



3. Actuación urbanística urgente de **RIO SAN PEDRO** Cádiz

Por **J. M. Alonso Velasco**

Incluida como una más de las actuaciones urbanísticas dentro del programa Actur, la creación de la nueva ciudad Río San Pedro en el Area Metropolitana de Cádiz, tiene antecedentes previos al nacimiento del propio programa Actur.

La especial ubicación de Cádiz en una estrecha y alargada península, en la que se encuentra prácticamente ocupada la totalidad del territorio edificable, y agotadas las disponibilidades de suelo, plantea serios problemas como consecuencia del crecimiento demográfico: escasez de suelo edificable, tendencia hacia el crecimiento en vertical, encarecimiento en la oferta de vivienda por enrarecimiento del mercado. Las últimas actuaciones de ampliación del núcleo urbano encaminadas a la creación de suelo urbanizado para grandes unidades de viviendas han sido posibles únicamente en base a la creación de suelo artificial, por relleno de zonas ganadas al mar; este es el caso del polígono de Los Corrales, realizado por la Gerencia de Urbanización (hoy Instituto Nacional de Urbanización).

El crecimiento y desarrollo de Cádiz se encuentra obstaculizado por el agotamiento del suelo disponible dentro de la pequeña península en que se asienta la ciudad; es preciso canalizar este desarrollo hacia otros puntos de su Area Metropolitana, forzando el salto hacia la otra orilla de la bahía, y para ello se requiere un tipo de actuación en gran escala y con un cierto grado de autonomía en su funcionamiento: no es posible ni conveniente la actuación por ubicación de pequeños núcleos de viviendas, dependientes de Cádiz, tanto en lo que respecta a equipamiento y servicios, como a puestos de trabajo.

Los primeros estudios para la ubicación en el Area Metropolitana de Cádiz, de una unidad urbanística, asimilable al concepto de «nueva ciudad», datan de los inicios de la década 1960-70, y coinciden en fecha con los primeros proyectos para la realización de un puente sobre la bahía de Cádiz, que había de acortar las distancias por carretera, evitando el inútil rodeo de la bahía interior, así como las travesías de los cascos urbanos congestionados.

La creación del puente abre nuevos horizontes al desarrollo y expansión de Cádiz dentro de su Area Metropolitana; al crecimiento tendencial hacia San Fernando, que prácticamente había agotado sus disponibilidades espaciales, se añade una nueva posibilidad de desarrollo, puesto que los territorios libres al otro lado de la bahía, al construirse el nuevo puente, quedan situados a unos minutos del centro de Cádiz.

En el interior del semicírculo formado por los núcleos urbanos de Puerto de Santa María, Puerto Real, San Fernando y Cádiz, la mayor parte del territorio está constituido por marismas y zonas inundables; para encontrar terreno firme es necesario traspasar hacia el exterior la línea teórica definida por este anillo, en dirección a Sanlúcar, o bien hacia Jerez de la Frontera. En su interior, prácticamente la única zona en que existe terreno no inundable coincide con el baricentro del Area conformada por los núcleos urbanos citados con anterioridad, al mismo tiempo que coincide con la cabecera del nuevo puente, en un lugar con grandes valores ambientales y

PLAN COMARCAL "BAHIA DE CADIZ" INFRAESTRUCTURAS

CADIZ






















OCEANO ATLANTICO

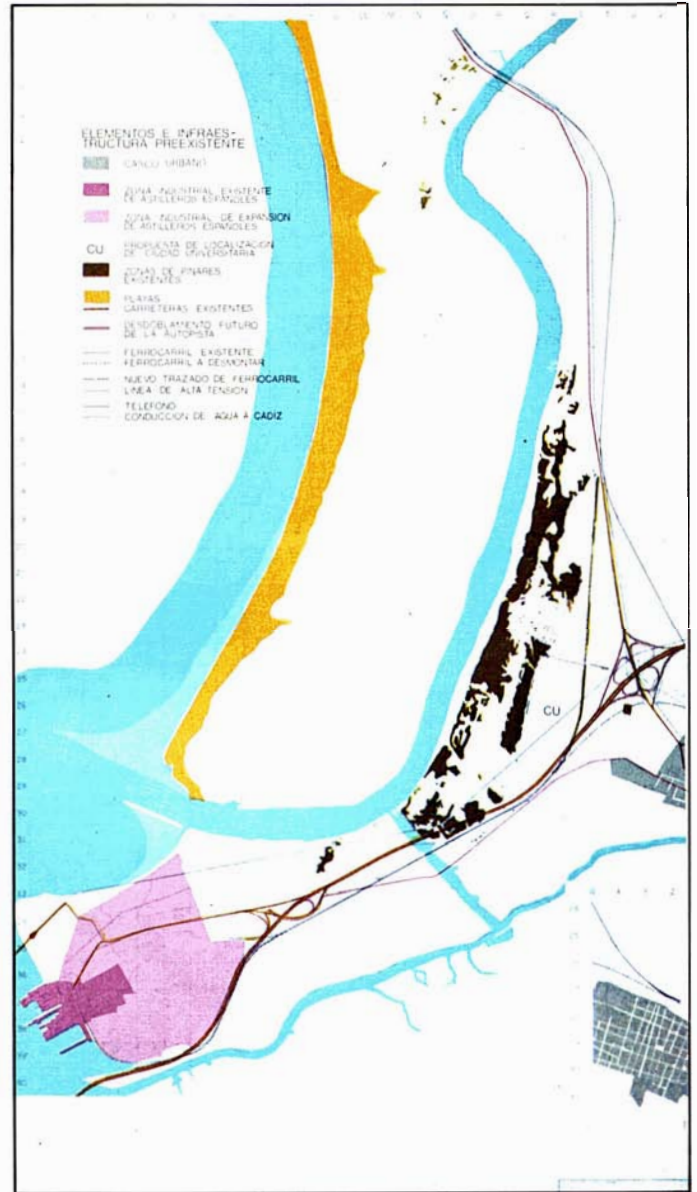
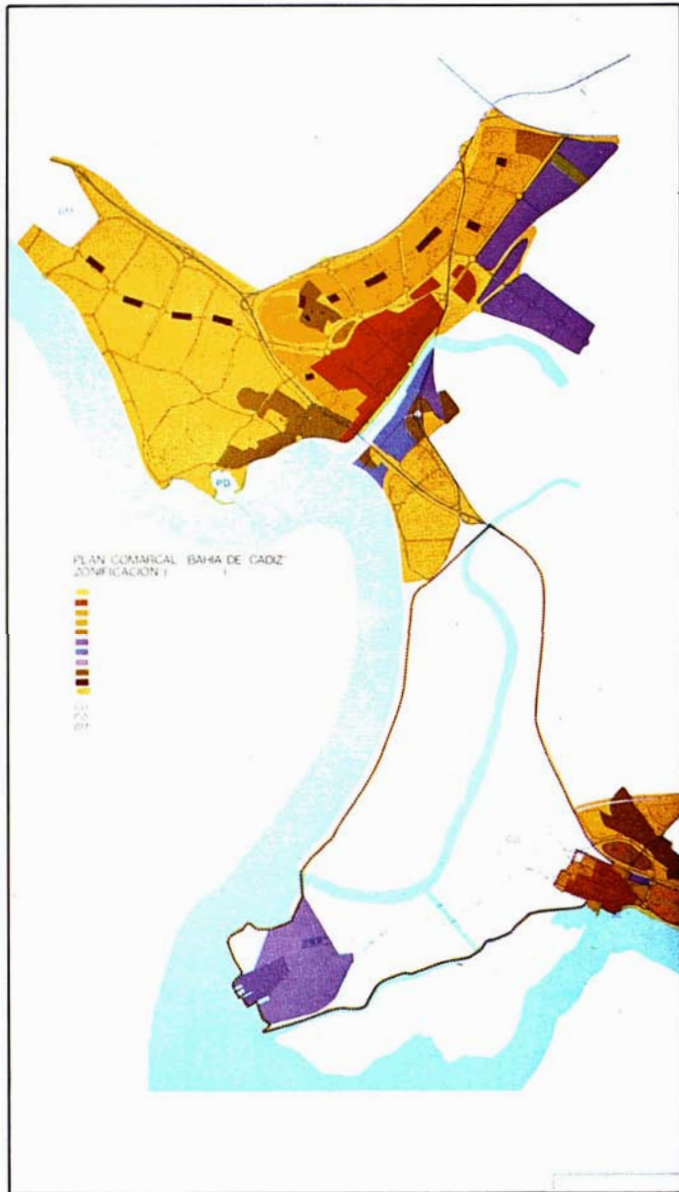
OCEANO ATLANTICO

Bahia de Cadiz

SAN FERNANDO

Bibliografía de la Frontera

-  AUTOPISTA SEVILLA-CADIZ
-  AUTOPISTAS PREVIAS
-  CARRETERAS EN MANTENIMIENTO, COLECTORA Y A SEVILLA POR EL CANAL
-  BARRIOS O NUEVOS TRAZADOS V.O.
-  CARRETERAS COMARCIALES
-  DEMARC. S.P.S.
-  PUENTES DE INTERCAMBIO Y CONTROL DE PEAJES DE AUTOPISTAS
-  CRUCEA ENTRE NIVEL O CANTONADO PRESENCIALES
-  CANALES MONITORIZADOS
-  SIMULACIONES ACTIVILES DE AGUA
-  CONEXIONES PRIVADAS
-  JURISDICCION EXISTENTE
-  250 m/s
-  100 m/s
-  50 m/s
-  20 m/s
-  SUBESTACION PREVIAS
-  220 m/s
-  110 m/s
-  55 m/s
-  25 m/s



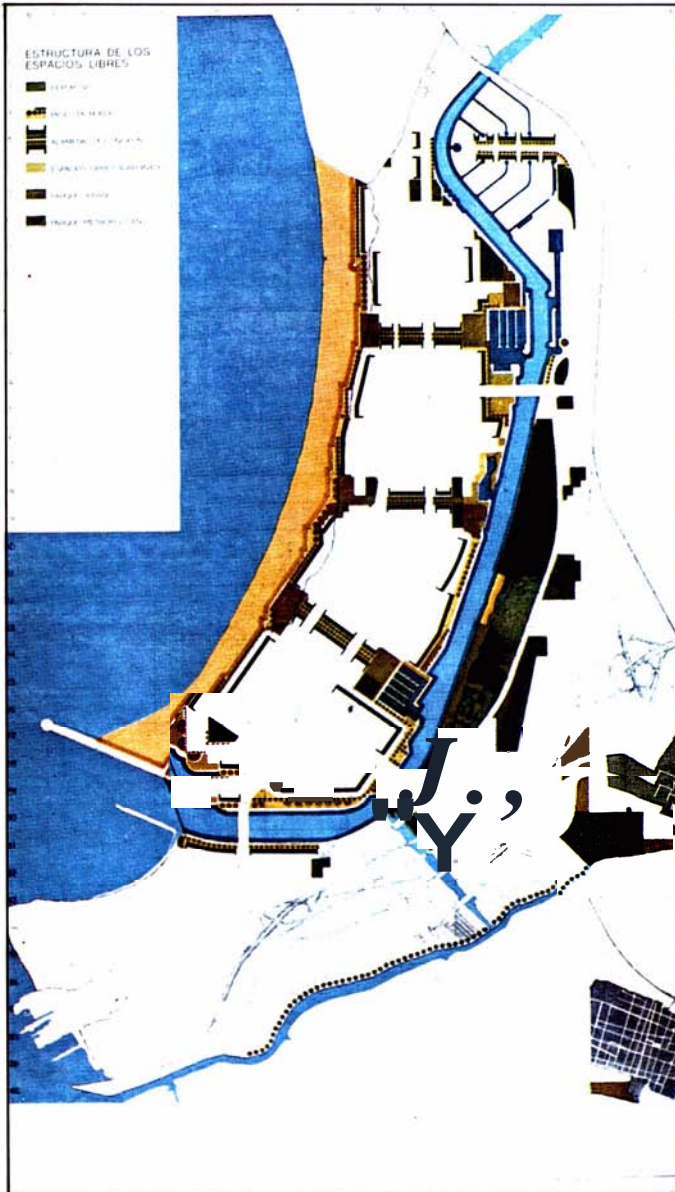
paisajísticos (la ría, los bosques de pinos existentes), así como con recursos naturales no explotados (la playa), que, convenientemente aprovechados y puestos en valor por el Plan de Ordenación, pueden contribuir en gran medida a vitalizar la actuación urbanística.

Si a lo anterior se añade la existencia, en el entorno próximo a la zona considerada, de grandes **infraestructuras** de apoyo, tanto de carreteras como ferrocarril (Ferrocarril Renfe de Madrid a Cádiz, Carretera Nacional IV Madrid - Cádiz, lazo terminal de la Autopista Sevilla - Cádiz), la localización no ofrece grandes dudas desde un punto de vista de implantación teórica dentro del Area Metropolitana, con abstracción de la calidad topológica y geológica del suelo y subsuelo.

La baja calidad del subsuelo y su escasa capacidad portante, así como la falta de cota de gran parte de los terrenos, si bien son generales para todo el territorio conside-

rado, han de tener una grave incidencia en una actuación que, por principio, debe plantearse a niveles económicos relativamente bajos, y en cualquier caso ajustados a los niveles económicos generales de la región. Es el propio proceso de planeamiento quien debe buscar soluciones a los problemas planteados. El proceso de planeamiento forzosamente debe tomar cuenta de estos fuertes **condicionantes**, así como de otros de tipo operativo y táctico, que repercuten sobre las posibilidades de viabilidad de la actuación, jugando siempre sin salirse del estrecho margen que queda libre entre las limitaciones económicas por un extremo, y los severos condicionantes físicos por el otro extremo: **la actuación será viable o inviable en la medida que el proceso de planeamiento sea capaz de dar solución a los problemas planteados.**

La aplicación al planeamiento de una metodología sumamente racional, apoyada en una toma de decisiones



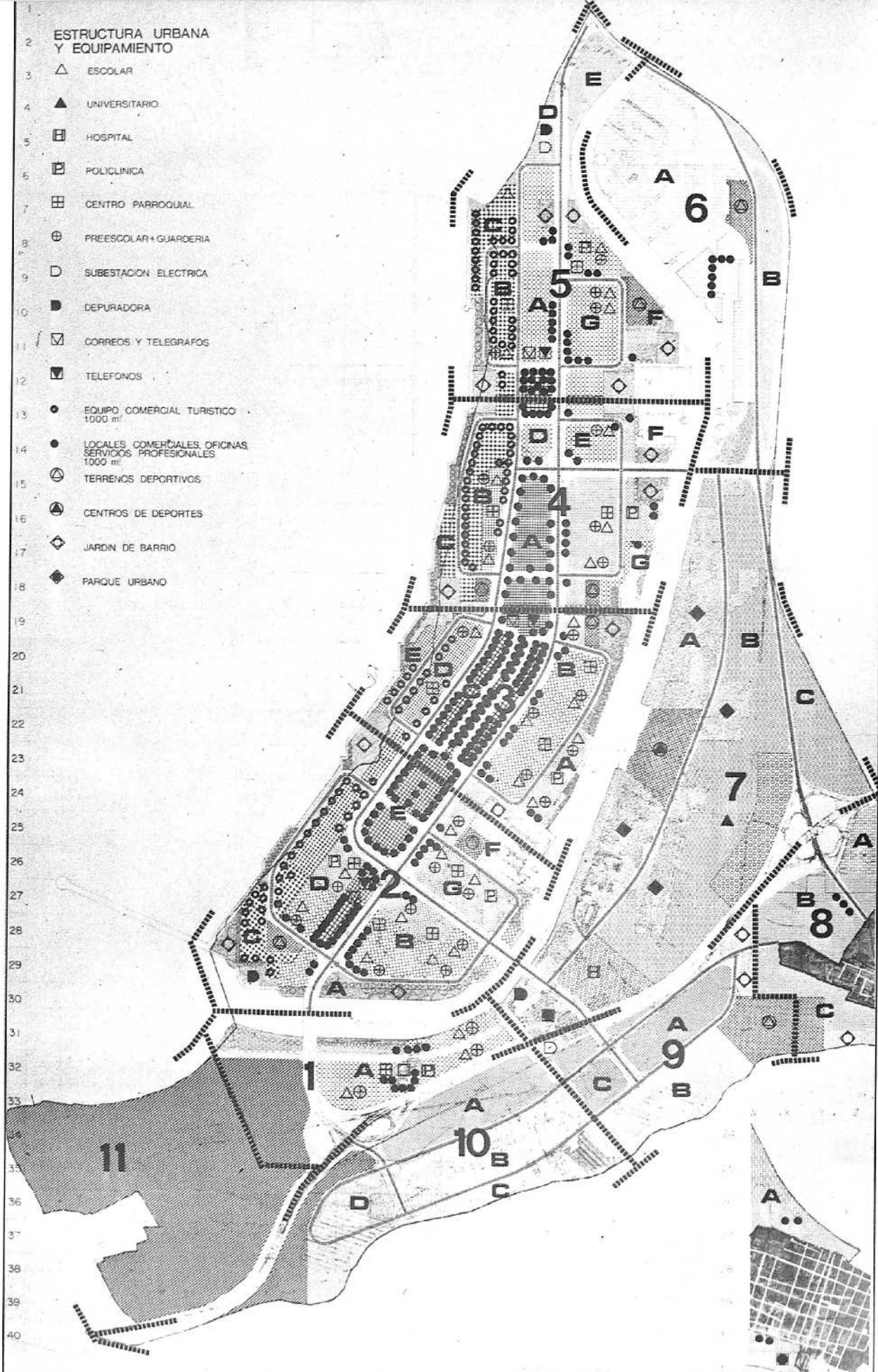
escalonada, mediante la sucesiva evaluación de alternativas, en la que los análisis costes - beneficios juegan un papel preponderante, con recurso en algún momento del proceso a la aplicación de modelos matemáticos para el estudio de interacciones, se ha demostrado capaz de conseguir solución satisfactoria a la problemática general. Como consecuencia, el planeamiento resultante tiene tanto de plan táctico como de plan finalista y de objetivos; en la continua y sucesiva valoración de alternativas que proporciona consistencia al plan de ordenación, cualquiera de los pasos o escalones puede ser tan importante o significativo como el resultado final.

La publicación del proceso completo de planeamiento exigiría algo más que un número monográfico de la revista; por otra parte, su publicación fraccionada pierde todo el sentido y la racionalidad que informa al planeamiento. Por ello, y supuesta la necesidad de publicar ma-

terial gráfico, se acompañan algunas imágenes informativas del área, seguidas de planos finales correspondientes a zonificación y estructura urbana, así como unos datos básicos de características del Planeamiento, en la conciencia de que, dada la flexibilidad con que se plantea el plan de ordenación, los elementos que aparecen representados, en muchos casos, no revisten más que un carácter puramente simbólico (éste es el caso, por citar alguno, de toda la red viaria de segundo orden, de algunas de las tipologías de espacios representadas en la estructura de los espacios libres, del diseño simbólico de una Marina en el extremo norte, etc.); con independencia de esto, las imágenes representadas tienen un valor simplemente estructurante en todo lo que se refiere a redes, organización de usos y utilización del suelo, tipologías de edificación y, en algunos casos, de diseño espacial, así como esquema general de actividades.

ESTRUCTURA URBANA Y EQUIPAMIENTO

- 1 ESCOLAR
- 2 UNIVERSITARIO
- 3 HOSPITAL
- 4 POLICLINICA
- 5 CENTRO PARROQUIAL
- 6 PREESCOLAR+GUARDERIA
- 7 SUBESTACION ELECTRICA
- 8 DEPURADORA
- 9 CORREOS Y TELEGRAFOS
- 10 TELEFONOS
- 11 EQUIPO COMERCIAL TURISTICO 1000 m²
- 12 LOCALES COMERCIALES OFICINAS SERVICIOS PROFESIONALES 1000 m²
- 13 TERRENCOS DEPORTIVOS
- 14 CENTROS DE DEPORTES
- 15 JARDIN DE BARRIO
- 16 PARQUE URBANO





RESUMEN GENERAL DE CARACTERISTICAS

Superficie de la actuación	1.593,— Has.	Número de viviendas	30.766 Ud.
Areas residenciales	359,55 Has.	Número de plazas de 2. ^a residencia o turísticas	5.040 Ud.
Areas de industria turística	184,44 Has.	Número de plazas turísticas	23.526 Ud.
Areas de equipo metropolitano .	171,62 Has.	Población permanente resultante .	107.680 hab.
Areas industriales	356,35 Has.	Población turística	28.566 hab.
Areas libres, deportivas y de parques	236,86 Has.	Población total en temporada turística	136.246 hab.
Edificación residencial	3.072.161 m ²	Densidad de población total ...	86 hab./Ha.
Edificación de equipo urbano ..	270.182 m ²	Dimensión de la vivienda media .	100,— m ²
Edificación de industria turística .	719.177 m ²	Equipo urbano por vivienda ...	8,78 m ²
Edificación en equipo de industria turística	127.922 m ²	Edificación por plaza turística ..	25,— m ²
Parcelas industriales	2.316.275 m ²	Edificación de equipo por plaza turística	4,48 m ²
Parcelas de equipo metropolitano .	1.201.340 m ²	Edificación de equipo total por vivienda	12,94 m ²

PUBLICACIONES DE INVESTIGACION EN EQUIPO

EDITADAS POR EL INSTITUTO DE ESTUDIOS DE ADMINISTRACION LOCAL

