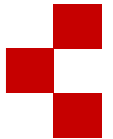


MEMORIA DE ORDENACIÓN



ÍNDICE DE LA MEMORIA DE ORDENACIÓN

	<i>Pág.</i>
1. OBJETIVOS GENERALES	69
2. BASES Y ESTRATEGIAS DE LA ORDENACIÓN	72
3. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN	74

OBJETIVOS GENERALES	LÍNEAS DE ACTUACIÓN
1. Potenciar la integración del ámbito en el territorio suratlántico peninsular.	<p>1.1. Desarrollar las infraestructuras de relación con el exterior, identificando los nodos de conexión con los modos aéreo, ferroviario y marítimo.</p> <p>1.2. Localizar las áreas logísticas que sirvan de nodo de enlace con los mercados exteriores.</p> <p>1.3. Reforzar el soporte relacional con el Andévalo, favoreciendo la complementariedad de funciones territoriales con este ámbito.</p> <p>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.</p>
2. Mejorar la articulación territorial interna del ámbito.	<p>2.1. Definir el esquema viario de estructuración..</p> <p>2.2. Localizar las dotaciones públicas de carácter supramunicipal que contribuyan a la cohesión interna del ámbito, y a mejorar su potencial funcional.</p> <p>2.3. Contribuir a la consolidación del transporte público interurbano de viajeros en los desplazamientos internos al ámbito.</p> <p>2.4. Potenciar un sistema de espacios libres articulado que permita el uso recreativo y el disfrute de la naturaleza.</p>
3. Compatibilizar de forma ordenada la relación entre los espacios productivos de la agricultura, el turismo y los usos residenciales.	<p>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.</p> <p>3.2. Establecer el marco general de organización del espacio urbano para las actividades productivas y logísticas.</p> <p>3.3. Determinar los criterios para el desarrollo de los núcleos urbanos residenciales y turísticos.</p>
4. Mejorar las condiciones de ordenación de la actividad turística y su más adecuada integración territorial.	<p>4.1. Integrar los recursos y potencialidades de la franja interior del ámbito en el espacio turístico costero.</p> <p>4.2. 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.</p>
5. Ordenar el complejo productivo en torno a la agricultura.	<p>5.1. Mejorar la articulación territorial de las actividades agrarias con sus actividades conexas: industria y servicios auxiliares, manipulación y logística.</p> <p>5.2. Ordenar el espacio productivo intensivo de la agricultura.</p> <p>5.3. Concentrar y ordenar los espacios productivos urbanos con dedicación preferente a las actividades conexas con la agricultura.</p>
6. Proteger y revalorizar los recursos naturales, paisajísticos y culturales.	<p>6.1. Proteger los espacios naturales y favorecer su uso naturalístico y recreativo</p> <p>6.2. Identificar los elementos constituyentes del paisaje del ámbito y la regulación y ordenación de su uso.</p> <p>6.3. Identificar y proteger los elementos que forman parte de la identidad cultural del ámbito.</p> <p>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.</p>
7. Contribuir a la reducción de la incidencia de los riesgos naturales y tecnológicos	<p>7.1. Establecer las medidas de prevención que impidan la regresión de las playas y el acceso marítimo a las infraestructuras portuarias.</p> <p>7.2. Proteger los recursos biológicos marinos de usos o interacciones que perjudiquen al desarrollo de sus procesos bióticos.</p> <p>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.</p>
8. Establecer las infraestructuras básicas hidráulicas, energéticas y de telecomunicaciones que aseguren las demandas actuales y previstas.	<p>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.</p> <p>8.2. Dotar de infraestructuras de depuración, y en su caso de reutilización del recurso depurado, acordes a las características del medio receptor.</p> <p>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.</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 Andévalo 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 organización 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 máximo 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 Umbría 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 mejorado 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.



Autovía Huelva-Portugal

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 afección 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 supramunicipal 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.

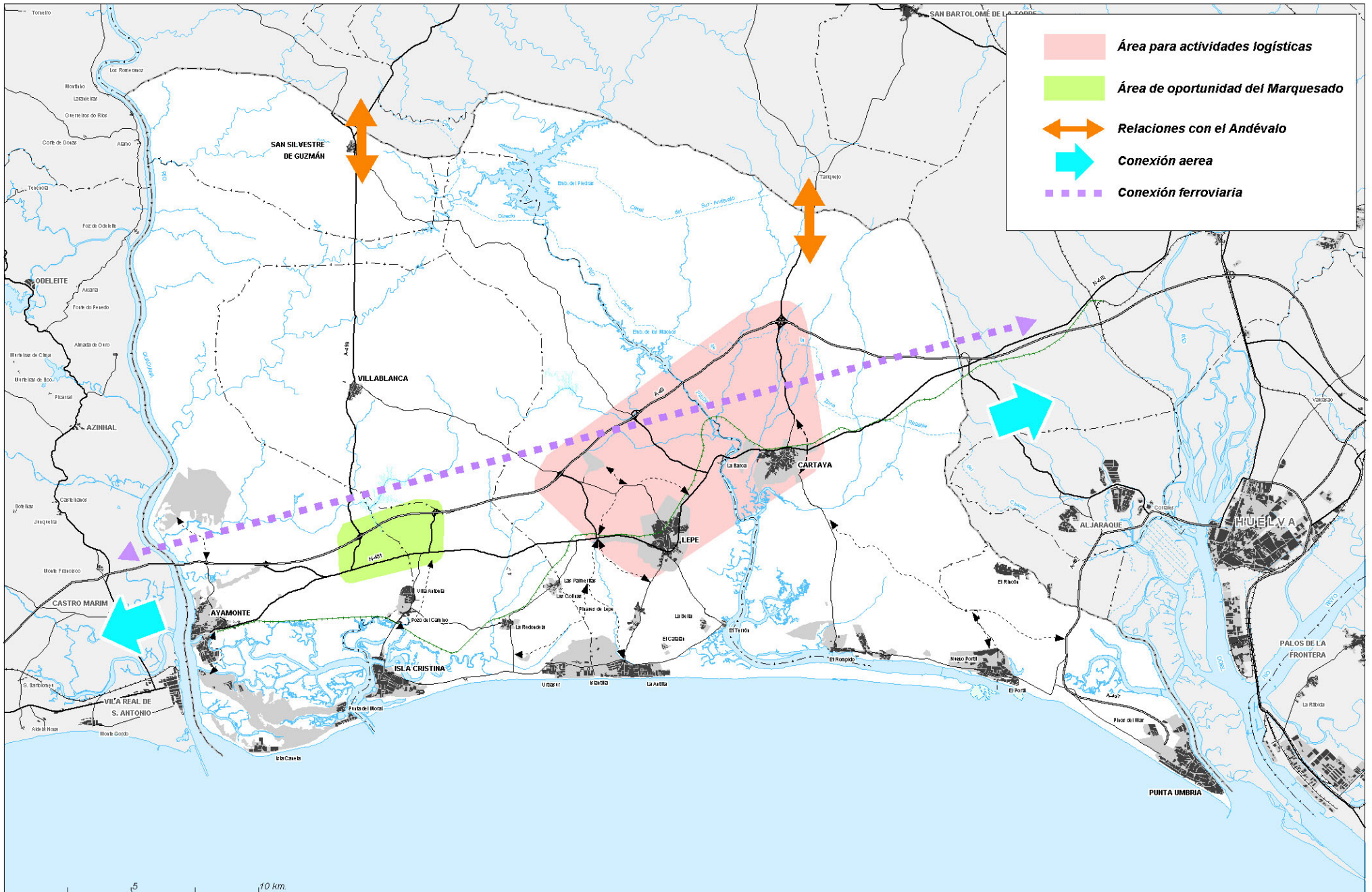
El incremento de la agricultura de regadío supone, por otra parte, un importante desarrollo de todas las actividades asociadas: transporte, almacenamiento, distribución, industrias auxiliares, etc., lo que requiere establecer las condiciones necesarias de localización de áreas logísticas bien situadas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



LA INTEGRACIÓN DE LA COMARCA EN EL TERRITORIO

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.

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

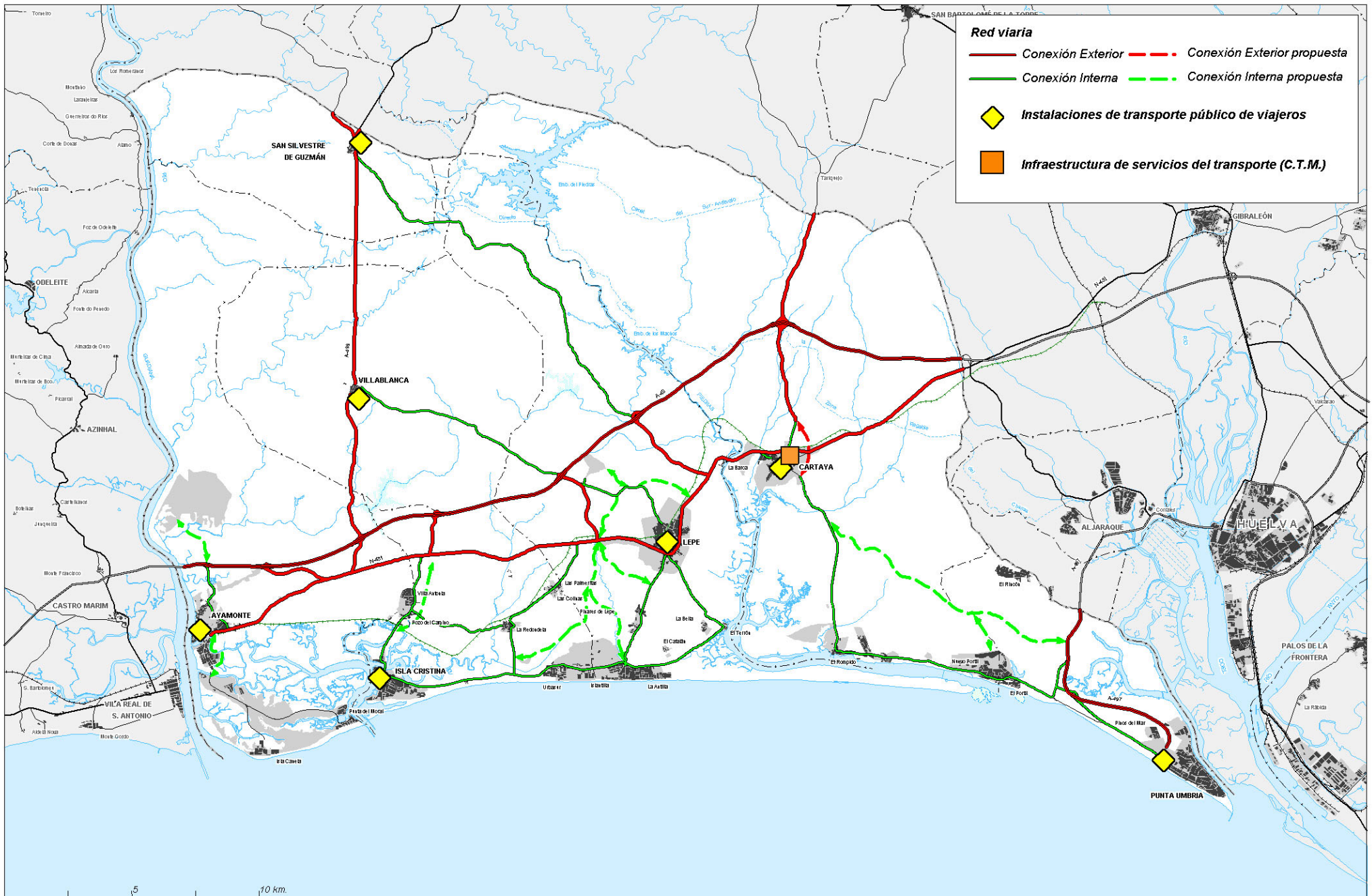
libre y en contacto con el medio natural que cubren la demanda de los residentes en ciudades situadas a menos de una hora y media de desplazamiento en vehículo privado.

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.



RED VIARIA Y SISTEMA DE TRANSPORTES

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 Redondela-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 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 la 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 si.

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 tráficos 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.



Playa de Punta Umbría



Dehesa de San Silvestre de Guzmán

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

▪ *Justificación*

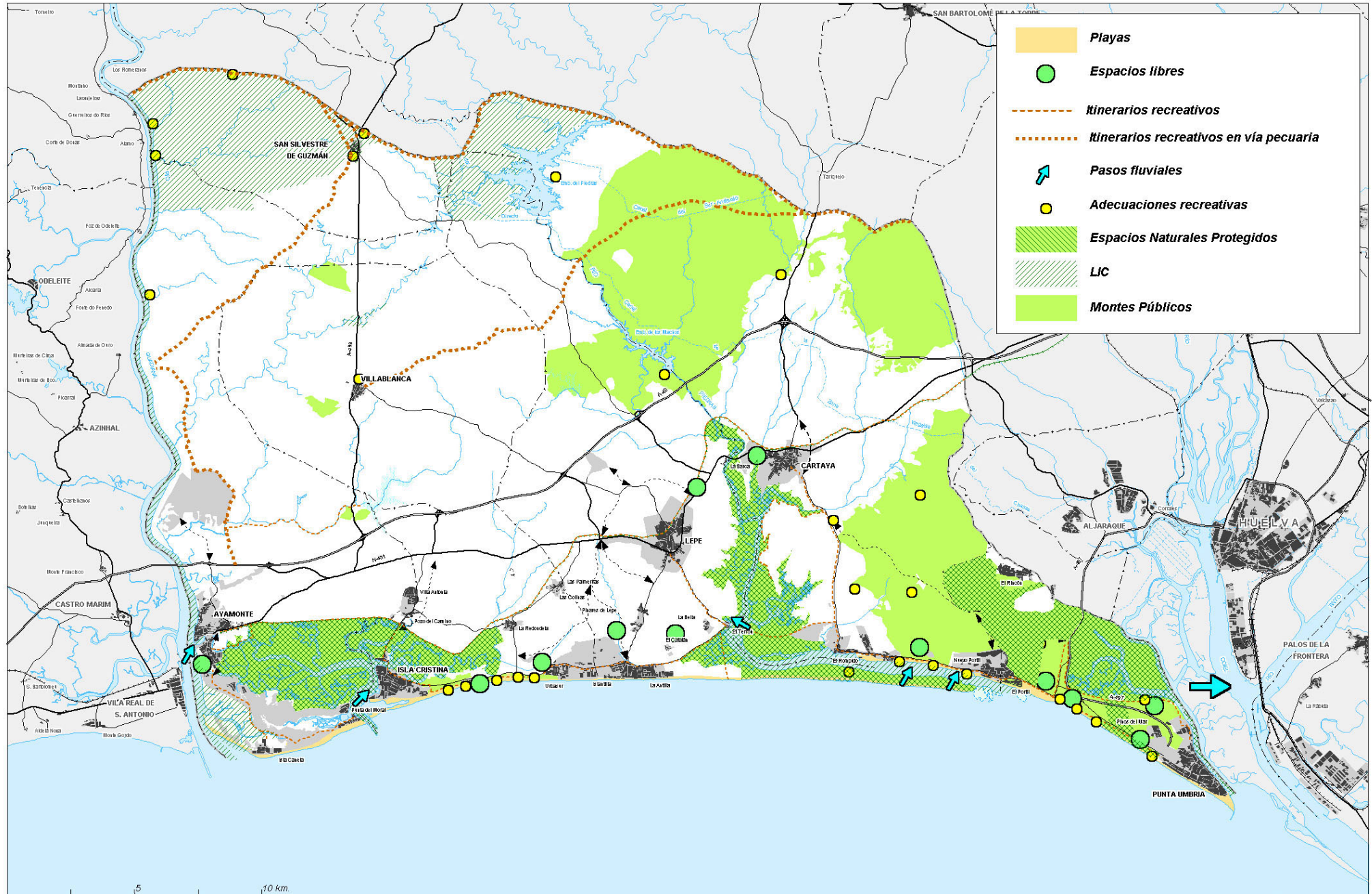
El Litoral Occidental de Huelva cuenta con importantes espacios forestales, fluviales, marinos y marismenos que muestran la elevada diversidad de los ecosistemas presentes. Estos espacios están en buena medida amparados por legislaciones sectoriales (forestal, ambiental, de aguas y costas) que establecen 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 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.



RED DE ESPACIOS LIBRES

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 marismos, 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 planeamiento 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 orde-



San Silvestre de Guzmán

nación 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 actividades 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 mari-



Barcia Longa y río Guadiana

na con el de transición típicamente marismeño, 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.*

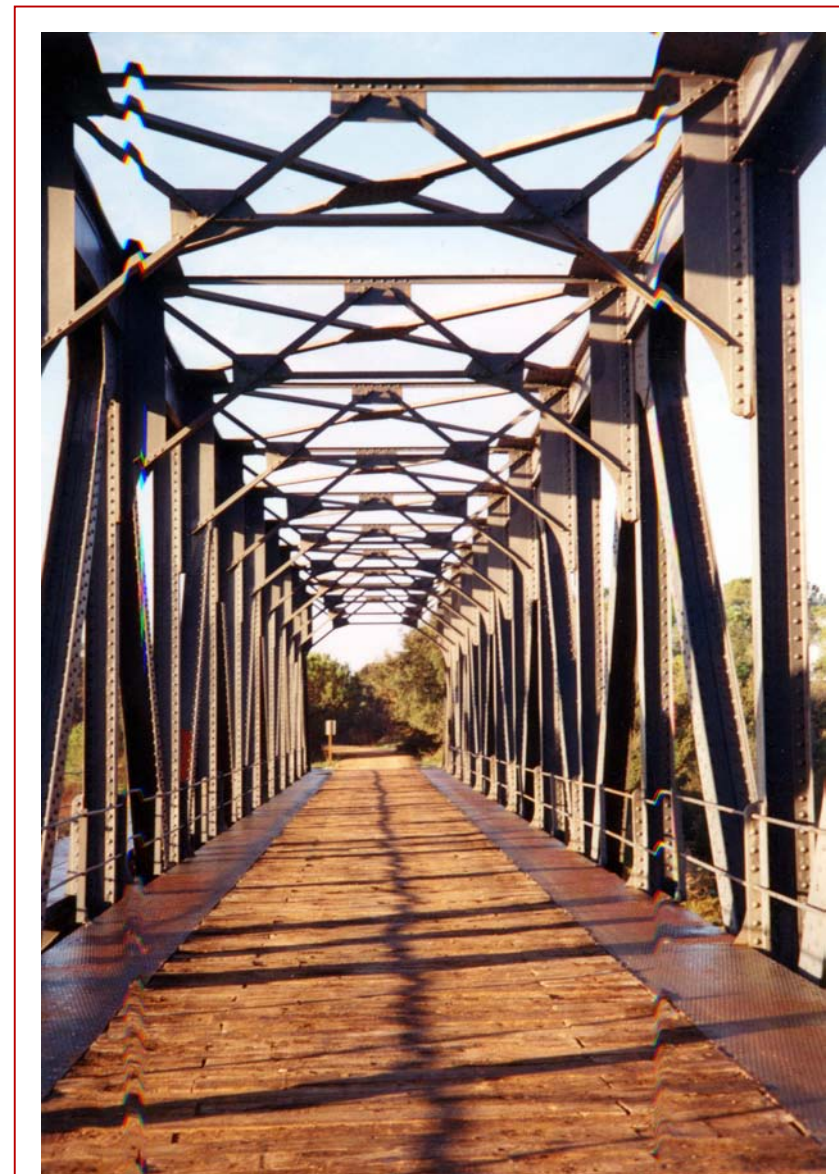
▪ *Justificación*

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 marismeños y fluviales, dehesas, masas de pinares y



Puente de la vía verde sobre el río Piedras



Marismas del Piedras

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 accesibilidad 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 indife-

renciada 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 ensanches 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 prolifera-



Nave agrícola

ción 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.

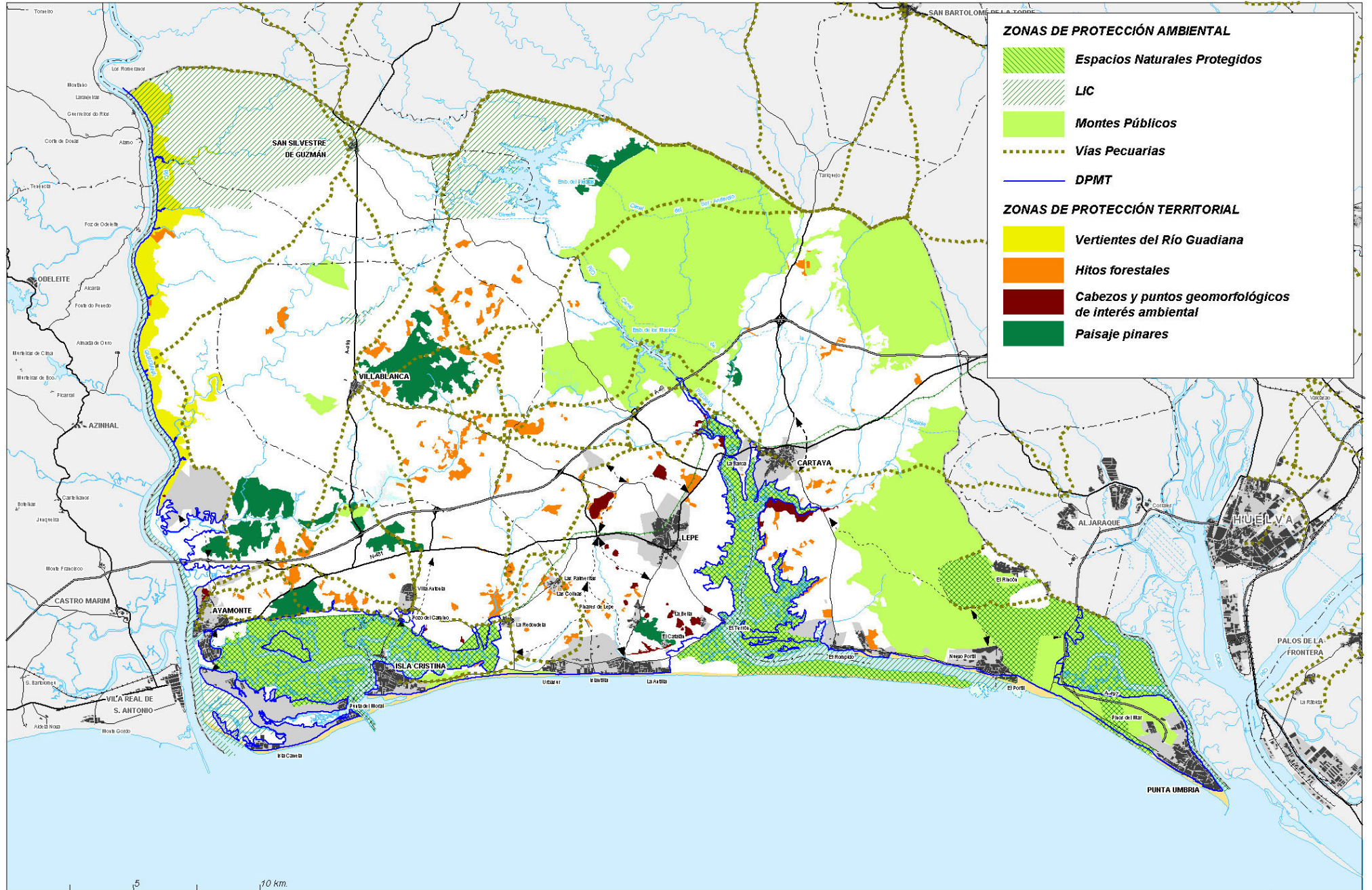
El crecimiento del sector ha superado en algunos municipios las previsiones existentes en los planes urbanísticos de dotaciones de suelo para actividades productivas y logísticas y la carencia de suelo adecuado a las

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.



ZONAS DE PROTECCIÓN

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.

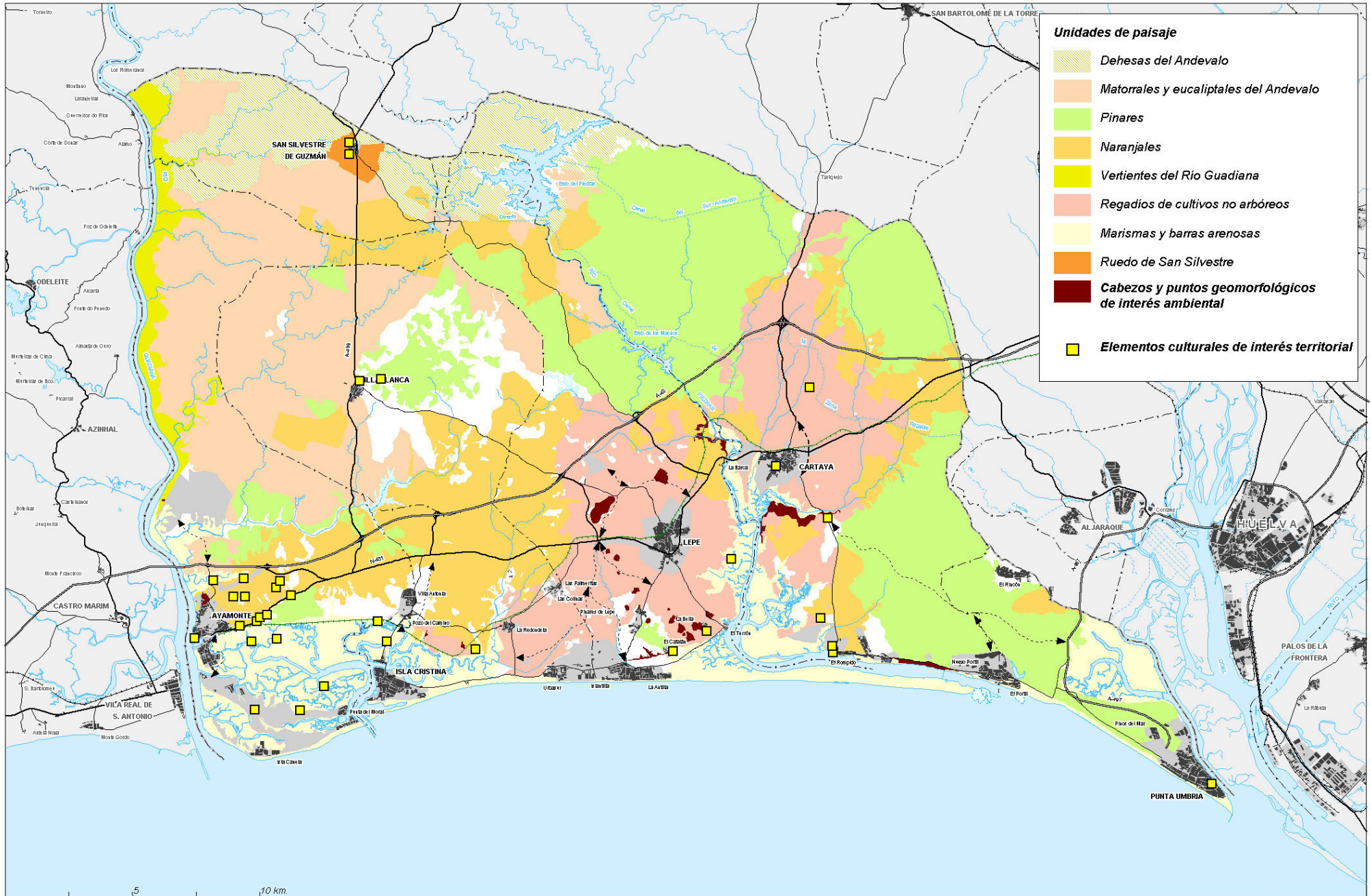
6.2. Identificar los elementos constituyentes del paisaje y la regulación y ordenación de su uso.

▪ 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.



Acantilado fósil y Torre del Catalán



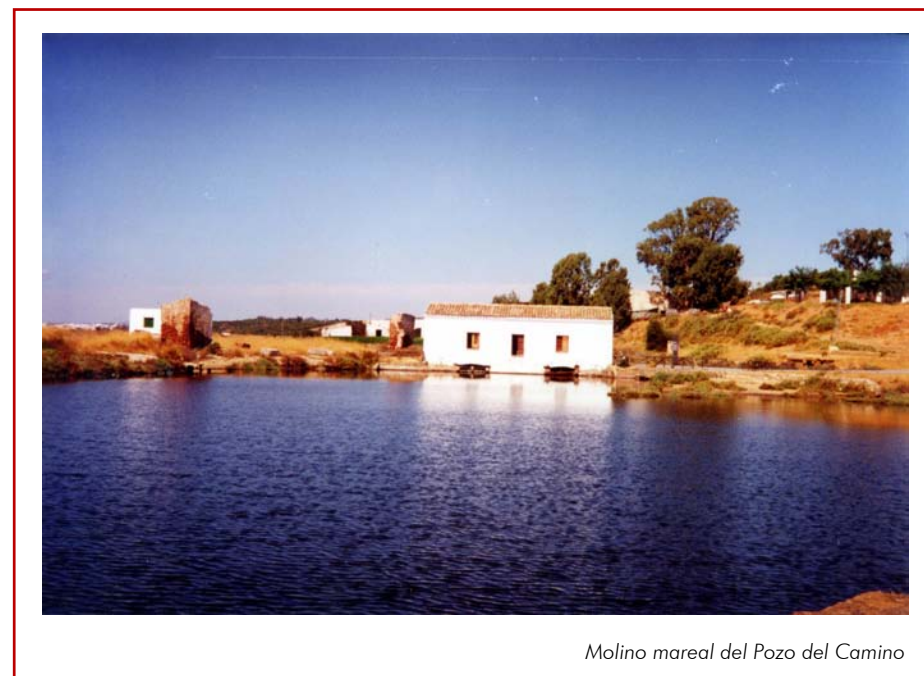
RECURSOS

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.
- 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 centrandose en 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



Escolleras en Isla Canela

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 ba-

jas 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 al-

gunos 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 marismenos, no existiendo, por tanto, previsiones de mantenimiento o renovación de los mismos.

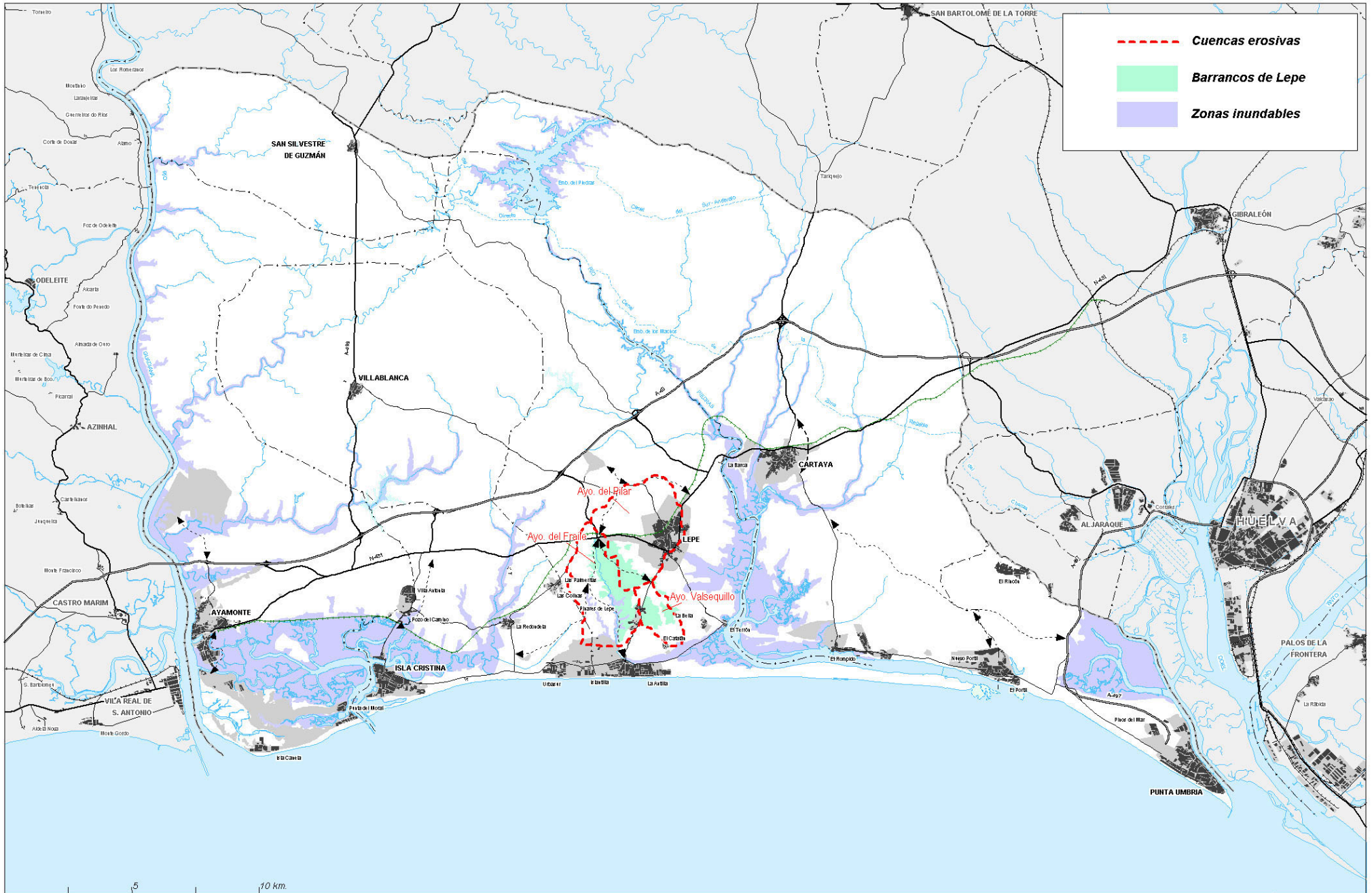
Todo parece indicar que la rapidez y la espectacularidad de los cambios introducidos depararán a medio plazo unos efectos que, aunque no previsibles, obligarán a replantear y redefinir las medidas de protección efectuadas en los espacios productivos con el objeto de amortiguar las tensiones ambientales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



Proceso de colmatación de marismas

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.



RIESGOS



Area de Los Barrancos

Uno de los aspectos trascendentales, 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 suscepti-

ble 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 so-

bre 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 aterrar, 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 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.



Sistema de defensa mediante malecón de plásticos

- 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 trans-

formación 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 te-grada.
- 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.

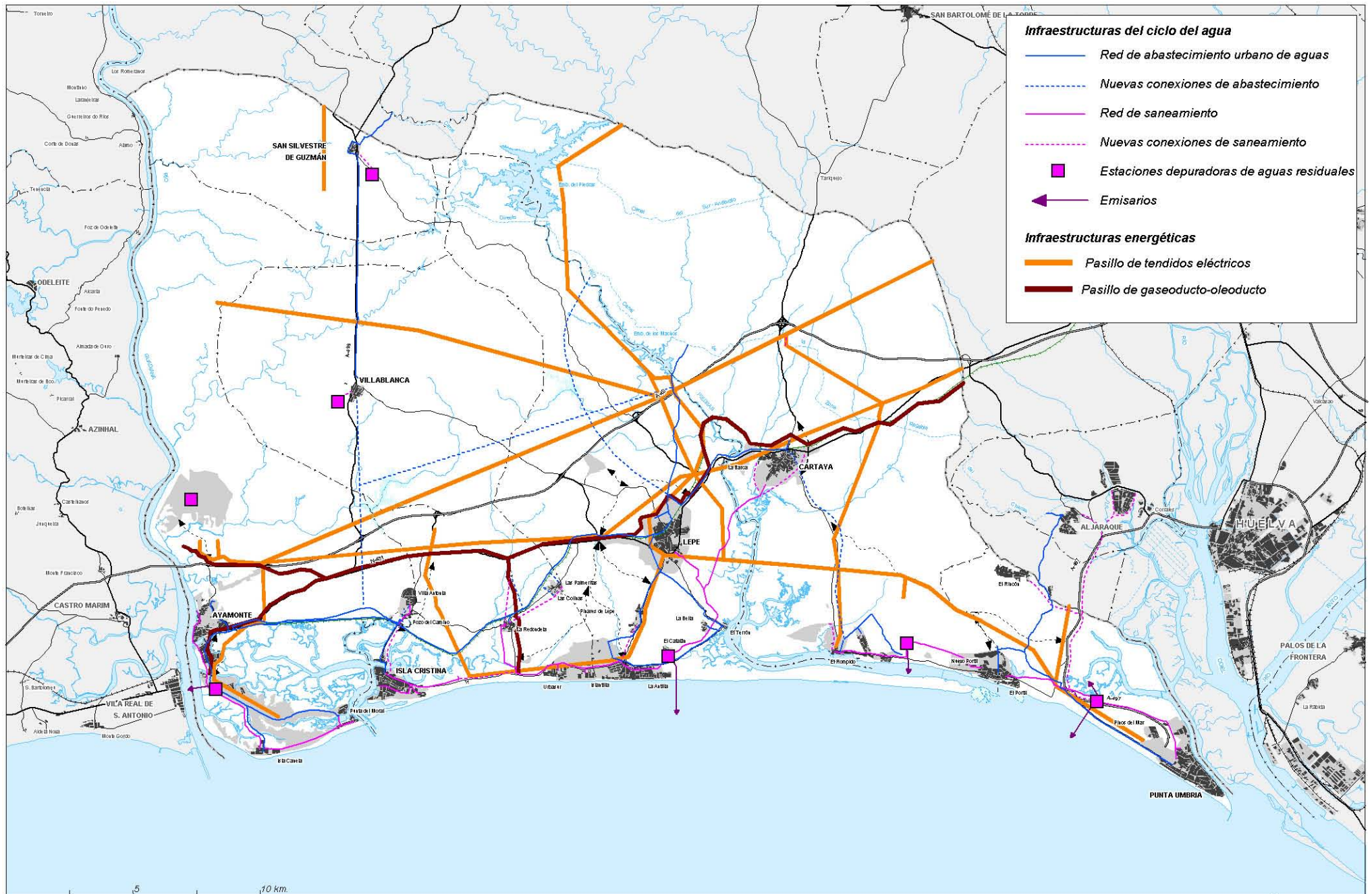
▪ *Justificación*

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.



INFRAESTRUCTURAS

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.

- *Propuesta*
- Integrar el subsistema Carreras-Piedras con el subsistema Punta Umbra 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 cautelas 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 marismeñas 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.