulatina de las captaciones, de manera que las aguas subterráneas queden como garantía de suministro en situaciones de emergencia.



INFRAESTRUCTURAS

■ Propuesta

- Integrar el subsistema Carreras-Piedras con el subsistema Punta Umbría y con el subsistema Villablanca-San Silvestre, a fin de posibilitar la disponibilidad de recursos en situaciones de emergencia o insuficiencia temporal. La integración del subsistema Villablanca-San Silvestre con el Subsistema Carreras-Piedras debe plantearse a largo plazo en consonancia con los desarrollos urbanísticos y de actividades productivas y logísticas que se produzcan en torno a los ejes viarios de la N- 431, autovía A-49 y carretera A-499.
- Sustituir las captaciones de aguas subterráneas de todos los núcleos por aguas superficiales, integrando a los mismos en los subsistemas de abastecimiento en alta.

8.2. Dotar de infraestructuras de depuración, y en su caso de reutilización, acordes a las características del medio receptor.

■ Justificación

El Litoral Occidental de Huelva goza de unos espacios naturales de un gran valor ambiental y ecológico que está en su mayor parte protegido. Asimismo, este litoral es objeto de una importante atracción turística y recreativa como consecuencia de las características singulares de sus playas y humedales costeros.

Ambas características, calidad del espacio natural y fragilidad de los ecosistemas, exigen establecer todas las cauteles necesarias para mantener y mejorar sus características naturales que son, a la vez, fuente esencial de desarrollo económico del ámbito.

La normativa comunitaria establece los niveles mínimos de depuración exigibles de acuerdo con el medio receptor y la carga contaminante. Estas condiciones mínimas de depuración no son cumplidas todavía por la totalidad de los núcleos que, en algunos casos no cuentan con sistemas de depuración. Las características de un medio tan sensible como es el litoral al que vierten la mayor parte de los núcleos a los ríos y arroyos que fluyen hacia las zonas marismas hacen necesario una acción decidida de depuración, que debe hacerse extensible a los núcleos del interior.

El incremento de las demandas de agua para diferentes usos requiere aprovechar al máximo los recursos, por lo que se hace conveniente plantear la reutilización para actividades que exigen menores requisitos de calidad (agricultura, jardines, actividades deportivas, etc.)

En lo que respecta a los equipamientos turísticos complementarios que requieran una demanda abundante de agua, el balance hídrico actualmente positivo en el ámbito no debe ser considerado como argumento justificativo para evitar la adopción de medidas ahorradoras del recurso, por lo que deben adoptarse los dispositivos necesarios, tales como reutilización de aguas depuradas o circuitos de reutilización continua del recurso en aquellas equipamientos que se instalen.

■ Propuesta

- Todos los núcleos de población deberán contar, de acuerdo con la Directiva comunitaria 91/271, con sistemas de tratamiento acordes a la carga contaminante y características del medio receptor.
- Las zonas destinadas a actividades logísticas y productivas que no se encuentren conectadas a los sistemas generales de saneamiento de los núcleos deberán contar con sistemas de tratamiento de sus aguas residuales.
- Las actuaciones turísticas que se puedan ubicar en el suelo no urbanizable, deberán contar, en su caso, con sistema de tratamiento acorde a la carga contaminante de sus vertidos.
- Establecer las condiciones para que todas las instalaciones complementarias turísticas y equipamientos deportivos y recreativos de gran demanda de agua de consumo no humano se abastezcan de aguas superficiales depuradas o, en su caso, adopten dispositivos de reciclado y reutilización continua del recurso.

8.3. Establecer las reservas de suelo necesarias para la instalación de las infraestructuras energéticas y de comunicación que requieren los nuevos desarrollos productivos del ámbito garantizando los menores impactos sobre el paisaje.

■ Justificación

Las infraestructuras energéticas, ya sean aéreas (tendidos eléctricos) o superficiales (gasoductos y oleoductos), generan servidumbres y son fuentes potenciales de riesgos.

Las líneas energéticas de alta tensión establecen a su vez un importante impacto visual que afecta notablemente al paisaje, especialmente en la franja litoral, de morfología llana o semillana, de horizontes planos en los que estas infraestructuras producen una importante incidencia. La necesaria dotación de las mismas requiere una ordenación adecuada y condiciones de instalación, que minimicen las afecciones sobre el territorio, sus efectos en la mortandad de aves y su impacto sobre el paisaje.

En lo que se refiere a los gasoductos, se deben establecer las salvaguardas necesarias de protección para evitar riesgos a lo población y espacios naturales de especial valor.

En cuanto a las infraestructuras de telecomunicación, la multiplicación de antenas adscritas a distintos proveedores de servicios están originando una gran proliferación de instalaciones ya que no se aprovechan los mismos soportes materiales. Estas instalaciones generan un gran impacto paisajístico, por cuanto se ubican en torno a zonas densamente pobladas y ejes de comunicación y aprovechan las elevaciones topográficas del terreno, por lo que se hace necesario establecer criterios de actuación que permitan su adecuada ordenación.

■ Propuesta

- Establecer corredores para la ubicación de tendidos eléctricos. Estos corredores deberán aprovechar los actuales trazados a fin de evitar la proliferación de tendidos; en las zonas en que esto no sea posible deberán seguir los ejes viarios no señalados como viarios paisajísticos por este Plan.
- En las zonas en que exista una elevada densidad de aves deberá efectuarse la instalación de elementos que impidan o limiten su electrocución.
- Los gasoductos deberán seguir los trazados de los ejes viarios, debiendo evitarse su localización en las inmediaciones de espacios urbanizados ni en suelos protegidos por la planificación ambiental, por este Plan o por el planeamiento urbanístico.
- Las instalaciones de telecomunicación deberán prever la posibilidad de implantación de más de un proveedor de servicios y deberán adoptar medidas de ocultamiento, o de camuflaje con la utilización de materiales constructivos y colores, que anulen o limiten su impacto visual.

MEMORIA ECONÓMICA

1. MARCO GENERAL

La Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía establece en su artículo 12 que los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional deberán incluir una Memoria económica, que contendrá una estimación de las acciones comprendidas por el plan y el orden de prioridad de ejecución de las mismas.

La presente Memoria, de acuerdo con lo indicado, establece del conjunto de propuestas que realiza el Plan aquellas que se estiman prioritarias para el logro del modelo territorial pretendido. Son, por tanto, las propuestas para el desarrollo de actividades y dinamización del ámbito, así como para solventar los problemas territoriales detectados que tienen una impronta territorial.

Debe señalarse que las acciones propuestas son todas aquellas que comprometen a las distintas administraciones y organismos públicos, sin que en esta Memoria se incluyan las acciones previsibles que puedan desarrollarse por la iniciativa privada.

No obstante, se incorporan propuestas inversoras por parte de las Administraciones que sólo se materializarán con el compromiso cierto de intervención de la iniciativa privada. Es el caso de una posible Central de Transportes de Mercancías que desde el Plan se estima necesaria pero que han de ser los sectores afectados los que deben contribuir a impulsar el proyecto.

La Memoria Económica constituye, por tanto, una evaluación económica de lo que aproximadamente puede ser el coste de las acciones. Lógicamente serán los proyectos específicos los que concreten este coste y resuelvan los posibles imponderables que puedan surgir y que a priori no pueden considerarse, en todo caso, esta evaluación es un ejercicio necesario que toma como referencia los costes unitarios de acciones similares y tiene por objeto establecer el orden de magnitud en el que se sitúan las propuestas inversoras y su factibilidad en el marco general presupuestario de las distintas administraciones y organismos.

El Plan establece las administraciones a las que corresponde la ejecución o el impulso de las acciones, y el hecho de estar incluidos en esta Memoria implica el compromiso de ejecución por parte de las mismas. La Memoria establece una distribución temporal en cuanto al orden de prioridades que trata de conciliar dos aspectos; por una parte, que las propuestas que se estiman esenciales para impulsar el Plan se sitúen en primer lugar, pero sin perder de vista que estas propuestas requieren en la mayoría de los casos la realización de estudios previos que exigen un periodo de ejecución y, por otra parte, que debe evitarse que determinadas administraciones asuman en un corto periodo de tiempo inversiones que impliquen un muy elevado porcentaje de su volumen anual presupuestario, lo que supondría desatender otras necesidades.

Finalmente, la Memoria económica implica compromisos, pero no determina cómo se definen estos compromisos. Las

acciones que corresponden a más de una administración exige la realización de convenios, acuerdos, protocolos de intenciones, etc. que esta Memoria no puede ni le corresponde determinar, pero que son la manera en que se materializan los acuerdos que afectan a dos o más administraciones o entre éstas y los particulares; por otro lado, el compromiso de realización está también sujeto a las dotaciones presupuestarias que en determinados casos se sitúan, incluso, al margen de la voluntad de las propias administraciones, como pueden ser las leyes de presupuesto anuales, cuya aprobación le corresponde a la instancia parlamentaria.

En todo caso, y en lo que corresponde a la Administración Autónoma, como impulsora de este Plan, las propuestas de ella dependientes serán incorporadas en los anteproyectos de leyes de presupuestos para que el Parlamento de Andalucía los considere y, en su caso, apruebe.

2. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE LAS ACCIONES

Como se ha señalado, el establecimiento de prioridades requiere establecer la secuencia temporal, evaluar el coste económico de la actuación, definir los entes financieros y tratar que la posible concentración en el tiempo en relación con otros proyectos dependientes de la misma administración no implique un esfuerzo inversor por encima de las posibilidades presupuestarias. Adicionalmente, es necesario determinar la distribución entre los distintos organismos de los costes de la acción, pero este aspecto queda fuera del alcance de esta Memoria ya que depende de los acuerdos que en su día se efectúen entre los mismos.

A efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerzan una función técnica precisa y que contemplen objetivos claramente definidos.

De acuerdo con los requerimientos antes señalados, la secuencia para el establecimiento de prioridades es la siguiente:

- Determinar los programas en que se agrupan las acciones definidas en la memoria de ordenación.
- Evaluar el coste económico de las acciones.
- Definir los agentes responsables de la ejecución de cada acción.
- Distribuir las acciones por orden de prioridad.

En relación con el primer aspecto, determinadas acciones contribuyen a más de un objetivo de ordenación y su asignación encierra dificultades que, en este caso, se han solventado efectuando una agrupación en programas que considera el objetivo principal que las mismas tratan de conseguir.

La evaluación de costes, como ya se ha señalado, se ha realizado tomando los costes medios reales de distintas actuaciones de similares características. A estos efectos, las administraciones y organismos públicos han suministrado

costes unitarios medios que permiten obtener la evaluación considerada en esta Memoria.

Los agentes responsables son, lógicamente, las administraciones competentes en cada una de las materias en las que estas acciones se inscriben. En todo caso, en las ocasiones en que la práctica administrativa ha dado lugar a la cooperación entre administraciones para la realización de determinadas acciones, se ha seguido en esta Memoria la adscripción a estas administraciones.

Finalmente, la determinación de prioridades ha requerido considerar la siguiente secuencia:

- Determinar el grado de contribución de las acciones al modelo de ordenación territorial pretendido
- La vinculación entre acciones
- La distribución equilibrada en el tiempo de la programación de inversiones por los agentes responsables.

De este modo, el primer nivel de prioridad será el de aquellas acciones que se caracterizan por su papel estratégico y sinérgico en la definición del modelo de ordenación del territorio. En este nivel se incluyen aquellas acciones cuya ejecución condiciona la posibilidad de poner en marcha otras acciones que tienen un papel estratégico. A este último efecto, las acciones pueden clasificarse en acciones vinculadas y acciones independientes.

Son acciones vinculadas aquellas cuya ejecución requiere el desarrollo previo de otras acciones incluidas en esta Memoria o de instrumentos de planeamiento y son indispensables para el desarrollo de ulteriores acciones.

Son acciones independientes aquellas que no tienen una relación directa con otras acciones o no dependen de su ejecución de otras acciones.

Tienen un segundo nivel de prioridad las acciones que sin ser básicas para la definición del modelo territorial coadyuvan a la conformación del modelo.

Por último, en un tercer nivel de prioridad se sitúan las restantes acciones no incluidas en los casos anteriores.

3. PLAZOS DE EJECUCIÓN Y EVALUACIÓN ECONÓMICA

Las acciones inversoras propuestas en este Plan deberán estar ejecutadas o encontrarse en proceso de ejecución en un plazo no superior a veinte años. Este plazo se subdivide, a efecto de priorización en la ejecución de las acciones, en tres periodos: acciones que se inician en los primeros cuatro y ocho años para el corto y medio plazo y después de los ocho años para el largo plazo, de manera que los distintos órganos inversores a los que corresponda su ejecución establezcan su ritmo de programación anual dentro de cada período.

Debe tenerse en cuenta que no es posible evaluar todas las acciones propuestas ya que algunas han de ser concretados en estudios o planes, que han de determinar de forma más precisa su contenido, de modo que en esta Memoria no se incluyen las acciones que dependen de estudios previos que han de precisar su contenido; por tanto, será en tales documentos donde se precise el alcance concreto. De acuerdo con estos estudios se evaluarán las acciones necesarias y se incorporarán a la programación económica de este Plan.

Debe señalarse que la actualización de la programación económica debe entenderse como ajuste del Plan, lo que de acuerdo con el apartado 5 del artículo 8 de la Normativa no requiere la modificación del Plan y se incorporarán al mismo en las actualizaciones que se lleven a cabo de acuerdo con lo prescrito en el artículo 10 de la citada Normativa. En todo caso, los informes de seguimiento a que se hace referencia en el artículo 11 de la Normativa deberán corregir las estimaciones de coste efectuadas en esta Memoria a medida que se definan las acciones o se concreten las propuestas técnicas.

El conjunto de las acciones contempla un coste global de 395,22 millones de euros, que se distribuyen en un 32,68% para el Programa del Espacio Turístico y Recreativo, un 38,57% para el programa de Protección y Valorización de Recursos y un 28,70% para el de Articulación Territorial. El Programa de Apoyo al planeamiento tiene carácter meramente instrumental.

El orden de prioridad establecido en las acciones sitúa el 38% de la inversión en el corto plazo, otro 38% en el medio y el resto, 24%, corresponde al largo plazo. Para el desarrollo de esta operación las acciones se agrupan en programas y subprogramas con la distribución temporal que se indica a continuación:

Distribución de inversiones por subprogramas (millones de Euros)

PROGRAMAS	SUBPROGRAMAS	EVALUACIÓN ECONÓMICA EUROS (MILLONES)
Articulación territorial	Red viaria	99,11
	Transportes	14,33
Espacio turístico y recreativo	Espacio turístico y recreativo	129,15
Protección y valorización de recursos	Ciclo del agua	90,18
	Protección de recursos naturales	61,37
	Valorización de recursos culturales	0,90
Apoyo al planeamiento	Planeamiento urbanístico	0,18
TOTAL		395,22

Distribución temporal de inversiones por subprogramas (millones de Euros)

PROGRAMAS	SUBPROGRAMAS	PLAZO		
		CORTO	MEDIO	LARGO
Articulación territorial	Red viaria	43,66	42,18	13,26
	Transportes	1,20	6,56	6,56
Espacio turístico y recreativo	Espacios turístico y recreativo	41,05	44,56	43,54
Protección y valorización de recursos	Ciclo del agua	58,24	26,53	5,41
	Protección de recursos naturales	4,58	28,00	28,79
	Valorización de recursos culturales	0,42	0,48	-
Apoyo al planeamiento	Planeamiento urbanístico	0,18	-	-
TOTAL		149,33 (38%)	148,31 (38%)	97,56 (24%)

• Programa de Articulación territorial

El Programa de Articulación territorial contiene las inversiones a desarrollar en materia de infraestructuras viarias y en el sistema de transportes.

El subprograma de red viaria tiene una previsión de coste de 99,11 millones de euros y se distribuye, dado el elevado coste de las inversiones que supone cualquier actuación viaria, entre los tres periodos considerados.

Las prioridades se establecen en relación con el papel de estos viarios en la configuración del modelo territorial propuesto y en el desarrollo urbanístico litoral.

En el subprograma de transportes, con una inversión prevista de 14,33 millones de euros, destaca la ejecución de dos Centros de Transportes de Mercancías, el cual se propone a medio-largo plazo puesto que requiere un proceso de maduración necesario para conciliar la cooperación entre transportistas y administraciones, a fin de evaluar las características, dimensiones, equipamientos y localización precisa del mismo. La inversión propuesta en esta acción es la aportación prevista por la Administración Autónoma, correspondiendo el resto de la financiación a los restantes participantes en la acción.

Programa Articulación Territorial

SUBPROGRAMA	ACCIÓN	ORGANISMOS RESPONSABLES	PLAZOS		
			CORTO	MEDIO	LARGO
Red viaria	V1.Acondicionamiento y mejora de trazado de C ² San Silvestre-Enlace Lepe-Oeste	COPT/Dipt	***	***	
	V2.Acondicionamiento de trazado de la Hv-1311 (desde autovía al límite norte del ámbito)	COPT		***	
	V3 Mejora de trazado y arcones en la H-1211	COPT			***
	V4 Variante de Cartaya	M ² Fomento/Aytmo/COPT	***		
	V5 Nuevo itinerario de acceso a Isla Cristina con la A-49, variante de Pozo del Camino	COPT	***	***	
	V6 Variante de Ayamonte	COPT	***		
	V7 Itinerario Enlace Lepe Oeste a Islantilla	COPT	***	***	
	V8 Urbasur a conexión con el itinerario Lepe Oeste-Islantilla	COPT	***	***	
	V9 Itinerario litoral interior A-497 a A-5053	COPT	***	***	
	V10 Itinerario H-1211-Polígono La Gravera	COPT	***		
	V11 Ensanches de plataforma en las aproximaciones a las intersecciones con caminos	M ² Fomento/ COPT	***		
	V12 Caminos principales	Aytmos.	***	***	***
Transportes	T1 Carriles de aceleración en la Hv-4111	COPT		***	***
	T2 Estaciones/apaderos	COPT/ Aytmos.	***	***	
	T3 Centros de Transporte de Mercancías (Ayamonte y Cartaya)	COPT/ Aytmos./ Particulares		***	***

• Programa de Espacio turístico y recreativo

El mismo cuenta con un único subprograma cuya previsión de coste se sitúa en 129,15 millones de euros.

El subprograma integra las acciones vinculadas estrictamente con el litoral (paseos marítimos, mejora de accesos a playas, instalaciones portuarias recreativas, etc.) con otras acciones del interior de interés turístico y recreativo. De esta manera, el programa recoge la estrategia de este Plan de vincular al espacio litoral con otros espacios interiores a fin de configurar un único espacio turístico-recreativo de usos múltiples para segmentos de demanda diversos.

El programa inicia casi todas sus acciones en el corto plazo y deja para el medio plazo aquellas acciones que como las adecuaciones recreativas, de las que ya existen varias en el ámbito, no constituye en la actualidad una necesidad prioritaria en el marco de conjunto de este Plan, o la creación de embarcaderos, que requieren previamente estudios de impacto ambiental y una decidida acción de agentes privados que desarrollen un programa de recorridos terrestres y náuticos y los respectivos estudios de viabilidad económica.

La participación de mayor peso económico en el programa es la correspondiente a la construcción de tres nuevas dársenas recreativas previstas, en el caso de la ría del Piedras para corto plazo y, en los otros dos, a medio largo plazo.

Programa Espacio Turístico y Recreativo

SUBPROGRAMA	ACCIÓN	ORGANISMO RESPONSABLE	PLAZOS			ACCIONES VINCULADAS
			CORTO	MEDIO	LARGO	
Espacio turístico y recreativo	R1 Unidades de equipamiento de playas	CTCy D	***			Depende de R3
	R2 Ordenación de accesos en playas libres y de baja densidad de ocupación	Mº Medio Ambiente/CMA/Aytmos.	***			
	R3 Ordenación de aparcamientos en playas libres y de baja densidad de ocupación	Mº Medio Ambiente/CMA/Aytmos.	***			Depende de R2
	R4 Adecuaciones recreativas	CMA/ Dip. Prov./Aytmos./EPPA			***	
	R5 Vías Pecuarías de interés recreativo	CMA/Dip. Prov./Aytmos.	***	***		
	R6 Itinerarios recreativos terrestres	CMA/CHG/Dip.Prov./Aytmos.	***	***	***	
	R7 Embarcaderos	CMA		***		Depende de R7
	R8 Paseos marítimos	Mº Medio Ambiente/ Aytmos.	***	***	***	
	R9 Balizamiento de las playas urbanas y de baja densidad de ocupación	Aytmos.	***			
	R10 Dársena Recreativa Estero de la Nao	EPPA/Particulares		***	***	
	R11 Dársena Recreativa Gola de la Punta del Caimán	EPPA/Particulares		***	***	
	R12 Instalaciones ligeras y dársena recreativa El Rompido	EPPA/Particulares	***			
	R13 Parque Ribera del Guadiana	Mº Medio Ambiente/COPT/Aytmo.	***	***		

• Programa de protección y valorización de recursos

En el programa de protección y valorización de recursos se integra el subprograma del Ciclo del agua con 90,18 millones de euros; el subprograma de Protección de recursos naturales, con 61,37 millones de euros; y el subprograma de Valorización de recursos naturales, con novecientos mil euros.

El subprograma del Ciclo del agua atiende a tres aspectos esenciales: abastecimiento a todos los núcleos de población, evitar los problemas de avenidas e inundaciones derivados de la insuficiencia de drenaje de los sistemas de evacuación urbanos y la depuración de todas las aguas residuales. En relación con el primer aspecto, se plantea la resolución a corto y medio plazo de las infraestructuras en alta para la dotación de suministro a los núcleos y posteriormente a largo plazo la interconexión de los distintos subsistemas; en relación con los problemas de avenidas e inundaciones, el programa plantea acciones de mantenimiento a corto plazo de las instalaciones hasta tanto no se dote de mejora de las infraestructuras de evacuación; finalmente en cuanto a las acciones de saneamiento y depuración el programa establece a corto plazo la dotación de depuradoras en los municipios de San Silvestre y Villablanca, la ejecución

de colectores para unificar los puntos de vertidos y el tratamiento secundario de las depuradoras que aún carecen de este sistema, y la ampliación de la depuradora de Punta Umbría a corto y medio plazo.

El subprograma de Protección de recursos naturales comienza todas sus acciones a corto plazo excepto la regeneración de playas y los estudios de evolución de dinámica litoral dado lo reciente de estas actuaciones. Por tanto, en el Plan se trata de asegurar que en futuro se vuelva a efectuar este estudio de la dinámica marina y se prevea una dotación para una posible acción de regeneración que, de acuerdo con las condiciones actuales puede preverse sea necesario a medio-largo plazo. En el subprograma se incluyen diversos estudios y planes que deben concretar unas medidas y proyectos de actuación y culminar en acciones inversoras específicas, las cuales en estos momentos no son posibles evaluar por lo que se programan a corto plazo a fin de incorporar sus previsiones en los ajustes del Plan que sean necesarios en el futuro.

El subprograma de Valorización de recursos culturales comprende tres acciones emblemáticas a ejecutar por el mismo organismo responsable, por lo que se estima oportuno programar las acciones en el corto y medio plazo.

Programa Protección y Valorización de Recursos

SUBPROGRAMA	ACCIÓN	ORGANISMO RESPONSABLE	PLAZOS			ACCIONES VINCULADAS
			CORTO	MEDIO	LARGO	
Ciclo del agua	A1 Infraestructuras supramunicipales de abastecimiento de aguas a municipios	CMA y Entid. titulares	***	***		
	A2 Interconexión de sistemas supramunicipales de abastecimiento	CMA			***	Depende de A1
	A3 Mantenimiento funcionalidad infraestructuras hidráulicas de evacuación	CMA	***			
	A4 Mejora Infraestructuras hidráulicas de evacuación	CMA		***		
	A5 Colectores Reagrupación vertidos y conducción a EDAR	CMA/Aytmos.	***			
	A6 Instalaciones de depuración de vertidos San Silvestre y Villablanca	CMA/Aytmos.	***			Depende de A5
	A7 Mejora depuración EDAR La Antilla, El Rompido y Ayamonte	CMA/Aytmos.	***			Depende de A5
	A8 Conducción Cartaya-El Rompido	CMA/Aytmos.	***			
	A9 Ampliación EDAR Punta Umbría	CMA/Aytmos.	***	***		
Protección de recursos naturales	P1 Regeneración de playas	Mº Medio Ambiente		***	***	
	P2 Dragados y balizamiento de los canales de navegación	EPPA/ Mº Fomento	***	***	***	
	P3 Plan de ordenación de la pesca, marisqueo y acuicultura	CAP	***			
	P4 Plan/proyecto de Mejora del medio rural de la Zona Regable del Chanza	CAP/CHG	***			
	P5 Plan de corrección hidrológico-forestal	CHG	***			
	P6 Estudio de evolución de la dinámica litoral	Mº Medio Ambiente			***	
	P7 Estudio de instalación de arrecifes costeros	CAP	***			
	P8 Estudio de calidad de las aguas litorales	CMA	***			
	P9 Estudio de caladeros y áreas de protección	CAP	***			
	P10 Estudios de tratamiento paisajístico de bordes de carreteras	COPT	***			
Valorización recursos culturales	C1 Rehabilitación y conversión en museo del Molino del Pintado	CMA	***			
	C2 Adquisición de edificio del Columbario Huerta Noble y rehabilitación	CMA	***			
	C3 Construcción museo de la sal	CMA		***		

- Programa de apoyo al planeamiento

Finalmente, este programa contiene un único subprograma de planeamiento urbanístico, cuyo coste se evalúa en ciento ochenta mil euros. El mismo consiste en la previsión por parte de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de una

asignación destinada a subvencionar una parte de los costes de la modificación/revisión de planeamiento urbanístico para su adaptación a los contenidos de este Plan.

Estas ayudas se establecen a corto plazo, a fin de acelerar el proceso de compatibilización y ajuste del planeamiento.

NORMATIVA

TÍTULO PRELIMINAR. NORMAS GENERALES

- Artículo 1. Naturaleza. (N)
 Artículo 2. Objeto del Plan. (N)
 Artículo 3. Finalidad y objetivos generales del Plan. (N)
 Artículo 4. Ámbito Territorial. (N)
 Artículo 5. Efectos. (N)
 Artículo 6. Documentación del Plan. (N)
 Artículo 7. Programación de acciones. (D)
 Artículo 8. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)
 Artículo 9. Ajustes del Plan. (N)
 Artículo 10. Actualización del Plan. (N)
 Artículo 11. Informe de seguimiento y evaluación. (N)

TÍTULO PRIMERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS, INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y RED DE ESPACIOS LIBRES

Capítulo Primero. Sistema de asentamientos.

- Artículo 12. Objetivos. (N)
 Artículo 13. Componentes del sistema de asentamientos. (N)
 Artículo 14. Localización de dotaciones de equipamientos supramunicipales del sistema de asentamientos. (D)
 Artículo 15. Dotaciones de suelo para equipamientos de competencia no municipal. (D)
 Artículo 16. Nuevos desarrollos de suelo urbanizable residencial. (D)
 Artículo 17. Parcelaciones urbanísticas en suelo no urbanizable. (D)

Capítulo Segundo. Sistema de comunicaciones y transportes.

- Artículo 18. Objetivos. (N)
 Sección 1ª. Red viaria.
 Artículo 19. Categorías funcionales de la red viaria. (N y D)
 Artículo 20. Articulación viaria con el exterior del ámbito del Plan. (N y D)
 Artículo 21. Red de conexión interna. (N y D)
 Artículo 22. Interconexión de la red viaria con los caminos rurales principales. (D)
 Artículo 23. Acceso a Isla Canela e Isla Cristina. (D)
 Artículo 24. Red de caminos. (D)
 Artículo 25. Restauración de tramos viarios inutilizados. (D)
 Sección 2ª. Servicios e infraestructuras del transporte público de viajeros y de transporte de mercancías por carretera.
 Artículo 26. Concesiones de líneas. (D)
 Artículo 27. Infraestructuras de transporte público de viajeros por carretera. (D)
 Artículo 28. Centros de Transportes de Mercancías. (R)
 Sección 3ª. Infraestructuras ferroviarias y aéreas.
 Artículo 29. Infraestructuras ferroviarias. (D y R)
 Artículo 30. Infraestructuras aeroportuarias. (D y R)

Capítulo Tercero. Red de Espacios Libres de carácter supramunicipal.

- Artículo 31. Objetivos. (N)
 Artículo 32. Composición de la Red Espacios Libres (N y D)
 Artículo 33. Las playas. (N y D)
 Artículo 34. Espacios libres vinculados al litoral. ((N y R)
 Artículo 35. Áreas de adecuación recreativa. (D y R)

- Artículo 36. Convenio de colaboración. Áreas de adecuación recreativa. (R).
 Artículo 37. Vías pecuarias de interés recreativo. (R)
 Artículo 38. Itinerarios recreativos terrestres. (D)
 Artículo 39. Convenio de colaboración. Itinerarios recreativos terrestres. (R)
 Artículo 40. Adecuación de espacios públicos en los Espacios Naturales Protegidos. (R)

TÍTULO SEGUNDO. DETERMINACIONES PARA LA ORDENACIÓN Y COMPATIBILIZACIÓN DE USOS

Capítulo Primero. Usos productivos de base urbana.

- Artículo 41. Objetivos. (N)
 Sección 1ª. Usos turísticos y vacacionales
 Artículo 42. Directrices para la ordenación de los usos turísticos y vacacionales. (D)
 Artículo 43. Campamentos turísticos. (N, D y R)
 Artículo 44. Alojamientos hoteleros en suelo no urbanizable. (N).
 Artículo 45. Acondicionamiento de edificaciones para casas rurales. (D)
 Artículo 46. Campos de golf. (N y D)
 Artículo 47. Zona Dotacional Terciaria Valle de La Fuente. (N y D)
 Sección 2ª. Suelo para actividades productivas industriales y logísticas.
 Artículo 48. Usos industriales y logísticos. (N)
 Artículo 49. Determinaciones específicas para determinados núcleos en relación con los usos industriales. (N)
 Artículo 50. Suelo destinado a usos industriales y logísticos. (D)
 Artículo 51. Áreas logísticas de interés supramunicipal. (D)
 Artículo 52. Área de Oportunidad del Marquesado. (N y D)

Capítulo Segundo. Zonas de especial protección.

- Artículo 53. Objetivos. (N)
 Artículo 54. Zonas a proteger por sus valores naturales, paisajísticos o territoriales. (N)
 Sección 1ª Las Zonas de Protección Ambiental
 Artículo 55. Determinaciones para las Zonas de Protección Ambiental. (N y D)
 Artículo 56. Los Montes Públicos. (N, D y R).
 Sección 2ª Zonas a proteger por su interés territorial.
 Artículo 57. Determinaciones para las Zonas de Interés Territorial. (D)
 Artículo 58. Espacios de valor natural. (N y R)
 Artículo 59. Protección de las Vertientes del Guadiana. (N, D y R)
 Artículo 60. Protección de Hitos forestales. (N y D)
 Artículo 61. Protección de los Cabezos y Puntos Geomorfológicos de interés ambiental (N)
 Artículo 62. Protección de los Paisajes de Pinares. (N)

Capítulo Tercero. Usos agrícolas y forestales.

- Artículo 63. Objetivos. (N)
 Artículo 64. Determinaciones territoriales para los riegos de Villablanca-San Silvestre de Guzmán y Sector Canal del Piedras. (N y D)
 Artículo 65. Viviendas y otras edificaciones destinadas a las actividades agrícolas y forestales en suelo no urbanizable. (N y D)

Artículo 66. Determinaciones para la Zona Regable del Chanza. (D)

Capítulo Cuarto. Usos Náutico-Deportivos.

Artículo 67. Objetivos. (N)

Artículo 68. Usos Náutico-Deportivo (D y R)

Artículo 69. Instalaciones portuarias y náutico-deportivas. (D)

Artículo 70. Ordenación de fondeaderos, embarcaderos e instalaciones ligeras de atraque en las rías del Guadiana, Carreras, Piedras y Punta Umbria. (D)

Artículo 71. Dragado y balizamiento de las canales de las rías del Guadiana, Carreras, Piedras y Punta Umbria. (R)

TÍTULO TERCERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LOS RECURSOS NATURALES, CULTURALES Y DEL PAISAJE Y LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS

Capítulo Primero. Recursos naturales y riesgos.

Artículo 72. Objetivos. (N)

Sección 1ª. Riberas del mar, servidumbres y zona de influencia litoral.

Artículo 73. Protección de la ribera del mar. (D y R)

Artículo 74. Determinaciones para los instrumentos de planeamiento general en la zona de influencia litoral. (D)

Artículo 75. Paseos marítimos. (D y R)

Sección 2ª. Aguas interiores.

Artículo 76. Pesca marítima en las aguas interiores. (N y D)

Artículo 77. Navegación en zonas marítimas de baño. (N y R)

Artículo 78. Calidad de las aguas litorales. (N y R)

Artículo 79. Estudio de caladeros y áreas susceptibles de protección por sus características biológicas. (R)

Sección 3ª. Riesgos.

Artículo 80. Riesgos hídricos (D)

Artículo 81. Zonas inundables. (D)

Artículo 82. Mejora del medio rural de la Zona Regable del Chanza y otros proyectos de transformación en regadío de iniciativa privada. (D)

Artículo 83. Condicionantes para la transformación de espacios forestales con fines agrícolas. (N)

Artículo 84. Protección de cuencas y corrección hidrológico-forestal de los Barrancos de Lepe. (D)

Artículo 85. Protección de arroyos con incidencias de riesgo para la población. (D)

Artículo 86. Protección frente a la contaminación de instalaciones de gestión de residuos sólidos. (D)

Artículo 87. Regeneración de playas y cordones dunares. (R)

Artículo 88. Protección de dunas costeras. (D)

Artículo 89. Protección contra incendios forestales. (D)

Capítulo Segundo. Patrimonio cultural y paisaje.

Artículo 90. Objetivos. (N)

Sección 1ª. Patrimonio cultural.

Artículo 91. Elementos culturales de interés territorial. (N y D)

Artículo 92. Inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz. (R)

Artículo 93. Lugares de interés etnológico. (D)

Artículo 94. Yacimientos arqueológicos. (D)

Sección 2ª. Paisaje.

Artículo 95. Paisajes característicos del Litoral Occidental de Huelva. (N y D)

Artículo 96. Tratamiento paisajístico de las Dehesas del Andévalo. (N, D y R)

Artículo 97. Tratamiento paisajístico de los Matorrales y eucaliptales del Andévalo. (N, D y R)

Artículo 98. Tratamiento paisajístico del Ruedo de San Silvestre de Guzmán. (N y D)

Artículo 99. Tratamiento paisajístico de los pinares. (N y D)

Artículo 100. Tratamiento paisajístico de las Vertientes del río Guadiana. (N, D y R)

Artículo 101. Tratamiento paisajístico de los Naranjales. (N, D y R)

Artículo 102. Tratamiento paisajístico de los regadíos de cultivos no arbóreos. (N, D y R)

Artículo 103. Tratamiento paisajístico de las Marismas y barras arenosas. (N)

Artículo 104. Forestación y manejo de los espacios agrarios en los Paisajes característicos. (R)

Artículo 105. Protección paisajística del entorno visual de las edificaciones de interés territorial situadas en suelo no urbanizable. (D)

Artículo 106. Tratamiento paisajístico de las construcciones e instalaciones vinculadas a las obras públicas o de interés público. (N)

Artículo 107. Integración paisajística urbano-rural de los núcleos urbanos. (D)

Artículo 108. Recuperación paisajística de Cabezos y Puntos Geomorfológicos de interés ambiental. (R)

TÍTULO CUARTO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON OTRAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS SUPRAMUNICIPALES BÁSICOS

Artículo 109. Objetivos generales en relación con las infraestructuras y servicios supramunicipales básicos. (N)

Artículo 110. Directrices para el desarrollo de las infraestructuras básicas. (D)

Capítulo Primero. Infraestructuras del ciclo del agua.

Artículo 111. Objetivos. (N)

Sección 1ª. Abastecimiento urbano.

Artículo 112. Sistemas supramunicipales de infraestructuras de abastecimiento de aguas. (N, D y R)

Artículo 113. Sustitución de aguas subterráneas. (D)

Sección 2ª. Depuración y reutilización de aguas residuales urbanas.

Artículo 114. Instalaciones de depuración de aguas residuales. (N)

Capítulo Segundo. Infraestructuras energéticas y de telecomunicación.

Artículo 115. Objetivos. (N)

Artículo 116. Determinaciones sobre los pasillos de la red de energía eléctrica. (D)

Artículo 117. Reservas de suelo para los pasillos para redes de energía eléctrica. (D)

Artículo 118. Instalaciones de energía renovable. (D y R)

Artículo 119. Trazado de la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo. (D)

Artículo 120. Instalaciones de telefonía móvil. (N y D)

Capítulo Tercero. Instalaciones de residuos sólidos urbanos y agrícolas.

Artículo 121. Objetivo. (N)

Artículo 122. Instalaciones destinadas a la gestión de los residuos urbanos, urbanos inertes y agrícolas. (D)

TÍTULO PRELIMINAR. NORMAS GENERALES

Artículo 1. Naturaleza (N)

El presente Plan tiene la naturaleza de Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, conforme a lo establecido en el artículo 5.1 apartado b) de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Su elaboración se ha realizado de acuerdo con lo que determina la ley en su artículo 13 y el Decreto 52/1999, de 2 de marzo, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Comarca del Litoral Occidental de Huelva.

Artículo 2. Objeto del Plan. (N)

El Plan de Ordenación de Territorio tiene por objeto, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito y ser el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas, así como para las actividades de los particulares.

Artículo 3. Finalidad y objetivos generales del Plan. (N)

1. El Plan tiene por finalidad la ordenación y desarrollo sostenible del Litoral Occidental de Huelva con el fin de garantizar y compatibilizar la preservación de los recursos ambientales y territoriales con el progreso socioeconómico y la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos y ciudadanas del ámbito.
2. Son objetivos generales del Plan los siguientes:
 - a) Potenciar la integración del ámbito en el territorio suratlántico peninsular.
 - b) Mejorar la articulación territorial interna del ámbito.
 - c) Compatibilizar de forma ordenada la relación entre los espacios productivos de la agricultura, el turismo y los usos residenciales.
 - d) Mejorar las condiciones de ordenación de la actividad turística y su más adecuada integración territorial.
 - e) Ordenar el complejo productivo en torno a la agricultura.
 - f) Proteger y revalorizar los recursos naturales, paisajísticos y culturales y contribuir a la reducción de la incidencia de los riegos naturales y tecnológicos.
 - g) Establecer las infraestructuras básicas hidráulicas, energéticas y de telecomunicaciones que aseguren las demandas actuales y previstas para el desarrollo del ámbito.
1. Estos objetivos se enmarcan en las estrategias que para el ámbito litoral y para las redes de ciudades medias establecen las Bases y Estrategias del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía aprobadas por Decreto 103/1999, de 4 de mayo.

Artículo 4. Ámbito Territorial. (N)

El ámbito del Plan es el establecido en el artículo 2 del Decreto 52/1999, de 2 de marzo, Incluye los términos municipales completos de Ayamonte, Cartaya, Isla Cristina, Lepe, Punta Umbria, San Silvestre de Guzmán y Villablanca.

Artículo 5. Efectos. (N)

1. Las determinaciones de este Plan vincularán a las Administraciones, a Entidades Públicas y a los particulares.
2. De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones de este Plan tendrán el carácter de Normas, Directrices y Recomendaciones.
 - a) Tienen el carácter de Normas las determinaciones que así se indiquen expresamente. Las Normas son determinaciones de aplicación directa y vinculantes para las Administraciones y Entidades Públicas y para los particulares en los suelos clasificados como urbanizables y no urbanizables. Las Normas aparecen indicadas con una (N) en los artículos correspondientes de la normativa.
 - b) Tienen el carácter de Directrices las determinaciones que así se indiquen expresamente. Las Directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Con sujeción a ellas, los órganos competentes de las Administraciones Públicas a quienes corresponda su aplicación establecerán las medidas concretas para la consecución de dichos fines. Las Directrices aparecen indicadas con una (D) en los artículos correspondientes de la normativa.
 - c) Tienen el carácter de Recomendaciones las determinaciones que así se indiquen expresamente. Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo, dirigidas a las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos del presente Plan. Las Recomendaciones aparecen indicadas con una (R) en los artículos correspondientes de la normativa.
3. Las Normas de aplicación directa prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y sobre los instrumentos de planeamiento urbanístico vigente.
4. Los instrumentos de planeamiento general deberán adaptarse a las determinaciones de este Plan en el plazo que se determine en el Decreto de Aprobación.

Artículo 6. Documentación del Plan. (N)

1. De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, el Plan consta de los siguientes documentos:
 - a) Memoria informativa.
 - b) Memoria de ordenación.
 - c) Memoria económica.

d) Normativa.

e) Documentación gráfica: Planos de información y de propuesta.

2. La Memoria informativa, y los esquemas y planos que la acompañan, establece el análisis y diagnóstico que fundamenta la propuesta del Plan.
3. La Memoria de ordenación, junto con los esquemas gráficos que la acompañan, y los Planos de Ordenación, establecen los objetivos generales, expresan el sentido de la ordenación, la justificación de la misma y la descripción y ubicación de las propuestas. Constituye el documento básico para la interpretación del Plan.
4. La Memoria económica comprende el conjunto de actuaciones inversoras que deben ser desarrolladas en cumplimiento de los objetivos y determinaciones del Plan, la evaluación económica global de las mismas, las prioridades y la indicación de los órganos y agentes responsables de su ejecución. La evaluación económica es meramente estimativa de los costes previstos.
5. La Normativa constituye el conjunto de determinaciones de ordenación territorial. Prevalece sobre los restantes documentos del Plan. En caso de conflicto entre distintas determinaciones, la Memoria de Ordenación opera, con carácter supletorio, como instrumento interpretativo.
6. Estos documentos expresan el contenido que para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional determina el artículo 11 de la Ley 1/1994, de 11 de enero. Los mismos constituyen un todo unitario que deberán, excepto la Memoria Informativa y los planos de información, interpretarse globalmente.
7. En caso de contradicción entre las determinaciones escritas y los planos de propuesta prevalecerán las primeras. En las posibles discrepancias entre los gráficos que ilustran la Memoria de Ordenación y los Planos de Propuesta prevalecerán estos últimos.
8. Las prioridades y la vinculación entre acciones establecidas en la Memoria Económica tienen el carácter de Directriz.

Artículo 7. Programación de acciones. (D)

1. Las acciones que en desarrollo de este Plan correspondan llevar a cabo por los órganos de la Administración Autonómica serán incorporadas a sus respectivos programas de inversiones con el orden de prioridad establecidos para las mismas.
2. A los efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerce una función técnica precisa y que contempla objetivos claramente definidos.
3. Las acciones podrán ser independientes o vinculadas. Son acciones vinculadas aquéllas cuya ejecución dependa de la realización de otras acciones contenidas en este mismo Plan o bien son indispensables para el desarrollo de posteriores acciones. Son acciones independientes aquéllas que no tienen una relación directa con otras acciones o no dependen de otras para su ejecución.
4. Las Administraciones y organismos públicos de los que dependan las acciones previstas en la Memoria Económica deberán dar cuenta al órgano de seguimiento del Plan de los plazos de ejecución de las inversiones a fin de la más correcta programación y seguimiento de las mismas.
5. Los acuerdos, convenios o protocolos de intenciones que sean establecidos entre administraciones o entre éstas y los particulares para el desarrollo de las acciones previstas en este Plan deberán ser remitidas al órgano de gestión y seguimiento del Plan para su conocimiento.

Artículo 8. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)

1. El presente Plan tendrá vigencia indefinida.
2. El Plan será revisado cuando así lo acuerde el Consejo de Gobierno; cuando lo prevea el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía; por cumplimiento de las previsiones del propio Plan; y cuando concurren circunstancias sobrevenidas que incidan sustancialmente en la ordenación y puedan alterar cualquiera de las determinaciones establecidas en los objetivos establecidos en cada capítulo de esta normativa.
3. En todo caso, cuando transcurran 12 años desde la aprobación del Plan, el órgano responsable de la gestión y seguimiento del Plan emitirá un informe en el que se justifique la procedencia de su revisión, de acuerdo con el grado de cumplimiento de sus previsiones.
4. El Plan será modificado cuando se considere necesario para el mejor cumplimiento de sus objetivos, siempre que no se produzca alteración de las determinaciones señaladas en el apartado 2 anterior.
5. No se consideran modificaciones del Plan los ajustes resultantes de su desarrollo y ejecución.

Artículo 9. Ajustes del Plan. (N)

1. Se entiende por ajuste del Plan la delimitación precisa de sus propuestas en las escalas cartográficas de los instrumentos de planeamiento general o en los proyectos de ejecución de infraestructuras.
2. Los instrumentos de planeamiento general aplicarán las normas y ajustarán los límites de las zonificaciones previstas en este Plan de acuerdo a sus escalas cartográficas.
3. Los ajustes efectuados se incorporarán en la actualización del Plan a que se hace referencia en el artículo siguiente.
4. La aprobación de los instrumentos de planeamiento general supondrá el ajuste del Plan.

Artículo 10. Actualización del Plan. (N)

1. Se entiende por actualización del Plan la inclusión en un único documento de sus determinaciones vigentes.
2. En el mismo se incluirán las modificaciones aprobadas como, en su caso, los ajustes resultantes del desarrollo y la ejecución del Plan.
3. Se procederá a la actualización del Plan cuando se considere necesario para la mejor comprensión de su contenido y, en todo caso, coincidiendo con el informe de seguimiento a que se hace referencia en el artículo siguiente.
4. La actualización del Plan corresponderá a la persona titular de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y su aprobación deberá publicarse en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Artículo 11. Informe de seguimiento y evaluación. (N)

Cada cuatro años se realizará un Informe de Seguimiento y Evaluación en el que se analizará el grado de ejecución del Plan y las incidencias ocurridas. En el mismo se propondrán las medidas necesarias para el mejor cumplimiento del Plan y, en su caso, se determinará la conveniencia de proceder a su revisión o modificación.

TÍTULO PRIMERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS, INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y RED DE ESPACIOS LIBRES.

Capítulo Primero. Sistema de asentamientos.**Artículo 12. Objetivos. (N)**

- a) Son objetivos para el sistema de asentamientos del Litoral Occidental de Huelva los siguientes:
- b) Reforzar la organización policéntrica del sistema urbano mediante una dotación equilibrada de los equipamientos y servicios supramunicipales.
- c) Garantizar un desarrollo ordenado de los núcleos de población en el territorio estableciendo las condiciones y criterios territoriales para su formación.
- d) Integrar en el sistema de asentamientos las actuaciones con vocación vacacional y turística con sus funciones y requerimientos de estructura urbana específicos.

Artículo 13. Componentes del sistema de asentamientos. (N)

A los efectos de este Plan el sistema de asentamientos del ámbito se constituye con los siguientes núcleos:

- a) Cabeceras municipales de Ayamonte, Cartaya, Isla Cristina, Lepe, Punta Umbría, San Silvestre de Guzmán y Villablanca.
- b) Núcleos de El Rincón, La Barca, Zona de Ocio de Malpica, La Redondela, Pozo del Camino, Villa Antonia y Punta del Moral.

- c) Núcleos de vocación vacacional y turística de Aldea de la Bella, Isla Canela, El Catalán, El Terrón, Pinares de Lepe, Puente Esuri, Nuevo Portil-El Portil y Las Colinas-Las Palmeritas. Este sistema se completa con los núcleos en proceso de integración de El Rompido-Urverosa-Los Pinos y Urbasur-Islantilla-La Antilla, así como con todos aquéllos que se conformen en ejecución del planeamiento urbanístico.

Artículo 14. Localización de dotaciones de equipamientos supramunicipales del sistema de asentamientos. (D)

Los equipamientos que tengan por objeto prestar servicios gestionados por la Administración Pública a más de un municipio del ámbito, se ubicarán prioritariamente en las zonas donde se garantice su accesibilidad a la red viaria que se indica en el Plano de Articulación Territorial, y el acceso a los mismos mediante transporte público.

Artículo 15. Dotaciones de suelo para equipamientos de competencia no municipal. (D)

Los Planes Generales de Ordenación Urbanística deberán prever dotaciones de suelo para la instalación de los equipamientos de carácter supramunicipal. A tal efecto, los municipios solicitarán a los organismos públicos competentes, en el proceso de elaboración de los planes o en sus revisiones, las previsiones de necesidades de suelo para nuevas dotaciones o para la ampliación de las existentes.

Artículo 16. Nuevos desarrollos de suelo urbanizable residencial. (D)

1. Los nuevos suelos que los Planes Generales de Ordenación Urbanística clasifiquen como urbanizables para atender la demanda residencial del crecimiento natural de los municipios deberán ser colindantes con los suelos urbanos o urbanizables que contemple el planeamiento urbanístico en los núcleos a que se hace referencia en el artículo 13.
2. Una actuación se considerará físicamente contigua a los núcleos citados en el apartado anterior cuando concurren accidentes geográficos que impidan su continuidad física.
3. Los Planes Generales de los municipios del ámbito establecerán las indicaciones oportunas al objeto de que el planeamiento de desarrollo prevea las características constructivas y materiales a utilizar, a fin de optimizar el uso de los recursos disponibles y potenciar el ahorro energético.
4. Al norte del eje que se define en el Artículo 42. 1.a), los suelos residenciales habrán de ser colindantes con los núcleos del Artículo 13 apartado a).

Artículo 17. Parcelaciones urbanísticas en suelo no urbanizable. (D)

Para alterar la clasificación de los suelos no urbanizables en los que se ubican parcelaciones urbanísticas ilegales los Planes Generales de Ordenación Urbanística deberán asegurar:

- a) La conexión con el sistema viario definido en este Plan.
- b) La red de abastecimiento de energía eléctrica.

- c) La red de abastecimiento de agua potable y el sistema de saneamiento y depuración de las aguas residuales.
- d) Las reservas de suelo para dotaciones de equipamientos y servicios públicos.
- e) La constitución de Entidades Urbanísticas de Conservación.

Capítulo Segundo. Sistema de comunicaciones y transportes.

Artículo 18. Objetivos. (N)

Son objetivos del sistema de comunicaciones y transportes los siguientes:

- a) Fomentar el transporte público y procurar la integración y complementariedad de los distintos modos de transporte.
- b) Mejorar la articulación viaria del ámbito con el Andévalo reforzando la capacidad de los itinerarios.
- c) Mejorar la accesibilidad al litoral mediante nuevos viarios de penetración y la mejora de los existentes.
- d) Segregar los tráficos de corto recorrido entre los núcleos litorales de los de medio y largo recorrido, conformando nuevos viarios de articulación externos a los espacios urbanizados.
- e) Potenciar la conexión de transporte público interurbano de viajeros por carretera mediante la mejora de las instalaciones de transporte y las condiciones de circulación de los vehículos de transporte público.
- f) Mejorar las conexiones con el exterior, estableciendo las condiciones territoriales para un posible desarrollo de las infraestructuras del transporte ferroviario y aeroportuario.
- g) Garantizar la mínima afectación del Sistema de Comunicaciones y Transportes a las Zonas de Especial protección recogidas en este Plan.

Sección 1ª. Red viaria.

Artículo 19. Categorías funcionales de la red viaria. (N y D)

1. La red viaria que se indica en el plano de Articulación Territorial se divide, a los efectos de este Plan y en virtud de su funcionalidad en el ámbito, en dos niveles (N):
 - a) Red de conexión exterior.
 - b) Red de conexión interna.
2. Los trazados de los nuevos tramos de red viaria propuesta que se establecen en dicho Plano de Articulación Territorial tienen carácter indicativo, debiendo resolverse los mismos mediante los correspondientes Estudios Informativos o Anteproyectos de trazado de carreteras. (D)
3. La capacidad y condiciones técnicas de los viarios de cada uno de los niveles considerados se definirá por el

organismo competente en materia de carreteras de acuerdo con las previsiones medias de tráfico. (D)

4. A efectos de evitar niveles de ruidos perjudiciales a la población se instalarán pantallas acústicas en aquellos tramos viarios que superen los límites establecidos en la normativa sectorial correspondiente. (D)

Artículo 20. Articulación viaria con el exterior del ámbito del Plan. (N y D)

1. Forman parte de la red de conexión exterior los siguientes viarios (N):
 - a) Autovía A-49, cuya función consiste en la conexión del ámbito con Portugal y con el resto de Andalucía.
 - b) N-431, cuya función es de conexión exterior a la vez que distribuidor general.
 - c) A-499/H-9012, cuya función consiste en la conexión del oeste del ámbito con el Andévalo occidental.
 - d) Hv-1311, cuya función consiste en la conexión del Este del ámbito con el Andévalo oriental.
 - e) A-497, cuya función consiste en la conexión del Este del ámbito con la aglomeración urbana de Huelva.
2. Pertenecen también a esta red las siguientes conexiones de la A-49 con la N-431 (N):
 - a) Conexión desde el enlace de Ayamonte-Este.
 - b) Conexión desde el enlace de Villablanca.
 - c) Conexión desde el enlace de Isla Cristina.
 - d) Conexión desde el enlace de Lepe-Oeste.
 - e) Conexión desde el enlace de Lepe-Este.
 - f) Conexión desde el enlace de Cartaya.

3. Las intersecciones entre la red de conexión exterior y la red de conexión interna deberán asegurar la suficiente capacidad para que no afecte al conjunto del sistema ni repercuta negativamente en los tiempos de recorrido. (D)

4. La A-499, desde Villablanca a San Silvestre de Guzmán, y la Hv-1311, desde la A-49 al límite norte del ámbito, deberán acondicionar su trazado para mejorar su funcionalidad viaria, tanto en lo que se refiere a su capacidad de servicio como a su seguridad. (D)

5. La conexión de la N-431 con la A-49 y la A-5053 en Cartaya se resolverá mediante variante del núcleo urbano. La misma deberá garantizar la continuidad del itinerario recreativo denominado Vía Verde. (D)

Artículo 21. Red de conexión interna. (N y D)

1. La red de conexión interna se constituye con los siguientes itinerarios y conexiones (N):

- a) N-431, como distribuidor general a la vez que red de conexión exterior.
- b) H-133 Itinerario Ayamonte - Puente Esuri.
- c) A-5150 Itinerario N-431- Isla Cristina.
- d) H-1211 Itinerario Villablanca-Lepe.
- e) Hv-4121 Itinerario Pozo del Camino-La Redondela - N-431.
- f) Hv-7007 Itinerario La Redondela - A-5054.
- g) A-5054 Itinerario Isla Cristina- cruce con la Hv-7007
- h) A-5054 Itinerario Islantilla- cruce con la Hv-7007
- i) A-5056 Itinerario La Antilla - Lepe.
- j) A-5055 Itinerario Islantilla - El Terrón.
- k) Hv-4126 Itinerario Lepe - El Terrón.
- l) A-5053 hasta su conexión con la variante de Cartaya.
- m) A-5052 Itinerario litoral El Rompido - La Bota.
- n) A-5051 Itinerario La Bota - A-497.
- ñ) A-5050 itinerario A-497-Punta Umbria.
2. La carretera N-431 tendrá la consideración de viario de articulación interna. En las condiciones establecidas en el apartado 6 del artículo 27 se preverá la reserva de suelo para establecer una plataforma reservada para transporte público. (D)
3. Las modificaciones de trazados o trazados alternativos de los itinerarios enumerados en el apartado anterior, se considerarán ajustes del Plan según lo previsto en el artículo 9. (N)
4. También forman parte de la red de conexión interna los siguientes itinerarios propuestos por este Plan (N):
- a) Nuevo itinerario de conexión de la A-499 con el enlace de Lepe-Este sobre el camino rural preexistente. Su función es mejorar la accesibilidad de San Silvestre de Guzmán con el Este del ámbito.
- b) Nuevos itinerarios desde la A-49 por el enlace de Lepe-Oeste al litoral. Sus funciones son mejorar la accesibilidad a los nuevos desarrollos urbanos de vocación vacacional y turística del litoral desde la autovía A-49 y propiciar que la A-5054 cumpla exclusivamente una función de articulación interna del espacio vacacional entre Urbasur y La Antilla.
- c) Nuevo itinerario de conexión de Isla Cristina con la autovía A-49. Su función es mejorar la accesibilidad de Isla Cristina a la autovía A-49.
- d) Nuevo itinerario entre la H-1211 y el polígono de La Gravera.
- e) Nuevo itinerario litoral interior de conexión de la A-497 con la A-5053 por la pista forestal. Su función es la conexión de Punta Umbria con el resto del ámbito.
- f) La nueva conexión de la N-431 con la H-9021, variante de Ayamonte, con la menor afección posible al Paraje Natural Marismas de Isla Cristina, y previa obtención del título administrativo habilitante exigido por la Ley de Costas.
5. El nuevo itinerario a que se hace referencia en el apartado 4.e) anterior tendrá conexión con la urbanización El Portil-Nuevo Portil. (D)
6. El eje viario de la A-5053 contará con carriles de aceleración. (D)
7. Forman parte de la red de conexión interna el tramo de la Hv-1311, desde Cartaya al enlace norte de la variante prevista de Cartaya, y la Ronda Agrícola de Lepe. (N)
8. El itinerario H-1211 y el itinerario previsto en el apartado 4 a) deberán acondicionar su trazado para mejorar su funcionalidad, tanto en lo que se refiere a su capacidad de servicio como a su seguridad. (D)
9. La ejecución de los nuevos trazados viarios requerirá la previa obtención de los terrenos necesarios, que se articulará mediante convenios con las corporaciones locales afectadas.
- Artículo 22. Interconexión de la red viaria con los caminos rurales principales. (D)*
1. La red viaria deberá prever el ensanche de plataforma en las aproximaciones a las intersecciones a nivel con los caminos rurales principales que se indican en el plano de Articulación Territorial, a fin de mantener las condiciones de seguridad y capacidad de servicio.
2. Las intersecciones de la red viaria con la red caminera deberán estar señalizadas.
3. Por su virtualidad colectora de caminos rurales preexistentes, se reconoce la Ronda Agrícola de Lepe, cuya ejecución se programará dado su carácter local, según lo prevenido en el Plan General de Ordenación Urbanística Municipal.
- Artículo 23. Acceso a Isla Canela e Isla Cristina. (D)*
1. Se efectuarán las obras necesarias para la ampliación de la capacidad de los puentes sobre el Estero de Canela y el río Carreras.
2. La carretera H-9021 que transcurre en su mayor parte por suelo urbano o urbanizable deberá configurarse como eje viario urbano mediante el tratamiento de sus condiciones técnicas.
- Artículo 24. Red de caminos. (D)*
- 1 La red principal de caminos es la que se define en el plano de Articulación Territorial.

2. La parte de la red principal de caminos que transcurra por zonas agrícolas se dotará del firme adecuado a los requerimientos del tráfico agrícola. Cuando su trazado coincida con una vía pecuaria se dará el tratamiento previsto para la misma en la normativa sectorial.
3. Tendrán tratamiento del firme adecuado a su funcionalidad las tres penetraciones camineras que desde la carretera A-499 y la H-9012 conectan con el Guadiana y el camino que desde San Silvestre de Guzmán conecta con la Hv-1311.
4. Los nuevos caminos rurales no podrán superar los ocho metros de anchura de plataforma en los paisajes característicos de las Dehesas del Andévalo, Matorrales y eucaliptales del Andévalo, Pinares, y Vertientes del río Guadiana.

Artículo 25. Restauración de tramos viarios inutilizados. (D)

A efectos de mejorar el paisaje, las actuaciones que den lugar a la inutilización de tramos viarios deberán levantar los firmes y proceder a su restauración.

Sección 2ª. Servicios e infraestructuras del transporte público de viajeros y de transporte de mercancías por carretera.

Artículo 26. Concesiones de líneas. (D)

Las líneas de transporte público de viajeros por carretera deberán posibilitar:

- a) El acceso a todos los núcleos de población del ámbito.
- b) La conexión entre todas las cabeceras municipales del ámbito y la aglomeración urbana de Huelva.
- c) La conexión entre las cabeceras municipales y los respectivos núcleos de población.

Artículo 27. Infraestructuras de transporte público de viajeros por carretera. (D)

1. Las cabeceras municipales deberán contar con apeaderos acordes a las demandas de pasajeros existentes y previstas.
2. Para la estimación de las características de las instalaciones de los demás núcleos, se considera, el volumen de las demandas estivales y su carácter estacional.
3. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística prevén suelo para estas instalaciones.
4. Todos los núcleos, así como las paradas entre núcleos, deberán contar, al menos, con marquesinas adecuadas para el refugio de viajeros.
5. En las actuaciones que tengan por objeto la mejora de las infraestructuras viarias se preverán, en su caso, espacios colindantes a los arcenes para la localización de paradas con el fin de no impedir la fluidez del tráfico y mejorar el acceso de los viajeros al transporte público.

6. En el itinerario por la N-431 entre Cartaya y el enlace de la A-49 con Isla Cristina se preverá por los instrumentos de planeamiento general una reserva de suelo con protección cautelar, con el objeto de establecer una plataforma reservada cuando la demanda de transporte público e intensidad de tráfico lo justifique.

Artículo 28. Centros de Transportes de Mercancías. (R)

Se recomienda la creación al menos, de un centro de transportes de mercancías en cada uno de los municipios de Cartaya y Ayamonte, con la participación de las empresas y las entidades asociativas de transportistas.

Sección 3ª Infraestructuras ferroviarias y aéreas.

Artículo 29. Infraestructuras ferroviarias. (D y R)

El trazado del enlace ferroviario con Portugal se definirá teniendo en cuenta los siguientes criterios (D):

- a) No disminuirá la permeabilidad viaria desde la A-49 y/o N-431 al litoral.
- b) No afectará a la red principal de caminos definida por este Plan, debiendo solucionar los cruces a distinto nivel.
- c) La localización de estaciones o apeaderos deberá garantizar la accesibilidad viaria y la conectividad con el sistema general de transporte público.
- d) Producirán la mínima afeción a Espacios Naturales Protegidos, Lugares de Importancia Comunitaria y a los suelos de especial protección establecidos en este Plan.
- e) Se recomienda analizar una alternativa de trazado próxima a la A-49, preferentemente al norte de la misma, así como la posibilidad de establecer una instalación de parada en el municipio de Ayamonte. (R)

Artículo 30. Infraestructuras aeroportuarias. (D y R)

1. La localización de infraestructuras aeroportuarias que puedan ubicarse en este ámbito deberá cumplir además de las servidumbres establecidas por la legislación sectorial correspondiente, las siguientes condiciones y requisitos (D):
 - a) No afectar a Espacios Naturales Protegidos y Lugares de Importancia Comunitaria ni a los suelos no urbanizables de especial protección de este Plan.
 - b) No ubicarse al sur de la N-431 en el tramo desde Ayamonte a Cartaya.
2. Se recomienda el establecimiento de una zona destinada a actividades logísticas e industriales anexa a las infraestructuras y edificaciones complementarias necesarias para el funcionamiento de las instalaciones aeroportuarias. (R)

Capítulo Tercero. Red de Espacios Libres de carácter supramunicipal.

Artículo 31. Objetivos. (N)

En relación con la Red de Espacios Libres son objetivos del Plan los siguientes:

- a) Favorecer la implantación en el Litoral Occidental de Huelva de una Red de Espacios Libres articulada destinada al ocio, recreo y desarrollo de actividades naturalísticas y la utilización activa de los paisajes del ámbito.
- b) Propiciar el uso recreativo de los espacios forestales y marismos en función de su capacidad de acogida, dotándolos de infraestructuras y servicios para satisfacer las crecientes demandas de uso recreativo.
- c) Potenciar el uso recreativo de las vías pecuarias, y de la vía verde coincidente con el antiguo trazado del ferrocarril para el disfrute de la naturaleza y como elementos de conexión entre espacios recreativos.
- d) Potenciar el Guadiana y los embalses como espacios de uso recreativo y naturalístico.
- e) Mejorar los accesos a las playas, fomentar su uso recreativo y dotar a éstas de equipamientos y servicios adecuados a su intensidad de uso y a la capacidad de acogida del medio natural.
- f) Evitar la colmatación del frente litoral a consecuencia de nuevas edificaciones.

Artículo 32. Composición de la Red Espacios Libres (N y D)

1. La Red de Espacios Libres se conforma por las zonas e itinerarios que soportan un uso público de carácter recreativo o son susceptible de acoger esos usos mediante su adecuación total ó parcial, con las limitaciones que en cada caso imponga la legislación sectorial que les afecte. (N)
2. La Red de Espacios Libres de uso público de carácter supramunicipal está compuesta por las unidades que se indican a continuación y que se delimitan en el plano de Articulación Territorial (N):
 - a) Los espacios naturales protegidos, las playas, las vías pecuarias, los montes de dominio público forestal, y las zonas de dominio público hidráulico y marítimo terrestre, así como los Lugares de Importancia Comunitaria, en los términos establecidos en el artículo 55. Estas zonas se incorporarán a los Planes Generales de Ordenación Urbanística con el carácter de suelo no urbanizable de especial protección y se regirán por sus respectivas normas y planes de ordenación y gestión.

Asimismo tendrán idéntico tratamiento por sus especiales valores naturales, independientemente de la protección jurídica que les otorga su normativa sectorial, el parque litoral de Isla Cristina en el ámbito del Monte Público nº 1 del Catálogo, Arroyo del Pino, La Bota, Los Pinos, La Ría y los espacios libres del interior, la Dehesa del Alcornoque y la Puentezuela.

- b) Los espacios libres vinculados al litoral de los suelos no urbanizables incluidos en la zona de servidumbre de

protección del Dominio Público Marítimo Terrestre, Parque Rivera, La Chirina, El Barranco del Fraile, La Tiñosa-El Catalán, Enebrales y Sabinas de El Rompido, Ribera de Cartaya y la Vía Verde coincidente con el antiguo trazado del ferrocarril.

Estos espacios libres de carácter supramunicipal relacionados anteriormente se incorporarán a los Planes Generales de Ordenación Urbanística como sistemas generales o locales de espacio libre siempre que su legislación sectorial lo permita. De no ser posible lo anterior, dichos suelos tendrán la calificación de suelo no urbanizable de especial protección.

3. Los citados planes generales de ordenación urbanística mandarán la realización de unos planes de conservación de los espacios libres de carácter supramunicipal que deberán ser autorizados por la consejería competente en materia medio ambiental. (D)

Artículo 33. Las playas. (N y D)

1. Las playas se clasifican, atendiendo al grado de urbanización del frente litoral y a su intensidad de ocupación, en: playas urbanas, playas de baja densidad de ocupación y playas libres. (N)
2. Los planes de ordenación de playas, de acuerdo con esta clasificación, establecerán las dotaciones adecuadas para su uso respetando las características ambientales y ecológicas de las mismas y de su entorno. (D)
3. Las playas de la Flecha del Rompido y Enebrales de Punta Umbría por su inclusión en Espacios Naturales Protegidos deberán tener un especial tratamiento en relación a su uso y disfrute, de acuerdo con lo establecido en los correspondientes Planes de Ordenación de Recursos Naturales y, en su defecto, en la autorización de los órganos competentes. (D)
4. La Administración competente determinará los accesos y aparcamientos adaptados a las especiales características del entorno de las playas de acuerdo con el régimen de protección del espacio que pudiera verse afectado. Deberán reunir al menos las siguientes condiciones: (D)
 - a) Las superficies de aparcamientos se situarán fuera de la ribera del mar y servidumbre de tránsito en su caso, se ocultará su visión desde las playas mediante pantallas vegetales u otros elementos que se determinen.
 - b) Las superficies de aparcamientos se ubicarán junto a los accesos y en los mismos no se admitirá ningún tipo de edificación, ni marquesinas u otro tipo de instalaciones.

Artículo 34. Espacios libres vinculados al litoral. (N y R)

1. Los espacios a los que se hace referencia en el apartado 2 b) del Artículo 32 tienen como principal finalidad preservar y adecuar al uso público los espacios no ocupados de la franja litoral cuyas condiciones naturales permiten acoger estos usos y evitar el desarrollo urbano - turístico continuo de la misma. (N)

2. Estos espacios podrán acoger áreas de adecuación recreativa con las condiciones que se determinan en el artículo siguiente y, en su caso, en la normativa sectorial que les afecte. (R)

Artículo 35. Áreas de adecuación recreativa. (D y R)

1. Las áreas de adecuación recreativa que se establezcan en las zonas donde este uso sea compatible, y previa autorización de la administración competente en cada caso, sólo podrán acoger actividades de educación ambiental, de ocio y esparcimiento vinculadas al contacto y disfrute del medio. (D)
2. Se recomienda la habilitación de áreas reservadas para adecuaciones recreativas en los lugares que se indican en el plano de Articulación Territorial. (R)
3. Se habilitarán áreas reservadas para actuaciones de uso público en los Espacios Protegidos conforme a lo que determine la Administración competente, dando prioridad a la Salina del Astur y la Almadra del Rompido. (D)
4. Las instalaciones y edificaciones deberán reunir las siguientes condiciones (D):
 - a) Sólo podrán contar con instalaciones vinculadas a actividades recreativas, educativas y naturalísticas. Y previa autorización de la administración competente, servicios de restauración.
 - b) El acondicionamiento de los espacios recreativos y las edificaciones e instalaciones que deban realizarse en ellos deberán adaptarse a las características morfológicas, topográficas y ambientales del lugar e integrarse en su entorno paisajístico.
 - c) La altura de la edificación no podrá ser superior a una planta. En las restantes instalaciones permitidas la altura no será superior a 4,5 metros medidos desde la rasante del terreno hasta el plano superior del último forjado, excepto los observatorios en áreas forestales, que podrán superar la altura de coronación arbórea.

Artículo 36. Convenio de colaboración. Áreas de adecuación recreativa. (R).

Se recomienda la realización de convenios de colaboración entre los municipios, la Diputación Provincial de Huelva y la Consejería de Medio Ambiente para el establecimiento de adecuaciones recreativas y el mantenimiento de las existentes.

Artículo 37. Vías pecuarias de interés recreativo. (R)

Se recomienda priorizar la programación de actuaciones en las vías pecuarias que se definen en el plano de Articulación Territorial a fin de potenciar las actividades recreativas del ámbito. Las actuaciones de revegetación, señalización y definición de áreas y de elementos de descanso deberán adaptarse a su entorno natural.

Artículo 38. Itinerarios recreativos terrestres. (D)

1. Los itinerarios recreativos terrestres permitirán el recorrido en todo su trazado mediante medios no motorizados.
2. En los itinerarios en que sean compatibles los usos motorizados y puedan dar lugar a riesgos por la intensidad de tránsito, se establecerán elementos separadores que contribuyan a garantizar la seguridad de la circulación en medios no motorizados.
3. Los itinerarios recreativos deberán estar debidamente señalizados y contar con puntos de observación e interpretación de la naturaleza, así como áreas y elementos tanto de descanso como de apoyo a la actividad recreativa.
4. Los elementos funcionales de estos itinerarios recreativos se adaptarán al entorno natural.
5. En las rías del Piedras y del Carreras se propiciará la instalación de embarcaderos que faciliten la conexión entre ambos márgenes con el objeto de dar continuidad a los itinerarios recreativos.
6. Se podrán establecer otros itinerarios adicionales a los considerados por este Plan, que deberán cumplir las condiciones establecidas en los apartados anteriores.
7. El planeamiento urbanístico general completará la red de itinerarios recreativos propuestos por este Plan estableciendo corredores que articulen las zonas enumeradas en el Artículo 54 existentes en cada término municipal.

Artículo 39. Convenio de colaboración. Itinerarios recreativos terrestres. (R)

Se recomienda la colaboración entre las Administraciones Públicas para la realización de un plan de actuaciones de establecimiento de itinerarios recreativos. A tal efecto, los municipios, la Diputación Provincial de Huelva, la Consejería de Medio Ambiente, en caso de vías pecuarias, y la Agencia Andaluza del Agua u órgano competente en materia de aguas de la Junta de Andalucía, en caso de afectar a las márgenes de ríos y arroyos, realizarán los convenios de colaboración necesarios para la planificación, programación y coordinación de las actuaciones, siempre que sean coherentes con la planificación ambiental propuesta.

Artículo 40. Adecuación de espacios públicos en los Espacios Naturales Protegidos. (R)

A fin de lograr una adecuada articulación y coordinación de las actuaciones, la ordenación del uso público de los Espacios Naturales Protegidos deberá tener en cuenta las propuestas de ordenación establecidas por este Plan para los espacios colindantes a los mismos, especialmente en lo que se refiere a usos, infraestructuras viarias e itinerarios recreativos.

TÍTULO SEGUNDO. DETERMINACIONES PARA LA ORDENACIÓN Y COMPATIBILIZACIÓN DE USOS

Capítulo Primero. Usos productivos de base urbana.

Artículo 41. Objetivos. (N)

1. En relación con el suelo de vocación vacacional y turística son objetivos del Plan los siguientes:

- a) La ordenación de la actividad turística.
- b) Establecer las condiciones territoriales que permitan propiciar la diversificación de la oferta vacacional y turística y su integración en el medio natural.
- c) Propiciar el incremento ordenado de las dotaciones y los equipamientos, destinados a la población estacional.

2. En relación con el suelo para actividades industriales y logísticas son objetivos del Plan los siguientes:

- a) Determinar las condiciones territoriales básicas para la implantación de estas actividades productivas.
- b) Propiciar la consolidación en el ámbito de actividades logísticas vinculadas al corredor de la A-49 y la N-341 y potenciar el papel de estos ejes como nodo de enlace con los mercados exteriores.

Sección 1ª. Usos turísticos y vacacionales

Artículo 42. Directrices para la ordenación de los usos turísticos y vacacionales. (D)

1. En las nuevas extensiones de suelo que se prevean por el planeamiento urbanístico para su destino vacacional y turístico, que no serán las referidas en el artículo 16.1, se deberá garantizar la siguiente proporción de plazas residenciales y turísticas:

- a) Al Norte de la N-431, cuatro plazas residenciales por una hotelera.
- b) Al Sur de la N-431, dos plazas residenciales por cada una hotelera.
- c) En los ámbitos que, de conformidad con los Planes Generales de Ordenación Urbanística, fuesen susceptibles de urbanización en Puente Esuri y La Dehesilla, una plaza residencial por cada una hotelera, a excepción de la zona suroeste de Puente Esuri que se regulará conforme a la letra a) de este apartado.
- d) A estos efectos, para el cómputo de plazas residenciales se estimará que cada vivienda equivale a 3,5 plazas.

2. Con independencia de la proporción de usos que el planeamiento urbanístico general establezca para cada ámbito de ordenación, aquél establecerá las determinaciones necesarias para garantizar la diversificación de usos en cada ámbito y la ejecución de las infraestructuras y equipamientos.

3. No se contabilizarán como plazas hoteleras aquéllas que tengan una categoría inferior a las tres estrellas.

4. En cada ámbito de ordenación, la edificabilidad bruta será como máximo de 0,15 m²/m².

5. Los sistemas generales de espacios libres se ubicarán en los suelos de mayor relevancia paisajística. Asimismo, se procurará la concentración de las cesiones y su disposición de manera que se visualice la separación entre ámbitos de ordenación.

6. No se contabilizarán como espacio libre ni como sistema general de espacios libres los suelos destinados a campos de golf.

7. En las nuevas extensiones, el planeamiento urbanístico general deberá prever reservas de suelos para equipamientos, dotaciones y servicios para la previsible demanda en la temporada turística, especialmente sanitarios y de seguridad pública, en proporción adecuada a las necesidades de cada núcleo o ámbito de ordenación.

8. El planeamiento urbanístico establecerá las determinaciones que garanticen que el desarrollo de las nuevas extensiones de suelos se efectúe de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) La ordenación de los suelos se ajustará al soporte territorial. Se reconocerán los hitos y elementos relevantes tales como vaguadas, cauces, riberas, oteros, escarpes y puntos panorámicos y se respetará su integridad y perfiles, de manera que se produzca la menor alteración de las características naturales de la topografía, drenaje y vegetación.
- b) La ordenación pormenorizada de los usos en cada ámbito de ordenación deberá integrar las formaciones forestales existentes o la recreación de ambientes forestales autóctonos a fin de facilitar la mejor integración de las mismas.
- c) En cada ámbito de ordenación se evitará la conformación de frentes urbanizados, no permitiéndose la exteriorización, en su caso, hacia su fachada litoral de más del 40% de la superficie total de fachadas y cubiertas de la edificación. En todo caso, en los bordes de cada ámbito de ordenación se adoptarán los criterios de integración paisajística a que se hace referencia en el Artículo 107.

Artículo 43. Campamentos turísticos. (N, D y R).

1. Al norte de la N-431 podrán establecerse campamentos turísticos con un máximo de 700 plazas por unidad (N).

2. Al sur de dicho eje, sólo se autorizarán campamentos turísticos con un máximo de 350 plazas, sin que pueda incrementarse en su conjunto más del 30% de las existentes en el momento de aprobación del Plan (N).

3. Los campamentos actualmente existentes al sur del eje mencionado, no podrán incrementar el número de plazas existentes ni la superficie ocupada. (N)

4. Los nuevos campamentos que se establezcan en el ámbito de este Plan deberán situarse a una distancia superior a 3 Km. de los existentes. (N).

5. A los efectos de lo establecido en los apartados anteriores, la contabilización de las plazas de los campamentos corresponderá al órgano responsable de la autorización (D)

6. Se recomienda que los campamentos turísticos que estén situados en suelo no urbanizable de especial protección, se reubiquen en suelos no protegidos. (R)

Artículo 44. Alojamientos hoteleros en suelo no urbanizable. (N)

1. Los hoteles que se consideren de interés público en suelo no urbanizable deberán reunir los siguientes requisitos:

a) Cada instalación no podrá superar las 100 plazas de alojamiento. En los casos en que dichas instalaciones vayan vinculadas a un campo de golf, con una superficie mínima de 60 hectáreas, no podrán superar las 350 plazas de alojamiento.

b) Al norte de la carretera N-431 deberán situarse a una distancia igual o superior 1,5 km de los núcleos de Cartaya, Lepe, San Silvestre de Guzmán y Villablanca y a una distancia igual o superior a 3 Km de los que se determinan en los apartados b) y c) del artículo 13. Excepcionalmente el planeamiento general urbanístico podrá reducir, justificadamente, las mencionadas distancias en función de las características físicas de los territorios y de su valor paisajístico y ambiental.

c) Las instalaciones deberán estar integradas en el paisaje mediante la adaptación de su forma compositiva, características de los materiales y colores, no pudiendo alcanzar una altura superior a 2 plantas ó 7 metros medidos desde la rasante natural del terreno hasta el plano superior del último forjado.

2. En ningún caso será posible por cese de la actividad empresarial la reconversión de plazas hoteleras en plazas residenciales.

Artículo 45. Acondicionamiento de edificaciones para casas rurales. (D)

Las edificaciones aisladas existentes en suelo no urbanizable podrán ser acondicionadas como casas rurales para alojamiento turístico, sin que ello comporte un incremento de su edificabilidad superior al 40% o a 150 m² de techo.

Artículo 46. Campos de golf. (N y D)

1. Con independencia de lo dispuesto en este Plan sobre criterios de ordenación y localización de los campos de golf, para su autorización y condiciones de implantación habrá de estar a lo dispuesto en la normativa ambiental que le sea de aplicación. (N)

2. En los suelos urbanizables en los que el planeamiento general permita la ejecución de campo de golf con otros usos compatibles, se deberá garantizar la ejecución simultánea del campo de golf con las restantes construcciones y edificaciones. (D)

3. Los campos de golf que se consideren de interés público en suelo no urbanizable deberán reunir los siguientes requisitos: (N)

a) Al norte de la carretera N-431 deberán situarse a una distancia igual o superior 1,5 km de los núcleos de Cartaya, Lepe, San Silvestre de Guzmán y Villablanca y a una distancia igual o superior a 3 Km de los que se determinan en los apartados b) y c) del artículo 13. Excepcionalmente el planeamiento general urbanístico podrá reducir, justificadamente, las mencionadas distancias en función de las características físicas de los territorios y de su valor paisajístico y ambiental.

b) No podrán incorporar otros usos o edificaciones que los vinculados directamente a la actividad recreativa y deportiva, club social, hotel y servicio de restauración.

c) En caso de que incorpore instalación hotelera le será de aplicación lo establecido en el Artículo 44.

4. La implantación de campos de golf en suelo no urbanizable se deberá efectuar de acuerdo con los siguientes criterios de ordenación (D):

a) Tendrán una dimensión mínima de 60 hectáreas y tendrán, al menos, un recorrido de 18 hoyos largos

b) El diseño y construcción de las calles y hoyos se ajustará al soporte territorial, adecuándose a la topografía, y protegerá la preexistencia de elementos relevantes del territorio, en especial la red de drenaje y la superficie arbolada.

c) El riego y saneamiento de aguas estará a lo establecido en los apartados 3 y 4 del Artículo 114 .

d) La altura de las edificaciones e instalaciones no podrán superar las 2 plantas ó 7 metros, medidos desde la rasante del terreno hasta el plano superior del último forjado. Las instalaciones y edificaciones deberán armonizar con el entorno.

Artículo 47. Zona Dotacional Terciaria Valle de La Fuente. (N y D)

1. Se protege cautelarmente como suelo no urbanizable de especial protección el espacio que se delimita al norte y oeste por el dominio público marítimo-terrestre de la margen izquierda del arroyo Pedraza y estero de La Sardina; al sur por el dominio público marítimo-terrestre de la margen derecha del estero de La Nao; y al este por la vía pecuaria Vereda de La Zaballa y su prolongación al sur de la autovía A-49 hasta unirse con el límite sur. (N)

2. El Plan General de Ordenación Urbanística de Ayamonte incorporará la totalidad o parte de este espacio para el uso Dotacional, Hotelero y Comercial. (D)

3. En esta zona sólo estarán permitidas las adecuaciones recreativas y las edificaciones destinadas a los usos permitidos. (D)

4. La edificabilidad bruta no será superior a 0,05 m²/m² (D)
5. No estará permitido el uso residencial. (D)
6. En los suelos de especial protección territorial denominados Paisaje de Pinares existentes en el interior del ámbito delimitado en el apartado 1, sólo estará permitido el uso recreativo. (D)
7. Hasta tanto no se apruebe la revisión del planeamiento urbanístico general de Ayamonte, en la reserva estratégica de La Fuente sólo estarán permitidas adecuaciones naturalísticas y recreativas con los condicionantes establecidos en el Artículo 35. (D)

Sección 2ª. Suelo para actividades productivas industriales y logísticas.

Artículo 48. Usos industriales y logísticos. (N)

1. Se entiende por usos industriales, a efectos de este Plan, aquéllos que se incluyen bajo el grupo de Industrias Manufactureras en el Real Decreto 1.560/1992, de 18 de diciembre, de Clasificación Nacional de Actividades Económicas.
2. Se entiende por usos logísticos, a efectos de este Plan, aquéllos que se incluyen bajo el grupo de Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones en el Real Decreto 1560/1992, de 18 de diciembre, de Clasificación Nacional de Actividades Económicas.

Artículo 49. Determinaciones específicas para determinados núcleos en relación con los usos industriales. (N)

1. No estará permitido en los núcleos a los que se hace referencia en el artículo 13.c) así como en El Rincón y La Barca, la clasificación de nuevo suelo para usos industriales.
2. En Punta del Moral y El Terrón sólo estarán permitidos los usos industriales vinculados a las actividades náuticas y pesqueras.

Artículo 50. Suelo destinado a usos industriales y logísticos. (D)

1. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística establecerán las condiciones para la ubicación de los suelos destinados a usos industriales y logísticos a que se hace referencia en el Artículo 48 de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a) Los suelos se ubicarán en las proximidades de la red viaria definida por este Plan, conectados con ella y a una distancia no superior a 500 metros.
 - b) Las necesidades de nuevo suelo para estos usos se desarrollarán, de forma preferente, en continuidad física con las zonas industriales y logísticas y con los núcleos urbanos, debiendo estar segregados de las zonas residenciales mediante sistema general viario o zonas verdes.
2. Se permitirán las actividades de hostelería al servicio de las instalaciones.

3. Los instrumentos de planeamiento general preverán la conexión de las redes de energía, telefonía, transportes, abastecimiento y saneamiento con el sistema general de infraestructuras y deberán establecer las condiciones para una adecuada integración paisajística de estos usos.

Artículo 51. Áreas logísticas de interés supramunicipal. (D)

1. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística preverán suelo para el establecimiento de actividades logísticas de carácter supramunicipal en el espacio definido por los márgenes y entornos de la autovía A-49, la carretera N-431 y las conexiones entre ambas desde el enlace de Lepe-Oeste al enlace de Cartaya.
2. Los instrumentos de planeamiento general determinarán, en su caso, la superficie de suelo destinado a usos logísticos y asegurará un adecuado tratamiento paisajístico que permita la más correcta integración en el entorno.

Artículo 52. Área de Oportunidad del Marquesado. (N y D)

1. Se reservará un Área de Oportunidad en la zona comprendida entre la A-49, la N-431, y los enlaces a Villablanca e Isla Cristina entre ambas, para la ubicación de usos y actividades productivas de interés regional. (N)
2. En los suelos de especial protección territorial denominados Pinar del Marqués, existentes en el interior del ámbito delimitado en el apartado 1, sólo estará permitido el uso recreativo. (D)
3. Hasta tanto no se aprueben las revisiones de los planeamientos urbanísticos de Ayamonte e Isla Cristina, en esta zona sólo estarán permitidas adecuaciones naturalísticas y recreativas con los condicionantes establecidos en el Artículo 35. (D)
4. Las actuaciones de carácter público a desarrollar en esta zona podrán ser declaradas de Interés Autonómico, en cuyo caso la ordenación y gestión de las mismas se realizará mediante la aprobación del correspondiente Proyecto de Actuación o por el planeamiento urbanístico general. (D)

Capítulo Segundo. Zonas de especial protección.

Artículo 53. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación con los suelos de especial protección territorial los siguientes:

- a) Salvaguardar del proceso urbanizador los espacios naturales y paisajísticos de mayor interés del ámbito.
- b) Establecer espacios libres de edificación que eviten un desarrollo urbanístico continuo del frente costero
- c) Potenciar el uso naturalístico y recreativo de los espacios naturales.

Artículo 54. Zonas a proteger por sus valores naturales, paisajísticos o territoriales. (N)

Se identifican en el Plan las siguientes zonas:

1. Zonas de Protección Ambiental. Se integran en la misma las siguientes zonas delimitadas por la normativa sectorial:

- a) Espacios Naturales Protegidos
- b) Montes Públicos
- c) Vías pecuarias
- d) Dominio Público Hidráulico y Dominio Público Marítimo Terrestre.
- e) Los Lugares de Importancia Comunitaria no incluidos en ninguno de los apartados anteriores.

2. Zonas de interés territorial, definidas por este Plan:

- a) Espacios de valor natural, que se delimitan en el Plano de Ordenación de Usos.
- b) Las Vertientes del Guadiana.
- c) Los Hitos forestales.
- d) Los Cabezos y puntos geomorfológicos de interés ambiental
- e) Los paisajes de Pinares.

Sección 1ª Las Zonas de Protección Ambiental

Artículo 55. Determinaciones para las Zonas de Protección Ambiental. (N y D)

1. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística clasificarán como suelos no urbanizables de especial protección las Zonas de Protección Ambiental que se establecen el artículo 54.1 apartados a), b), c), y d), de acuerdo con la delimitación establecida en el Plano de Ordenación de Usos. En los Lugares de Importancia Comunitaria, sólo se autorizarán aquellos planes o proyectos que tras la evaluación de sus repercusiones sobre el lugar, se determine su no afectación a los hábitats naturales y las especies que motivaron dicha designación. (N)
2. La protección de los recursos naturales en los espacios incluidos en las Zonas de Protección Ambiental, se llevará a cabo de acuerdo con los instrumentos de planificación y determinaciones derivadas de la normativa ambiental que le sea de aplicación. (N)
3. La modificación de los límites de los espacios incluidos en las Zonas de Protección Ambiental por sus respectivas normativas sectoriales supondrá un ajuste del Plan, sin que implique la modificación del mismo. (N)

Artículo 56. Los Montes Públicos. (N, D y R).

1. En los Montes Públicos no estarán permitidas las construcciones o edificaciones, excepto las destinadas a la vigilancia, gestión y conservación de las formaciones

forestales existentes así como de la fauna y flora silvestres. (N)

2. Las actuaciones que se desarrollen en los Montes Públicos deberán recogerse en proyectos y planes técnicos aprobados por la Administración competente y responderán a criterios de integración de los distintos usos y funciones definidas en el apartado anterior. (D)

3. En los supuestos previstos por la legislación forestal, la administración competente podrá descatalogar Montes Públicos cuando sea imprescindible para el crecimiento municipal, centrándose en aquellas zonas de menor valor ambiental y/o que tengan o hayan tenido otros usos distintos a los estrictamente forestales. (D)

4. Para la ordenación y fomento del uso público de estos espacios las Administraciones competentes tomarán medidas dirigidas a:

- a) Favorecer la creación de una red de elementos recreativos e interpretativos de carácter supramunicipal (D)
- b) Restaurar las áreas degradadas de estos espacios, especialmente las afectadas por incendios forestales y/o daños ocasionados por agentes bióticos nocivos. (D)
- c) Desarrollar actividades y usos productivos, tradicionales y/o de ocio, vinculados al medio forestal y compatibles con la conservación de los hábitats y los recursos naturales de estos espacios. (R)

Sección 2ª Zonas a proteger por su interés territorial.

Artículo 57. Determinaciones para las Zonas de Interés Territorial. (D)

1. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística clasificarán como suelos no urbanizables de especial protección por la planificación territorial las Zonas de Interés Territorial que se delimitan en el Plano de Ordenación de Usos.
2. El régimen de usos que el planeamiento urbanístico establezca para cada zona deberá respetar los criterios de ordenación establecidos en los artículos siguientes.

Artículo 58. Espacios de valor natural. (N y R)

1. En los espacios de valor natural que se delimitan en el plano de Ordenación de Usos no se permitirán los usos residenciales, industriales, logísticos y turísticos, ni las viviendas y edificaciones destinadas a la explotación agraria a que se hace referencia en el Artículo 65.3 ni las construcciones o instalaciones de interés público. (N)
2. Se recomienda la incorporación de estos suelos a los Parajes Naturales colindantes. (R)

Artículo 59. Protección de las Vertientes del Guadiana. (N, D y R)

1. En las Vertientes del Guadiana que se delimitan en el plano de Ordenación de Usos no estarán permitidas las

viviendas y edificaciones aisladas destinadas a la explotación agraria y cualquier otro tipo de construcciones e instalaciones, incluidas las de interés público, exceptuando las instalaciones de apoyo al uso recreativo que fomenten el uso y disfrute público de este espacio. (N)

2. En estos suelos no se permitirán otros usos que los agrícolas, forestales y naturalísticos. (D)
3. Se recomienda la prohibición de nuevas roturaciones destinadas a la agricultura. (R)
4. Se establece una banda de protección de 500 metros colindante con las Vertientes del Guadiana, en la que sólo se permitirá la implantación de instalaciones hoteleras en suelo no urbanizable, en las condiciones establecidas en el Artículo 44. Las plazas hoteleras de dichas instalaciones serán tenidas en cuenta a efectos del mantenimiento de la proporcionalidad establecida en el Artículo 42.1.a). (D)
 - a) Se recomienda el fomento y la rehabilitación de los caseríos existentes para su adecuación a instalaciones hoteleras. (R)
 - b) Los accesos a estas instalaciones se resolverán desde la carretera A-499 sobre los caminos existentes. (D)

Artículo 60. Protección de Hitos forestales. (N y D)

1. En los Hitos forestales que se delimitan en el Plano de Ordenación de Usos no se permitirá la construcción de edificaciones e instalaciones. (N)
2. El planeamiento urbanístico ajustará a la escala adecuada la delimitación de estas zonas. (D)
3. Los hitos forestales incluidos en ámbitos de suelo urbano o urbanizable formarán parte de los sistemas generales o locales de espacios libres. Los planes generales de ordenación urbanística deberán incluir planes de conservación que garanticen su preservación y su uso y disfrute público. (D)

Artículo 61. Protección de los Cabezos y Puntos Geomorfológicos de interés ambiental (N)

En las zonas de Cabezos y Puntos Geomorfológicos de interés ambiental que se delimitan en el plano de Ordenación de Usos no se permitirá:

- a) La construcción de viviendas ni cualquier otro tipo de construcciones e instalaciones, incluidas las de interés público, excepto los miradores.
- b) Nuevos trazados de infraestructuras terrestres, tendidos aéreos, torres de telecomunicación y otras infraestructuras aéreas.
- c) Los movimientos de tierra que impidan o alteren de forma permanente el perfil del terreno, excepto las necesarias en actuaciones de mejora ambiental previa autorización del órgano competente.

Artículo 62. Protección de los Paisajes de Pinares. (N)

En las zonas de Paisajes de Pinares que se delimitan en el plano de Ordenación de Usos se prohibirá toda construcción e instalación a excepción de las edificaciones destinadas a los servicios de vigilancia y vinculadas a la explotación de los recursos forestales, así como las adecuaciones recreativas, previstas en la legislación forestal, torres miradores de vigilancia y observación.

Capítulo Tercero. Usos agrícolas y forestales.

Artículo 63. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación con los usos agrarios las siguientes:

- a) Establecer las condiciones de ordenación de los nuevos desarrollos agrícolas de regadío.
- b) Determinar los condicionantes territoriales para la implantación de usos urbanos en el medio rural.
- c) Compatibilizar de forma ordenada los usos agrícolas y forestales.

Artículo 64. Determinaciones territoriales para los riegos de Villablanca-San Silvestre de Guzmán y Sector Canal del Piedras. (N y D)

1. Las áreas en transformación a regadíos de Villablanca-San Silvestre de Guzmán y Sector Canal del Piedras, y sus posibles ampliaciones, se ordenarán, cada una de ellas, de forma conjunta a efectos de la planificación de sus infraestructuras y dotaciones con independencia de su ejecución en diferentes fases temporales, de acuerdo con las siguientes determinaciones (D):
 - a) La red principal de caminos rurales que se constituya deberá adecuarse a las determinaciones que se definen en el Artículo 24
 - b) La red de abastecimiento de aguas superficiales se planificará a partir de un único ramal principal y, de acuerdo con las condiciones topográficas, se tratará de ajustar a la red de caminos.
 - c) La red de energía eléctrica se planificará conforme a criterios de desarrollo lineal, preferentemente, cuando esto sea posible, siguiendo la red de caminos.
2. Se establecerán superficies de reserva para la concentración de residuos sólidos agrícolas de tamaño proporcional a las superficies de las áreas agrícolas para cada una de las zonas de regadío que puedan establecerse, con las condiciones que se determinan en el Artículo 102. A estos efectos los planeamientos urbanísticos de cada uno de los municipios reservarán el suelo necesario para la construcción de instalaciones de tratamientos de residuos agrícolas.(D)
3. No podrán efectuarse nuevas transformaciones para regadíos sobre los suelos no urbanizables de especial

protección territorial que se identifican en el Artículo 54 (N)

4. Las infraestructuras necesarias para la explotación y puesta en producción de las superficies de regadíos tales como conducciones hidráulicas, balsas de regulación, estaciones de bombeo y caminos de servicios, sólo podrán ser ubicadas en espacios de uso agrícola. (N)
5. Las edificaciones e infraestructuras que se lleven a cabo deberán efectuarse de acuerdo con las condiciones paisajísticas que se establezcan, según sea el caso, para los paisajes característicos que se determinan en los apartados f) y g) del Artículo 95 (N)

Artículo 65. Viviendas y otras edificaciones destinadas a las actividades agrícolas y forestales en suelo no urbanizable. (N y D)

1. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística determinarán las características de las viviendas y otras edificaciones vinculadas a las actividades agrícolas y forestales, en los espacios en que no esté expresamente prohibidas por este Plan. La parcela mínima vinculada a las naves agrarias será igual o superior a 10 ha, excepto en los regadíos de cultivos no arbóreos, en los que la parcela mínima deberá ser igual o superior a 2 ha. (D)
2. No se podrán efectuar segregaciones de parcelas o divisiones de fincas inferiores a la parcela mínima indicada en cada Plan General para cada una de las zonas a efectos de construcción de viviendas vinculadas a la explotación agraria. (N)
3. Son edificaciones destinadas a la explotación agraria las siguientes (D):
 - a) Las casetas destinadas al resguardo de aperos de labranza y maquinaria agrícola.
 - b) Los establos y cobertizos para el resguardo ganadero.
 - c) Las instalaciones de captación, almacenamiento y bombeo de agua.
 - d) Los invernaderos y viveros.
 - e) Las naves agrícolas y ganaderas e instalaciones de manipulación de productos u otras de naturaleza similar, siempre que las mismas tengan una relación directa con el uso agrario de la parcela.
4. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística establecerán las características constructivas de las viviendas y edificaciones destinadas a las explotaciones agrarias de acuerdo con las condiciones que se determinan para los paisajes característicos que se identifican en el Artículo 95. (D)
5. Las edificaciones destinadas a alojamientos para temporeros se regularán de acuerdo con su normativa sectorial. En ningún caso podrán ubicarse en suelo no urbanizable de especial protección. (D)

6. Son edificaciones destinadas a la explotación forestal: (D)

- a) Las vinculadas a los dispositivos de prevención y extinción de incendios forestales.
- b) Las relacionadas con el almacenaje de piñas y otros productos forestales.
- c) Los viveros forestales.

Artículo 66. Determinaciones para la Zona Regable del Chanza. (D)

La Zona Regable del Chanza se regulará por sus normas específicas debiendo tener en cuenta las determinaciones que se establecen en el Artículo 82 y siguientes de este Plan.

Capítulo Cuarto. Usos Náutico-Deportivos.

Artículo 67. Objetivos. (N)

Son objetivos del Plan en relación con las infraestructuras náutico-deportivas las siguientes:

- a) Fomentar y facilitar el uso náutico-deportivo en condiciones de respeto e integración en el medio natural.
- b) Determinar las condiciones de ordenación para el desarrollo de las infraestructuras náutico-deportivas.

Artículo 68. Usos Náutico-Deportivo (D y R)

1. A fin de facilitar los recorridos náuticos en los caños navegables de las marismas se propiciará el establecimiento de instalaciones ligeras para el atraque de embarcaciones, siempre de acuerdo con la normativa ambiental de aplicación. (D)
2. Se recomienda la ubicación de embarcaderos en los lugares que se indican en el plano de Articulación Territorial; en todo caso, la concreción de su localización deberá establecerse por la Administración competente. (R)

Artículo 69. Instalaciones portuarias y náutico-deportivas. (D)

1. No se permitirá la construcción de puertos en la línea de costa de mar abierto batida por el oleaje.
2. No se permitirán nuevas dársenas recreativas salvo en el Estero de la Sardina- Arroyo de Pedraza, la Gola de la Punta del Caimán y El Rompido, y siempre que no afecten a la dinámica marítimo-fluvial y garanticen la hidrodinámica del conjunto, favorezcan la regeneración y adecuación recreativa del dominio público marítimo-terrestre y su zona de servidumbre, se asegure la compatibilidad ambiental y urbanística y se minimice la afección a la configuración y morfología del borde costero. En cualquier caso deberán obtener el título habilitante exigido por la Ley de Costas.
3. Se potenciará el incremento de la capacidad de atraque y los usos náuticos recreativos de acuerdo con la normativa y planificación sectorial.

4. El incremento de la capacidad de atraque del puerto de Isla Canela y del puerto deportivo de Isla Cristina se efectuará mediante la ampliación de la zona de servicio portuario, siempre que sea ambientalmente compatible.

Artículo 70. Ordenación de fondeaderos, embarcaderos e instalaciones ligeras de atraque en las rías del Guadiana, Carreras, Piedras y Punta Umbría. (D)

1. Los embarcaderos e instalaciones ligeras destinadas al atraque de la flota recreativa se emplazarán en las rías del Guadiana, Carreras, Piedras y Punta Umbría y estarán constituidas, preferentemente, por elementos flotantes que no afecten a la dinámica de las corrientes y al transporte sedimentario.
2. El fondeo de embarcaciones de recreo y deportivas sólo podrá realizarse en las zonas delimitadas para ello y debidamente balizadas, y en condiciones de compatibilidad con la seguridad en la navegación y estancia de las embarcaciones alojadas en infraestructuras de atraque.

Artículo 71. Dragado y balizamiento de las canales de las rías del Guadiana, Carreras, Piedras y Punta Umbría. (R)

1. Se recomienda el dragado y balizamiento, por la Administración competente, de las canales de las rías del Guadiana, Carreras, Piedras, y Punta Umbría.
2. Las condiciones de los dragados serán realizadas con la menor incidencia ambiental y alteración de la dinámica litoral, y los áridos dragados, previa caracterización por el organismo competente, recibirán el tratamiento adecuado, poniéndose, en su caso, aquéllos que sean aptos a disposición de la deriva litoral a levante de las zonas dragadas.

TÍTULO TERCERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LOS RECURSOS NATURALES, CULTURALES Y DEL PAISAJE Y LOS RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS

Capítulo Primero. Recursos naturales y riesgos.

Artículo 72. Objetivos. (N)

En relación con los recursos naturales son objetivos del Plan los siguientes:

- a) Articular el dominio público marítimo-terrestre con las áreas urbanizadas.
- b) Contribuir a la explotación sostenible de los recursos pesqueros.
- c) Propiciar la preservación de los espacios de interés natural y contribuir al mantenimiento de la calidad del paisaje.
- d) Evitar el aterramiento de la red hídrica y de las zonas marismas.
- e) Limitar y corregir las situaciones de riesgos naturales y tecnológicos y sus efectos.

Sección 1ª. Riberas del mar, servidumbres y zona de influencia litoral.

Artículo 73. Protección de la ribera del mar. (D y R)

1. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística de los municipios afectados reproducirán los límites de la ribera del mar, así como las servidumbres de protección y de tránsito, y delimitarán su zona de influencia. Además contendrán la normativa para la protección y adecuación al uso público del litoral. (D)
2. Las construcciones e instalaciones situadas en el dominio público marítimo terrestre, que se indican en el plano de Ordenación de Usos como "Recuperación DPMT", así como todas las contrarias a las disposiciones de la Ley de Costas, serán calificadas por el planeamiento urbanístico como edificaciones fuera de ordenación. (D)
3. Se recomienda al Ministerio de Medio Ambiente la modificación del deslinde del dominio público marítimo terrestre a fin de incluir en el mismo la isla de San Bruno, en Ayamonte. (R)

Artículo 74. Determinaciones para los instrumentos de planeamiento general en la zona de influencia litoral. (D)

Los instrumentos de planeamiento general, en suelos urbanos no consolidados y suelos urbanizables justificarán, mediante los estudios pertinentes, que la disposición y el diseño de las edificaciones definidas en su normativa evitan la formación de pantallas arquitectónicas y acumulación de volúmenes.

Artículo 75. Paseos marítimos. (D y R)

1. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística de los municipios de Ayamonte, Isla Cristina, Lepe, Cartaya y Punta Umbría preverán la realización de paseos marítimos, en las zonas definidas en el plano de Articulación Territorial, que delimiten el encuentro del borde urbano con el litoral. (D)
2. Los paseos marítimos serán de uso peatonal, y se deberá garantizar que no incidan sobre la dinámica litoral. (D)
3. Se recomienda que en el diseño de los paseos marítimos se incluyan los servicios e instalaciones de temporada. (R)

Sección 2ª. Aguas interiores.

Artículo 76. Pesca marítima en las aguas interiores. (N y D)

1. Se procederá al establecimiento de arrecifes artificiales y a la ejecución de medidas de repoblación en las zonas apropiadas para ello, a fin de potenciar la protección y la regeneración de recursos pesqueros. (D)
2. La instalación de arrecifes requerirá la previa realización de estudios de idoneidad. (D)
3. Estará prohibida la pesca de arrastre y cerco en la zona de producción de invertebrados marinos que se delimita en el plano de Recursos y Riesgos. (N)

Artículo 77. Navegación en zonas marítimas de baño. (N y R)

1. Las zonas marítimas de baño serán las que así se determinen mediante su balizamiento. En los tramos de costa no balizados se entenderá por zona de baño la que ocupa una franja de mar continua a la costa de una amplitud de 200 metros medidos perpendicularmente a las playas. (N)
2. Estará prohibido cualquier tipo de navegación propulsada a vela o motor, incluida las tablas de windsurf, en las zonas marítimas de baño. (N)
3. Se recomienda el balizamiento de las playas urbanas y de baja densidad de ocupación. (R)

Artículo 78. Calidad de las aguas litorales. (N y R)

1. No estará permitido ningún tipo de vertido de aguas residuales sin depurar al dominio público marítimo terrestre. (N)
2. Los municipios velarán por el estricto cumplimiento de los niveles de depuración de las aguas residuales necesarios para mantener los objetivos de calidad que establezca la normativa vigente. (N)
3. Se recomienda la realización periódica de estudios de calidad de las aguas y análisis de incidencia de los niveles de calidad en relación con los hábitats de los recursos biológicos. (R)

Artículo 79. Estudio de caladeros y áreas susceptibles de protección por sus características biológicas. (R)

1. Se recomienda la realización de estudios, por parte del organismo competente, para la delimitación de espacios susceptibles de cultivos marinos y caladeros, y de áreas susceptibles de protección de comunidades biológicas.
2. Se recomienda la elaboración de un plan de ordenación de la pesca, marisqueo y acuicultura.

Sección 3ª. Riesgos.**Artículo 80. Riesgos hídricos (D)**

1. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística considerarán las cuencas vertientes y sus principales cauces de forma integral, analizarán las repercusiones del modelo urbano previsto y de las transformaciones de usos propuestas sobre la red de drenaje y estimarán los riesgos potenciales proponiendo las infraestructuras y medidas de prevención y corrección para la minimización de los mismos.
2. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística incorporarán el deslinde del dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre, que podrán ser clasificadas como suelo no urbanizable o espacios libres de uso y disfrute público en suelos urbanos y urbanizables.
3. Los cauces que drenen suelos urbanizables deberán garantizar la evacuación de caudales correspondientes a avenidas de 500 años de retorno.

4. Cauces, riberas y márgenes deben estar amparados por una definición de usos que garantice la persistencia de sus condiciones de evacuación, tanto por sus características estructurales como por su nivel de conservación y mantenimiento.

5. Las infraestructuras de drenaje evitarán los embovedados y encauzamientos cerrados, favoreciendo la pervivencia de la identidad territorial, la función natural de los cauces y la conservación y mejora de la biodiversidad acuática y de las especies asociadas.

6. Las administraciones competentes verificarán la capacidad de desagüe de los arroyos e infraestructuras de drenaje que atraviesan los suelos urbanos o zonas pobladas expuestas a riesgos, así como los vinculados a los suelos urbanizables previstos, y analizarán el nivel de respuesta ante las avenidas extraordinarias.

7. Se recomienda a los ayuntamientos del ámbito, la realización de programas de actuaciones que contengan, al menos, lo siguiente:

a) Inventario, estabilización y sellado de escombreras y vertederos.

b) Establecimiento de disposiciones preventivas referentes a la regulación de preparación de suelos agrícolas, movimientos de tierras y almacenamiento de vertidos y residuos.

c) Verificación técnica de las condiciones de evacuación de los cauces y elaboración, junto con la administración sectorial competente, de un programa integral de mantenimiento y conservación.

d) Adecuación, en cada municipio, del Plan de Emergencias municipal a la nueva situación y condiciones de riesgo conocidas.

Artículo 81. Zonas inundables. (D)

1. Hasta tanto se efectúen los estudios hidráulicos de detalle que permitan definir los límites de las zonas inundables que establece la legislación sectorial, los Planes Generales de Ordenación Urbanística delimitarán cautelarmente, en los suelos urbanizables y no urbanizables, una banda de protección de como mínimo 100 metros a cada lado, medidos horizontalmente a partir del límite del cauce, en la que sólo estarán permitidos los usos previstos en la normativa sectorial y autorizados por la Administración competente.

2. En esta banda, los Planes Generales de Ordenación Urbanística deberán establecer los criterios y las medidas de prevención encaminadas a evitar los riesgos de avenidas, así como la determinación de las edificaciones e instalaciones que por encontrarse en zonas de riesgo deben adoptar medidas que garanticen su adecuada defensa y, en su caso, quedar fuera de ordenación.

3. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística incorporarán como zonas cautelares ante el riesgo de inundación las delimitadas por el plano de Recursos y Riesgos, en las

que se aplicarán las determinaciones establecidas en los apartados anteriores.

4. Las determinaciones anteriores se entenderán que tienen carácter complementario de las establecidas para las Zonas inundables en la normativa sectorial y, especialmente, en el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en los Cauces Urbanos Andaluces.
5. A efectos de la ordenación de usos, la delimitación de Zonas inundables que se efectúe por la Administración competente deberá diferenciar tres zonas:
 - a) La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno de 50 años o calado de la lámina de agua superior a 0,5 metros.
 - b) La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno entre 50 y 100 años.
 - c) La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno entre 100 y 500 años.
6. El planeamiento general clasificará estas zonas como suelo no urbanizable de especial protección y regulará los usos en cada una de ellas atendiendo a los siguientes criterios:
 - Zona a): Prohibición de edificación e instalación alguna, temporal o permanente. Excepcionalmente y por razones de interés público podrán autorizarse edificaciones temporales.
 - Zona b): Prohibición de instalación de industria pesada y de industria contaminante según la legislación vigente, o con riesgo inherente de accidentes graves. En esta zona se prohibirán así mismo, las instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales o que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.
 - Zona c): Prohibición de instalación de industrias contaminantes, según la legislación vigente, con riesgo inherente de accidentes graves. En estas zonas se prohibirán así mismo, las instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales o que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.
7. Una vez deslindadas las zonas inundables por la administración competente, las bandas de protección a que hacen referencia los apartados 1 y 2 de este artículo, se regularán conforme a lo dispuesto por la normativa sectorial, excepto las que puedan quedar incluidas en las zonas inundables.
8. En caso de que las Zonas cautelares ante el riesgo de inundación delimitadas por este Plan excedan en superficie a las zonas inundables delimitadas por la Administración competente, los terrenos sobrantes una vez se aprueben éstas, se incorporarán a las zonas propuestas por este Plan para los suelos limítrofes.
9. Las soluciones de remodelación o nueva construcción de infraestructuras de drenaje compatibilizarán medidas estructurales y no estructurales de lucha frente a las inundaciones.

Artículo 82. Mejora del medio rural de la Zona Regable del Chanza y otros proyectos de transformación en regadío de iniciativa privada. (D)

1. Las Administraciones competentes, llevarán a cabo en la Zona Regable del Chanza un Plan o proyecto de mejora del medio rural.
2. El Plan tendrá como propósito reducir los riesgos de erosión, transporte sedimentario y colmatación, o los derivados del funcionamiento torrencial de la red de drenaje, así como la mejora del espacio productivo.
3. A estos efectos el Plan o proyecto deberá:
 - a) Definir la tolerancia máxima a la degradación por pérdida de suelos por superficie de terreno puesto en regadío, así como de los volúmenes máximos de áridos aceptables por el sistema fluvial y el complejo marismeño, por unidad de superficie y tipo de cultivo.
 - b) Adecuar la capacidad de desagüe de la red hidrológica principal a las necesidades reales de evacuación de las escorrentías potenciadas por la utilización de plásticos en la agricultura ante el acontecimiento de aguaceros tormentosos.
 - c) Efectuar el saneamiento integral del dominio público hidráulico y mejorar los márgenes de seguridad en zonas agrícolas expuestas a riesgos por inundación.
 - d) Eliminar la precariedad de los sistemas defensivos en la red principal de drenaje e implementar acciones de elevación de rasantes de márgenes y espacios productivos frente al recrecimiento de los sistemas de protección, así como las que potencien la recualificación ambiental, tales como fijación de riberas y márgenes mediante vegetación arbórea y arbustiva, que coadyuven a la diversificación paisajística del espacio tecnificado.
 - e) Proteger y fijar los cauces fluviales secundarios mediante soluciones diversificadas adaptadas a la naturaleza y capacidad erosiva de cada segmento fluvial considerado al objeto de estabilizar lechos y riberas fluviales.
 - f) Incorporar acciones infraestructurales encaminadas a corregir el transporte sedimentario, tales como diques, trampas o espacios de retención de áridos que posteriormente puedan dar cabida a forestaciones o tratamientos de carácter paisajístico.
 - g) Regular la superficie de plásticos sobre zonas susceptibles a la erosión.
 - h) Adaptar las prácticas de cultivos recogidas en el código de buenas prácticas agrarias, redactar medidas complementarias específicas e implantar sistemas de producción integrada.
4. En los proyectos de transformación agrícola de secano a regadío de iniciativa privada que se efectúen fuera de la Zona Regable del Chanza se requerirán para su aproba-

ción los mismos requisitos que los establecidos en las letras a) a f) del apartado anterior.

Artículo 83. Condicionantes para la transformación de espacios forestales con fines agrícolas. (N)

La transformación de los espacios forestales, además de los criterios y determinaciones establecidas por la normativa vigente que le sea de aplicación, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) La transformación forestal con fines agrícolas deberá incorporar en la solicitud de autorización de cambio de uso lo siguiente: estudio agrológico; tasa de erosión prevista (tm/ha) en las condiciones de manejo y cultivo planteadas; efectos potenciales sobre la red fluvial y espacio productivo de vertiente abajo; y replanteamiento de la transformación a llevar a cabo, en el que se definirá, a escala de detalle, el proyecto de solución del drenaje y las medidas y acciones a introducir con el objeto de impedir la pérdida de suelos y la movilización de áridos o sedimentos.
- b) El proyecto deberá garantizar que los aportes de áridos a la red fluvial procedentes de la movilización de suelos por la erosión no superen tasas medias anuales de 10 tm/ha.

Artículo 84. Protección de cuencas y corrección hidrológico-forestal de los Barrancos de Lepe. (D)

1. En el núcleo de Lepe y en las áreas urbanizadas del litoral del municipio de Lepe y en las cuencas del sector meridional del Arroyo del Pilar y de los arroyos de Valsequillo y del Fraile, delimitadas en el plano de Recursos y Riesgos como Barrancos de Lepe, se llevará a cabo, en el marco del plan o proyecto de mejora del medio rural referido en el Artículo 82, lo siguiente:

- a) La exclusión de la puesta en riego de las zonas de cárcavas, barrancos y paisajes erosivos
- b) La eliminación de la agricultura bajo plástico.

2. La administración competente redactará un plan de corrección hidrológico-forestal y de reforestación con el siguiente contenido:

- a) El plan de corrección hidrológico-forestal deberá definir el conjunto de medidas estructurales e infraestructurales necesarias para prevenir y corregir los riesgos derivados de las avenidas de los arroyos citados.
- b) El plan de forestación deberá establecer los criterios técnicos de carácter ambiental y paisajístico que regulen las actuaciones en materia de reforestación y restauración ambiental.

- c) Las determinaciones paisajísticas a que se hace referencia en el Artículo 102.

3. El planeamiento urbanístico calificará estos suelos como no urbanizables. En caso de incorporarse total o parcialmente al proceso de urbanización, estos terrenos deberán formar parte del sistema de espacios libres general o local.

Artículo 85. Protección de arroyos con incidencias de riesgo para la población. (D)

1. Se identifican como arroyos con incidencia de riesgos en la población los tramos bajos de los arroyos del Pilar, Valsequillo, del Fraile, La Vera, La Chirina, La Puentezuela, del Prado y torrenteras del escarpe topográfico de El Rompido.

2. A efectos de eliminar los riesgos de inundaciones, se deberá redimensionar y adaptar las infraestructuras hidráulicas a las nuevas condiciones hidrológicas resultantes del incremento de las superficies de plásticos y de la reducción de las formaciones forestales y espacios agrícolas tradicionales llevadas a cabo en la Zona Regable del Chanza. Afecta a las siguientes zonas:

- a) núcleo de Lepe;
- b) campamento de turismo situado sobre la llanura de inundación del Valsequillo;
- c) zona Este del núcleo de La Antilla;
- d) entorno de Urbasur;
- e) restantes espacios que se delimitan como zonas cautelares ante el riesgo de inundaciones en el plano de Recursos y Riesgos

3. La Agencia Andaluza del Agua u órgano competente en materia de aguas de la Junta de Andalucía deberá programar las inversiones necesarias para garantizar un mantenimiento continuo de la eficacia y funcionalidad de las estructuras de evacuación.

Artículo 86. Protección frente a la contaminación de instalaciones de gestión de residuos sólidos. (D)

No estará permitida la localización de instalaciones de gestión de residuos sólidos urbanos, industriales o agrícolas contaminantes en las zonas sujetas a posibles riesgos de avenidas e inundaciones mencionadas en los artículos anteriores, o en aquellas en que se puedan producir filtraciones a acuíferos, cursos de aguas, embalses y aguas marítimas.

Artículo 87. Regeneración de playas y cordones dunares. (R)

1. Se recomienda a la Administración General del Estado la regeneración de los tramos de playa actualmente en regresión, especialmente en los frentes urbanos y urbanizables que se indican en el plano de Recursos y Riesgos.
2. En los espacios no urbanizables se recomienda la restauración o, en su caso, reconstrucción de los cordones dunares.

Artículo 88. Protección de dunas costeras. (D)

1. No se permitirán actuaciones que alteren los perfiles naturales de las dunas costeras.
2. Los accesos peatonales a las playas que puedan afectar al sistema dunar se realizarán mediante plataformas des-

montables, de anchura no superior a 2,0 metros y con materiales que se integren en el paisaje del entorno.

3. En cualquiera de las actuaciones que afecten a la zona de dunas no estará permitida la introducción de especies exóticas. Asimismo por las Administraciones competentes se acometerán las actuaciones necesarias para erradicar la presencia de las existentes.

Artículo 89. Protección contra incendios forestales. (D)

En el contorno exterior de los Montes Públicos y de los Paisajes de Pinares y de la Dehesa del Andévalo se establece una servidumbre de protección, de 25 metros, en la que no se permitirá la construcción de viviendas y edificaciones vinculadas a las explotaciones agrarias a que se hace referencia en el apartado 3 del Artículo 65.

Capítulo Segundo. Patrimonio cultural y paisaje.

Artículo 90. Objetivos. (N)

En relación con el patrimonio cultural y el paisaje son objetivos del Plan los siguientes:

- a) Proteger las edificaciones e instalaciones rurales de interés territorial como soporte de la identidad del ámbito.
- b) Mantener la diversidad de los paisajes del ámbito y contribuir a la más adecuada integración de las actuaciones en la estructura del territorio.
- c) Contribuir a la valorización de los recursos paisajísticos y culturales y favorecer su correcta integración en la estructura económico-territorial.

Sección 1ª. Patrimonio cultural.

Artículo 91. Elementos culturales de interés territorial. (N y D)

1. Son recursos culturales de interés territorial (N):
 - a) Los espacios urbanos ligados a la actividad pesquera.
 - b) Los lugares para conocer e interpretar el aprovechamiento tradicional de las marismas.
 - c) Las edificaciones de interés territorial.
2. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística deberán identificar el ámbito de influencia de la actividad pesquera tradicional en Ayamonte, Canela, Punta del moral, Isla Cristina, El Terrón, El Rompido y Punta Umbría. En dichos ámbitos se ha de regular la protección de los elementos físicos que conforman la identidad de la cultura de la pesca y la ordenación de estos espacios para fomentar y facilitar el conocimiento y disfrute de estas actividades por parte de la población local y de los visitantes. (D)
3. Se favorecerá el uso público de las marismas, estableciendo las medidas que permitan la interpretación de sus aprovechamientos tradicionales, tales como las salinas, los molinos mareales y la pesca. (D)

4. La Consejería de Medio Ambiente y los ayuntamientos de los municipios costeros establecerán las medidas para poner en valor estos recursos y facilitar su conocimiento e interpretación. (D)

5. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística incorporarán a los Catálogos la relación de elementos que contengan valores expresivos de la identidad del Litoral Occidental de Huelva en relación con el patrimonio histórico y con los usos tradicionales del medio rural y determinarán los criterios tipológicos básicos de estas edificaciones que deban ser objeto de conservación, protección o mejora. (D).

6. Asimismo, los Planes Generales de Ordenación Urbanística incorporarán como edificaciones de interés territorial los siguientes elementos (D):

a) Ayamonte: fachada antiguo matadero, noria en Huerta Las Quintanas, horno de pan en el Campo de Canela, mausoleo romano (Isla Canela), Humilladero del Calvario y vivienda anexa, Pilar Jaraque, Molino del Pintado, Molino de San Diego, Noria en Huerta Arroyito, Noria y muros árabes en Huerta Las Naranjas, Noria en Campo Canela, pozo antigua almadraba, horno de cal Valdecerros, horno de cal Cuesta Morilla, horno de cal Cabezo del Gallo, horno de cal Huerta Santiago, horno de cal en el Pilar Jaraque, Torre almenara de Isla Canela, Baluarte de Las Angustias.

b) Cartaya: Cortijo del Conejo, faros de El Rompido, Ermita de San Isidro, Pilar de la Dehesa, Castillo de Cartaya y Castillo de San Miguel..

c) Isla Cristina: Hacienda del Carmen o Columbario Huerta Noble, molino mareal del Pozo del Camino.

d) Lepe: Ermita Nuestra Señora de La Bella, Torre de El Catalán y Almadraba de El Terrón, Castillo de Lepe.

e) San Silvestre de Guzmán: Molino del Villar y molino localizado al noroeste del núcleo urbano.

f) Villablanca: Molino de Antonio Pérez, Ermita Nuestra Señora La Blanca.

g) Punta Umbría: Torre de Punta Umbría.

7. Las edificaciones se destinarán a usos que sean compatibles con las características morfológicas de las mismas (D).

Artículo 92. Inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz. (R)

Se recomienda la inscripción en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, con la tipología de protección que proceda, de las edificaciones, aún no incluidas, que se indican en el apartado 6 del artículo anterior.

Artículo 93. Lugares de interés etnológico. (D)

1. Las construcciones e instalaciones que por su interés etnológico se inscriban en el Catálogo General del Patrimonio

Andaluz deberán ser objeto de protección por los Planes Generales de Ordenación Urbanística e incluidos en sus respectivos catálogos de edificios y bienes protegidos.

2. Los planes urbanísticos deberán considerar aquellas otras construcciones e instalaciones que, sin estar inscritas en el Catálogo General, reúnan las condiciones a que hace referencia el artículo 27 apartado 6 de la Ley 1/1991, de 3 de julio, de Patrimonio Histórico de Andalucía o normativa en vigor que la sustituya.

Artículo 94. Yacimientos arqueológicos. (D)

1. Los yacimientos arqueológicos deberán ser considerados de especial protección en los Planes Generales de Ordenación Urbanística.
2. En los casos de yacimientos no delimitados espacialmente, el planeamiento urbanístico general les marcará un área de protección cautelar.

Sección 2ª. Paisaje.

Artículo 95. Paisajes característicos del Litoral Occidental de Huelva. (N y D)

1. Son paisajes característicos del ámbito los siguientes, que se delimitan en el plano de Recursos y Riesgos: (N)

- a) Dehesas del Andévalo
- b) Matorrales y eucaliptales del Andévalo
- c) Ruedo de San Silvestre de Guzmán
- d) Pinares
- e) Vertientes del río Guadiana
- f) Naranjales
- g) Regadíos de cultivos no arbóreos
- h) Marismas y barras arenosas

2. Las actuaciones de edificación y dotación de infraestructuras y de uso del suelo deberán procurar la más adecuada armonización e integración en el paisaje a efectos de contribuir al mantenimiento de sus características específicas. (D)

3. El cambio de paisaje característico que se pueda producir en una zona como consecuencia de un cambio de uso dará lugar a la aplicación de las normas de tratamiento del nuevo paisaje característico resultante. (N)

Artículo 96. Tratamiento paisajístico de las Dehesas del Andévalo. (N, D y R)

1. En las Dehesas del Andévalo es objetivo del Plan el mantenimiento de la naturalidad y equilibrio paisajístico derivado de una actividad productiva estrechamente vinculada e integrada con el medio. (N)

2. En el resto de los terrenos incluidos en el paisaje de Dehesas del Andévalo se permitirá: (D)

- a) La construcción e instalación de la vivienda y edificaciones vinculadas a la explotación agraria que se establece en el Artículo 65.3, apartados a), b) y c), las naves destinadas a la cabaña ganadera que se indica en el apartado 3, e) del mismo artículo.
- b) Las instalaciones hoteleras y campos de golf con los condicionantes establecidos en el Artículo 44 y en los el Artículo 46, apartados 1, 2 y 4.
- c) Aquellas otras que a juicio de la autoridad ambiental no afecten a la morfología de dicho paisaje.

3. Todo acto de construcción, edificación e instalación observará las siguientes determinaciones (D):

- a) Las edificaciones permitidas en suelo no urbanizable que se definen en el Artículo 65.3 adoptarán patrones morfológicos y tipológicos agrarios y de carácter aislado, singular o tradicional, con una altura máxima de dos plantas ó 7 metros medidos hasta el plano superior del último forjado. En el caso de naves, la altura máxima de los cerramientos verticales será de 7 metros y la altura máxima de cumbrera no superará los 8,5 metros.

- b) Los cerramientos serán de muros de mampostería de piedra, setos arbustivos integrados por especies autóctonas, o vallas adecuadas al medio según normativa sectorial.

- c) Las edificaciones permitidas se localizarán en laderas bajas, minimizando su incidencia visual y evitando la ruptura de los perfiles naturales.

- d) Los nuevos caminos rurales deberán estar integrados en la topografía del lugar.

4. Se recomiendan la densificación de dehesas de cobertura arbórea deficitaria y los desbroces selectivos del matorral serial de regresión. (R)

Artículo 97. Tratamiento paisajístico de los Matorrales y eucaliptales del Andévalo. (N, D y R)

1. Es objetivo del Plan favorecer la evolución de los matorrales seriales en regresión y eucaliptales hacia formaciones forestales más evolucionadas. (D)

2. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística y/o, en su defecto, los actos de edificación y uso del suelo sometidos a licencia urbanística en suelo no urbanizable aplicarán, en su caso, las mismas determinaciones paisajísticas que las establecidas en el Artículo 96.4. (D)

3. En las transformaciones a usos agrícolas se seguirán las siguientes determinaciones:

- a) Las plantaciones lineales de vegetación, se realizarán siguiendo trazas paralelas a las curvas de nivel. (D)

FRANQUEO CONCERTADO núm. 41/63