Avance de Plan **FASE III** | abril de 2026

Plan de Ordenación Urbana de **Ayamonte**

Memoria de Información y Diagnóstico



POU AYAMONTE

Eurociudad Guadiana

jmmeléndez arquitecturaurbanismo

Administración:

Con fecha 21 de noviembre de 2024, el Excmo. Ayuntamiento de Ayamonte convoca la Licitación Pública para impulsar la redacción del Plan General de Ordenación Municipal. Por ello, es el Ayuntamiento la administración impulsora del presente instrumento, y la Junta de Andalucía, como administración autonómica, será la responsable, mediante la emisión de los informes preceptivos que la LISTA le encomienda, del control de la legalidad territorial y urbanística, en toda la tramitación del instrumento:

Junta de Andalucía

Alcaldía

D. Manuel Alberto Fernández Rodríguez	Alcalde de Ayamonte

Comisión Municipal

D. Manuel Alberto Fernández Rodríguez	Alcalde de Ayamonte
D. José María Mayo Luis	1º Teniente de Alcalde Dirección de las áreas de Cultura, Turismo, Nuevas Tecnologías, Policía, P. Civil y Tráfico.
Dña. Paloma Ogáyar Lechuga	2ª Teniente de Alcalde Dirección de las áreas de Urbanismo, Vivienda, Padrón, Catastro, TUASA y Eurociudad.
D. Juan Francisco Cobo Rayo	4º Teniente de Alcalde Áreas de Economía y Hacienda, Personal y Desarrollo Local

Responsable del Contrato

Dña. Paloma Ogáyar Lechuga	2ª Teniente de Alcalde Dirección de las áreas de Urbanismo, Vivienda, Padrón, Catastro, TUASA y Eurociudad.

Mesa Técnica de Seguimiento

Dña. Paloma Ogáyar Lechuga	2ª Teniente de Alcalde Dirección de las áreas de Urbanismo, Vivienda, Padrón, Catastro, TUASA y Eurociudad.
Dña. Gema Pereira Rodríguez	Arquitecta Técnica Municipal Excmo. Ayuntamiento de Ayamonte
D. Iván Martín Ponce	Asesor Jurídico Urbanista Excmo. Ayuntamiento de Ayamonte
Dña. Patricia Romero Teruel	Técnica Municipal Excmo. Ayuntamiento de Ayamonte

Mesa de Trabajo

D. José Manuel Correa Reyes	Delegado del Gobierno en Huelva Junta de Andalucía
D. Jaime Pérez Guerrero	Delegado Territorial de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía
Técnicos de la Delegación	Delegación Territorial de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía
Alcaldía y MTS del PGOM	Excmo. Ayuntamiento de Ayamonte
Dirección Equipo Redactor	Jm. Meléndez arquitectos SLP.

Equipo redactor

Tras la Licitación Pública llevada a cabo por el Excmo. Ayuntamiento de Ayamonte y en el marco del contrato para la redacción del Plan de Ordenación Urbana, este trabajo ha sido realizado por:

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR: **JM. MELÉNDEZ ARQUITECTOS SLP**

jmmeléndez
arquitecturaurbanismo

MELENDEZ GUTIERREZ SANTIAGO - 77820209P
Firmado digitalmente por MELENDEZ GUTIERREZ SANTIAGO - 77820209P
Fecha: 2026.04.16 18:01:06 +02'00'

MELENDEZ RODRIGUEZ JOSE MANUEL - 27289730T
Firmado digitalmente por MELENDEZ RODRIGUEZ JOSE MANUEL - 27289730T
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=IDCES-27289730T, givenName=JOSE MANUEL, sn=MELENDEZ RODRIGUEZ, cn=MELENDEZ RODRIGUEZ JOSE MANUEL - 27289730T
Fecha: 2026.04.16 18:24:38 +02'00'

Dirección y Coordinación

D. José Manuel Meléndez Rodríguez	Arquitecto urbanista
D. Santiago Meléndez Gutiérrez	Arquitecto urbanista

Área de Medio Ambiente

D. Braulio Asensio Romero	Licenciado en Ciencias Biológicas
D. Salvador González Parra	Graduado en Ciencias Ambientales Graduado en Ingeniería Agrícola

Área de Urbanismo

D. Daniel Montaner Sanz	Arquitecto urbanista
D. Rodrigo Abade Dias	Arquitecto urbanista
Dña. Melanie Melissa Romero Vera	Arquitecta urbanista
Dña. Carmen Funes Mejías	Técnica urbanista | E. arquitectura
D. Sergio Carrasco Pantoja	Técnico urbanista | E. arquitectura
Dña. Beatriz Muñoz Bulnes	Delineante urbanista

Área de Sistemas de Información Geográfica

D. Christopher I. Morales Arévalo	Ingeniero Geógrafo en Planificación Territorial

Área Jurídica

D. Juan José Manfredi Salado	Graduado en Derecho Graduado en Ciencias Jurídicas de las AAPP Graduado en Ingeniería de la Edificación Arquitecto Técnico en Ejecución de Obras

Área de Patrimonio

Dña. Araceli Rodríguez Azogue	Licenciada en Geografía e Historia
D. Álvaro Fernández Flores	Licenciado en Geografía e Historia

Área Técnica

D. Alberto José Blancas Saiz	Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
D. Manuel González Bernal	Arquitecto Técnico. Graduado en Ingeniería de la Edificación

Área de Participación ciudadana, igualdad y Género

D. Nicolás Alberto López González	Graduado en Trabajo Social I. Sociosanitaria y Enfoque de Género.

Documentos del Avance

El presente Documento de Avance – Borrador Urbanístico – del Plan de Ordenación Urbana de Ayamonte, está formado por los siguientes documentos:

Introducción y cuestiones preliminares

Este título incluye un único documento que aborda los diferentes aspectos generales que sirven de antecedentes a los contenidos propios del Documento de Avance desarrollado en títulos posteriores. Estos aspectos generales abordan contenidos como la necesidad de formulación, el marco jurídico general y la metodología empleada para la determinación de la ordenación detallada del suelo urbano.

IC. Introducción y cuestiones preliminares

Memoria

Este título está formado por cuatro documentos que abordan los datos relevantes sobre la situación actual del suelo urbano de Ayamonte, los resultados de la participación ciudadana, y la identificación de las principales problemáticas mediante un extenso diagnóstico urbano. Estos datos, permiten determinar la ordenación detallada del suelo urbano y acoger la formulación de las distintas alternativas de ordenación.

A. Memoria Informativa y Descriptiva.

B. Memoria de Diagnóstico.

C. Memoria de Participación e Información Pública.

D. Memoria de Ordenación.

Cartografía

Este título incluye un único documento que acoge la planimetría del Borrador Urbanístico. La Cartografía está formada por Planos de Información – que facilitan la comprensión del estado actual del suelo urbano y sus características - y Planos de Ordenación -que acogen la estructura urbana y la propuesta de Intervenciones.

E. Cartografía.

Síntesis

Este título está conformado por un único documento que recoge, de forma sintética y accesible, los principales contenidos del Documento de Avance, integrando los aspectos más relevantes del análisis y diagnóstico, los resultados del proceso de participación ciudadana y los criterios generales que fundamentan la ordenación detallada del suelo urbano propuesta.

F. Resumen Ejecutivo.

Documentos complementarios

Este título está conformado por un conjunto de documentos y estudios complementarios que desarrollan y completan el contenido del Documento de Avance, incorporando los estudios ambientales y de salud exigidos por la normativa sectorial, así como la documentación anexa necesaria para completar, justificar y apoyar técnicamente las determinaciones y propuestas de la ordenación detallada del suelo urbano.

G. Documento Inicial Estratégico (DIE).

Anexos al Documento Inicial Estratégico.

H. Memoria Resumen de Valoración de Impacto en la Salud.

Anexos al Documento de Avance.

Índice general | Memoria

A. Memoria Informativa y Descriptiva 6

A.a). Objeto y Estructura de la Información. 9

A.b). Encuadre Geográfico. 10

A.c). Caracterización ambiental. 15

A.d). La construcción histórica del territorio. 25

A.e). El Medio Urbano. 27

A.f). Estudio socioeconómico. 30

A.g). El Planeamiento vigente. 33

A.h). Redes Generales e Infraestructuras Territoriales. 59

A.i). Movilidad. 75

B. Memoria de Diagnóstico 82

B.a). Metodología. 84

B.b). Análisis Urbano. 86



A. Memoria Informativa y Descriptiva

A.a). Objeto y Estructura de la Información. 9

A.b). Encuadre Geográfico. 10

A.b).1. Encuadre Comarcal. 10

A.b).2. Encuadre Territorial. 11

A.b).2.1. Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). 11

A.b).2.2. Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva (POTLOH). 12

A.b).2.3. La Eurociudad del Guadiana. 13

A.b).3. Ayamonte y sus asentamientos de población. 14

A.b).3.1. Núcleos urbanos principales. 14

A.b).3.2. Núcleos secundarios o adscritos. 14

A.c). Caracterización ambiental. 15

A.c).1. El Medio Físico. 15

A.c).1.1. Geología y geomorfología. 15

A.c).1.2. Geomorfología. 15

A.c).1.3. Geotecnia. 15

A.c).1.4. Edafología. 16

A.c).1.5. Hidrología Superficial. 17

A.c).1.6. Hidrología subterránea. 18

A.c).1.7. Dinámica de Costas. 19

A.c).2. Paisaje y territorio. 20

A.c).2.1. Unidades de paisaje en Ayamonte. 20

A.c).3. Espacios protegidos y dominio público. 21

A.c).3.1. Áreas naturales protegidas: RENPA y Red Natura 2000. 21

A.c).3.2. Dominio Público Hidráulico. 21

A.c).3.3. Dominio Público de Carreteras. 21

A.c).3.4. Montes Públicos. 21
A.c).3.5. Dominio Público Marítimo Terrestre....22
A.c).3.6. Vías Pecuarias....22
A.c).4. Unidades Ambientales. 24
A.d). La construcción histórica del territorio. 25
A.d).1. Territorio transfronterizo. 25
A.d).2. Evolución histórica. 25
A.d).2.1. Prehistoria reciente y primeras arquitecturas del paisaje. 25
A.d).2.2. Protohistoria: El Estuario como puerta a los intercambios.....25
A.d).2.3. Época romana: explotación agraria, red fluvial y economía litoral. 25
A.d).2.4. Edad Media: frontera, fortificación y ciudad de cerros. 26
A.d).2.5. Edad Moderna: puerto, defensa y paisaje productivo de marismas. 26
A.d).2.6. Época contemporánea: Industria pesquera-conservera y nuevos asentamientos.....26
A.e). El Medio Urbano. 27
A.e).1. Organización de los núcleos 27
A.e).1.1. Núcleos principales....27
A.e).1.2. Núcleos secundarios adscritos....28
A.e).1.3. Ocupación dispersa en suelo rustico 29
A.f). Estudio socioeconómico. 30
A.f).1. Demografía. 30
A.f).2. Rasgos sociales relevantes 32
A.f).2.1. Estructura y composición residencial....32
A.g). El Planeamiento vigente. 33
A.g).1. Las Normas Subsidiarias de Planeamiento y su Adaptación. 33
A.g).1.1. Antecedentes al planeamiento general. 33
A.g).1.2. Las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal. 33
A.g).1.3. La Adaptación Parcial a la LOUA. 33
A.g).1.4. La Clasificación del suelo. 34
A.g).1.5. Modificaciones en el planeamiento vigente. 35
A.g).1.6. Desarrollo del Suelo Urbanizable. 36
A.g).1.7. Desarrollo del Suelo Urbano no consolidado. 36
A.g).1.8. Desarrollo del Suelo No Urbanizable. 36
A.g).1.9. Desarrollo de los Sistemas Generales. 37
A.g).2. Protección del Patrimonio cultural. 43
A.g).2.1. Antecedentes. 43
A.g).2.2. Análisis del estado de conocimiento del patrimonio cultural y su situación en el planeamiento territorial. 43
A.g).2.3. Análisis de la situación actual. 45
A.g).2.4. Problemas actuales de protección y conservación del patrimonio cultural del núcleo urbano. 47
A.g).3. Estructura urbana. 48
A.g).3.1. Zona 1. Casco Histórico. 48
A.g).3.2. Zona 2. La Villa y extensión de Ayamonte 49
A.g).3.3. Zona 3. Crecimiento Este 49
A.g).3.4. Zona 4. Salón de Santa Gadea 50
A.g).3.5. Zona 5. Actuación Industrial de Ayamonte. 50
A.g).3.6. Zona 6. Barriada Canela 51
A.g).3.7. Zona 7. Villa Antonia 51
A.g).3.8. Zona 8. Pozo del Camino 52
A.g).3.9. Zona 9. Isla Canela 52
A.g).3.10. Zona 10. Barriada Punta del Moral 53
A.g).3.11. Zona 11. Costa Esuri 53
A.g).4. Calificación del Suelo Urbano 54
A.g).4.1. Criterios de Aplicación de la Calificación Existente 54
A.g).4.2. Delimitación del Alcance del Análisis 54
A.g).4.3. Inconsistencias y limitaciones de información 54
Calificación del Suelo Urbano 58
A.h). Redes Generales e Infraestructuras Territoriales. 59
A.h).1. Redes y Estaciones de Transporte. 59
A.h).1.1. Transporte por carretera. 60
A.h).1.2. Red Ferroviaria. 61
A.h).1.3. Transporte marítimo 63
A.h).1.4. Aparcamientos. 64

A.h).2. Infraestructuras energéticas. 66
A.h).2.1. Red Eléctrica. 66
A.h).2.2. Red de telecomunicaciones. 69
A.h).2.3. Gaseoducto. 69
A.h).2.4. Instalaciones para la producción de energías renovables. 69
A.h).3. Infraestructuras Hidráulicas. 70
A.h).3.1. Red de Abastecimiento. 70
A.h).3.2. Red de Saneamiento. 72
A.h).3.3. Infraestructuras hidráulicas para usos agrícolas. 73
A.h).3.4. Banda Ancha y desarrollo Inteligente. 73
A.h).3.5. Gestión de Residuos. 74
A.i). Movilidad. 75
A.i).1. La Movilidad Motorizada. 75
A.i).1.1. Los principales canales de comunicación interurbanos. 75
A.i).1.2. Los principales viarios urbanos estructurantes. 76
A.i).1.3. La red de trasporte público. 77
A.i).1.4. Movilidad eléctrica. 78
A.i).2. La Movilidad activa. 78
A.i).2.1. La movilidad en bicicleta. 78
A.i).2.2. La movilidad en peatonal. 80

A.a). Objeto y Estructura de la Información.

El presente documento tiene por objeto reunir, ordenar y describir la información urbana, territorial, ambiental y socioeconómica del municipio de Ayamonte, constituyendo la base técnica y analítica sobre la que se desarrollará el diagnóstico urbano que acompaña al Documento.

El objetivo principal de esta **Memoria de Información** es identificar y exponer con rigor técnico los factores que configuran la realidad actual del suelo urbano y urbanizable, de manera que se disponga de un conocimiento completo, actualizado y operativo del municipio antes de abordar su análisis y posterior evaluación. La información recogida permite reconocer los elementos estructurantes del sistema urbano, su organización funcional, sus recursos y limitaciones, así como las principales dinámicas de transformación y crecimiento, sin anticipar valoraciones propias del diagnóstico.

El planeamiento vigente en Ayamonte está constituido por el Texto Refundido de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de 1996, aprobado por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo en sesión de 4 de octubre de 1996, y su Adaptación Parcial a la LOUA, aprobada definitivamente el 24 de noviembre de 2010 mediante Decreto 11/2008.

La persistencia de este marco normativo, unido a los profundos cambios territoriales, sociales y ambientales experimentados desde su aprobación, justifica la necesidad de una revisión integral del modelo urbano, sustentada sobre una base informativa rigurosa, coherente y alineada con el nuevo marco legislativo de la LISTA.

En este contexto, el presente documento constituye una síntesis completa y estructurada de la información disponible, procedente tanto de fuentes institucionales como de los trabajos técnicos propios desarrollados por el equipo redactor, en cumplimiento de lo establecido en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (PPT) que regula el contenido y alcance de esta fase del POU.

La información recopilada se organiza en **bloques temáticos** que abarcan las siguientes materias:

- Características geográficas y medioambientales del territorio.
- Condiciones climáticas y factores asociados al cambio climático.
- Caracterización medioambiental: Medio físico, medio biótico y paisaje.
- Patrimonio histórico y cultural de Ayamonte.
- Contexto cultural y socioeconómico
- Estado actual de las infraestructuras y servicios urbanos.
- Caracterización urbana: estructura y morfología.
- Evaluación del Mercado del Suelo y la Vivienda.
- Planeamiento General vigente y su desarrollo.
- Movilidad y accesibilidad.
- Afecciones derivadas de la legislación sectorial y de la planificación territorial.

La metodología aplicada se ha basado en la recopilación, verificación y homogeneización de datos, priorizando el uso de fuentes oficiales (IECA, Catastro, CHG, REDIAM, Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Ayamonte, entre otros), complementadas con cartografía propia, observaciones de campo, aportaciones municipales y participación ciudadana, así como con la información derivada del PGOM de Ayamonte, con el que este documento mantiene plena coordinación.

Si bien el propósito fundamental de esta Memoria es exponer información objetiva, se incorporan en determinados apartados observaciones interpretativas básicas que facilitan la comprensión del contexto urbano, sirviendo de puente hacia el diagnóstico que se desarrolla en la segunda parte de este documento.

La información presentada no constituye un conjunto cerrado, sino una base viva y en constante actualización, que podrá completarse con nuevos datos conforme avance la redacción del POU. Su finalidad última es dotar al municipio de una referencia técnica unificada, que permita fundamentar las decisiones de planificación urbana con criterios objetivos, verificables y transparentes.

La información urbanística recopilada no se entiende como un mero registro de datos, sino como una lectura interpretativa de la realidad urbana en el momento de su obtención, orientada a la formulación de una ordenación coherente con los procesos de cambio y transformación continua del territorio. Por ello, la metodología empleada persigue establecer sinergias entre la información, el diagnóstico y los objetivos estratégicos, seleccionando aquellos aspectos más relevantes para la futura ordenación.

La participación ciudadana ha constituido un pilar esencial en este proceso de recopilación, aportando información valiosa sobre la percepción y las necesidades urbanas y territoriales del municipio, tanto a través de las jornadas celebradas como de la consulta pública previa.

Finalmente, se señala que la presente información seguirá acompañando al POU durante las siguientes fases del proceso de planeamiento y no se considera concluida con la presente fase, pudiendo ampliarse hasta la aprobación inicial. La estructura del contenido de la información se desarrolla en los apartados que se presentan a continuación.



Fotografía del Paseo del Río Guadiana – Núcleo de Ayamonte | Fuente: Elaboración Propia

A.b). Encuadre Geográfico.

El término municipal de **Ayamonte** se sitúa en el extremo occidental de la provincia de Huelva, en la desembocadura del río Guadiana, en el límite natural que separa España de Portugal. El municipio ocupa una superficie de 141,57 km² con un perímetro aproximado de 88 km, y se localiza a 50 km de la capital provincial.

Ayamonte se ubica en una **posición estratégica dentro del arco litoral atlántico andaluz**, en la confluencia entre el corredor costero de la A-49 (Sevilla–Algarve) y el puente internacional del Guadiana, lo que le otorga un papel de conexión clave entre los territorios de Andalucía y el sur de Portugal. Esta posición transfronteriza ha favorecido históricamente su vocación pesquera, fluvial y comercial, y en la actualidad la consolida como uno de los principales polos urbanos y turísticos del litoral occidental onubense.

Ayamonte forma parte junto con **Castro Marim** y **Vila Real de Santo António**, de la **AECT Eurociudad del Guadiana**, un instrumento de cooperación transfronteriza impulsado por la Unión Europea que integra los municipios fronterizos de ambas márgenes del río. Esta entidad representa un espacio funcional compartido que promueve la planificación coordinada de infraestructuras, movilidad y servicios, y constituye un referente de cooperación territorial en la frontera hispano-lusa.

El término municipal presenta una morfología altamente diversa y singular. En el borde meridional, la línea de costa y los sistemas dunares se alternan con amplias extensiones de marismas y esteros, donde se localizan los desarrollos turísticos de Isla Canela y el asentamiento pesquero histórico de Punta del Moral.

En el interior, los relieves suaves y las vegas del Guadiana acogen los núcleos tradicionales de Ayamonte hacia el oeste, y Pozo del Camino–Villa Antonia hacia el este, mientras que, hacia el norte del núcleo cabecera, junto al cauce fluvial, se extiende el desarrollo residencial de Costa Esuri. La presencia de ecosistemas marismeños y fluviales, junto a su posición litoral y su condición de frontera internacional, otorgan al municipio una identidad paisajística única dentro de la provincia de Huelva.

La **vocación marítima y fluvial de Ayamonte** ha sido históricamente determinante en su estructura urbana. La ciudad ha evolucionado a partir de su núcleo histórico en la ribera del Guadiana, en torno al puerto fluvial y la actividad pesquera. Con el paso del tiempo, su posición costera y la amplitud de su término han propiciado la consolidación de nuevos desarrollos residenciales y turísticos, entre los que destaca Isla Canela, uno de los principales destinos vacacionales de Andalucía, junto con los enclaves de Punta del Moral y Costa Esuri, donde se han implantado complejos residenciales, equipamientos hoteleros y campos de golf.

A.b).1. Encuadre Comarcal.

Ayamonte se integra en la **Comarca de la Costa Occidental de Huelva**, ámbito litoral que agrupa a los municipios de Lepe, Cartaya, Isla Cristina, Villablanca, Punta Umbría y Ayamonte, conformando un conjunto territorial de elevada interdependencia funcional y una marcada identidad geográfica, económica y cultural. Este sector occidental del litoral onubense se caracteriza por un paisaje costero de marismas, esteros y arenales, resultado de la interacción entre los aportes fluviales del Guadiana y las dinámicas atlánticas.

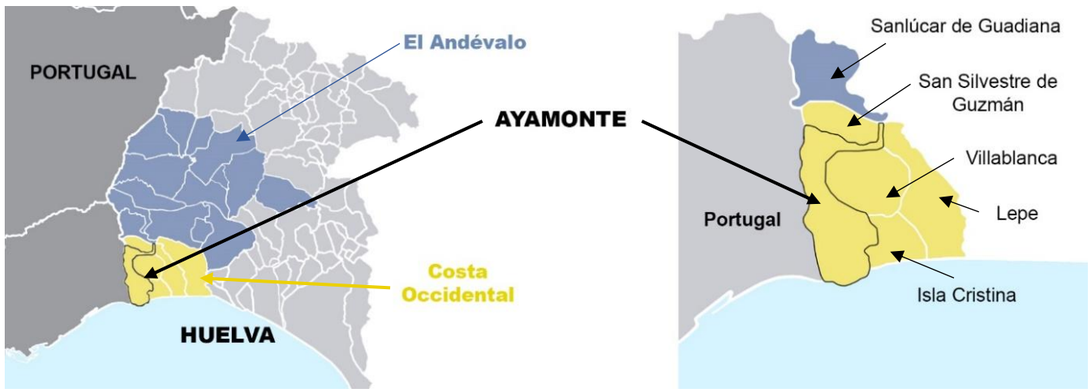
En el contexto provincial, el término municipal limita al norte con **San Silvestre de Guzmán** y, en una mínima extensión, con **Sanlúcar de Guadiana**, que actúan como transición hacia la **Comarca de El Andévalo**, caracterizada por un paisaje de campiña interior y actividad agroganadera; al este, con **Isla Cristina**, **Villablanca** y parcialmente con **Lepe**; al sur, con el océano Atlántico; y al oeste, con el río Guadiana, que constituye su límite natural y la frontera política con Portugal.

El término municipal presenta una topografía suavemente ondulada y predominantemente llana, típica de las zonas marismeñas del suroeste andaluz, con cotas que rara vez superan los 50 metros sobre el nivel del mar. Esta morfología facilita la expansión urbana y la implantación de infraestructuras, aunque condiciona la presencia de zonas inundables, especialmente en torno al estuario del Guadiana y los sistemas de caños y arroyos que lo alimentan.

La proximidad al estuario y su posición en el extremo suroccidental de la península ibérica confieren a Ayamonte una identidad territorial singular, donde confluyen los valores naturales del litoral, la vocación turística y el carácter fronterizo. En este sentido, el **río Guadiana** no solo representa un límite físico, sino también un **eje funcional y simbólico** que vertebra las relaciones económicas y sociales entre Andalucía y el Algarve.

Esta integración se ve reforzada por los instrumentos de planificación territorial, entre los que destacan el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) y el Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva (POTLOH), que identifican a Ayamonte como un núcleo estructurante de primer orden dentro del sistema urbano litoral y transfronterizo.

El municipio actúa, así, como referente comarcal y nodo territorial, concentrando servicios administrativos, comerciales, educativos y turísticos, y constituyendo el principal punto de conexión entre el litoral onubense y el territorio portugués. Su localización en el entorno del puente internacional sobre el Guadiana refuerza su papel como espacio estratégico de enlace y cooperación en el suroeste peninsular.



Comarcas y términos municipales que limitan con Ayamonte | Fuente: Elaboración Propia

A.b).2. Encuadre Territorial.

La posición de Ayamonte en el sistema territorial andaluz queda definida por tres instrumentos de referencia: el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) y el Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva (POTLOH) como instrumentos de ordenación territorial, y por un tercer instrumento de cooperación transfronteriza, la AECT Eurociudad del Guadiana. En este apartado se sintetizan las claves e implicaciones esenciales para el término municipal.

A.b).2.1. Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

El **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía,** (**POTA**) *aprobado definitivamente por Decreto 206/2006, de 28 de noviembre (BOJA 29.12.2006),* constituye el marco autonómico de referencia para la organización y estructura del territorio*. Desde el 23 de diciembre de 2021 queda derogada la norma 45.4.a del POTA (limitación de crecimientos), conforme al punto 2.f) de la Disposición Derogatoria Única de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre*.

El Modelo Territorial del POTA, establece la estructura básica regional a partir del Sistema de Ciudades, el Esquema de Articulación Regional, los Dominios Territoriales y las Unidades Territoriales, configurando el marco al que debe adecuarse el planeamiento urbanístico conforme a la normativa vigente.

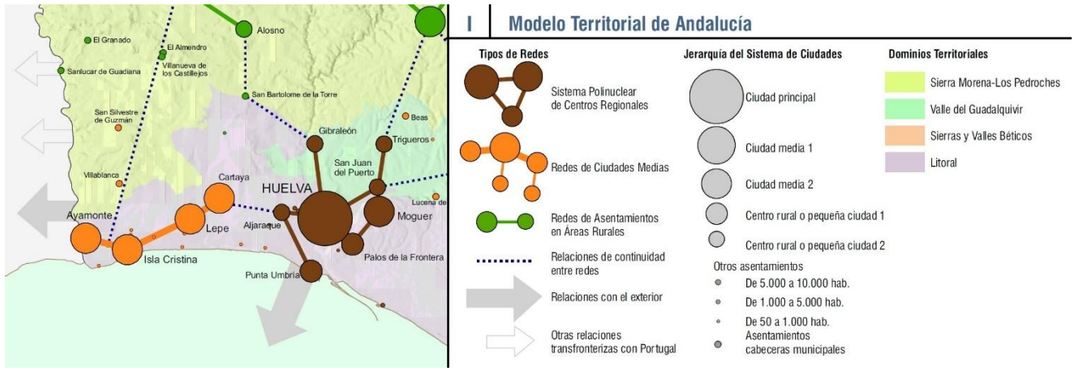
Dentro de este modelo, Ayamonte se integra en la **Red de Ciudades Medias litorales**, como **Ciudad Media tipo 2**, formando parte de la Unidad Territorial de la Costa Occidental de Huelva y del Dominio Territorial del Litoral. Esta posición le atribuye un papel estructurante en el sistema urbano occidental andaluz y refuerza su condición de nodo litoral y transfronterizo en el eje Huelva–Algarve.

En el Esquema Básico de Articulación Regional, el municipio se sitúa en uno de los principales ejes de conexión de Andalucía occidental, articulado por la A-49, que enlaza Sevilla y Huelva con Portugal, complementado por la N-431 y el Puente Internacional del Guadiana. Esta localización consolida su función estratégica en el sistema regional de comunicaciones y en la red de ciudades medias, favoreciendo su proyección logística, comercial y turística. Desde la perspectiva de los **Dominios Territoriales**, su inclusión en el Dominio del Litoral implica la aplicación de las siguientes directrices específicas:

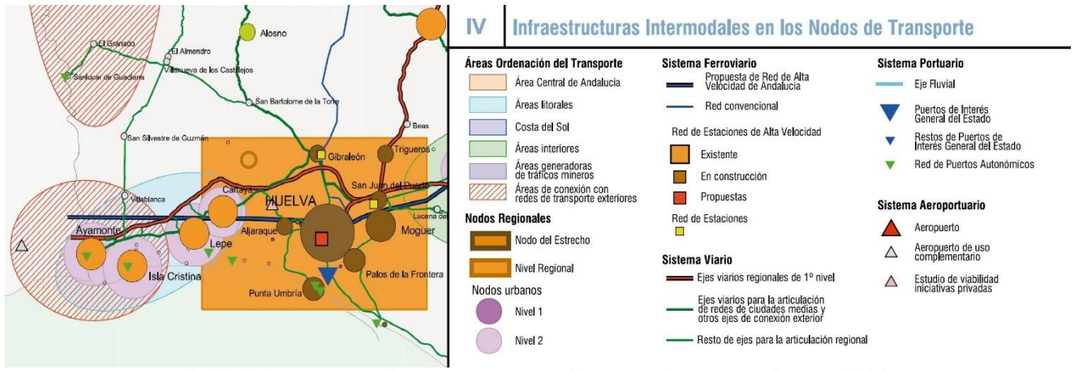
- Refuerzo de la articulación territorial interna del litoral y su conexión exterior.
- Definición de un modelo territorial sostenible para los ámbitos costeros.
- Compatibilidad entre competitividad económica y preservación ambiental.
- Gestión sostenible de los recursos del medio marino.

Asimismo, el POTA atribuye a las Redes de Ciudades Medias funciones específicas en materia de coordinación supramunicipal de equipamientos, dotación de suelo productivo y refuerzo de infraestructuras estratégicas, aspectos que encuentran concreción subregional en el Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva (POTLOH).

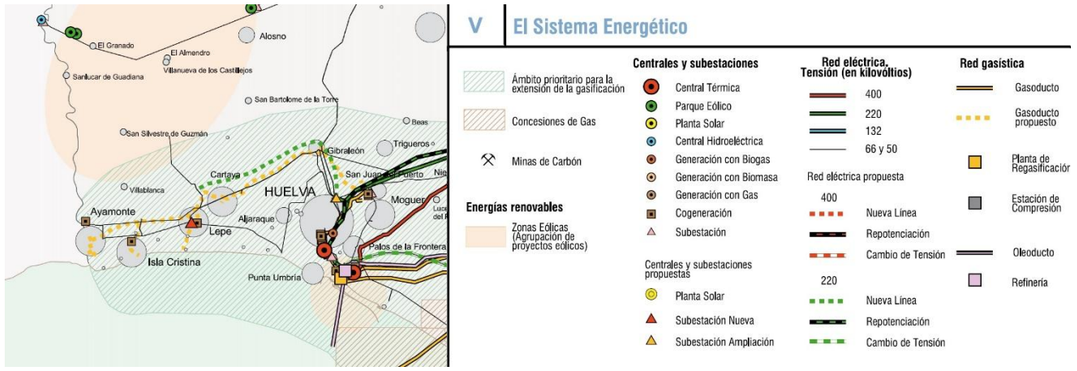
En lo relativo al modelo de ciudad y crecimiento urbano, las determinaciones del POTA deben interpretarse conforme al marco legislativo actualmente vigente, garantizando la coherencia entre planeamiento territorial y planeamiento general.



P.I. Modelo Territorial de Andalucía | Fuente: POTA



P. IV. Infraestructuras Intermodales en los Nodos de Transporte | Fuente: POTA



P.V. Sistema Energético | Fuente: POTA

A.b).2.2. Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva (POTLOH).

El **POTLOH**, aprobado por *Decreto 130/2006, de 27 de junio (BOJA n.º 136, 17.06.2006)*, es el marco subregional para la Comarca del Litoral Occidental de Huelva. En su artículo 4, Ayamonte se incluye en el ámbito del Plan; y el artículo 13 define el sistema de asentamientos de Ayamonte con los núcleos de: Ayamonte (cabecera municipal), Pozo del Camino y los de vocación vacacional y turística Isla Canela y Puente/ Costa Esuri.

El artículo 5 (Efectos) establece:

(1) Vinculación de las determinaciones del Plan a Administraciones, Entidades públicas y particulares.

(2) Carácter de las determinaciones: Normas (N) de aplicación directa y vinculantes en suelos urbanizables y no urbanizables; Directrices (D) vinculantes en sus fines; Recomendaciones (R) de carácter indicativo que exigen justificación expresa en caso de apartarse.

(3) Prevalencia de las Normas de aplicación directa desde su entrada en vigor sobre planes con incidencia territorial y planeamiento urbanístico vigente.

(4) Adaptación del planeamiento general a las determinaciones del POTLOH en los plazos que se establezcan.

A efectos del PGOM, se destacan las determinaciones con incidencia directa en Ayamonte (síntesis):

a) Sistema de asentamientos, comunicaciones y red de espacios libres (arts. 20, 21 y 23):

- Calificación como Sistema General Viario de la A-49, N-431, la conexión desde el enlace Ayamonte-Este y la variante N-431–H-9021.
- Ampliación de capacidad de los puentes sobre el Estero de Canela y río Carreras.
- Configuración de la H-9021 como eje viario urbano (condiciones técnicas).
- Recomendación de crear Centro de Transportes de Mercancías.
- Criterios para proyectar el enlace ferroviario con Portugal (determinación estratégica; actualmente no existe servicio ferroviario en Ayamonte).

b) Ordenación y compatibilización de usos:

- Zona Dotacional Terciaria Valle de la Fuente (art. 47.1): protección cautelar como SNU de especial protección; el Plan General incorporará total o parcialmente el ámbito para usos dotacionales, hoteleros y comerciales; limitación de edificabilidad bruta; prohibición de uso residencial.
- En núcleos de vocación vacacional y turística (art. 13.c), no se permiten usos industriales, salvo en Punta del Moral los vinculados a actividades náuticas y pesqueras.
- Área de Oportunidad "El Marquesado" (art. 52) para usos/actividades productivas de interés regional; hasta la revisión de planeamientos de Ayamonte e Isla Cristina, solo adecuaciones naturalísticas y recreativas (art. 35).

c) Recursos naturales, culturales, paisaje y riesgos:

- Prever paseos marítimos peatonales que delimiten el encuentro borde urbano–litoral sin incidir en la dinámica litoral.
- Identificar el ámbito de influencia de la actividad pesquera tradicional en Ayamonte, Isla Canela y Punta del Moral como elementos culturales de interés territorial.
- Incorporar como edificaciones de interés territorial los elementos del art. 91.6.a.

d) Otras infraestructuras y servicios supramunicipales básicos:

- Depuración de aguas residuales en Barriada Canela, Punta del Moral y Pozo del Camino con sistemas acordes a la carga contaminante y a la Directiva 91/271/CEE.

e) Sistema de protección (determinaciones a integrar por el PGOM):

- Espacios Naturales y Bienes Culturales de normativa sectorial (espacios protegidos, Montes Públicos, vías pecuarias, dominio público hidráulico).
- Zonas de Protección Territorial definidas por el POTLOH: sistema hidrológico, áreas forestales, escarpes y formas singulares, espacios agrarios de interés.
- Elementos culturales del patrimonio territorial en medio rural (yacimientos arqueológicos; edificios y lugares de interés).

Implicaciones operativas para el PGOM

- Integrar las Normas (N) de aplicación directa, adaptar el planeamiento a las Directrices (D) y motivar cualquier apartamiento de Recomendaciones (R).
- Alinear la estructura viaria estructurante con A-49, N-431 y H-9021; evaluar la capacidad de los puentes en esteros; ordenar los usos turísticos litorales con criterios de compatibilidad ambiental; y prever la dotación terciaria del Valle de la Fuente conforme a sus límites.
- Incorporar la depuración conforme a la Directiva 91/271/CEE y la malla de protección territorial (ambiental, paisajística y cultural) definida por el POTLOH.



Riesgos (Zonas Inundables) – Relación del Territorio | Fuente: POTLOH

A.b).2.3. La Eurociudad del Guadiana.

Ayamonte forma parte, junto con los municipios portugueses de **Castro Marim** y **Vila Real de Santo António**, de la Agrupación Europea de Cooperación Territorial (AECT) Eurociudad del Guadiana, constituida oficialmente en 2018 como instrumento de cooperación transfronteriza en el marco de los programas europeos **INTERREG España–Portugal** (**POCTEP**).

La **Eurociudad del Guadiana** surge con el objetivo de fortalecer la integración económica, social y cultural de los municipios que comparten la desembocadura del río Guadiana, así como de promover la **planificación coordinada del territorio**, el desarrollo sostenible, la movilidad transfronteriza y la gestión conjunta de servicios públicos.

Su creación ha permitido consolidar un espacio funcional que trasciende las fronteras administrativas, favoreciendo la cooperación en materia de infraestructuras, turismo, medio ambiente, cultura y gobernanza.

En este contexto, Ayamonte desempeña un papel clave como nodo urbano principal en la margen española, con un modelo urbano policéntrico y una oferta consolidada de servicios y equipamientos que complementa la estructura urbana de los municipios portugueses vecinos.

El río Guadiana, en su tramo final, deja de ser una frontera para convertirse en eje de unión y desarrollo compartido, articulando un territorio continuo en torno a los **50.000 habitantes con un fuerte potencial de cooperación**. La existencia de un puente internacional y la coordinación institucional entre ambos países facilitan la movilidad diaria de trabajadores, estudiantes y visitantes, generando una realidad transfronteriza cada vez más integrada.

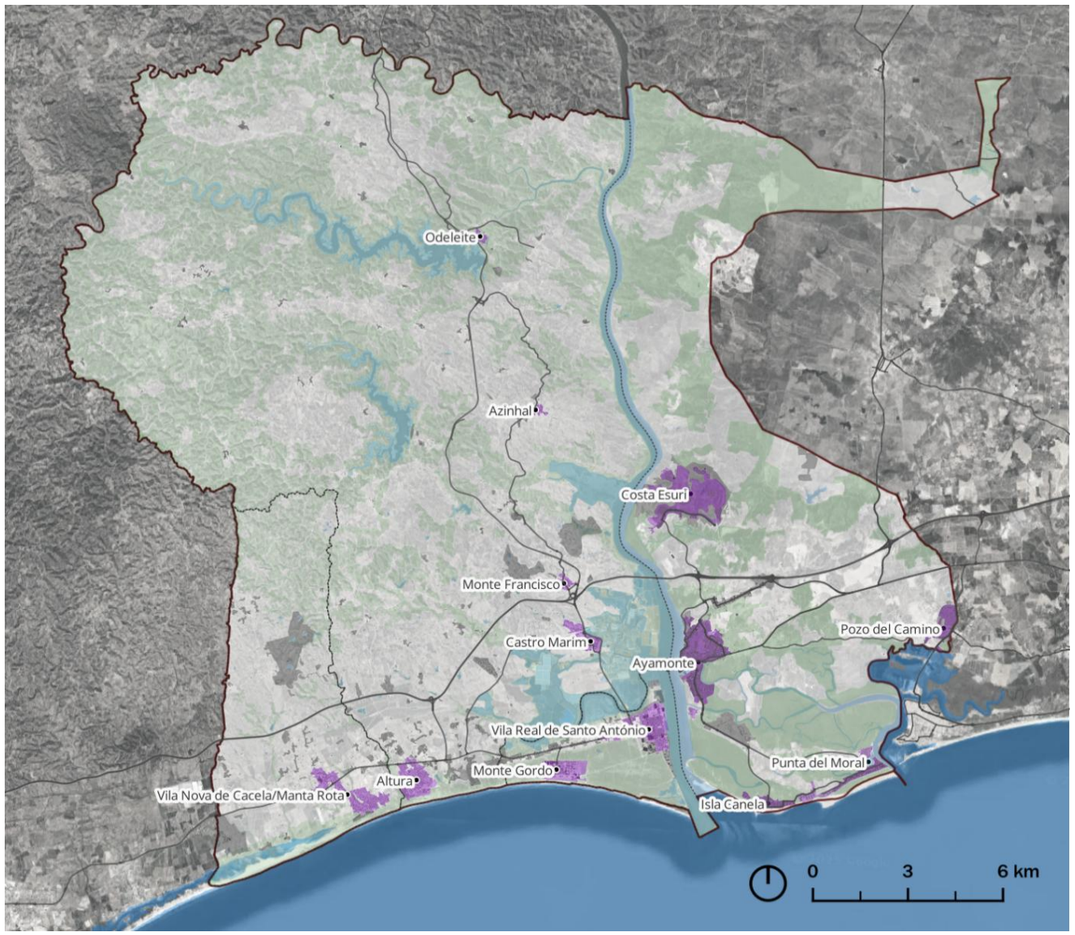
En **2025**, la Eurociudad del Guadiana ha impulsado la elaboración del **Estudio Piloto de Ordenación Territorial de la Eurociudad del Guadiana**, con el fin de establecer un marco de planificación estratégica supramunicipal que oriente las políticas urbanísticas, ambientales y de movilidad en el conjunto del territorio fronterizo.

Este estudio ha permitido definir una estructura espacial compartida entre los tres municipios, identificar corredores ecológicos, paisajísticos y de movilidad sostenible, así como proponer líneas de actuación conjunta en materia de sostenibilidad ambiental, planificación turística y gobernanza transfronteriza.

Entre sus principales conclusiones destaca la necesidad de reforzar la conectividad verde y azul entre los márgenes del Guadiana, promover una red conjunta de espacios públicos y dotaciones estratégicas, y consolidar una identidad territorial común.

El ámbito de la Eurociudad del Guadiana constituye un verdadero laboratorio de cooperación territorial y urbana, en el que se experimentan nuevas formas de coordinación institucional y planificación compartida entre España y Portugal.

Su posición estratégica en la desembocadura del Guadiana, junto al puente internacional y el puerto deportivo y pesquero, convierte a Ayamonte en punto de encuentro y articulación entre los sistemas urbanos del Algarve y del Litoral Occidental de Huelva, reforzando su papel como nodo transfronterizo de referencia en el suroeste peninsular.



Ámbito de la Eurociudad del Guadiana | Fuente: Estudio de Ordenación Territorial Eurociudad del Guadiana

A.b).3. Ayamonte y sus asentamientos de población.

El término municipal de Ayamonte presenta una estructura de asentamientos claramente policéntrica, resultado de la superposición de un núcleo histórico consolidado, desarrollos residenciales de expansión interior y operaciones turísticas litorales de gran escala. Esta configuración responde tanto a su condición fronteriza en la desembocadura del Guadiana como a la transformación económica asociada al turismo y a la segunda residencia desde la segunda mitad del siglo XX. El sistema urbano municipal a efectos descriptivos se organiza en núcleos principales, núcleos secundarios y ámbitos adscritos

A.b).3.1. Núcleos urbanos principales.

Ayamonte (núcleo principal)

Constituye la cabecera administrativa, funcional y comercial del municipio. Situado sobre la margen derecha del río Guadiana, su origen histórico ligado a la condición portuaria y fronteriza ha generado un tejido compacto, con un casco tradicional de marcada identidad y sucesivas expansiones hacia el este y sur.

Villa Antonia y Pozo del Camino

Ambos conforman en la práctica un único ámbito urbano situado al este del término municipal. Presentan continuidad edificatoria y funcional, articulándose linealmente en torno al eje viario de la A-5150.

Isla Canela

Se desarrolla sobre el cordón arenoso comprendido entre la desembocadura del Guadiana y Punta del Moral. Se caracteriza por una estructura abierta de uso predominantemente residencial y hotelero, vinculada a la actividad turística. Representa uno de los principales polos turísticos de la provincia.

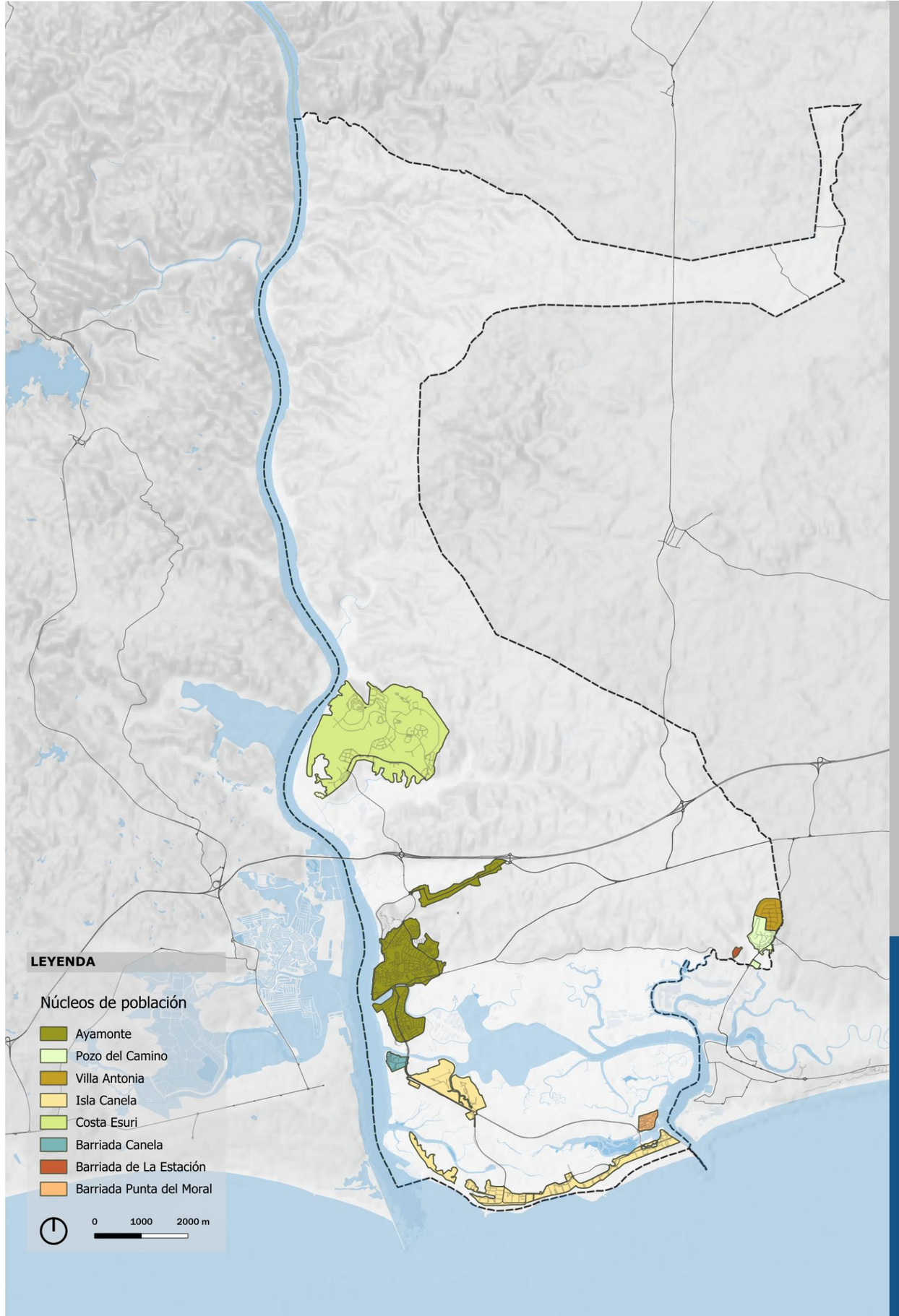
Costa Esuri

Situada en el borde occidental del término municipal, junto al Guadiana y al norte del núcleo de Ayamonte, constituye el desarrollo residencial más reciente. Presenta una baja densidad edificatoria y un grado de consolidación parcial, asociándose principalmente al turismo residencial y al campo de golf.

A.b).3.2. Núcleos secundarios o adscritos.

Barriada de Canela: Localizada al sur de Ayamonte e independizada de este por el Estero de Canela. Mantiene identidad propia, pero se encuentra integrada en la dinámica urbana y funcional del núcleo principal.
Barriada de La Estación (San José): Situada al suroeste del conjunto Villa Antonia – Pozo del Camino. Su origen se vincula al antiguo trazado ferroviario, quedando actualmente asociada funcionalmente a dicho núcleo.
Barriada Punta del Moral: Enclave de origen pesquero situado en el frente litoral oriental. Mantiene identidad urbana propia, vinculada históricamente a la actividad portuaria y marinera, pese a su proximidad a los desarrollos turísticos de Isla Canela.

En conjunto, la estructura urbana de Ayamonte responde a un modelo policéntrico. Territorialmente, estos pueden agruparse en cuatro ámbitos funcionales: el núcleo histórico ribereño, el núcleo oriental interior (Villa Antonia–Pozo del Camino), el sistema litoral turístico (Isla Canela–Punta del Moral) y el desarrollo occidental de Costa Esuri.



A.c). Caracterización ambiental.

El término municipal de Ayamonte constituye uno de los territorios más singulares del litoral onubense por la riqueza y complejidad de su medio natural. Su emplazamiento sobre una suave elevación en la desembocadura del río Guadiana, frente a las localidades portuguesas de Vila Real de Santo António y Castro Marim, le confiere un alto valor ambiental, estratégico y paisajístico, donde confluyen los ecosistemas fluviales, marismeños y litorales.

La estructura ambiental de Ayamonte está determinada por la interacción entre el medio físico y el medio biótico, generando un sistema ecológico de elevada diversidad y productividad. El municipio se asienta sobre un mosaico de unidades naturales —marismas, estuarios, dunas y zonas agrícolas— que forman parte esencial del Dominio Litoral Atlántico, integrado en la Red Natura 2000 y en diferentes figuras de protección autonómicas y estatales.

La **influencia del Guadiana como eje vertebrador del territorio es determinante**: su estuario constituye un espacio de transición entre ambientes marinos y continentales, donde se desarrollan importantes hábitats de interés comunitario y especies protegidas. Este contexto geográfico ha condicionado históricamente el desarrollo urbano y económico del municipio, vinculado a la pesca, la agricultura de y, más recientemente, al turismo y a las actividades portuarias y residenciales.

En las últimas décadas, el municipio ha experimentado un proceso de expansión urbana y transformación del suelo derivado de su dinamismo turístico y residencial, concentrado especialmente en los núcleos de Isla Canela, Punta del Moral, Pozo del Camino y Costa Esuri. Estas dinámicas plantean nuevos retos ambientales, entre ellos la gestión sostenible de los recursos hídricos, la protección del paisaje costero y marismeño, la preservación de la biodiversidad y la adaptación del territorio a los efectos del cambio climático.

A.c).1. El Medio Físico.

El término municipal de Ayamonte presenta una configuración físico-natural compleja resultado de la interacción entre el sustrato geológico paleozoico del Macizo Ibérico, los depósitos terciarios y cuaternarios de la cuenca sedimentaria litoral, y la dinámica estuarina y marina asociada al río Guadiana y al litoral atlántico.

Su estructura territorial puede entenderse a partir de tres grandes dominios: El *Sector septentrional de materiales paleozoicos y relieves suaves*, el *Corredor fluvial del Guadiana* y el *Sistema estuarino-litoral con marismas, flechas arenosas y cordones dunares*.

A.c).1.1. Geología y geomorfología.

El municipio se sitúa en el límite entre el Macizo Ibérico y la cuenca sedimentaria neógeno-cuaternaria del suroeste peninsular. Según la cartografía geológica MAGNA Hoja 998 (IGME), las principales unidades litológicas son:

- *Carbonífero inferior*: pizarras y grauvacas marinas con presencia puntual de sulfuros (pirita).
- *Triásico*: areniscas y arcillas rojizas (Buntsandstein) y niveles carbonatados (Muschelkalk) alterados localmente por intrusiones basálticas.
- *Terciario superior*: limos, arenas, gravas y conglomerados (espesores hasta 20 m), asociados a ambientes continentales.
- *Cuaternario*: depósitos aluviales, marismas, glacis y arenas litorales.

El término municipal forma parte de la Faja Pirítica Ibérica, con presencia de mineralizaciones polimetálicas asociadas a procesos hidrotermales antiguos. Se identifican discontinuidades estructurales menores con orientación predominante N-S, sin relevancia tectónica activa significativa, aunque con posibles efectos locales en la estabilidad de cimentaciones.

A.c).1.2. Geomorfología.

Desde el punto de vista geomorfológico, el término participa de tres grandes unidades:

- *Sector serrano septentrional:* Relieve suavemente alomado, con cotas entre 100 y 150 m y pendientes moderadas. Dominan pizarras y grauvacas paleozoicas. Son suelos poco evolucionados, históricamente de vocación forestal (encinar sustituido por pinares y eucaliptales).
- *Corredor fluvial del Guadiana:* Eje estructural del municipio. Presenta régimen mixto pluvial-mareal y configura un corredor ecológico continuo entre el interior y el litoral. La vegetación ribereña varía en función de la salinidad.
- *Sistema estuarino-litoral:* Relieve muy bajo y dinámico, formado por: Marismas mareales y pluviomareales, Flechas e islas barrera (Isla Canela, San Bruno, El Moral), Sistemas dunares activos y Depósitos eólicos y aluviales. Se han detectado procesos de subsidencia local estimados entre 1 y 3 mm/año en sectores próximos a canales mareales (datos regionales comparativos 2008-2023).

A.c).1.3. Geotecnia.

Según el Mapa Geotécnico General de España (1:200.000, Ministerio de Industria), se distinguen cinco dominios principales siendo las zonas marismeñas y estuarinas las que presentan mayores limitaciones estructurales:

- *Marismas y aluviones recientes*: Materiales arcillosos saturados, baja capacidad portante y alta compresibilidad, e Idoneidad constructiva baja.
- *Cordón litoral y dunas*: Arenas silíceas finas, alta permeabilidad, erosión elevada, e Idoneidad constructiva baja.
- *Materiales terciarios detríticos*: Compacidad media, idoneidad constructiva media-alta.
- *Materiales triásicos margosos*: Posible expansividad y drenaje deficiente, e idoneidad media-baja.
- *Materiales paleozoicos* (pizarras y grauvacas): Alta resistencia mecánica e Idoneidad alta.

A.c).1.4. Edafología.

En el municipio de Ayamonte, de acuerdo al Mapa de Suelos de Andalucía escala 1:400000, se encuentran las siguientes unidades cartográficas de suelos sobre las litologías señaladas siendo los suelos de mayor valor agrícola los localizados en vegas fluviales y zonas asociadas a la Zona Regable del Chanza.

- *Fluvisoles éutricos o calcáreos y Cambisoles éutricos:* Se presentan en estrechas franjas que delimitan riberas, vaguadas, conos de deyección y valles de zonas alomadas. Son suelos profundos, de textura media a fina, con buena fertilidad natural y drenaje moderado.

  Presentan una calidad agrológica media-alta (Clases II–III), siendo aptos para cultivos de regadío o de secano intensivo, dependiendo de la disponibilidad de agua.

- *Regosoles éutricos y Litosoles:* Se localizan en las zonas más accidentadas del municipio, especialmente sobre sustratos rocosos de pizarras y grauvacas. Las laderas son cortas y con pendientes superiores al 25 %.

  Son suelos poco desarrollados, de escasa profundidad y fuerte erosión potencial, con una calidad agrológica baja (Clases VI–VII), por lo que resultan marginales para el uso agrícola y se destinan preferentemente a pastos o a uso forestal.

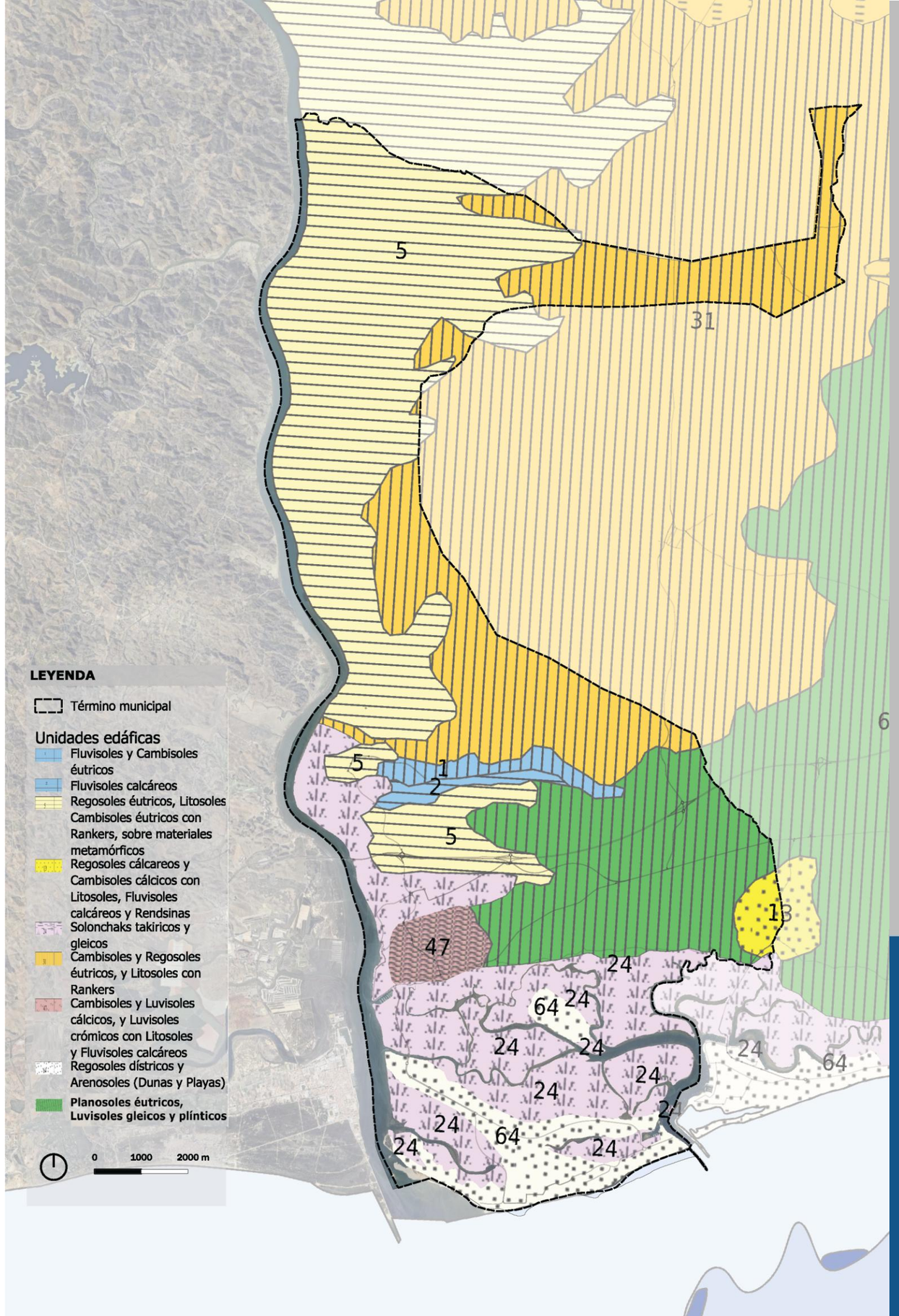
- *Solonchaks takíricos y gleycos:* Localizados sobre sedimentos arcillosos fluviomarinos de marisma, donde las condiciones de drenaje son muy deficientes y la salinidad elevada. Son suelos no cultivables (Clase VIII), salvo mediante transformaciones drásticas del terreno, no recomendables ni viables en áreas con figuras de protección ambiental.

- *Cambisoles cálcicos:* Estos suelos se desarrollan en el entorno inmediato del núcleo urbano de Ayamonte, sobre materiales margocalizos, dolomíticos y calizos.

  Corresponden a terrenos suavemente ondulados, con pedregosidad variable y textura media. Presentan una calidad agrológica baja (Clase V–VI) debido a su limitada profundidad efectiva y a la pendiente moderada, lo que condiciona su productividad.

- *Planosoles éutricos:* Se localizan principalmente sobre arenas y gravas arcillosas rojas y en los glacis de erosión. Son suelos con escaso drenaje interno y tendencia al encharcamiento temporal. Poseen una calidad agrológica baja o media (Clases IV–V), aptos para determinados cultivos herbáceos en secano con manejo adecuado. Este tipo de suelos puede ser cultivado bajo técnicas intensivas.

- *Arenosoles cámbicos y álbicos*: Se desarrollan sobre el cordón de dunas y las playas arenosas que se extienden por el litoral, formadas por arenas eólicas pleistocenas. Son suelos muy sueltos, de baja capacidad de retención hídrica y escasa fertilidad natural. Presentan una calidad agrológica.



A.c).1.5. Hidrología Superficial.

El municipio de Ayamonte presenta una red hidrográfica bien definida, cuyo drenaje principal se dirige hacia el río Guadiana, salvo un pequeño sector serrano que vierte al río Piedras. El Guadiana, que delimita el municipio por el oeste, actúa como eje hidrográfico y receptor de las escorrentías locales. En su tramo ayamontino presenta un régimen mixto pluvial-mareal, con fuerte influencia marina y navegabilidad hasta más allá de Sanlúcar de Guadiana, aunque sin uso comercial. Junto al río Carreras, conforma las marismas de Ayamonte-Isla Cristina.

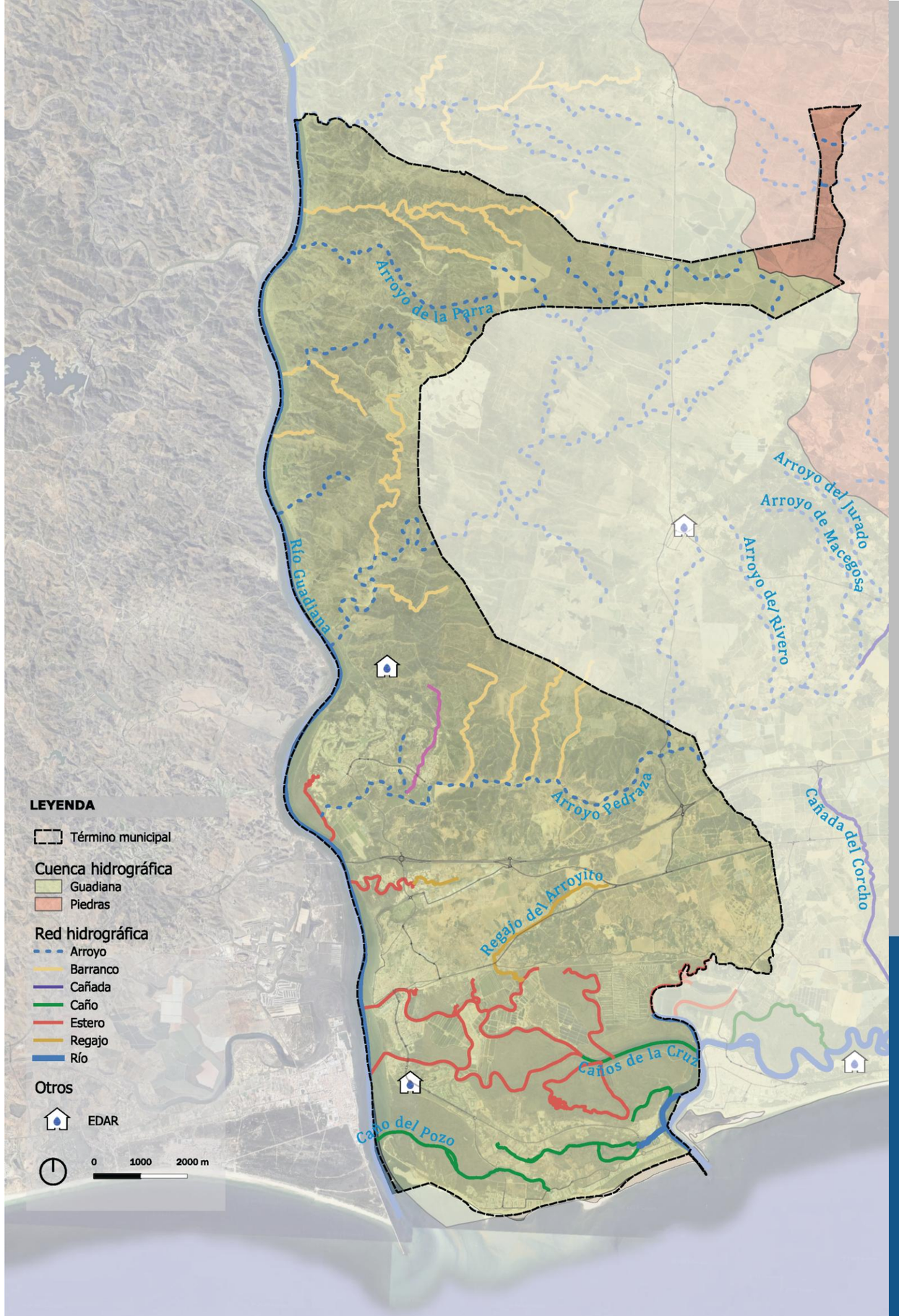
Las cuencas menores están formadas por arroyos estacionales que drenan al estuario. **Destacan los arroyos Grande y Pedraza**, situados en el sector central, con una amplia llanura aluvial en sus desembocaduras. Durante episodios extremos, las zonas bajas del casco urbano pueden inundarse por retornos inversos del estuario, y durante avenidas extraordinarias del Guadiana se han registrado retrocesos fluviales agravados por mareas altas coincidentes.

El sistema de canales de marea y colectores estuarinos constituye una red de drenaje adaptada a la dinámica litoral. Según el Informe de calidad del agua 2010–2022, algunas estaciones de aguas superficiales superan los límites de amonio (NH_4), lo que refleja episodios de contaminación orgánica puntual. Tras la construcción del embalse de Alqueva en Portugal, el Convenio de Albufeira (octubre de 2024) estableció un régimen mensual de caudales ecológicos en el tramo final del Guadiana para preservar el buen estado del estuario.

Entre los afluentes menores del colector principal se encuentran, de norte a sur: Barcia, Barranco del Infierno, de la Parra, del Espartero, Cumbreras, del Rocín, de la Zurda, Santa Clara, Vallefresco y Regajo de Hoya Cabrera. Son arroyos temporales, de pequeñas cuencas encajadas en colinas, cuyo régimen depende de las precipitaciones. **En el sector sur, la extensa zona de marisma está atravesada por numerosos caños y esteros**, entre los que destacan los de la Cruz, Franco, Moharra, Pozo, Tamujar Grande, Nao, Canela, Pinillo, Cuatro Vientos, Plata, Caballo Ciego y Rivera.



Estero de la Plata | Fuente: Documento del PGOU Ap. Provisional 2006



A.c).1.6. Hidrología subterránea.

El sur del municipio pertenece a la **Unidad Hidrogeológica Ayamonte-Huelva (código 04.12)** (Mapa Hidrogeológico de España, IGME Hoja 81). Las características hidrogeológicas destacadas son:

- *Porosidad secundaria importante en depósitos cuaternarios, facilitando la recarga.*
- *Conductividades hidráulicas variables: en arenas y gravas superficiales pueden superar valores elevados, mientras que en zonas arcillosas o limosas la permeabilidad es menor.*
- *El flujo subterráneo dominante se dirige hacia el estuario del Guadiana.*
- *Las captaciones de agua para uso agrícola y urbano se concentran en aquellos acuíferos cuaternarios.*

Estado general de explotación: la unidad presenta déficit de balance (salidas > entradas) y sobreexplotación localizada en la franja costera: las extracciones históricas concentran bombeos próximos a la costa, lo que ha generado una depresión piezométrica y movilización de aguas salinas. El inventario técnico muestra un balance aproximado con un déficit ~23–24 hm³/año en el periodo analizado. Por otro lado, una modelación numérica reciente (2022-2024) indica que el gradiente hidráulico local se acentúa hacia la costa, con posibles pérdidas salinas en zonas costeras confinadas.

Calidad del agua: heterogénea según sectores. Predominan facies cloruradas (Na-Cl) y clorurado-bicarbonatadas, con conductividades y cloruros elevadas en estaciones costeras. En la porción occidental (costera) se registran valores máximos de conductividad y Cl− que indican intrusión marina local; la calidad para abastecimiento es variable (de tolerable a no apta en puntos concretos).

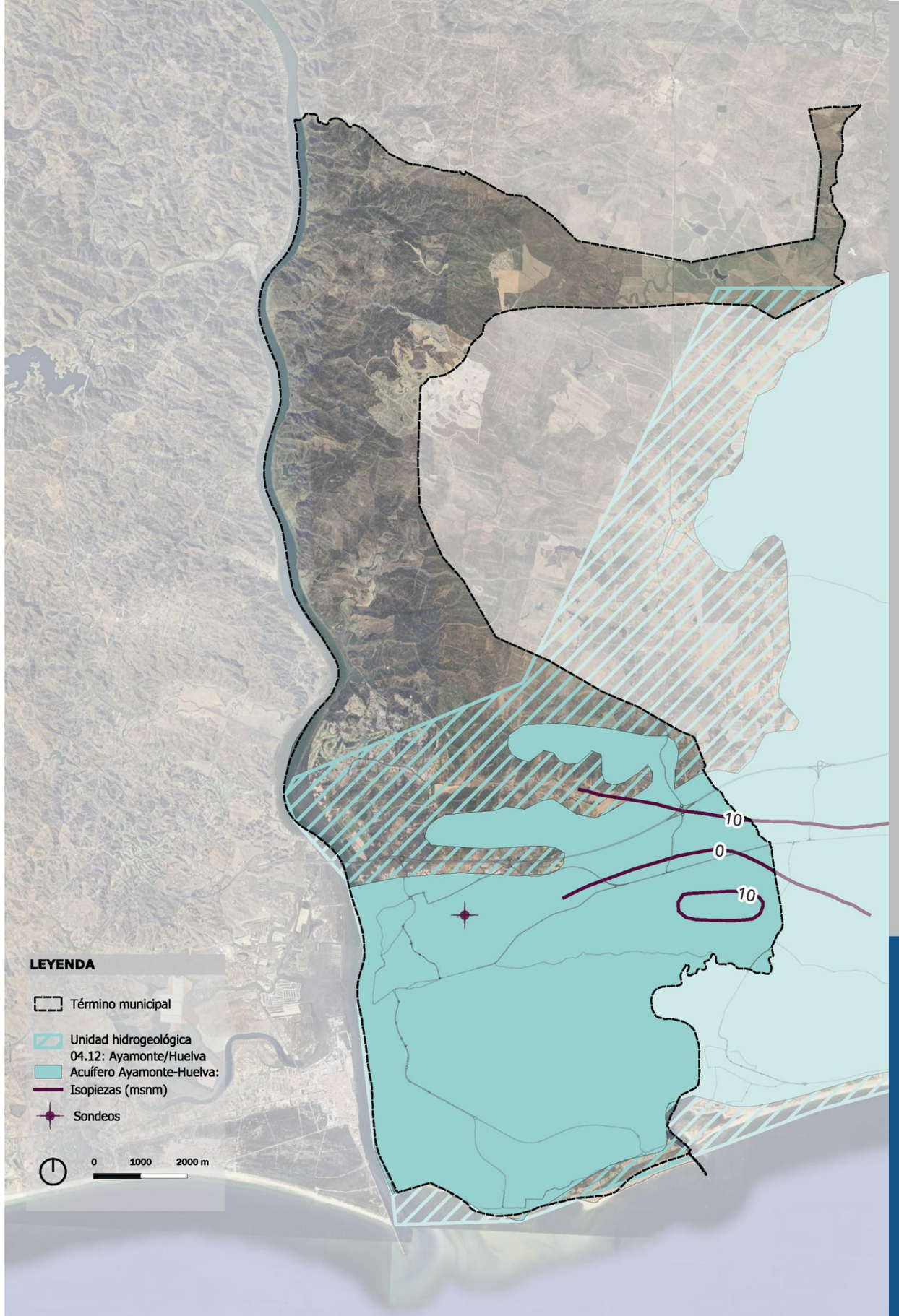
Los principales problemas de contaminación detectados históricamente son intrusión marina (grado medio, desde mediados de los 80), impactos puntuales por actividades agrícolas (nitratos/puntos localizados) y movilización de salinidad por sobre bombeo.

Situación espacial: globalmente el acuífero se describe como con recursos suficientes en su parte recargada, pero la concentración de captaciones en la franja costera provoca problemas locales (intrusión y descenso piezométrico en entorno de Lepe/La Redondela/Isla Cristina). La depresión piezométrica llega a varios metros en zonas de explotación.

En la demarcación del Guadiana, muchas masas de agua subterránea se encuentran en mal estado por contaminación, especialmente por nitratos de origen agrario. Sabemos que la recarga del acuífero cuaternario está directamente relacionada con las precipitaciones efectivas y la capacidad de infiltración de los suelos superficiales.

Un estudio regional reciente (2023) señala que la frecuencia e intensidad de eventos extremos (lluvias intensas, tormentas costeras) ha aumentado significativamente en el litoral onubense, lo que podría agravar la erosión costera y la escorrentía superficial.

Implicaciones prácticas: Riesgo de salinización irreversible en zonas costeras si no se reduce la presión de extracción en el frente litoral, variabilidad en aptitud para uso: algunas captaciones aptas para riego; otras no para abastecimiento sin tratamiento y necesidad de gestión localizada: reducción/ordenación de captaciones costeras, control de pozos no autorizados, monitorización piezométrica y de parámetros salinos (Cl−, conductividad) con mayor resolución temporal/espacial.



A.c).1.7. Dinámica de Costas.

El tramo de costa estudiado se encuentra al sur del núcleo de Ayamonte (cabecera municipal) que cuanta con diferentes instalaciones portuarias en el propio Ayamonte y la Punta del Moral, frente a Isla Cristina. Se encuentra en el borde urbano y sometido a un intenso uso por parte de los paseantes y bañistas usuarios de la playa.

El dominio público marítimo terrestre se extiende a lo largo de las orillas del Guadiana y las playas entre este río y la desembocadura del río Carreras. En este estuario y en tiempos históricos se ha creado por ejemplo las Isla de San Bruno e Isla Canela que se han conformado a lo largo de los últimos siglos en la desembocadura del Guadiana-Carreras por la sucesión de flechas arenosas depositadas por el río, intercaladas con marismas.

Desde los años 70 en el litoral "exterior" se han construido una serie de diques y espigones para minimizar los problemas de acceso a los puertos de Villlareal de Santo Antonio en Portugal, Ayamonte e Isla Cristina debido a la formación de bajos y bancos de arena en la desembocadura.

La morfología de los sistemas dunares del litoral onubense está determinada por procesos combinados **de erosión, transporte y acumulación de arenas**, donde destaca la **intensa deriva litoral oeste-este**, responsable del desplazamiento continuo de grandes volúmenes de sedimentos. A ello se suma la acción del viento, que impulsa las arenas depositadas hacia el interior, configurando las formaciones dunares.

Entre la desembocadura del río Guadiana y la ría de Huelva se desarrolla un sistema sedimentario complejo en el que el Guadiana actúa como principal fuente de aportes. En este tramo se originan distintas morfologías arenosas longitudinales —islas y flechas litorales— que delimitan amplias zonas de marismas mareales y pluviomareales, como ocurre en Isla Canela. En su origen, la costa occidental de Huelva estaba formada por grandes estuarios en las desembocaduras fluviales, que con el tiempo fueron rellenándose con materiales arenosos, dando lugar a las actuales Isla Canela e Isla Cristina.

La progresiva colmatación de estos antiguos estuarios por medio de cordones y flechas litorales originó las formaciones actuales de El Rompido, Punta Umbría y Huelva. Esta dinámica sedimentaria, aún activa, confiere al litoral una elevada resiliencia frente a la pérdida de playas, gracias a la amplitud de las franjas arenosas y la presencia de sistemas dunares bien desarrollados.

No obstante, la propia dinámica litoral generó problemas en las bocas portuarias, donde la acumulación de sedimentos dificultaba la navegación. Las obras ejecutadas para resolverlo —principalmente la construcción de diques de encauzamiento y abrigo en el Guadiana, las Carreras y la ría de Huelva— alteraron el equilibrio sedimentario, creando barreras al tránsito de arena.

En el caso de Isla Canela, el dique de encauzamiento del Guadiana y la reducción de aportes fluviales han provocado un **déficit sedimentario que favorece el retroceso de la línea de costa hacia el este**. Aunque se han realizado actuaciones de regeneración artificial de playas mediante aportes de arena, su efecto ha sido limitado y temporal. **Las playas situadas más al levante del municipio presentan actualmente un marcado carácter erosivo,** consecuencia de la retención del transporte sólido por los diques, la absorción de materiales en las marismas y la escasa incorporación de sedimentos fluviales por la morfología del delta sumergido del Guadiana. La erosión moderada muestra una tendencia creciente hacia el este.

El análisis comparado de fotografías aéreas históricas y actuales confirma esta evolución: en 1956 la intervención sobre el canal era mínima, mientras que la posterior construcción de los diques de Isla Cristina y Punta del Moral modificó sustancialmente la dinámica litoral. Las zonas situadas a levante, aisladas de la deriva general, se colmataron generando lagunas mareales interiores, mientras que a poniente se observa una acumulación progresiva de arena.



De arriba abajo y de izquierda a derecha: 1956, 1980, 1997, 2004, 2013 y 2021 | Fuente: REDIAM

A.c).2. Paisaje y territorio.

El paisaje constituye un recurso territorial de carácter ambiental, cultural y socioeconómico, resultado de la interacción histórica entre los procesos naturales (dinámica geomorfológica, sucesión ecológica, litoralidad, etc.) y las transformaciones antrópicas (aprovechamientos agrarios y forestales, urbanización, infraestructuras, actividades extractivas).

En el marco del Avance, su consideración se incorpora como base descriptiva para identificar unidades paisajísticas y sus rasgos dominantes, atendiendo a tres variables habituales en la caracterización: visibilidad, calidad visual y fragilidad (sensibilidad a cambios de uso o a alteraciones morfológicas y de cobertura).

El **Convenio Europeo del Paisaje** (en vigor desde 2004 y ratificado por España en 2008) establece la obligación de proteger, gestionar y ordenar los paisajes e integrar su consideración en las políticas territoriales, ambientales, culturales y sociales, promoviendo además la participación pública y la sensibilización. En Andalucía, esta orientación se articula a través de un marco normativo amplio en el que destacan, por su incidencia transversal en el paisaje, el Estatuto de Autonomía (derecho a disfrutar y conservar el paisaje), la normativa ambiental (p. ej., GICA, 2007), la de patrimonio histórico (Ley 14/2007) y el marco urbanístico vigente (LISTA, Ley 7/2021 y Reglamento), además de la legislación sectorial que incide en vías pecuarias, aguas, montes, espacios protegidos, turismo o infraestructuras.

En paralelo, los **Catálogos Provinciales de Paisaje** previstos en la **Estrategia de Paisaje de Andalucía** constituyen instrumentos de referencia para profundizar en la lectura territorial del paisaje a escala provincial (bases naturales, construcción histórica y procesos recientes de transformación), con utilidad para el desarrollo del análisis en fases posteriores del planeamiento.

A.c).2.1. Unidades de paisaje en Ayamonte.

El patrimonio paisajístico de Ayamonte se vincula a su condición fronteriza y a su emplazamiento estuarino-litoral, donde confluyen río, marismas y sistema costero, junto con un interior de carácter agroforestal y mosaico de usos. A efectos de caracterización, se distinguen las siguientes unidades:

a) Playas y frente litoral.

El frente costero municipal se desarrolla a lo largo de aprox. 6,8 km, entre las desembocaduras del río Guadiana y el río Carreras, con playas tendidas de arenas homogéneas y perfiles suaves. Conforme al Plan de Playas municipal 2024–2027, se reconocen cuatro unidades de gestión: San Bruno, Isla Canela, Los Haraganes y Punta del Moral. Desde el punto de vista paisajístico pueden agruparse en:

- *Tramos naturales o seminaturales*, donde se mantiene mayor continuidad entre playa, dunas y marismas y menor presencia edificatoria (destacan San Bruno y sectores menos urbanizados de Los Haraganes).
- *Tramos urbanos/turísticos*, con contacto directo con frentes edificados, paseos marítimos y servicios de temporada (principalmente Isla Canela, tramos urbanos de Los Haraganes y Punta del Moral). La escena visual litoral depende menos de hitos geológicos y más de la relación duna–marisma–accesos–frente edificado, con marcada estacionalidad en intensidad de uso.

b) Marismas (sistema estuarino-mareal).

Unidad de paisaje horizontal y abierta, articulada por una red de caños, esteros, canales y llanuras intermareales, con vegetación halófila adaptada a la salinidad. Incluye:

- *Marisma natural*, dominante por extensión, con inundación periódica mareal y elevada relevancia ecológica.
- *Marisma transformada por instalaciones acuícolas*, de menor superficie, donde la lectura paisajística se vuelve más geométrica/reticulada y artificial. En el entorno inmediato, el sistema marismeño se asocia al espacio protegido de referencia (Paraje Natural, en torno a 2.145 ha, integrado en Red Natura 2000 como ZEC/ZEPA).

c) Ribera del Guadiana (corredor fluvial-fronterizo).

Paisaje lineal que define el límite occidental del término y la condición de frontera con Portugal, con dos subunidades:

- *Ribera Sur*, con mayor presencia de usos y elementos antrópicos (ámbitos urbanos, instalaciones y grandes infraestructuras como el Puente Internacional).
- *Ribera Norte*, de carácter más fluvial y menos intervenido, aunque con pérdida parcial de vegetación original de ribera por ocupación agraria en la llanura de inundación (cultivos de regadío/cítricos).

d) Paisajes de sierra (relieves suaves interiores).

Relieve ondulado (cotas aproximadas 20–150 m), con imagen abierta por discontinuidad de la cobertura vegetal (alternancia de suelos desnudos, repoblaciones, matorral bajo y parcelas agrarias). Presenta abundante edificación rural diseminada (en uso o en ruina), con valor etnográfico como componente de la escena.

e) Paisajes urbanos, industriales y mixtos.

- *Núcleos urbanos y áreas en construcción*: Ayamonte (casco principal sobre colina, paisaje heterogéneo por tipologías), Isla Canela (paisaje turístico-residencial en marismas y arenales), Punta del Moral (origen pesquero, relación visual con puertos y playa) y Pozo del Camino (crecimiento lineal asociado a la carretera, calidad paisajística generalmente baja). Se añade Costa Esuri como principal ámbito de expansión con sectores inacabados.
- *Zona mixta agrícola–forestal–minera*: mosaico muy transformado de cultivos (olivar, cítricos, almendro), masas de pinar/eucaliptal y canteras (activas o abandonadas), atravesado por infraestructuras principales (A-49, N-431 y A-499) y tendidos/servicios. La afección paisajística más significativa se asocia a explotaciones mineras, especialmente canteras abandonadas no restauradas, por su impacto visible sobre la geomorfología y la percepción del territorio.

Esta síntesis establece la base paisajística descriptiva para el Avance, identificando los ámbitos con mayor peso escénico (litoral–marismas–Guadiana) y las unidades más transformadas (mosaico agroforestal-minero e interfases urbano-turísticas).

A.c).3. Espacios protegidos y dominio público.

Además de los espacios naturales protegidos, en el término municipal de Ayamonte concurren diversos ámbitos de dominio público de base natural —montes públicos, dominio público hidráulico (DPH), dominio público marítimo-terrestre (DPMT) y vías pecuarias— a los que se suman las afecciones propias del dominio público viario (carreteras) y de los caminos públicos. Todos estos ámbitos presentan un régimen jurídico sectorial específico, con determinaciones que deben reflejarse en el planeamiento mediante su correcta identificación y delimitación.

A.c).3.1. Áreas naturales protegidas: RENPA y Red Natura 2000.

La administración autonómica competente en conservación de la naturaleza ha declarado varios espacios protegidos que afectan a Ayamonte. En el municipio destaca el **Paraje Natural Marismas de Isla Cristina**, declarado por la Ley 2/1989, de 18 de julio, integrado en la RENPA y compartido con el término municipal de Isla Cristina. Dentro de este espacio se localiza el Ecomuseo Molino Mareal "El Pintado" (molino del siglo XVIII y centro de interpretación).

En el marco de la Red Natura 2000, se seleccionan ámbitos del municipio como Zonas Especiales de Conservación (ZEC) (antiguos LIC) y se reconoce, en la desembocadura, una Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de carácter marismeño. Entre los espacios citados en el término o su entorno inmediato destacan:

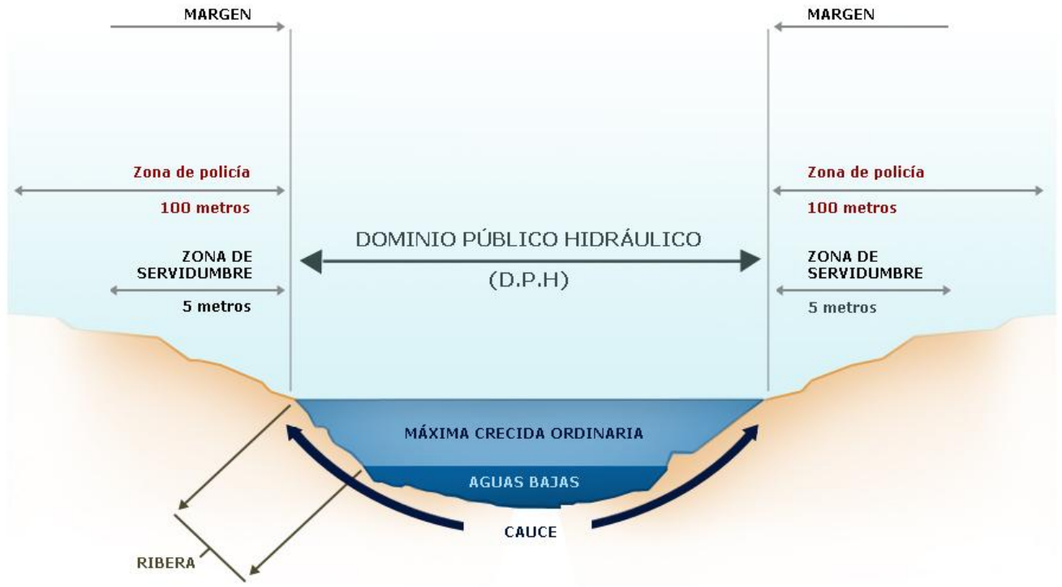
- **ZEC Río Guadiana y Ribera de Chanza** (ES6150018): aprox. 1.460–1.545 ha (tramo bajo del Guadiana y ribera del Chanza).
- **ZEC Isla de San Bruno** (ES6150015): aprox. 376–387 ha (marismas en la desembocadura del Guadiana).
- **Marismas de Isla Cristina** (ZEC / Paraje Natural): aprox. 2.145 ha (desembocadura del río Carreras; ámbito compartido).
- **ZEC Andévalo Occidental** (ES6150010): aprox. 52.980 ha (ámbito supramunicipal, con presencia parcial en el término).

A.c).3.2. Dominio Público Hidráulico.

El DPH estatal se define en el Texto Refundido de la Ley de Aguas (Real Decreto Legislativo 1/2001, art. 2) e incluye aguas continentales superficiales y subterráneas, cauces naturales, lechos de lagos/lagunas/embalses, acuíferos a efectos de disposición/afección, y aguas desaladas. Es inalienable, imprescriptible e inembargable (CE art. 132 y Ley 33/2003). Las franjas de protección (TRLA art. 6 y RDPH RD 849/1986) son:

- *Zona de servidumbre:* 5 m (uso público) a lo largo de las márgenes.
- *Zona de policía:* 100 m (condiciona usos y actividades).

En el planeamiento, la afección puede representarse de forma simplificada en planos generales (trazado del cauce) y de manera detallada en ámbitos urbanos, polígonos, diseminados o nuevos desarrollos, delimitando: DPH, servidumbre y policía, incluso en tramos embovedados/encauzados, por el carácter público del dominio.



Esquema del Dominio Público Hidráulico | F: Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente

A.c).3.3. Dominio Público de Carreteras.

El marco normativo básico es la Ley 37/2015 (estatal) y la Ley 8/2001, de Carreteras de Andalucía, junto con el RD 1812/1994 (Reglamento General de Carreteras). En Ayamonte, los ejes principales referenciados son A-49 (E-01) y N-431, completados por A-499 y A-5150, además de accesos locales (p. ej., Pista de Valdivia, Avda. de la Playa, Camino del Real). Según la Ley andaluza, se establecen las siguientes definiciones y franjas:

- *Zona de dominio público adyacente:* 8 m (vías de gran capacidad) y 3 m (vías convencionales), desde la arista exterior de la explanación.
- *Zona de servidumbre:* 25 m (gran capacidad) y 8 m (convencionales).
- *Zona de afección:* hasta 100 m (gran capacidad), 50 m (convencionales red principal) y 25 m (resto).
- *Línea de no edificación:* hasta 100 m (gran capacidad), 50 m (convencionales red principal) y 25 m (resto), con prohibición general de nuevas obras (salvo conservación/mantenimiento con autorización).

A.c).3.4. Montes Públicos.

En el municipio de Ayamonte se localizan un pequeño monte público declarados de titularidad pública, gestionados por la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente:

- **Coto Mayor (35,41 ha). HU-11164-JA. Dispone de la Zona recreativa "de Pedraza".**

Además, en el término municipal también entra un pequeño fragmento del monte **Ataboa y La Serena. HU-11095-JA.** Ambos son pequeños pequeñas masas de pinar/eucaliptal.

A.c).3.5. Dominio Público Marítimo Terrestre.

El régimen del DPMT se establece en la Ley 22/1988, de Costas, modificada por la Ley 2/2013, y su Reglamento (RD 876/2014). Integran el DPMT (art. 3 Ley de Costas): ribera del mar y rías (zona marítimo-terrestre y playas, incluidas dunas), mar territorial y aguas interiores con lecho/subsuelo, recursos de ZEE y plataforma continental, terrenos ganados al mar mientras no se desafecten, y obras/instalaciones estatales adscritas a su protección/uso. También es inalienable, imprescriptible e inembargable.

Zonas de protección (arts. 23–27 Ley de Costas y arts. 44–49 Reglamento):

- *Servidumbre de protección:* 100 m desde el límite interior del DPMT (ampliable a 200 m en suelos rurales de especial valor).
- *Servidumbre de tránsito:* 6 m (ampliable a 20 m en tramos de uso intenso).
- *Zona de influencia:* 500 m desde el límite interior de la servidumbre de protección.

La delimitación del DPMT se fija por deslinde administrativo (Dirección General de la Costa y el Mar – MITERD) y es vinculante para el planeamiento, que debe incorporarla gráficamente con el nivel de detalle adecuado según la escala del plano.

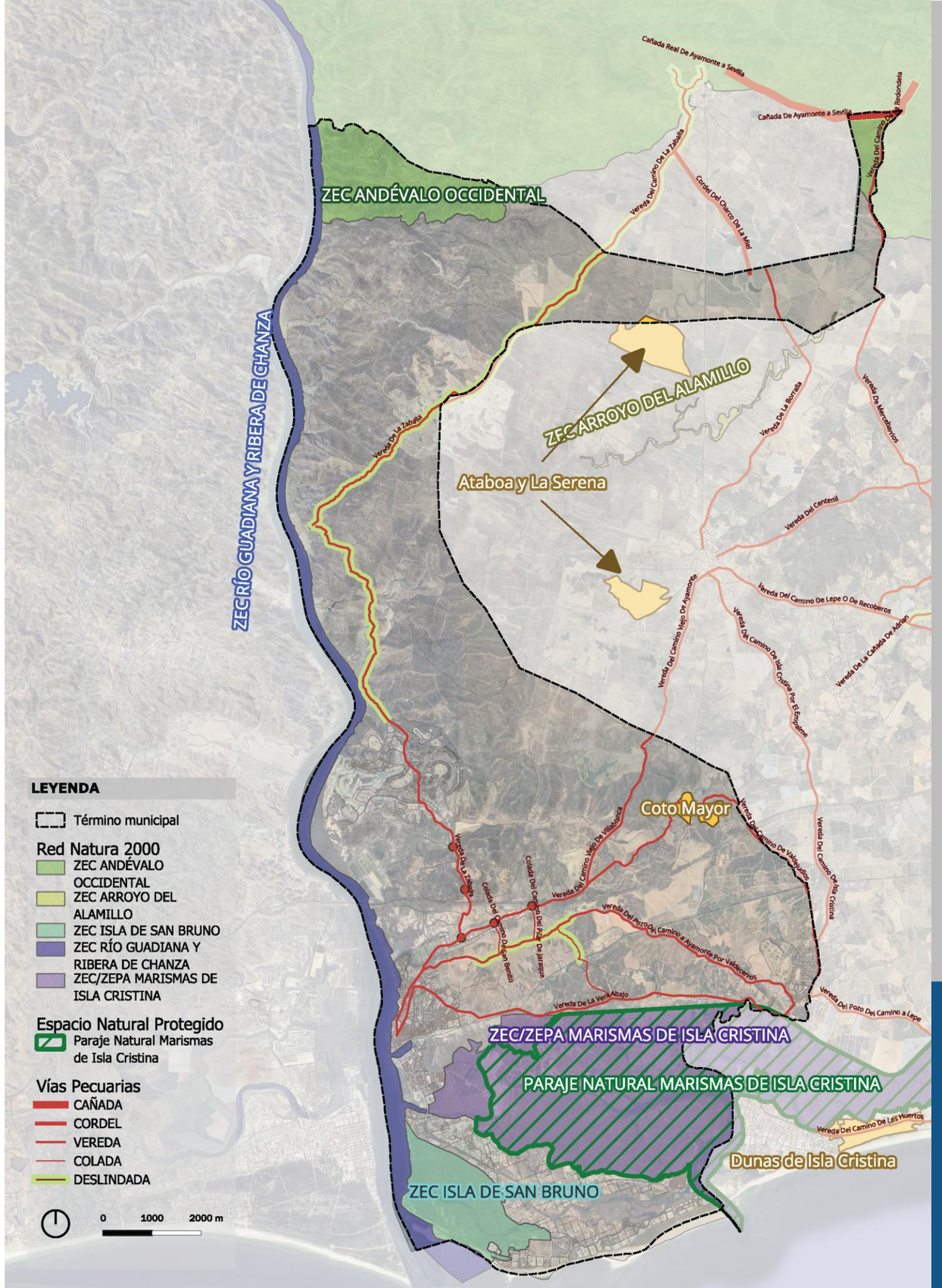


Esquema del Dominio Público Marítimo-Terrestre | Fuente: Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente

A.c).3.6. Vías Pecuarias.

Las vías pecuarias son bienes de dominio público inalienables y no pueden ser ocupadas por particulares, con posibilidad de ocupaciones temporales (tuberías, drenajes, tendidos, etc.) y usos compatibles o complementarios conforme a la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, y al Decreto 155/1998, de 21 de julio (Reglamento andaluz). La clasificación por anchura máxima (art. 4.1 Ley 3/1995) es: Cañada Real (75 m), Cordel (37,5 m), Vereda (20 m), Colada (variable), abrevaderos/descansaderos (variable).

En Ayamonte, la clasificación fue aprobada por Orden de 12/11/1987 (BOJA nº 98, 20/11/1987). Se identifican 11 vías pecuarias (longitud y anchura consignadas) de cuyo análisis en el Inventario de Vías Pecuarias de la Junta de Andalucía para 2025 permite disponer de información actualizada sobre la longitud, anchura y estado de deslinde de cada vía.



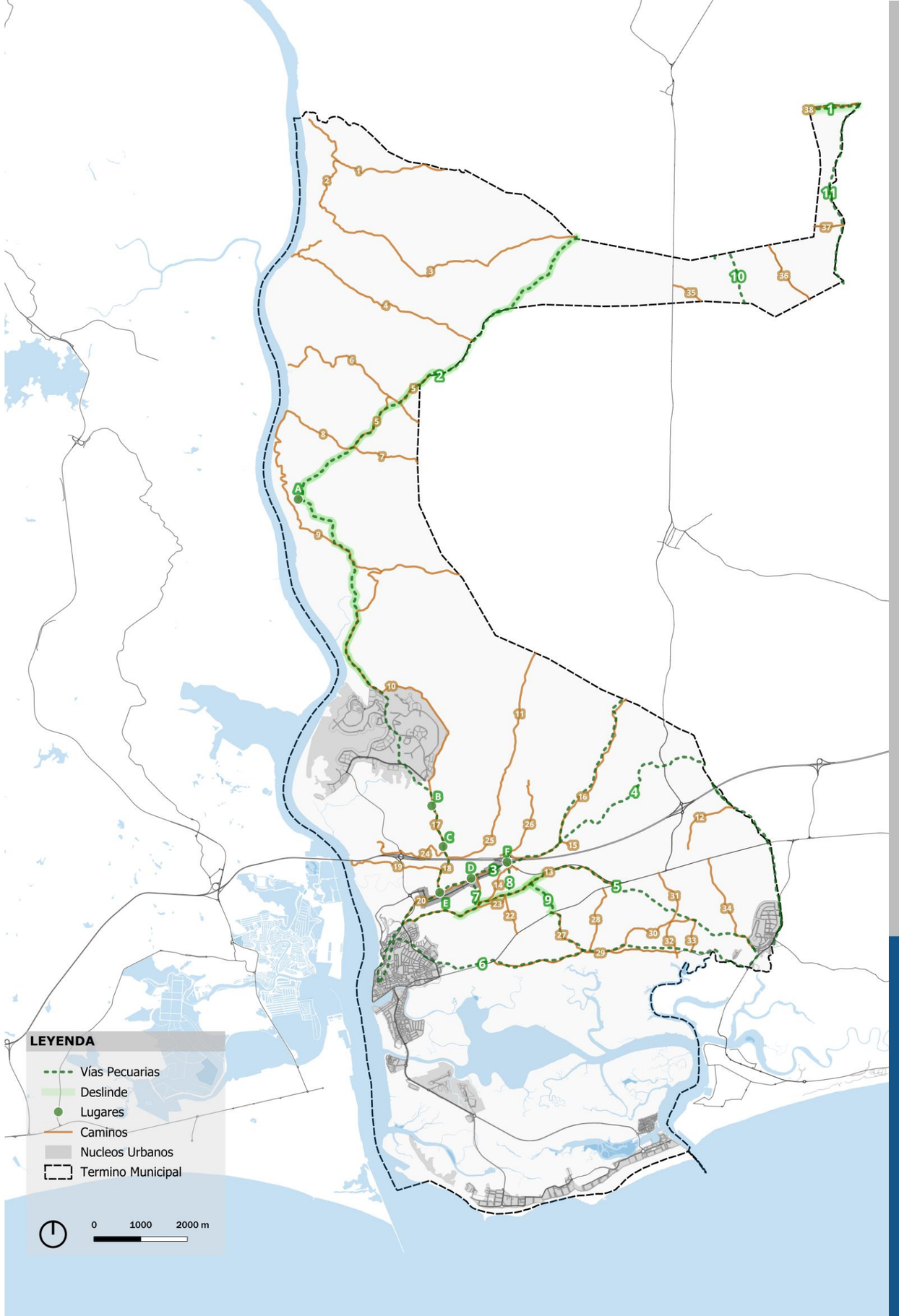
Nombre / Clasificación	Longitud (m)	Anchura (m)	Deslinde (m)
1. Cañada de Ayamonte a Sevilla	1.092	75,22	1.092
2. Vereda de Zaballa	21.722	20,89	13.724
3. Vereda del Camino Viejo de Villablanca	6.484	20,89	-
4. Vereda del Camino de Valedjudios	8.352	20,89	-
5. Vereda de Pozo del Camino a Ayamonte por Valdecerros	8.727	20,89	2.139
6. Vereda de la Vera Bajo	9.634	20,89	-
7. Colada del Camino de San Benito	662	5 - 8	-
8. Colada del Pilar de Jaraque	695	5 - 8	-
9. Colada del Camino de Valdemindano a Fotea	2.076	5 - 8	2.139
10. Vereda de la Borralla	1.104	20,89	-
11. Vereda del Camino de la Redondela	4.199	20,89	-

De las once vías pecuarias inventariadas en el término municipal de Ayamonte, tres cuentan con deslinde parcial, lo que significa que su límite físico ha sido oficialmente definido en determinados tramos mediante resolución administrativa, aunque no se haya completado en toda su longitud. La Cañada de Ayamonte a Sevilla tiene un deslinde que coincide con toda su longitud de 1.092 metros y se encuentra situada en el extremo del término municipal. La Vereda de Zaballa, con una longitud total de 21.722 metros, presenta deslinde únicamente en los 13.722 metros que corresponden al tramo situado en suelo rústico, al norte de la Costa Esuri. Por último, los tramos deslindados de la Vereda de Pozo del Camino a Ayamonte por Valdecerros (2.139 metros) y de la Colada del Camino de Valdemindano a Fotea (2.139 metros) comprenden los sectores próximos al núcleo urbano, comprendidos entre la pista de Valdivia y el polo industrial.

Además de los trazados lineales, la normativa reconoce también como parte del dominio público pecuario determinados **lugares vinculados a las vías**, tales como **descansaderos, majadas y abrevaderos.** En el Proyecto de Clasificación de Vías Pecuarias de Ayamonte del año 1954, se relacionan los siguientes abrevaderos y descansaderos:

- **A. Descansadero de Santa Clara.**
- **B. Descansadero de la Guerrera.**
- **C. Abrevadero del Pilar de Botica.**
- **D. Descansadero de la Escarbada.**
- **E. Descansadero de San Benito.**
- **F. Descansadero de Valdecerro.**

Las VVPP del municipio no forman parte de la Red Nacional de Vías Pecuarias (RNVP), no obstante, hay una conexión a través de otras vías que atraviesas el Andévalo y la Sierra de Aracena con el tramo final de la **Cañada Real Leonesa Occidental**. Esta red fue creada por el artículo 18 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.



A.c).4. Unidades Ambientales.

El análisis del término municipal de Ayamonte incorpora la delimitación de Unidades Ambientales Homogéneas (l análisis del término municipal de Ayamonte incorpora la delimitación de Unidades Ambientales Homogéneas (UAH) como herramienta de interpretación integrada del territorio. Estas unidades se definen a partir de la combinación de factores del medio físico, biótico, paisajístico y de uso del suelo, permitiendo identificar ámbitos con una cierta coherencia territorial y ambiental.

Esta aproximación facilita una lectura estructurada del municipio, permitiendo reconocer para cada ámbito sus principales valores, recursos, limitaciones y riesgos, así como su distinta respuesta frente a posibles procesos de transformación. De este modo, las unidades ambientales constituyen una base de referencia útil para la comprensión territorial del municipio y para la posterior formulación de los criterios de ordenación. En el término municipal de Ayamonte se distinguen las siguientes unidades ambientales:

- **Andévalo meridional**
- **Interfase agrícola/forestal**
- **Zonas influenciadas por las dinámicas mareales y del Guadiana**
- **Zonas urbanas y periurbanas**

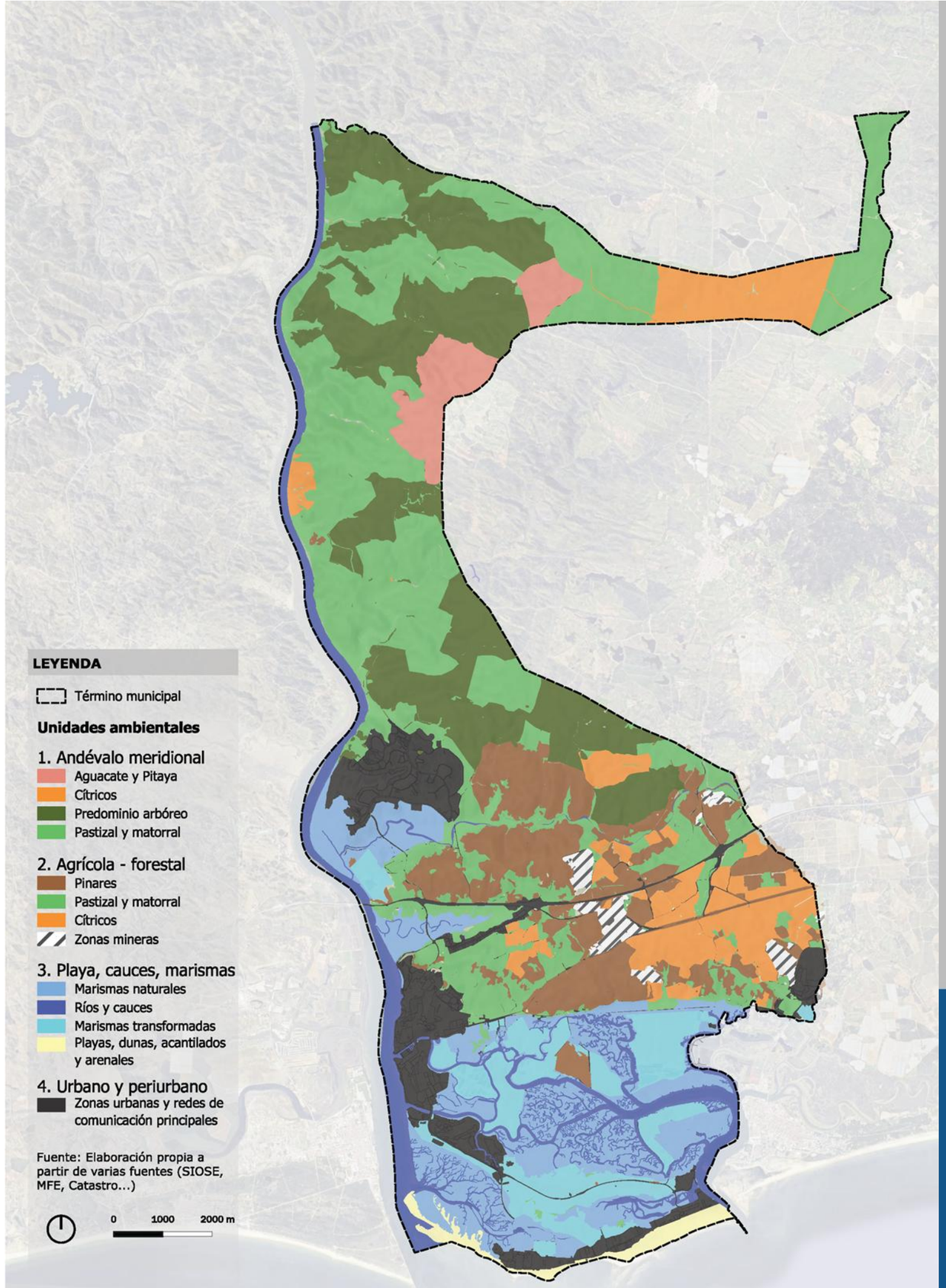
Dado que el presente documento se centra en la ordenación del ámbito urbano, se incorpora a continuación únicamente la síntesis de la UA-4. Zonas urbanas y periurbanas, por ser la unidad directamente vinculada al contenido y alcance del POU.

UA-4. Zonas urbanas y periurbanas

La unidad ambiental Zonas urbanas y periurbanas comprende los principales espacios urbanizados del municipio y sus bordes inmediatos. Se trata de un ámbito fuertemente transformado, dominado por la edificación, las infraestructuras y los usos urbanos.

- **Localización**: Comprende los principales núcleos urbanos del municipio y sus desarrollos asociados, incluyendo el núcleo de Ayamonte, los ámbitos litorales y turísticos y los asentamientos del entorno interior.
- **Características del medio físico**: Ámbito asentado sobre soportes diversos, condicionado por la proximidad al litoral, al estuario y a cauces, con sectores expuestos a riesgos de inundación en cotas bajas.
- **Características del medio biótico:** Vegetación natural muy reducida, limitada a espacios libres y bordes urbanos; fauna adaptada a medios urbanos y humanizados.
- **Valoración paisajística:** Paisaje urbano diverso, que combina tejidos tradicionales, frentes litorales y desarrollos recientes, con distinta calidad visual según la relación entre edificación y entorno.
- **Recursos:** Concentración de población, actividad económica, equipamientos y servicios, así como de los principales elementos de identidad urbana del municipio.
- **Limitaciones y riesgos:** Riesgo de inundación en determinados sectores, presión sobre bordes sensibles, afecciones sobre masas de agua y elevada demanda de recursos, especialmente en periodos de alta ocupación.

La presente caracterización tiene carácter sintético y se incorpora a la Memoria de Información como base de lectura territorial y ambiental del municipio. La delimitación metodológica de las unidades ambientales homogéneas, así como su valoración detallada en términos de calidad ambiental y capacidad de acogida, se desarrolla en el Documento Inicial Estratégico (DIE).



A.d). La construcción histórica del territorio.

A.d).1. Territorio transfronterizo.

Ayamonte se configura históricamente como un territorio de transición y, al mismo tiempo, como un enclave estratégico: transición entre el Andévalo, la campiña y el litoral estuarino; y enclave fronterizo en la desembocadura del Guadiana, con capacidad para articular relaciones marítimas, fluviales e interiores. Esa condición "anfibia" —río, marismas, barras arenosas y puerto natural— explica la continuidad del poblamiento y la diversidad de actividades que han dejado huella en el paisaje, desde las primeras comunidades productoras hasta los desarrollos contemporáneos ligados a la pesca industrial y al turismo.

La lectura histórica del territorio se apoya, por tanto, en tres claves permanentes: El **Corredor del Guadiana** como eje de comunicación y recurso, la **franja de campiña** como soporte agrario y de implantación urbana, y el **sistema litoral-marismeño** como espacio productivo (pesca, salinas, acuicultura), defensivo y, más recientemente, turístico. Esta última, ayuda a comprender que la ciudad principal y los asentamientos litorales e interiores no son piezas desconectadas, sino fases distintas de una misma construcción territorial.



Fotografía área del curso del Guadiana en el ámbito del Bajo Andévalo

Esta ocupación del término se ha apoyado en unidades paisajísticas con aptitudes diferenciadas. Al norte, el Bajo Andévalo occidental presenta relieves de cerros y valles sobre pizarras y grauvacas, con suelos más pobres y usos tradicionalmente forestales y ganaderos, donde el acceso al agua y a los fondos de valle condicionó emplazamientos y explotaciones.

En la zona media, una franja de campiña con margas, arenas, gravas y calizas permitió históricamente una agricultura más estable y una cultura material asociada (incluida la actividad de hornos vinculados a los aprovechamientos del sustrato calizo). Al sur, el litoral estuarino —marismas, esteros, caños mareales y barras arenosas— es el resultado de un largo proceso holoceno de colmatación y dinámica litoral que, además de modelar el paisaje, ha definido oportunidades económicas y riesgos naturales que siguen siendo decisivos hoy (inundabilidad marina, movilidad sedimentaria, etc.).

A.d).2. Evolución histórica.

A.d).2.1. Prehistoria reciente y primeras arquitecturas del paisaje.

Las evidencias más antiguas se vinculan a la consolidación de economías agroganaderas y a la captación de recursos minerales desde el Neolítico y la Edad del Cobre, con ocupaciones estacionales relacionadas con terrazas y depósitos aluviales. En el ámbito regional inmediato destaca la relevancia del megalitismo como primera gran expresión arquitectónica del territorio, con conjuntos monumentales que evidencian una ocupación organizada y prolongada. En la Edad del Bronce se intensifica el poblamiento y la estructuración simbólica del espacio mediante necrópolis de enterramientos individuales (cistas), especialmente en áreas próximas a la desembocadura del Guadiana, lo que refleja una creciente complejidad social y una mayor articulación territorial. En paralelo, se incrementan las conexiones entre el interior minero y el estuario: el Guadiana funciona como vía de intercambio y anticipa el papel que tendrá en fases posteriores como corredor comercial y espacio de control.

A.d).2.2. Protohistoria: El Estuario como puerta a los intercambios.

Entre finales del II milenio a.C. y la primera mitad del I milenio a.C. se observa una tendencia hacia el control de puntos estratégicos del Guadiana. En los primeros siglos del I milenio a.C., el poblamiento se concentra en la desembocadura, donde la topografía y las condiciones portuarias favorecen asentamientos con vocación comercial. En este marco se sitúa el desarrollo de Ayamonte como enclave portuario de época fenicia, asociado al control de rutas y a la articulación de intercambios vinculados a recursos del interior y al tráfico atlántico del Golfo de Cádiz.

La lógica territorial de esta fase es clara: dominar el estuario significa controlar el acceso a recursos y rutas, y esa función estratégica se proyectará, con transformaciones, en etapas históricas sucesivas.

A.d).2.3. Época romana: explotación agraria, red fluvial y economía litoral.

En época romana se refuerza la organización del territorio mediante formas de explotación vinculadas a vegas y ámbitos colmatados, con ocupación rural dispersa y aprovechamientos agrarios y ganaderos. A partir del siglo II d.C. cobra especial importancia el sistema litoral asociado a la transformación de productos pesqueros (salazones y derivados), que se intensifica en los siglos IV y V d.C. El litoral y los caños mareales se integran como soporte productivo y logístico, con presencia de áreas portuarias y estructuras industriales y funerarias asociadas.

En términos territoriales, Roma consolida una dualidad funcional que será recurrente: interior agrario y litoral productivo-comercial, con el estuario como elemento organizador.

A.d).2.4. Edad Media: frontera, fortificación y ciudad de cerros.

La documentación y el registro arqueológico son menos continuos, pero el Bajo Guadiana mantiene su papel como espacio de tránsito y frontera. La referencia a la existencia de fortificación en Ayamonte y la posterior etapa bajomedieval y señorial explican la consolidación de un núcleo urbano protegido y vinculado al control del territorio. La forma urbana medieval se asienta sobre los relieves principales —Cerro del Castillo y cerros adyacentes— y se organiza en relación con el puerto natural, reproduciendo de algún modo la lógica topográfica que ya había favorecido asentamientos anteriores: altura para control y defensa; vaguadas para accesos; ribera para intercambio. Se trata, por tanto, de una ciudad que se consolida como plaza de frontera, en un territorio condicionado por la geopolítica entre las coronas y por la necesidad de asegurar y explotar su posición estratégica.

A.d).2.5. Edad Moderna: puerto, defensa y paisaje productivo de marismas.

En la Edad Moderna Ayamonte refuerza su papel como núcleo marítimo, pesquero y comercial. La ribera concentra funciones políticas, religiosas y económicas, y el sistema defensivo se densifica en coherencia con el carácter fronterizo y la exposición a amenazas exteriores. Junto a ello, el territorio marismeño incorpora una red de infraestructuras productivas ligadas a los recursos del estuario, destacando los molinos de marea como tecnología adaptada a la dinámica mareal. En esta fase el paisaje histórico se llena de elementos funcionales: defensas, instalaciones productivas, trazas de aprovechamientos agrarios, y estructuras dispersas vinculadas a la economía local. Aunque muchas de estas piezas hoy estén en desuso, su lectura es fundamental para comprender la formación del paisaje cultural del municipio.



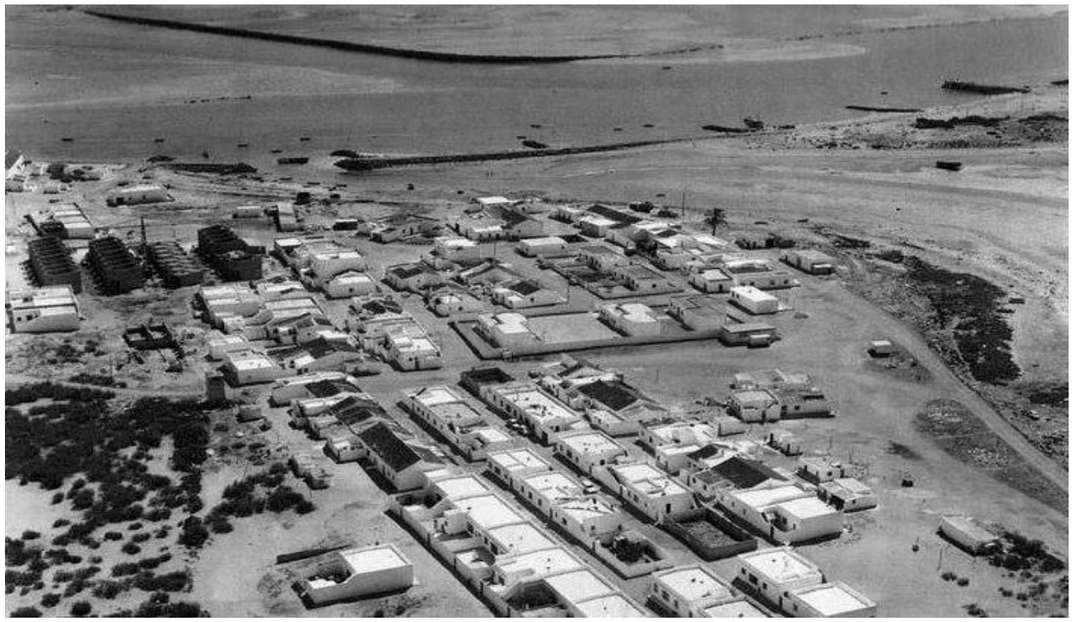
Fotografía aérea de la ciudad de Ayamonte, década de 1960

A.d).2.6. Época contemporánea: Industria pesquera-conservera y nuevos asentamientos.

En los siglos XIX y XX la transformación territorial se acelera con el impulso de la industria vinculada a la pesca y la conserva, que provoca cambios demográficos, ampliación del casco urbano y atracción de mano de obra. Esa economía genera también nuevas piezas territoriales: se consolidan ámbitos auxiliares y asentamientos asociados a la actividad pesquera, y el litoral adquiere un papel creciente por su relación con puertos, infraestructuras y dinámicas productivas.

Con las crisis sectoriales de la segunda mitad del siglo XX se producen reajustes económicos, mientras que el litoral y el estuario comienzan a incorporar, progresivamente, nuevas lógicas de ocupación asociadas al turismo y a la residencia, cuya consolidación se explicará en capítulos posteriores desde la perspectiva urbanística. En términos históricos, el resultado es un municipio de "capas": ciudad ribereña con fuerte identidad, asentamientos ligados a ejes viarios interiores, y enclaves litorales con dinámicas propias.

La construcción histórica del territorio de Ayamonte no responde a una única lógica urbana, sino a la superposición de **funciones portuarias, productivas, defensivas y residenciales** articuladas por el Guadiana y por el sistema litoral-marismeño. Esta lectura diacrónica permite situar el patrimonio cultural no solo como un conjunto de elementos aislados, sino como parte de un **paisaje histórico** cuyos rasgos estructurales (frontera, estuario, puerto natural, marismas productivas, corredores interiores) siguen condicionando la ordenación y los retos actuales de planificación.



Fotografía aérea del poblado de Punta del Moral, década de 1980

A.e). El Medio Urbano.

A.e).1. Organización de los núcleos

Los ámbitos urbanos consolidados del municipio muestran identidades morfológicas y funcionales claramente diferenciadas. Se distinguen por su origen histórico, su relación con el entorno natural y su forma de ocupación del territorio, conformando un sistema urbano diverso, condicionado por la topografía, las marismas y las infraestructuras de acceso.

Núcleos Principales

- Núcleo Principal de Ayamonte
- Isla Canela
- Costa Esuri
- Pozo del Camino y Villa Antonia

Núcleos Secundarios Adscritos

- Barriada de Canela
- Barriada de San José o La Estación
- Barriada Punta del Moral

A continuación, se describen sus rasgos principales:

A.e).1.1. Núcleos principales

A.e).1.1.1) *Núcleo principal de Ayamonte*

El núcleo de Ayamonte constituye la cabecera urbana y funcional del municipio. Su origen se remonta a los primeros asentamientos históricos ubicados en las lomas que dominan la desembocadura del Guadiana, donde la topografía proporcionaba ventajas defensivas y un acceso directo al estuario, con altitudes entre 15 y 40 m. El casco antiguo mantiene una trama de origen medieval, con calles estrechas y adaptadas a la pendiente, viviendas tradicionales, plazas vinculadas a equipamientos religiosos y un patrimonio arquitectónico significativo que configura la imagen histórica de la ciudad.

A partir del siglo XX, el núcleo experimentó un proceso de expansión hacia las zonas más llanas del este y del sur, dando lugar a ensanches residenciales con mayor regularidad en la trama, edificios plurifamiliares, equipamientos educativos y deportivos, y ejes viarios que estructuran la movilidad urbana, como las avenidas de Andalucía, Villa Real de Santo António y Cayetano Feu. En las últimas décadas, la transformación del frente fluvial —especialmente a través del proyecto "Ayamonte Mira el Río"— ha reforzado la relación entre la ciudad y el estuario, recuperando espacios portuarios para el uso público, mejorando la accesibilidad peatonal y consolidando un paisaje urbano más integrado.

El núcleo principal presenta, por tanto, una estructura compleja donde conviven la trama histórica, los tejidos consolidados del siglo XX y ámbitos en proceso de renovación urbana.



Fotografía del núcleo de Ayamonte, año 2003 | Calle San Francisco.

A.e).1.1.2) *Isla Canela*

El núcleo de Isla Canela conforma el sistema litoral turístico de Ayamonte, emergido a partir de la declaración del Centro de Interés Turístico Nacional (CITN) en los años sesenta y consolidado mediante sucesivos instrumentos de planeamiento parcial desde finales del siglo XX.

Isla Canela presenta una morfología propia de urbanizaciones planificadas: tipologías residenciales abiertas, edificaciones de baja y media altura, amplias zonas verdes, paseos marítimos y equipamientos hoteleros vinculados directamente a la playa y al sistema dunar.

Este núcleo depende de un único acceso viario desde la cabecera urbana, lo que refuerza su carácter especializado y su condición de puertas de entrada al litoral ayamontino.



Fotografía del núcleo de Ayamonte, año 2003 | Paseo De Los Gavilanes.

A.e).1.1.3) *Costa Esuri*

Costa Esuri constituye el núcleo de desarrollo más reciente, formado a partir del ciclo inmobiliario de principios de los años 2000. Situado en el margen oriental del Guadiana, su estructura responde a un modelo de urbanización abierta, con amplias parcelas, bloques residenciales de baja altura, tipologías plurifamiliares dispersas, zonas verdes, paseos fluviales y un campo de golf que actúa como elemento central del diseño.

La relación física con el núcleo principal está condicionada por la autovía A-49 y por la existencia de pocos puntos de conexión, lo que ha generado una cierta autonomía funcional y una dependencia mayor del vehículo privado. Aunque existen sectores plenamente desarrollados, otros permanecen incompletos, reflejo de la coyuntura del ciclo inmobiliario. Costa Esuri posee, no obstante, un elevado potencial para consolidarse como centralidad residencial y turística complementaria.



Fotografía del núcleo de Costa Esuri, año 2024 | Av. Juan Pablo II.

A.e).1.1.4) *Pozo del Camino – Villa Antonia (núcleo único)*

El ámbito ayamontino de Pozo del Camino – Villa Antonia corresponde a un núcleo tradicional ubicado entre Ayamonte e Isla Cristina, con una morfología dispersa y un origen vinculado a actividades agrícolas, ganaderas y pesqueras. Su trama se caracteriza por viviendas aisladas y una disposición lineal condicionada por el corredor viario que atraviesa el núcleo.

La localización estratégica entre los dos municipios y su identidad histórica le confieren un papel relevante dentro del sistema urbano comarcal, favoreciendo su desarrollo como área residencial (residencia habitual o segunda vivienda).



Fotografía del núcleo de Pozo del Camino, año 2024 | Calle Sardinas V Antonia.

A.e).1.2. Núcleos secundarios adscritos

A.e).1.2.1) *Barriada de Canela*

El ámbito de la Barriada de Canela se configura como un núcleo de fuerte identidad marinera, integrada morfológica y funcionalmente en el núcleo de Ayamonte y delimitado físicamente por el estero de Canela.

Su posición estratégica actúa como un espacio de transición morfológica, mediando entre la ciudad histórica y los nuevos desarrollos del litoral. Actualmente, la barriada mantiene un equilibrio complejo entre la preservación de sus valores etnográficos y sociales (propios de una comunidad con gran arraigo pesquero) y la presión derivada de su proximidad a las áreas de desarrollo turístico y residencial de la zona sur del municipio.



Fotografía del núcleo de Barriada de Canela, año 2024 | Modulo Socio Cultural.

A.e).1.2.2) *Barriada de San José o La Estación*

La Barriada de la Estación adscrita al conjunto Villa Antonia – Pozo del Camino, se configura como un asentamiento residencial de carácter periurbano. Su morfología es predominantemente lineal y de baja densidad. Desde una perspectiva urbanística, predominan viviendas unifamiliares aisladas o pareadas sobre parcelas que mantienen, en muchos casos, una relación directa con el entorno agrícola circundente.



Fotografía del núcleo de Barriada de Canela, año 2024 | Modulo Socio Cultural.

A.e).1.2.3) *Barriada de Punta del Moral*

La Barriada de Punta del Moral vinculada a Isla Canela, está situado en la desembocadura del caño de la mojarra. La estructura urbana refleja por un lado la dualidad de su identidad pesquera tradicional, y por otro su crecimiento reciente orientado al turismo, ocio y uso residencial vacacional.

Su trama original es irregular, a lo largo de los años su crecimiento tomo forma ortogonal, el frente costero es un elemento estructurante y su uso global es residencial.



Fotografía del núcleo de Barriada de Canela, año 2024 | Modulo Socio Cultural.

A.e).1.3. Ocupación dispersa en suelo rustico

Más allá de los núcleos urbanos principales, el término municipal presenta áreas de ocupación dispersa vinculadas a antiguas explotaciones agropecuarias, caminos rurales tradicionales, huertas y pequeñas agrupaciones residenciales surgidas sin planificación previa. Estos ámbitos reflejan dinámicas comunes en municipios del litoral andaluz, combinando usos agrícolas, vivienda de segunda residencia y pequeñas actividades vinculadas al paisaje cultural. Su presencia forma parte de la configuración territorial actual y deberá analizarse en fases posteriores desde la perspectiva de la ordenación y la sostenibilidad.



A.f). Estudio socioeconómico.

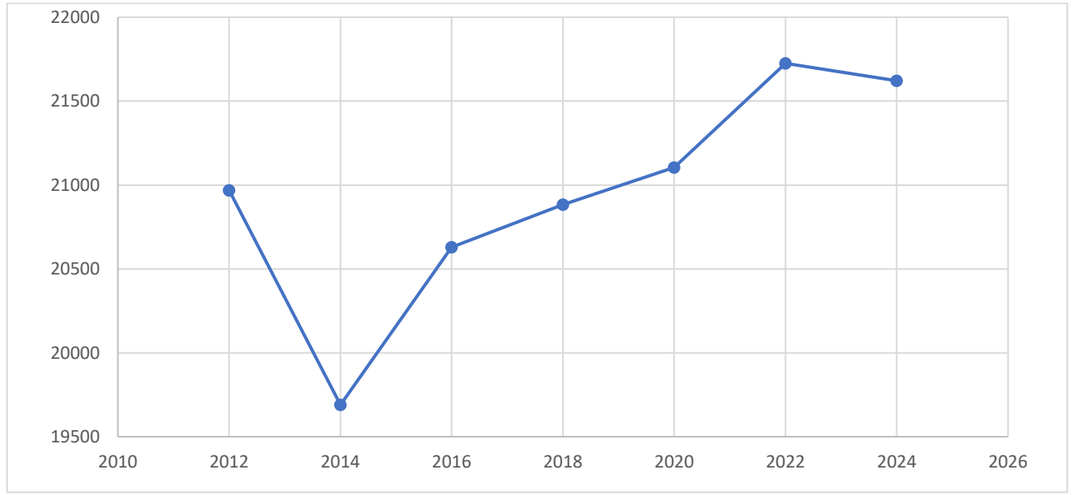
Ayamonte enfrenta desafíos comunes a muchos municipios rurales de Andalucía, como la despoblación y la necesidad de diversificar su economía. Sin embargo, cuenta con una base económica sólida en el sector primario y, en menor medida el secundario y el terciario, que van ganando participación con los años.

Repasamos la situación utilizando datos tanto del Instituto Nacional de Estadística (INE) como del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA).

A.f).1. Demografía.

Según los datos publicados por el **Instituto Nacional de Estadística** (**INE**) hace unos días, el Censo anual de población **2026**, de **Ayamonte** es de **22.327 habitantes**, cifra ligeramente superior a la del año 2024 (22.007). No obstante, el análisis completo que hacemos a continuación, se hará con los últimos datos completos que se disponen.

A lo largo de la última década (2012–2024), la evolución demográfica muestra una tendencia general de crecimiento moderado del +3,1 %, con un descenso puntual entre 2012 y 2014 seguido de una recuperación sostenida.



Evolución de la población de Ayamonte los últimos años | Fuente: INE – Cifras Históricas oficiales de población de los municipios españoles en aplicación de la Ley de Bases del Régimen Local (Art. 17)

Con los datos disponibles del Instituto Nacional de Estadística (INE, 2024), es posible analizar con precisión la evolución demográfica de Ayamonte durante el período 2001–2024, lo que permite observar las principales tendencias de crecimiento, estancamiento y recuperación que han marcado el desarrollo urbano del municipio en las últimas dos décadas.

En este período, la población ha pasado de 17.084 habitantes en 2001 a 22.007 en 2024, lo que representa un incremento total del 28,82 %, equivalente a casi cinco mil nuevos residentes.

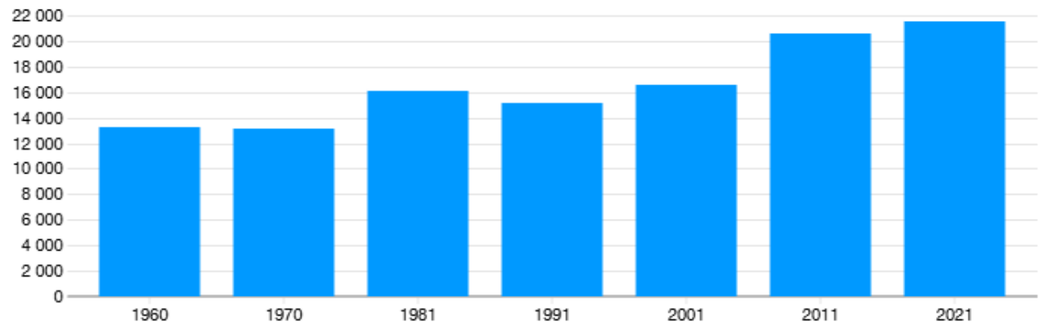
Esta evolución pone de manifiesto la capacidad de atracción residencial de Ayamonte, vinculada tanto a su posición estratégica en la frontera con Portugal como al desarrollo del turismo litoral y la expansión urbana hacia la costa.

El ritmo de crecimiento ha sido **irregular y marcado por tres etapas diferenciadas**:

- **2001–2008:** etapa de expansión, con un aumento del +15,6 %, impulsada por el desarrollo turístico-residencial en la franja costera (Isla Canela, Punta del Moral) y la expansión del sector inmobiliario.
- **2009–2014:** periodo de estabilización y leve descenso (−3,1 %), coincidiendo con la crisis económica y la disminución del empleo en la construcción.
- **2015–2024:** recuperación sostenida (+8,1 %), con leve desaceleración a partir de 2022.

La densidad de población actual es de 155,75 hab./km² sobre una superficie de 141,3 km², ligeramente por debajo de la media provincial (161 hab./km²), lo que refleja una ciudad de tamaño medio con núcleo urbano denso y periferia dispersa.

Históricamente, la población de Ayamonte ha mostrado un crecimiento continuo desde mediados del siglo XX, aunque con períodos de estancamiento. Desde los años 2000, el municipio mantiene una tendencia estable, consolidando su papel como núcleo urbano relevante en el litoral occidental andaluz**.**

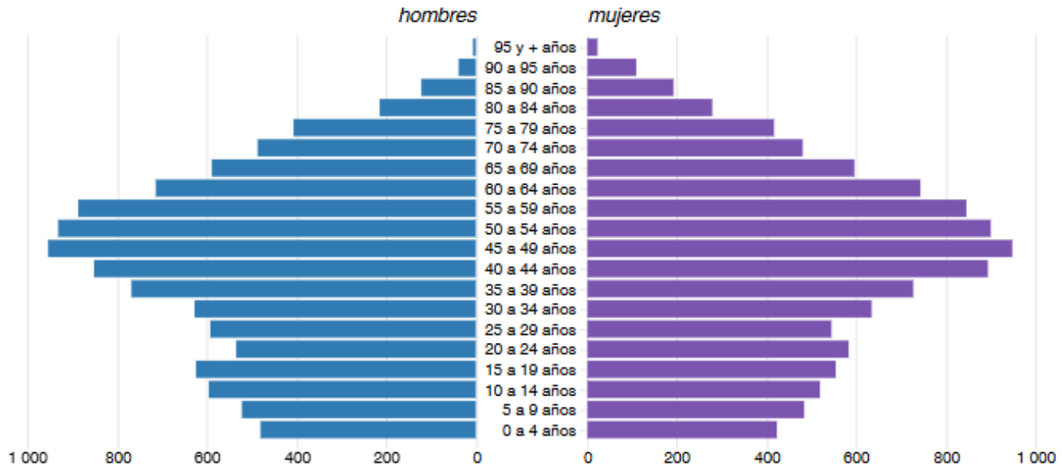


Evolución de la población | Fuente: INE- Atlas Digital de las Áreas Urbanas

El análisis de la pirámide poblacional (INE, 2023) evidencia una estructura madura, con predominio de adultos y mayores.

El grupo de 45 a 64 años concentra el 33,8 % de la población, mientras que los mayores de 65 años representan el 19,2 %, cifra superior a la media andaluza (17 %).

Por otro lado, los menores de 15 años suponen apenas el 8,7 % del total, confirmando un proceso de envejecimiento demográfico consolidado.



Pirámide de Población | F: INE- Atlas Digital de las Áreas Urbanas – 2023

En términos absolutos, los grupos más numerosos son los de 45-49 años (1.902 personas) y 50-54 años (1.832), mientras que las cohortes más jóvenes (0-9 años) apenas superan las 900 personas en conjunto.

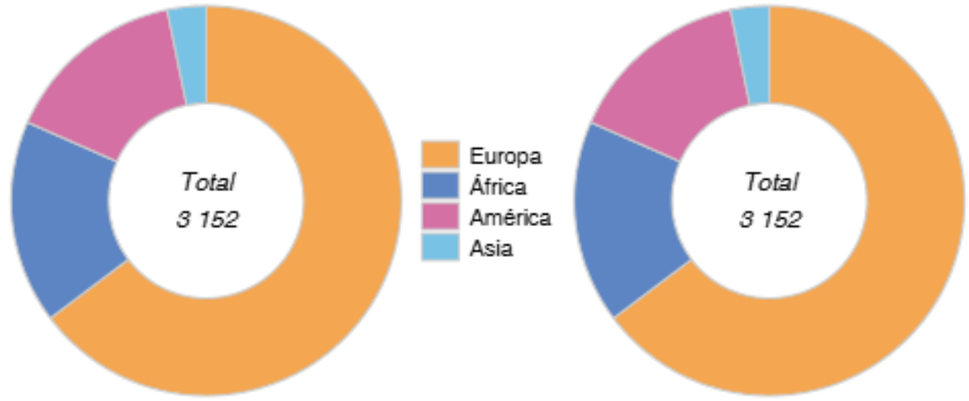
La estructura demográfica de Ayamonte revela una población envejecida, con una edad media de 43,2 años, un índice de envejecimiento del 18,6 % y un índice de infancia del 13,4 %. Estas cifras evidencian un leve desequilibrio entre los grupos jóvenes y mayores, reflejando las tendencias demográficas de la región andaluza.

Indicadores	Ayamonte (municipio)	Ayamonte (municipio)
Índice de infancia (%)	13,4	13,4
Índice de envejecimiento (%)	18,6	18,6
Índice de senectud (%)	11,9	11,9
Edad media de la población	43,2	43,2

2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 **2024**

Indicadores de estructura de edades | Fuente: INE- Atlas Digital de las Áreas Urbanas – 2024

fuera de España representan **el 14,5 % de la población total (3.152 personas)**. De ellos, la mayoría procede de **Europa (principalmente Portugal)**, seguidos de residentes de **África, América y Asia**, reflejando la importancia del municipio como espacio fronterizo y turístico.



Distribución de población extranjera | F: INE- Atlas Digital de las Áreas Urbanas – 2024

El **crecimiento vegetativo** de Ayamonte ha sido **negativo desde 2020**, con un número de defunciones superior al de nacimientos. Entre 2001 y 2015, los saldos fueron positivos, pero a partir de 2018 se observa un descenso progresivo, lo que evidencia un proceso de envejecimiento y una baja tasa de natalidad.



Crecimiento vegetativo de la población | Fuente: INE- Atlas Digital de las Áreas Urbanas

En síntesis, el análisis demográfico de Ayamonte entre 2001 y 2024 revela un modelo de crecimiento estable, aunque condicionado por factores económicos y migratorios. Tras una etapa de expansión vinculada al desarrollo turístico-residencial, el municipio experimentó un breve estancamiento durante la crisis de 2009–2014 y posteriormente una recuperación sostenida que mantiene la población en torno a los 22.000 habitantes.

No obstante, el **envejecimiento progresivo**, el **saldo vegetativo negativo** y la **dependencia** de la inmigración extranjera plantean desafíos para el equilibrio demográfico a medio plazo. En este contexto, será fundamental fortalecer políticas de vivienda, empleo y atracción de población joven que garanticen la continuidad y resiliencia social del municipio en las próximas décadas.

A efectos de la redacción del presente Plan General de Ordenación Municipal de Ayamonte, se adopta como población oficial de referencia la cifra publicada por el **Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía** (IECA) en **2024**, dado que su ámbito competencial y nivel de desagregación territorial permiten una aproximación más precisa a la realidad socio-territorial del municipio.

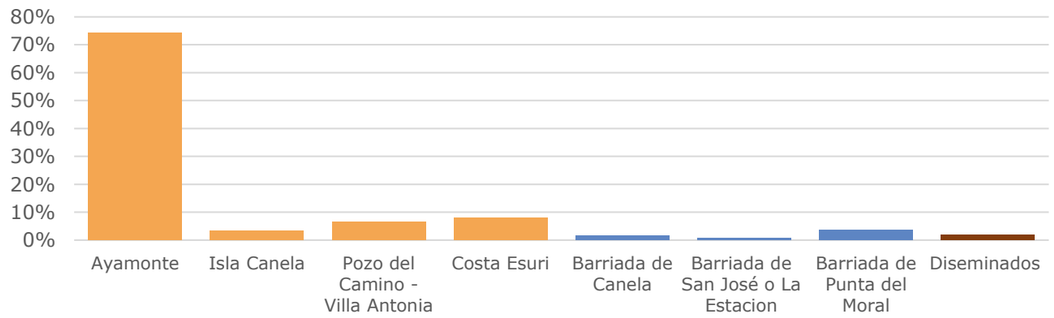
La consideración de estos datos **garantiza la coherencia entre la planificación propuesta y la estructura demográfica existente**, permitiendo dimensionar adecuadamente las determinaciones relativas a suelo residencial y dotaciones de equipamientos comunitarios, infraestructuras y espacios libres y zonas verdes.

De acuerdo con los datos oficiales publicados por el IECA 2024, el municipio de Ayamonte cuenta con una población total de **22.007 habitantes**. Esta cifra se distribuye territorialmente en 21.575 habitantes concentrados en los núcleos de población consolidados y 432 habitantes localizados en ámbitos diseminados del término municipal.

Conforme a los datos publicados por el Sistema de Información de Población de Andalucía (SIPob) - última actualización de 10 de abril de 2025 -, la distribución de la población del municipio de Ayamonte según los distintos núcleos de población es la siguiente:

Núcleos		
Núcleos principales	**Población**	**%**
Ayamonte	16.098	74,37%
Isla Canela	730	3,37%
Pozo del Camino - Villa Antonia	1.398	6,46%
Costa Esuri	1.707	7,89%
Núcleos secundarios adscritos	**Población**	**%**
Barriada de Canela	360	1,66%
Barriada de San José o La Estación	136	0,63%
Barriada de Punta del Moral	817	3,77%
Diseminados		
	Población	**%**
Municipio de Ayamonte	399	1,84%
Total, Población	**21.645**	**100%**

Unidades poblacionales 2023 – núcleos urbanos y diseminados | Fuente: SIPob



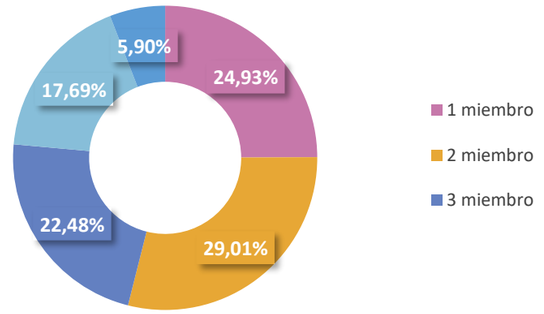
A.f).2. Rasgos sociales relevantes

A.f).2.1. Estructura y composición residencial

La **estructura residencial** del municipio de Ayamonte refleja una marcada presencia de unidades convivenciales de reducido tamaño. Con un peso significativo de hogares compuestos por uno o dos miembros, que en conjunto superan la mitad del total municipal (53,94 %). Esta configuración pone de manifiesto una tendencia consolidada hacia la disminución del tamaño y la diversificación de modelos de convivencia.

Hogares según tamaño del hogar		
Miembros	**Número de hogares**	**%**
1 miembro	2.110	24,93%
2 miembro	2.455	29,01%
3 miembro	1.903	22,48%
4 miembro	1.497	17,69%
5 miembro o más	499	5,90%
Total, hogares	**8.464**	**100%**

Hogares según tamaño del hogar | Fuente: IECA. Explotación de los censos de población y vivienda del INE 2021.



Según los datos publicados por el **Instituto Nacional de Estadística** (INE, 2023), el tamaño medio del hogar en el municipio de Ayamonte se sitúa en **2,5 personas por vivienda**. Este indicador refleja la estructura demográfica y la configuración actual de las unidades familiares del municipio.

Sin embargo, la estructura residencial en el Municipio de Ayamonte se ve condicionada por la **estacionalidad asociada al turismo y a la segunda residencia**, especialmente en determinadas zonas del término municipal. Esto genera una variación significativa en la ocupación de viviendas a lo largo del año y condiciona la planificación de servicios y equipamientos.

Tipo de vivienda		
Principal	8.464	47,72%
No principal	9.274	52,28%
Total	17.738	100%

Viviendas familiares convencionales según tipo de vivienda (principal o no principal) - Fuente: IECA. Explotación de los censos de población y vivienda del INE 2021.

A.g). El Planeamiento vigente.

A.g).1. Las Normas Subsidiarias de Planeamiento y su Adaptación.

A.g).1.1. Antecedentes al planeamiento general.

La primera ley del suelo española fue promulgada en 1956, publicada en el Boletín oficial del Estado nº 135 de 14 de mayo de 1956. Esta Ley fue modificada con la entrada en vigor del Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril, por el que se aprobó el texto refundido de la **Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana**, y el Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprobó el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, quedando regulada la ordenación urbanística en todo el territorio español.

Tras el traspaso de competencias regulado en el Estatuto de Autonomía de Andalucía de 1982, el gobierno andaluz entiende necesario establecer una normativa pormenorizada de ámbito provincial para Huelva, conforme a la legislación estatal vigente, formulándose ésta mediante la Orden de 25 de junio de 1985, por la que se acuerda la entrada en vigor de las normas subsidiarias municipales y complementarias en suelo no urbanizable de la provincia de Huelva, siendo publicadas en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía nº 82, de 20 de agosto de 1985.

Mediante Decreto 3070/64, de 8 de octubre, se aprueba la declaración del Centro de Interés Turístico Nacional (CITN) del área de Isla Canela, y tras dos revisiones del Plan de Ordenación Urbana realizadas mediante los Decretos 2875/82 y 193/87, en sesión celebrada el 1 de junio de 1993, la Comisión Provincial de Urbanismo de Huelva toma el acuerdo de aprobación definitiva de su Plan de Ordenación Urbana, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Huelva del 13 de noviembre de 1993.

A.g).1.2. Las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal.

El planeamiento general de Ayamonte comienza su redacción en 1986, bajo la figura de Plan General de Ordenación Urbana, y se aprueba inicialmente en agosto de 1990, abriéndose el correspondiente periodo de información pública. El 20 de febrero de 1992, se decide en pleno que la ordenación del territorio municipal se hará mediante **Normas Subsidiarias de Planeamiento**, cuyo Avance, basado en los trabajos anteriores, se aprueba el 28 de julio de 1992.

La tramitación de las Normas Subsidiarias continuó con dos Aprobaciones Iniciales, con fechas 4 de diciembre de 1992 y 24 de febrero de 1993, obteniendo Aprobación Provisional el 25 de mayo de 1993. En sesión celebrada el 1 de junio de 1993 de la Comisión Provincial de Urbanismo de Huelva, además de la aprobación definitiva del **Plan de Ordenación Urbana del Centro de Interés Turístico Nacional de Isla Canela**, toma el acuerdo de aprobación definitiva de las Normas Subsidiarias de Ayamonte en cuanto a las determinaciones relativas al suelo urbano, dejando en suspenso el resto del suelo como apto para urbanizar y suelo no urbanizable.

No es hasta **1995 cuando Comisión Provincial de Urbanismo de Huelva**, en sesión de 9 de enero de dicho año, aprueba el Texto Refundido de las Normas Subsidiarias de Ayamonte (en adelante TR-NNSS), cuyo acuerdo de aprobación y normativa fueron publicados respectivamente en los **BOP de Huelva del 28 de julio de 1995**, sentándose así las bases del planeamiento urbanístico del municipio de Ayamonte.

En el **TR-NNSS se establecían 16 Unidades de Actuación en suelo urbano** a desarrollar a través de Estudios de Detalle o de Planes Especiales de Reforma Interior, de usos Residencial, Terciario, Industrial y Dotacional, **11 sectores de suelo apto para urbanizar**, **7 de uso residencial**, **un sector de uso hotelero y residencial en Puente Esuri**, **un sector de uso deportivo y cultural**, y un último correspondiente con el **Centro de Interés Turístico Nacional de Isla Canela** como área de planeamiento diferenciado.

A.g).1.3. La Adaptación Parcial a la LOUA.

Con la aprobación de la **Ley** 7/2002, de 17 de diciembre, de **Ordenación Urbanística de Andalucía** (en adelante LOUA), publicada en Boletín Oficial de la Junta de Andalucía nº 154, de 31 de diciembre de 2002, se dota de normativa urbanística propia al ámbito de esta comunidad autónoma, y bajo el amparo del Decreto 11/2008, de 22 de enero, por el que se desarrollan procedimientos dirigidos a poner suelo urbanizado en el mercado con destino preferente a la construcción de viviendas protegidas, que se redacta para agilizar la adaptación del planeamiento urbanístico a la LOUA y facilitar la obtención de suelo para la construcción de vivienda protegida, el Ayuntamiento de Ayamonte aprueba definitivamente, en **sesión extraordinaria el día 22 de mayo de 2009**, la **Adaptación Parcial de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Ayamonte a la LOUA**, con correcciones aprobadas el 5 de agosto de 2010, incorporadas mediante un texto refundido.

Desde el momento de su aprobación, y conforme a la LOUA y al Decreto 11/2008, de 22 de enero, el planeamiento general de Ayamonte pasa a denominarse PGOU-Adaptación a la LOUA de las Normas Subsidiarias de Ayamonte (en adelante TR-APLOUA).El contenido sustantivo de la Adaptación comprendía: la clasificación de la totalidad del suelo del municipio; establecer medidas que garantizasen suelo suficiente para cubrir las necesidades de vivienda con protección; la determinación de sistemas generales constituidos por la red básica, la reserva de terrenos y construcciones de destino dotacional público; la determinación de los usos, densidades y edificabilidades de las distintas zonas del suelo urbano, y sectores ya delimitados como urbanos no consolidados y en los urbanizables sectorizados y ordenados; el señalamiento de espacios, ámbitos o elementos que hayan sido objeto de una especial protección por su valor arquitectónico, histórico o cultural; y, las previsiones generales de programación y gestión de los elementos o determinaciones estructurales.

A.g).1.3.1) *El desarrollo de las Normas Subsidiarias hasta la Adaptación de 2009.*

Cuando esta Adaptación se redactó, tal y como se describe en la memoria del documento, desde la aprobación del TR-NNSS en 1995 hasta la redacción de la misma, se habían aprobado definitivamente 45 modificaciones puntuales del TR-NNSS, 18 de las cuales afectaban a las determinaciones estructurales de las NNSS, como clasificación de suelo o las determinaciones marcadas para los ámbitos de planeamiento, y afectando las 27 restantes a la ordenación pormenorizada preceptiva o potestativa, incluyéndose las determinaciones de todas ellas en el documento del TR-APLOUA aprobado definitivamente.

Además de los sectores de suelo apto para urbanizar establecidos en las Normas Subsidiarias, a raíz de estas modificaciones, se clasifica suelo para tres nuevos sectores, dos de ellos situados en el norte del casco urbano de Ayamonte y un tercero inserto en el casco, todos ellos de uso residencial.

Esto define el grado de desarrollo que el planeamiento había tenido. Por ello, el documento de la Adaptación y conforme a lo reglado en la misma, actualizó la clasificación de acuerdo con ese desarrollo. Así, la Adaptación Parcial mantuvo la delimitación de los siguientes sectores

Suelo Urbanizable	**Sectores**	
	Ordenado	SUO-3-R, SUO-11-R, SUO-13-R y SUO-APD
	Sectorizado	SUS-10-T
Suelo Urbano	**Sectores**	
	No consolidado	SUNC-11-T y SUNC-16-I
	No consolidado o en transformación (PA)	SUNC-5-R, SUNC-7-R, SUNC-12-R y SUNC-13-R

El resto de sectores se consideraron como suelos urbanos consolidados tanto si se tenía esa certeza por su justificación documental como por su transformación tácita.

A.g).1.4. La Clasificación del suelo.

De acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2.a del artículo 3 del Decreto 11/2008, de 22 de enero, la Adaptación Parcial clasificó la totalidad del suelo del municipio, delimitando las superficies adscritas a cada clase y categoría de suelo de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo I del Título II de la LOUA, en Suelo No Urbanizable, en sus distintas categorías, en Urbanizable, como Urbanizable Sectorizado y No Sectorizado, y Urbano, con las categorías de Consolidado y No Consolidado.

El Suelo No Urbanizable.

El TR-NNSS establecía una zonificación del Suelo No Urbanizable regulando las condiciones de parcelación, distancias al DPMT, distancias al Suelo Urbano, condiciones para evitar la formación de nuevos núcleos de población, etc.., estableciendo las siguientes zonas:

a) Suelo no urbanizable común.

b) Suelo no urbanizable especialmente protegido.

La Adaptación, conforme a lo establecido en la LOUA, diferenció tres categorías: el Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Legislación Específica, el Suelo No Urbanizable por Planificación Territorial o Urbanística, el Suelo No Urbanizable de carácter Natural o Rural, categorizando cada una de ellas como sigue:

Suelo no urbanizable de especial protección por legislación específica:

- Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), entre los que se incluyen "**Marismas de Isla Cristina**", "**Isla de San Bruno**", "**Río Guadiana y Ribera del Chanza**", y "**Andévalo Occidental**". Estando reconocido el primero de ellos como ZEPA y a su vez está incluido en la RENPA como Paraje Natural.
- Montes públicos.
- Dominio Público Marítimo Terrestre.
- Yacimientos y bienes catalogados.
- Dominio Público Hidráulico.
- Vías pecuarias. Donde se recogen las 11 vías inventariadas, representándose igualmente el deslinde aprobado definitivamente de aquellas que lo tienen.
- Dominio Público de Carreteras.

Suelo no urbanizable de especial protección por planificación territorial

- El delimitado por el POTLOH, en el que se engloban las Zonas de Protección Ambiental y las Zonas de Interés Territorial.

Suelo no urbanizable de especial protección por planificación urbanística

- Las Normas Subsidiarias asumen las protecciones de los espacios de la Ribera Forestal de Interés Ambiental RA-6 "**Ribera del Guadiana**" y la Marisma Transformada MT-2 "**Marismas del Guadiana y Carreras**" del PEPMF de Huelva al estar éste derogado.

Suelo no urbanizable de carácter natural o rural: Que incluye el resto del término.

Y del mismo modo, aunque no de forma expresa, se realizó una protección identificando aquellos elementos que precisaban de alguna protección, sí **enumeró los elementos que estaban en ese momento contenidos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía** (CGPHA) conforme determinaba la Ley 14/2007 de 26 de noviembre de Patrimonio Histórico de Andalucía, como la relación de yacimientos arqueológicos incluidos en el SIPHA

El Suelo Urbanizable.

Conforme al desarrollo que se había producido de los distintos sectores de suelos urbanizables en el momento de la Adaptación Parcial, el documento estableció cuatro sectores como suelos urbanizables ordenados, al contar éstos con planeamiento de desarrollo aprobado, y uno sectorizado, por no haberse redactado el correspondiente plan parcial de ordenación, no existiendo ni en las Normas subsidiarias, ni debido a sus modificaciones posteriores, ámbitos de Suelo Urbanizable No Sectorizado. El resto de los sectores delimitados tanto en las Normas Urbanísticas como en sus modificaciones posteriores se encontraban desarrollados y, por tanto, se consideraron como suelos urbanos, quedando el suelo urbanizable dividido en sectores de la siguiente manera:

Suelo Urbanizable	Sectores	
	Ordenado	SUO-3-R, SUO-11-R, SUO-13-R y SUO-APD
	Sectorizado	SUS-10-T

El Suelo Urbano.

El documento de Adaptación Parcial categoriza, conforme a lo recogido en al artículo 4.1 del Decreto 11/2008, de 22 de enero, el suelo urbano en consolidado y no consolidado.

Suelo Urbano Consolidado

De esta forma, se consideró que tenían la consideración de suelos urbanos consolidados los terrenos clasificados como urbanos cuando estén urbanizados o tuviesen la condición de solar y no quedar comprendidos en la categoría de suelo urbano no consolidado, quedando integrado por:

a) Los terrenos incluidos en la delimitación de suelo urbano recogida en los planos de las Normas Subsidiarias y sus innovaciones, que contando con calificación de zona de ordenanza y establecimiento de alineaciones y rasantes, no estuviesen incluidos en la delimitación de las unidades de actuación.

b) Los suelos incluidos en unidades de actuación o en sectores de suelo urbanizable que hayan cumplido todos los deberes de urbanización, cesión y equidistribución conforme a las exigencias de la legislación vigente

c) Los terrenos incluidos como sistemas generales en suelo urbano o urbanizable que hayan sido obtenidos y urbanizados conforme a las previsiones del planeamiento.

Suelo Urbano No Consolidado

Conformado por el suelo clasificado como urbano en las Normas Subsidiarias o sus innovaciones que no estuviese incluido en ninguno de los supuestos del apartado anterior de suelo urbano consolidado, englobando en esta categoría los ámbitos de las Unidades de Actuación delimitadas en suelo urbano y que no fueron desarrolladas.

En este sentido, en el TR-NNSS se establecían 16 Unidades de Actuación en suelo urbano, que en el momento de redactar el documento de Adaptación, que originaron la calificación de suelo urbano no consolidado de aquellas Unidades de Actuación no desarrolladas, y se diferenciaron las que tenían su planeamiento de desarrollo Aprobado Definitivamente mediante ED o PERI (PA), y se distinguieron por tanto las mismas:

Suelo Urbano	Sectores	
	No consolidado en transformación (PA)	SUNC-5-R, SUNC-7-R, SUNC-12-R y SUNC-13-R
	No consolidado	SUNC-11-T y SUNC-16-I

A.g).1.4.1) *Las necesidades de vivienda protegida.*

En la Adaptación se recogió que las unidades de ejecución de los suelos urbanos no consolidados al igual que los sectores de suelos urbanizables que no hubiesen comenzado su tramitación a la fecha de aprobación de dicha Adaptación, tenían la obligatoriedad de reservar edificabilidad residencial de dichas unidades o sectores a viviendas con algún régimen de protección pública, pero no quedó cuantificada ni desarrollada tal prescripción ya se la totalidad de los sectores de suelo urbanizable sectorizado y las unidades de ejecución delimitadas contaban con usos distintos del residencial.Estado de desarrollo y grado de ejecución del Planeamiento Vigente.

A.g).1.5. Modificaciones en el planeamiento vigente.

Desde la aprobación de la Adaptación Parcial a la LOUA, el PGOU Adaptado a la LOUA de Ayamonte ha sufrido 15 Modificaciones que han obtenido Aprobación Definitiva, y que se relacionan a continuación:

Modificación	Ubicación	Objeto	Estado de Tramitación
nº 1	SAPU 4B-2. M2 a M4	Ciudad de Mayores	- Aprobación 05/08/2010 por Pleno Ayto. - Publicación en el B.O.P. el 09/11/2010
nº 2	Parcelas R-2.1 y R-5. Sector 12	Modificación de parámetros urbanísticos para destinarlas a VPO.	- Aprobación 14/12/2010 por Pleno Ayto. - Publicación en el B.O.P. el 05/01/2011
nº 3	Avda. de Villa Real de Sto. Antonio	Modificación de parámetros urbanísticos de parcela.	- Aprobación 11/11/2010 por Pleno Ayto. - Publicación en el B.O.P. el 31/03/2011
nº 4	C/ Lusitania, 11	Modificación de parámetros urbanísticos de parcela.	- Aprobación 29/04/2010 por Pleno Ayto. - Publicación en el B.O.P. el 04/08/2010
nº 5	Avda. de la Constitución esq. Avda. Cayetano Feu	Modificación de parámetros urbanísticos de parcela.	- Aprobación 29/04/2010 por Pleno Ayto. - Publicación en el B.O.P. el 04/08/2010
nº 7	-	Modificación de la distancia mínima en Suelo No Urbanizable para la implantación de usos hoteleros	- Aprobación 05/08/2010 por Pleno Ayto. - Publicación en el B.O.P. el 04/02/2011
nº 10	c/ Antonio Concepción Reboura y c/ Pescadores	Modificación de parámetros urbanísticos de parcela.	- Aprobación 22/09/2011 por Pleno Ayto. - Publicación en el B.O.P. el 21/03/2012
nº 11	-	Modificación de Condiciones Particulares de uso de Parques Urbanos	- Aprobación 26/10/2010 por Pleno Ayto. - Publicación en el B.O.P. el 10/10/2011
nº 20	Suelo urbanizable ordenado SUO-APD y Zona 9 del suelo urbano	Modificación de parcelario y ampliación del Suelo Urbano Consolidado	- Aprobación 11/07/2024 por CPOTU - Publicación en el B.O.P. el 16/08/2024
nº 22	Parcela nº11 del PPO-3B Avd. de la Constitución	Modificación de parámetros de uso de parcela.	- Aprobación 01/07/2014 por Titular del Ayto.
nº 22 BIS	Parcela nº11 del PPO-3B Avd. de la Constitución	Modificación de parámetros de uso de parcela.	- Aprobación 30/01/2015 por Pleno Ayto. - Publicación en el B.O.P. el 11/05/2015
nº 26	-	Modificación de carácter normativo	- Aprobación 01/02/2017 por Pleno Ayto. - Publicación en el B.O.P. el 10/08/2017
nº 29	Bda. La estación Pozo del Camino	Alterar la delimitación del Suelo Urbano en el ámbito de la Barriada La Estación, sita en el núcleo de Pozo del Camino	- Aprobación 04/07/2022 por CPOTU - Publicación en el B.O.P. el 14/07/2022
nº 31	Bda. de Pozo Del Camino	Modificación de parámetros de uso de parcela de residencial a terciario	- Aprobación 21/05/2019 por Pleno Ayto. - Publicación en el B.O.P. el 18/06/2019
nº --	Parcela 8 Sector-2 Crecimiento Este	Modificación de parámetros de uso de parcela.	- Aprobación 09/08/2022 por el Ayuntamiento

Analizando el contenido documental de dichas modificaciones aprobadas definitivamente, únicamente dos de ellas tienen afectación a la Ordenación Estructural del planeamiento vigente:

- La primera es la Modificación nº 29, aprobada definitivamente por la CPOTU el 4 de julio de 2022, y que amplía el suelo urbano en la Bda. de la Estación, de Pozo del Camino, creando un ámbito de SUNC.
- La segunda es la Modificación nº 20, aprobada definitivamente por la CPOTU el 11 de julio de 2024, que modifica el SUO-APD de Isla Canela, y en la que se establecen como suelo urbano consolidado los Estudios de Detalle aprobados con anterioridad, así como el ámbito del propio SUO-APD.

A.g).1.6. Desarrollo del Suelo Urbanizable.

Desde la aprobación de la Adaptación Parcial a la LOUA no se ha definido ningún nuevo sector de suelo urbanizable, por lo que para establecer la ejecución de esta clasificación de suelo se habrá de estudiar el desarrollo de los sectores contemplados en los apartados anteriores.

Suelo Urbanizable	**Sectores**	
	Ordenado	SUO-3-R, SUO-11-R, SUO-13-R y SUO-APD
	Sectorizado	SUS-10-T

Suelo Urbanizable Ordenado.

El análisis de estos sectores, en aplicación del nuevo marco legislativo que la LISTA establece, nos hace estimar lo siguiente:

- El sector **SUO-3-R** se han desarrollado completamente y ha ejecutado su urbanización, debiendo considerarse como suelos urbanos conforme a lo establecido en el artículo 13 de la LISTA.
- Los **sectores SUO-11-R** y **SUO-APD** se han desarrollado parcialmente, por lo que aquellas unidades de ejecución de dichos sectores que hayan completado su urbanización se deberán considerar como suelo urbano, mientras que para el resto de los ámbitos de los sectores reseñados se decidirá sobre su clasificación en el seno del presente nuevo planeamiento.
- El sector **SUO-13-R** sigue a día de hoy sin desarrollarse, por lo que, conforme a los criterios establecidos en la LISTA, no puede considerarse como urbano, y se decidirá sobre dicha clasificación en el seno del presente nuevo planeamiento.

Suelo Urbanizable Sectorizado.

El sector SUS-10-T modificó con la Adaptación la categoría de apto para urbanizar a sectorizado y en la actualidad sigue sin desarrollarse, por tanto, conforme a LISTA se debería considerar suelo rústico, y se decidirá sobre dicha clasificación en el seno del presente nuevo planeamiento.

A.g).1.7. Desarrollo del Suelo Urbano no consolidado.

Tras la Adaptación Parcial a la LOUA, en desarrollo de la Modificación 29, se han establecido un nuevo ámbito de Suelo Urbano No Consolidado, que se habrá de analizar junto con los sectores ya recogidos en la propia adaptación para establecer la ejecución de las mismas.

Suelo Urbano	**Sectores**	
	No consolidado en transformación (PA)	SUNC-5-R, SUNC-7-R, SUNC-12-R y SUNC-13-R
	No consolidado	SUNC-11-T y SUNC-16-I

El análisis de estos ámbitos, en aplicación del nuevo marco legislativo que la LISTA establece, nos hace estimar lo siguiente:

- El **sector SUNC-7-R** se ha desarrollado conforme a lo establecido en su planeamiento de desarrollo, debiéndose calificar como suelo urbano, sin incluirse como ATU.
- En el sector **SUNC-12-R**, el PERI que lo desarrollaba establecía 6 unidades de ejecución, habiéndose ejecutado la urbanización de varias de ellas, por lo que dichas unidades podrán excluirse de la ATU al que el POU deberá remitir a este sector.
- El sector SUNC-13-R no se ha ejecutado,
- Los sectores **SUNC-11-T** y **SUNC-16-I** no han aprobado la figura de planeamiento de desarrollo establecidas en sus fichas urbanísticas, por lo que el POU tendrá que establecer para ellos el instrumento de desarrollo.
- La modificación que establece el ámbito de suelo urbano no consolidado **SUNC-LA ESTACIÓN** hace menos de dos años desde que se aprobó de forma definitiva, por lo que se decidirá sobre la clasificación de este sector en el seno del presente nuevo planeamiento.

A.g).1.8. Desarrollo del Suelo No Urbanizable.

Como se expuso en apartados anteriores, el documento de Adaptación Parcial, conforme a lo establecido en la LOUA, diferenció tres categorías: el Suelo No Urbanizable de Especial Protección por Legislación Específica, el Suelo No Urbanizable por Planificación Territorial o Urbanística, el Suelo No Urbanizable de carácter Natural o Rural, categorizando cada una de ellas como sigue:

Suelo no urbanizable de especial protección por legislación específica:

- Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), entre los que se incluyen "Marismas de Isla Cristina", "Isla de San Bruno", "Rio Guadiana y Ribera del Chanza", y "Andévalo Occidental". Estando reconocido el primero de ellos como ZEPA y a su vez está incluido en la RENPA como Paraje Natural.
- Montes públicos
- Dominio Público Marítimo Terrestre
- Yacimientos y bienes catalogados
- Dominio Público Hidráulico
- Vías pecuarias. Donde se recogen las 11 vías inventariadas, representándose igualmente el deslide aprobado definitivamente de aquellas que lo tienen.

- Dominio Público de Carreteras

Suelo no urbanizable de especial protección por planificación territorial

- El delimitado por el POTLOH, en el que se engloban las Zonas de Protección Ambiental y las Zonas de Interés Territorial.

Suelo no urbanizable de especial protección por planificación urbanística

- Las Normas Subsidiarias asumen las protecciones de los espacios de la Ribera Forestal de Interés Ambiental RA-6 "Ribera del Guadiana" y la Marisma Transformada MT-2 "Marismas del Guadiana y Carreras" del PEPMF de Huelva al estar éste derogado.

Suelo no urbanizable de carácter natural o rural

- -Que incluye el resto del término.

A.g).1.9. Desarrollo de los Sistemas Generales.

El análisis de los sistemas generales, de espacios libres y zonas verdes y de equipamientos comunitarios, nos da el diagnóstico no sólo del nivel de servicios sino también de la calidad de vida de la población, y, en resumen, del modelo de ciudad que tenemos o que queremos tener.

Así, el modelo de la ciudad viene dado con la clasificación del suelo, con la zonificación del suelo rústico y la identificación de los elementos que precisen de una especial protección, y los esquemas generales de las infraestructuras, pero de manera fundamental con la determinación de cuáles son los sistemas generales y su cuantía.

A.g).1.9.1) *Sistema General y local de Espacios Libres, Parques y Jardines.*

De acuerdo con el documento de Adaptación Parcial a la LOUA, dentro del núcleo de Ayamonte, Villa Antonia y Pozo del Camino solo se habían considerado como sistemas generales de espacios libres aquellos calificados en las NNSS, sin embargo, dichos espacios resultaban insuficientes para cumplir con la normativa urbanística vigente de ese momento, que establecía un mínimo de 5m2/habitante, mientras que la ratio contemplada en las NNSS alcanzaba únicamente 4,46m2/ habitante.

Por ello, en la Adaptación Parcial a la LOUA se incorporaron dos nuevas áreas que, por su dimensión, localización dentro de la estructura general del municipio y sus características territoriales, podían integrarse en el cómputo de los sistemas generales de espacios libres.

Estas dos áreas corresponden a Isla Canela, con una superficie de 189.715m2, y Costa Esuri, con 188.177m2. no obstante, en los planos de documento únicamente se representa de forma completa el ámbito de Costa Esuri, mientras que el de Isla Canela aparece reflejado en una porción menor a la inicialmente prevista.

A continuación, los espacios libres agrupados según la Adaptación Parcial de las NNSS a la LOUA:

Espacios Libres – Planeamiento Vigente del Municipio de Ayamonte			
N.º	**Núcleo Urbano**	**Nombre**	**Superficie computada m2**
1	Ayamonte	Plaza y áreas libres existentes en el casco urbano	11.850,00
2		Parque Prudencio Navarro en Santa Gadea	22.615,00
3		Parque Federico García Lorca en Santa Gadea	9.410,00
4		Plazas y áreas libres existentes en Santa Gadea	9.070,00
5		Parque Urbano en el Cerro de la Noria, SUNC-5R (Sin ejecutar)	15.200,00
6		Espacios libres propuestos desde las NN. SS (Sin ejecutar)	9.010,00
7	Villa Antonia y Pozo del Camino	Parques y áreas libres existentes o propuestas	29.855,00
8	Isla Canela (Propuesto desde la Adaptación)	Parque entre el Caño del Pozo y la playa de Isla Canela	189.715,00
9	Costa Esuri (Propuesto desde la Adaptación)	Zona Verde V3, situada en la zona de servidumbre del DPMT	188.170,00
Total			**484.895,00 m2**



Espacios Públicos Ayamonte | F: Elaboración Propia

Las NNSS Adaptadas indican que a partir del número total de viviendas estimado (27.218 viv) por el coeficiente de habitantes por vivienda fijado en 2,4 hab/viv, la población considerada seria **65.323 habitantes /incluyendo los estacionales**, obteniendo una ratio de **7,42 m2/habitantes**, cumpliendo, por tanto, sobradamente con los establecidos por la legislación urbanística vigente de su momento.

A continuación, se detalla el computo de los sistemas generales de acuerdo con la información establecida en los planos de la normativa vigente, en relación con la situación real de los elementos ejecutados y no ejecutados:

Sistema General de Zonas Verdes y Espacios Libres				
Cod.	**Núcleo**	**Nombre**	**Superficie computada m2**	**Ejecutado / No ejecutado**
Zonas Verdes				
SGELZV_1	Costa Esuri	C/ Rubén Darío	190.575,66	No ejecutado
SGELZV_2	Ayamonte	Parque Federico García Lorca	12.054,50	Ejecutado
SGELZV_3		Parque de Educación Vial Escultor José Vázquez	4.022,31	Ejecutado
SGELZV_4		Parque María Isabel	947,76	Ejecutado
SGELZV_5		Plaza Estatua de María Isabel	462,20	Ejecutado
SGELZV_6		Parque Municipal Prudencio Navarro	23.400,29	Ejecutado
SGELZV_7		Avda. Alcalde Juan Antonio González y C/ Álvarez Quintero	2.816,80	No ejecutado
SGELZV_8		C/ Padre Rasco	2.321,73	No ejecutado
SGELZV_9		Parque Infantil en C/ Río Tajo	1.541,59	Ejecutado
SGELZV_10		Parque Urbano en el Cerro de la Noria - El Monte	15.200,00	No ejecutado
SGELZV_11		C/ Real de la Villa y C/ Ejido San Sebastián	297,12	Ejecutado
SGELZV_12		Zona Verde en el norte de Ayamonte - M.P. 39 N.N.S.S	3.700,25	Ejecutado
SGELZV_13	Isla Canela	Paseo de los Gavilanes	18.238,21	Ejecutado
SGELZV_14	Pozo del Camino	C/ Carretera	373,05	No ejecutado
SGELZV_15		Bda. Mª Auxiliadora	4.493,78	No ejecutado
SGELZV_16		C/ Caracol y C/ Vendaval	9.475,29	Ejecutado
SGELZV_17		C/ Berdigón y C/ Cierzo	4.007,79	No ejecutado
SGELZV_18		C/ Pez Espada y C/ Caracol	12.853,54	Ejecutado
SGELZV_19		Zonas Verdes Bda. De la Estación	1.803,92	No ejecutado
SGELZV_20		Zona Verde Bda. De la Estación - M.P. 29 del PGOU	496,76	No ejecutado
Espacios Libres				
SGELEL_1	Ayamonte	Plaza entre C/ Muñoz Monasterio y C/Galaroza	208,77	Ejecutado
SGELEL_2		Plaza Currito el Practicante	1.069,92	Ejecutado
SGELEL_3		Plaza Pintor Rafael Aguilera	1.281,61	Ejecutado
SGELEL_4		Plaza Paseo de la Ribera	2.492,63	Ejecutado
SGELEL_5		Estero de la Rivera	1.561,90	Ejecutado
SGELEL_6		Plaza de La Laguna	1.507,24	Ejecutado
SGELEL_7		Jardín al Poeta Jiménez Barberi	830,89	Ejecutado
SGELEL_8		C/ Juan Fernández y C/ Conricabra	1.240,91	Ejecutado
SGELEL_9		Plaza en C/ Quebranta	602,29	Ejecutado
SGELEL_10		Plaza Dr. Antonio Fournier Andray	1.072,48	Ejecutado
SGELEL_11		Plaza Dr. Flerning	1.388,55	Ejecutado
SGELEL_12		Plaza América	858,37	Ejecutado
SGELEL_13		Plaza Quinto Centenario	1.441,15	Ejecutado
SGELEL_14		C/ San Sebastián	463,88	Ejecutado
SGELEL_15		Homenaje Joaquín Sorolla	1.425,97	Ejecutado
SGELEL_16		Plaza Av. de la Constitución	428,52	Ejecutado
		Superficie, Total	**326.957,63 m²**	

Sistema Local de Zonas Verdes y Espacios Libres				
Cod.	**Núcleo**	**Nombre**	**Superficie computada**	**Ejecutado / No ejecutado**
Zonas verdes				
SLELZV_1	Ayamonte	Zona verde Av. de la Constitución - PP SECTOR 3C	3.744,93	Ejecutado
SLELZV_2		Zonas Verdes - PP SECTOR 11 - M.P. 39 N.N.S.S	35.550,27	Ejecutado
SLELZV_3		Zonas Verdes - PP SECTOR 4B-1	1.472,37	No ejecutado
SLELZV_4		Zona Verde C. Real de la Villa - PP SAPU 4-B2	939,40	No ejecutado
SLELZV_5		Zona Verde C. Real de la Villa - PP SAPU 4-B2	474,27	Ejecutado
SLELZV_6		Zona Verde C. Real de la Villa - PP SAPU 4-B2	1.620,51	Ejecutado
SLELZV_7		Zona Verde - SECTOR 5	818,07	Ejecutado
SLELZV_8		Zona Verde - SECTOR 5	2.315,38	Ejecutado
SLELZV_9		Zonas Verdes- PPO Actuación Industrial Ayamonte	41.745,45	No ejecutado
SLELZV_10		Zonas Verdes - PPO SECTOR 12	14.590,07	No ejecutado
SLELZV_11		Calle Sebastián Casillas "El Panadero" - PPO SECTOR 12	22.294,38	Ejecutado
SLELZV_12		Av. de la Constitución - SECTOR 2	256,95	Ejecutado
SLELZV_13		Av. de la Constitución - SECTOR 2	559,96	Ejecutado
SLELZV_14		Av. de la Constitución - SECTOR 2	3.351,97	Ejecutado
SLELZV_15		Av. de la Constitución - SECTOR 2	241,6	No ejecutado
SLELZV_16		Calle Miguel Domínguez Soler - UA6	1.748,73	Ejecutado
SLELZV_17		Zona verde Calle Jura de Sta. Gadea	1.625,88	Ejecutado
SLELZV_18		Zona verde - PPO SECTOR 13 "HUERTA CASTILLO BRAVO"	1.199,99	No ejecutado
SLELZV_19		Zona verde - PPO SECTOR 13 "HUERTA CASTILLO BRAVO"	1.286,71	No ejecutado
SLELZV_20		Zona verde - PPO SECTOR 13 "HUERTA CASTILLO BRAVO"	1.512,85	No ejecutado
SLELZV_21		Zona verde - PPO SECTOR 9A	1.637,51	Ejecutado
SLELZV_22		Zona verde - PPO SECTOR 5 N.N.S.S	3.468,79	Ejecutado
SLELZV_23		Zona Verde -PPO SECTOR 9A	198,35	No ejecutado
SLELZV_24		Parque Huerta Primera	1.471,00	Ejecutado
SLELZV_25		Parque Infantil Bda. Canela	3.259,00	Ejecutado
SLELZV_26	Isla Canela	Zonas Verdes - Isla Canela	132.466,85	No ejecutado
SLELZV_27		Zona verde en Isla Canela	23.646,41	No ejecutado
SLELZV_28		Zonas Verdes - Isla Canela	815,66	Ejecutado
SLELZV_29		Zonas Verdes - Isla Canela	1.183,50	Ejecutado
SLELZV_30		Parque de los Cisnes	11.306,78	Ejecutado
SLELZV_31		Zonas Verdes - Isla Canela	188,34	Ejecutado
SLELZV_32		Zona Verde - M.P. 1 PERI Punta del Moral	1.275,95	Ejecutado
SLELZV_33		Zona Verde - M.P. 1 PERI Punta del Moral	122	Ejecutado
SLELZV_34		Zona Verde - M.P. 1 PERI Punta del Moral	885,91	Ejecutado
SLELZV_35		Zona Verde Punta del Moral	685,01	Ejecutado
SLELZV_36	Costa Esuri	Zonas verdes - PP SECTOR 1 N.N.S.S	324.606,99	No ejecutado
SLELZV_37	Pozo del Camino	Zona Verde Bda. De la Estación - M.P. 29 del PGOU	183,92	No ejecutado
SLELZV_38		Zona Verde - PP SECTOR 8	16.278,94	Ejecutado
Espacios libres				
SLELEL_1		Plaza de la Coronación	861,01	Ejecutado
SLELEL_2		Jardín Baluarte de las Angustias	535,9	Ejecutado
SLELEL_3		Zona verde - Av. de la Constitución, esquina Avda. Cayetano Feu - M.P. 05 DEL PGOU	353,22	No ejecutado
SLELEL_4		Zonas Verdes - PPO SECTOR 3B	10.309,86	Ejecutado
SLELEL_5		Zonas Verdes - PPO SECTOR 3B	1.602,82	Ejecutado
SLELEL_6		Zonas Verdes - PPO SECTOR 3A	377,6	Ejecutado
SLELEL_7		Zonas Verdes - PPO SECTOR 3A	2.071,97	No ejecutado
SLELEL_8		Zona verde C. Don Quijote de La Mancha y C. Arzobispo Juan del Rio Martin - PP SECTOR 9B N.N.S.S	1.440,75	Ejecutado
SLELEL_9	Isla Canela	Plaza de las Angustias	1.269,92	Ejecutado
		Superficie, Total	**679.853,70 m²**	

A.g).1.9.2) *Sistema General y local de Equipamientos Comunitario Básicos y de Gestión.*

Los Sistemas Generales y Locales están conformados por los siguientes espacios organizados según nomenclatura de la LISTA.

Sistema General de Equipamientos Comunitario

Cod.	Tipo/Uso	Núcleo Urbano	Nombre	Superficie computada	Existente o Previsto
Básicos					
SGEQBAS_DOC_1	Docente	Ayamonte	Escuela Oficial de Idiomas	1699,13	Existente
SGEQBAS_DEP_1	Deportivo	Ayamonte	Polideportivo Municipal Antonio Caro	3857,37	Existente
SGEQBAS_DEP_2			Estadio Blas Infante	24294,46	Existente
SGEQBAS_DEP_3			Estadio Ciudad de Ayamonte - Pabellón Municipal de Deportes - Patronato de Deportes	18795,25	Existente
SGEQBAS_SA_1	Sanitario	Ayamonte	Suelo Sanitario entre C/ Juana Caldeano Morales y C/ San Antonio	26607,25	Previsto
SGEQBAS_SA_2			Centro de Salud Antonio Massoni Jesús	888,49	Existente
SGEQBAS_SA_3		Pozo del Camino	Consultorio	180,02	Existente
SGEQBAS_SC_1	Socio-Cultural	Ayamonte	Casa Museo Hermandad Soledad	166,75	Existente
SGEQBAS_SC_2			Plaza de Toros	3012,29	Existente
SGEQBAS_SC_3			Palacio de Congresos	3381,16	Existente
SGEQBAS_SC_4			Centro Cultural Grande Manuel Rivero "El Pintado"	1092,2	Existente
SGEQBAS_SC_5			Teatro Cardenio	558,6	Existente
SGEQBAS_ABAST_1	Mercado de Abasto		Mercado de Abastos	1099,96	Existente
SGEQBAS_FUN_1	Funerario		Cementerio Municipal	6675,23	Existente
SGEQBAS_FUN_2			Tanatorio	577,11	Existente
Gestión					
SGEQGES_1	Administrativos, Policía y Defensa	Ayamonte	Ayuntamiento	1121,78	Existente
SGEQGES_2			Administración de Hacienda	876,44	Existente
SGEQGES_3			Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación	300,96	Existente
SGEQGES_4			Ayudantía Naval	1167,87	Existente
SGEQGES_5			Comisaría de Policía Nacional	1171,34	Existente
SGEQGES_6			Juzgados de 1ª Instancia e Instrucción Nº3	1260,45	Existente
SGEQGES_7			Servicio Andaluz de Empleo	791,22	Existente
SGEQGES_8			Comisaría de Policía Local	963,89	Existente
SGEQGES_9			Guardia Civil	3307,11	Existente
Superficie, Total				**103846,33**	

Sistema Local de Equipamientos Comunitarios

Cod.	Tipo/Uso	Núcleo Urbano	Nombre	Superficie computada	Ejecutado / No Ejecutado
Básicos					
SLEQBAS_1	Deportivo	Costa Esuri	Deportivo - Sec 1 - Costa Esuri - Parcela D	40.392,65	No ejecutado
SLEQBAS_2			Deportivo - Sec 1 - Costa Esuri - PArcela DP-1	17.587,83	No ejecutado
SLEQBAS_3		Ayamonte	SEC 6 - Pol Industrial	5.503,59	No ejecutado
SLEQBAS_4			SEC 6 - Pol Industrial	2.398,00	No ejecutado
SLEQBAS_5			Deportivo - SEC 11	8.463,96	No ejecutado
SLEQBAS_6			Deportivo - SEC 12	2.343,42	No ejecutado
SLEQBAS_7		Isla Canela	Deportivo - MP20	8.480,64	Ejecutado
SLEQBAS_8			Campo de fútbol sala Isla del Moral	1.511,07	Ejecutado
SLEQBAS_9			Pabellón Municipal Punta Moral	1.290,94	Ejecutado
SLEQBAS_10		Pozo del camino	Deportivo - bucarSEC 8	2.782,30	No ejecutado
SLEQBAS_11			Deportivo Villa Antonia	2.976,25	No ejecutado
SLEQBAS_12	Religioso	Ayamonte	Iglesia de San Antonio de Padua	963,69	Ejecutado
SLEQBAS_13			Iglesia de Nuestra Señora de las Angustias	3.331,60	Ejecutado
SLEQBAS_14		Isla Canela	Parroquia San Antonio de Padua	140,23	Ejecutado
SLEQBAS_15	Docente	Costa Esuri	E-1 Educativo SEC 1 - Costa Esuri	19.898,77	No ejecutado
SLEQBAS_16			E-2 Educativo SEC 1 - Costa Esuri	29.128,52	No ejecutado
SLEQBAS_17			E-3 Educativo SEC 1 - Costa Esuri	2.000,00	No ejecutado
SLEQBAS_18			E-4 Educativo SEC 1 - Costa Esuri	2.000,00	No ejecutado
SLEQBAS_19			E-5 Educativo SEC 1 - Costa Esuri	2.000,00	No ejecutado
SLEQBAS_20			E-6 Educativo SEC 1 - Costa Esuri	2.000,00	No ejecutado
SLEQBAS_21			E-7 Educativo SEC 1 - Costa Esuri	39.546,72	No ejecutado
SLEQBAS_22		Ayamonte	Educativo SEC 13 - Huerta de castillo	1.068,43	No ejecutado
SLEQBAS_23			Educativo - SEC 11	8.463,96	No ejecutado
SLEQBAS_24			CEIP Galdames	905,60	Ejecutado
SLEQBAS_25			Educativo - Sec 4B1	1.000,00	No ejecutado
SLEQBAS_26			Educativo - Sec 4B2	1.000,00	No ejecutado
SLEQBAS_27			Educativo - SEC 2	2.190,04	No ejecutado
SLEQBAS_28			Educativo - SEC 3C	1.004,00	No ejecutado
SLEQBAS_29			Escuela Educación Infantil Virgen de las Angustias	1.291,40	No ejecutado
SLEQBAS_30			Educativo - SEC 3B	3.801,47	No ejecutado
SLEQBAS_31			IES González Aguilar	4.627,53	Ejecutado

SLEQBAS_32			IES Guadiana	804,89	Ejecutado
SLEQBAS_33			Educativo - SEC - 9A	753,62	No ejecutado
SLEQBAS_34			Educativo - SEC 12	335,52	No ejecutado
SLEQBAS_35			Educativo - SEC 12	5.287,85	No ejecutado
SLEQBAS_36			CEIP Rodrigo de Xeres	4.478,11	Ejecutado
SLEQBAS_37			CEIP Padre Jesús	2.438,19	Ejecutado
SLEQBAS_38			Guarderia Estrella De Mar	1.346,15	Ejecutado
SLEQBAS_39			Escuela de Educación Infantil Nª Sª del Carmen	1.938,60	Ejecutado
SLEQBAS_40			CP "Mi clase" y CEIP Moreno y Chacón	11.155,87	Ejecutado
SLEQBAS_41		Isla canela	Docente local Punta del Moral	255,64	Ejecutado
SLEQBAS_42			Docente local	2.076,69	Ejecutado
SLEQBAS_43		Pozo del camino	CEIP La Higuerita	986,28	Ejecutado
SLEQBAS_44			Docente SEC 8 - Vila antonia	6.183,51	No ejecutado
SLEQBAS_45			Docente SEC 8 - Vila antonia	200,01	No ejecutado
SLEQBAS_46	Social	Costa Esuri	Social S-2 - SEC 1 - Costa Esuri	25.560,30	No ejecutado
SLEQBAS_47			Social S-1 - SEC 1 - Costa Esuri	18.547,91	No ejecutado
SLEQBAS_48		Ayamonte	Social SEC 6 - Pol Industrial	11.699,03	No ejecutado
SLEQBAS_49			Social SEC 11	444,78	No ejecutado
SLEQBAS_50			Social SEC 3C	283,59	No ejecutado
SLEQBAS_51			Social SEC 4B1	40,47	No ejecutado
SLEQBAS_52			Social SEC 3B	819,20	No ejecutado
SLEQBAS_53			Social SEC 12	609,92	No ejecutado
SLEQBAS_54			Social SEC 13 - Huerta de castillo	693,57	No ejecutado
SLEQBAS_55		Pozo del camino	Social SEC 8 - Vila antonia	1.352,67	No ejecutado
SGEQBAS_56	Sanitario	Isla Canela	Consultorio Auxiliar Isla Canela y Protección civil	2.076,69	Ejecutado
SLEQBAS_57			Consultorio Punta del Moral	96,51	Ejecutado
SLEQBAS_58	Asistencial	Ayamonte	Centro de Atención al Inmigrante Cruz Roja	201,22	Ejecutado
SLEQBAS_59			Centro de día para personas mayores	1.170,63	Ejecutado
SLEQBAS_60			Cruz Roja	263,29	Ejecutado
SLEQBAS_61			Centro de la 3ª Edad Lerdo de Tejada	265,23	Ejecutado
SLEQBAS_62	Cultural	Isla Canela	Asociación Cultural Punta del Moral	168,55	Ejecutado
			Superficie, Total	**322.627,10**	

A.g).1.9.3) *Redes de Infraestructuras.*

Según se expuso anteriormente, el Artículo 75 del RGLISTA establece que el Modelo General de Ordenación se concreta a partir de una serie de determinaciones entre las que se destaca como parte de los elementos estructurantes Los **Sistemas Generales de Movilidad**, de **Espacios Libres y Zonas Verdes** y de **Equipamientos** y separadamente, las **Redes Generales de Infraestructuras y Servicios Técnicos**.

Es por este motivo que, al amparo de la nueva **LISTA**, el término "*Sistema General de Infraestructuras*" no procede, sino que debería denominarse Redes Generales de Infraestructuras y Servicios Técnicos.

A más entender, forman parte de las Redes Generales de Infraestructuras y Servicios Técnicos los elementos principales, tanto **lineales** (conducciones, galerías, líneas, etc. En superficie, aéreas o enterradas) como **puntuales** (estaciones, depósitos, centrales, o instalaciones similares).

En el mismo articulado, además, se incide en la necesidad de identificar los elementos existentes y los nuevos a fin de poder resolver los déficits y las nuevas demandas. Al margen de lo anterior, y en base a las determinaciones que establece la **normativa actual adaptada** a la LOUA, los *Sistemas Generales de Infraestructuras* de Ayamonte quedan recogidos por los siguientes elementos:

Redes Generales de Infraestructura y Servicios Técnicos			
Cod.	**Nombre**	**Superficie computada m²**	**Ejecutado / No Ejecutado**
Infraestructura de Saneamiento			
INFSAN_1	EDAR (Costa Esuri)	1.857,02	Ejecutado
INFSAN_2	EDAR (Ayamonte)	20.088,39	Ejecutado
Infraestructura Electrica			
INFELE_1	Subestación Eléctrica (Costa Esuri)	1.699,32	Ejecutado
INFELE_2	Subestación Eléctrica Enernova (Ayamonte)	24.994,30	Ejecutado
INFELE_3	Subestación Eléctrica (Ayamonte)	10.230,37	Ejecutado
INFELE_4	Subestación Eléctrica (Isla Canela)	2.470,36	Ejecutado
Infraestructura de Abastecimiento de Agua			
INFABA_1	Depósito Regulador (Costa Esuri)	3.947,76	Ejecutado
INFABA_2	Depósito Regulador y Estación de Bombeo (Ayamonte)	4.678,89	Ejecutado
INFABA_3	Depósito Regulador y Estación de Bombeo (Ayamonte)	735,13	Ejecutado
INFABA_4	Depósito Regulador y Estación de Bombeo (Isla Canela)	1.720,62	Ejecutado
Infraestructura de Gas			
INFGAS_1	Depósito de Gasoducto (Ayamonte)	-	Ejecutado
INFGAS_2	Estación de Regulación y Medida Tipo G-400 (Ayamonte)	-	Ejecutado
INFGAS_3	Estación de Regulación y Medida Tipo G-400 (Norte de Ayamonte)	-	Ejecutado
Red de Telecomunicaciones			
INFTEL_1	Antena (Norte de Ayamonte)	-	Ejecutado
INFTEL_2	Antena (Norte de Ayamonte)	-	Ejecutado
INFTEL_3	Antena (Cerca de A-49)	-	Ejecutado
INFTEL_4	Antena (Cerca de Pista de Valdivia)	-	Ejecutado
INFTEL_5	Antena (Crecimiento Este)	-	Ejecutado
INFTEL_6	Antena (Isla Canela)	-	Ejecutado
Otras			
INFOTR_1	Servicio Técnico de Limpieza - Punto Limpio (Ayamonte)	2.073,54	Ejecutado

A.g).1.9.4) *Sistema de Movilidad.*

Del mismo modo que lo referenciado en el apartado anterior, el "Sistema General de Comunicaciones" bajo el marco de la nueva LISTA pasa a ser considerado como **Sistema General de Movilidad**.

Según la definición que aporta el Anexo del Reglamento de la LISTA, los S.G. de Movilidad están formados por las redes y estaciones de transporte, viario urbano, aparcamientos, transporte por carretera, carriles bici, áreas logísticas (destinadas al almacenaje, depósito y distribución y mercancías), intercambiadores, centros de transportes de mercancías o similares. El Sistema General de Comunicaciones o S.G. Viario **actual** según la **normativa vigente**, estaría formada principalmente por los siguientes (entre otros):

N.º	Nombre
Red Viaria	
SGMOVCA_1	A-49
SGMOVCA_2	A-499
SGMOVCA_3	N-431
SGMOVCA_4	Camino de la Guerrera
SGMOVCA_5	Avda. Vicente Aleixander
SGMOVCA_6	A-447
SGMOVCA_7	H-9021
SGMOVCA_8	H-9022 (Avda. Camino del Real)
Otros	
SGMOVPO_1	Puerto Marítimo Punta del Moral
SGMOVPO_2	Puerto Deportivo Marina Isla Canela
SGMOVPO_3	Puerto Pesquero Ayamonte
SGMOVPO_4	Puerto Deportivo Ayamonte
SGMOVPO_5	Terminal de Transporte Fluvial – Ferry Ayamonte – Vila Real de Santo Antonio
SGMOVCA_9	Estación de Autobuses Ayamonte

Antes de realizar una evaluación particular sobre las consideraciones o no oportunas en la determinación como Sistemas Generales de todos aquellos viales urbanos que rodean el casco, se remite su contenido al apartado correspondiente de la Memoria de Diagnóstico.

Estas redes configuran un sistema de comunicaciones coherentes y funcionales. La autovía A-49actua como el eje vertebrador principal de la movilidad intermunicipal y transfronteriza, asegurando la conexión de Ayamonte con el resto de la provincia y con Portugal. El resto de las vías conforman una malla de conexión interna bien estructurada, que garantiza la accesibilidad fluida al centro urbano, a los núcleos periféricos y a las zonas costeras, contribuyendo así a la cohesión territorial y a la eficiencia del sistema de transporte municipal.

A.g).2. Protección del Patrimonio cultural.

A.g).2.1. Antecedentes.

El marco de referencia vigente en relación al Planeamiento específico del núcleo urbano de la ciudad de Ayamonte está constituido por los siguientes documentos:

- Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Ayamonte, aprobadas definitivamente por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo el 9 de enero de 1995.
- Documento de Adaptación Parcial de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Ayamonte a la LOUA, aprobado en 2010.

En relación a la protección del patrimonio cultural en el núcleo urbano, este conjunto de instrumentos de ordenación urbanística y territorial incorporan los siguientes instrumentos normativos:

- Catalogo Municipal de Bienes Protegidos de Ayamonte (CBPMA)
- El Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz: las figuras de Bien de Interés Cultural (BIC) y los inscritos como de catalogación general.

A.g).2.2. Análisis del estado de conocimiento del patrimonio cultural y su situación en el planeamiento territorial.

En la década de 1990, las NN.SS. incluían el Catálogo de Bienes Protegidos de Ayamonte, donde se recogía una normativa de protección patrimonial y un amplio listado bienes inmuebles correspondientes al casco urbano.

Posteriormente, con la Adaptación Parcial del planeamiento de las NN.SS. a la LOU en 2010, se hace referencia a la incorporación de un documento "Catálogo de Edificios y Áreas de Protección" con espacios, ámbitos o elementos de especial protección por su singular valor arquitectónico, histórico o cultural, dónde quedan reflejados sus características, posición, etc. Igualmente se incorporaban con carácter preceptivo, los elementos así declarados por la legislación sobre patrimonio histórico según la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía.

En análisis el catálogo municipal actual, tras la Adaptación Parcial del planeamiento, incorpora un total 100 bienes inmuebles, teniendo el núcleo urbano un total de 72:

- Grado 1º: 42 bienes inmuebles en total, 25 en el núcleo urbano.
- Grado 2º: 22 bienes inmuebles en total, 12 en el núcleo urbano.
- Grado 3º: 36 bienes inmuebles en total, 35 en el núcleo urbano.

Hay que tener en cuenta, que dentro del listado de los bienes recogidos en el núcleo urbano Plano OE-3 aparecen recogidos 3 bienes inmuebles, Torre Canela, Mausoleo y horno de entintar redes, que pertenecen al ámbito territorial y que aparecen igualmente incorporados en el listado de bienes protegidos en los planos Organización Estructural del Municipio.

En las siguientes tablas recogemos el número de bienes inmuebles incluidos en el Catálogo, con sus grados de protección; así como la relación de los bienes inventariados en el plano de memoria de la Adaptación Parcial de las NN.SS. a la LOUA. Igualmente incorporamos el Plano del Catálogo de Bienes Protegidos de Ayamonte, OE-3, de localización de los bienes integrantes del Catálogo.

CATÁLOGO DE BIENES PROTEGIDOS DEL MUNICIPIO DE AYAMONTE
Adaptación Parcial de las NN.SS. de Planeamiento a la LOUA

NÚCLEO URBANO

PROTECCION	CATEGORIA	CARACTERIZACION	Nº BIENES INMUEBLES
CBPMA	GRADO 1º	ARQUITECTÓNICA	12
		ARQUEOLÓGICA, ARQUITECTÓNICA	4
		ETNOGRÁFICA	9
	GRADO 2º	ARQUITECTÓNICA	8
		ETNOGRÁFICA	4
	GRADO 3º	ARQUITECTÓNICA	28
		ETNOGRÁFICA	7

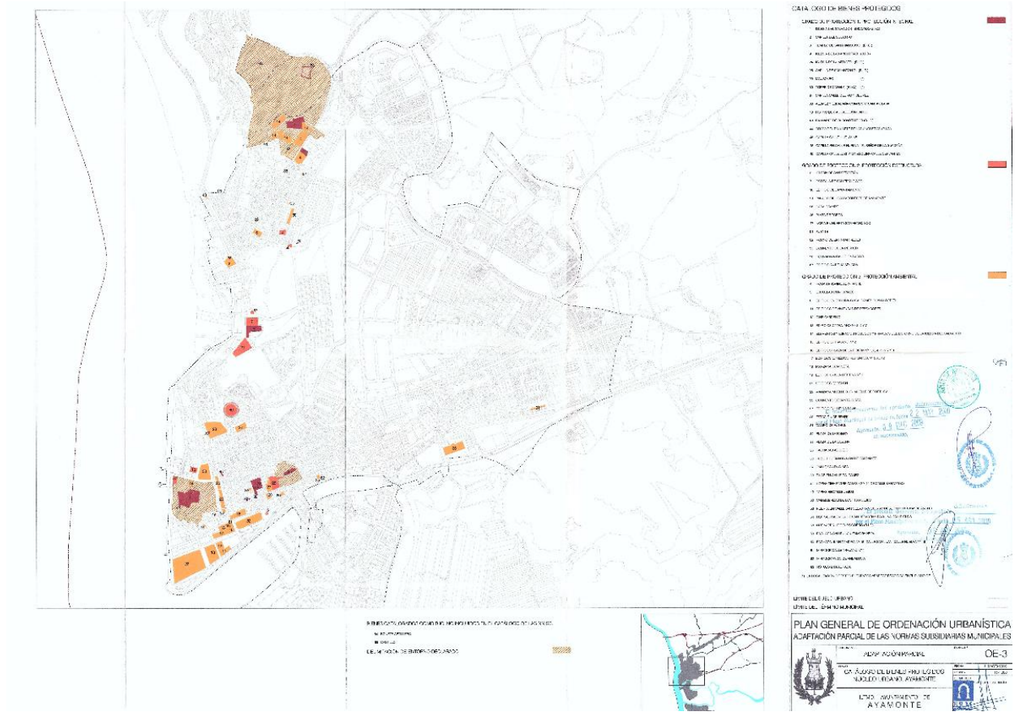
LISTADO DEL CATALOGO DE BIENES PROTEGIDOS DEL MUNICIPIO DE AYAMONTE
Adaptación Parcial de las NN.SS. de Planeamiento a la LOUA

NÚCLEO URBANO

Nº INV.	DENOMINACIÓN	CARACTERIZACIÓN	PROTECCIÓN
1	Iglesia del Salvador	Arquitectónica	Grado 1º Integral
2	Capilla del Socorro		
6	Templo de San Francisco		
9	Iglesia de las Angustias		

LISTADO DEL CATALOGO DE BIENES PROTEGIDOS DEL MUNICIPIO DE AYAMONTE Adaptación Parcial de las NN.SS. de Planeamiento a la LOUA			
NÚCLEO URBANO			
Nº INV.	**DENOMINACIÓN**	**CARACTERIZACIÓN**	**PROTECCIÓN**
24	Iglesia de la Merced		
25	Capilla de San Antonio		
43	Baluarte de Buscarruidos	Arqueológica, Arquitectónica	
44	Resto del Baluarte de las Angustias		
64	Bonete de Las Flores		
65	Castillo		
34	Capilla C/Del Río y Del Pez	Etnográfica	
38	Aljimez y Espadaña convento Santa Clara		
40	Horno de cal Callejón Largo		
45	Capilla C/Huelva nº 1		
46	Capilla C/Huelva, "El Señor de la Guadaña"		
49	Capilla C/Lusitania esquina C/Cervantes		
3	Iglesia de San Sebastián	Arquitectónica	Grado 2º Estructural
7	Corrala de San Francisco		
10	Edificio del Ayuntamiento		
21	Palacio de los Marqueses de Ayamonte		
26	Casa Grande		
46	Plaza de toros		
55	Convento de la Merced		
57	Edificio antigua aduana		
47	Noria de San Francisco	Etnográfica	
51	Fuente en plaza de La Coronación		
52	Horno de entintar redes en poblado de Canela*		
56	Hornacina en Callejón Largo		
4	Hogar Provincial	Arquitectónica	Grado 3º Ambiental
5	Antiguas escuelas municipales		
8	Edificio de viviendas esquina C/Galdames con C/Ciprés		
11	Edificios de viviendas de pescadores		
12	Cine Cardenio		
13	Edificios C/Trajano nº 3, 5 y 7		

LISTADO DEL CATALOGO DE BIENES PROTEGIDOS DEL MUNICIPIO DE AYAMONTE Adaptación Parcial de las NN.SS. de Planeamiento a la LOUA			
NÚCLEO URBANO			
Nº INV.	**DENOMINACIÓN**	**CARACTERIZACIÓN**	**PROTECCIÓN**
14	Elementos y espacios públicos y privados del entorno de la iglesia del Salvador		
15	Edificio C/Trajano nº 2		
16	Edificios plaza de La Ribera nº 1, 2, 4, 5, 6, 7 y 8		
17	Edificios C/Médico Rey García nº 2 al 12		
18	Manzana completa		
19	Edificio C/Isla Cristina nº 1		
20	Edificio C/Colón		
22	Manzana completa Muelle de Portugal		
23	Convento Santa Clara		
27	Edificio C/Huelva nº 35		
28	Estación de Renfe		
31	Campo de futbol		
32	Plaza de La Ribera		
33	Plaza de La Laguna		
35	Fachada de azulejo		
37	Calle Santa Clara		
50	Caballerizas de los Franceses		
58	Hornabeque del Socorro		
59	Fachada C/Juan Zamora nº 24		
60	Fachada C/Juan Zamora nº 15, C/San Juan, C/Huelva nº16		
61	Mirador C/Trajano nº 1		
62	Mirador Avda. Andalucía		
36	Pozo y hornacina C/Galdames	Etnográfica	
39	Pilar C/Galdames		
41	Hornacina entre casas 42 y 44 de C/San Mateo		
42	Tapia en Calle Jesús		
53	Puerta en C/San Sebastián		
54	Hornacina en C/San Sebastián esquina C/Cuna		
63	Rótulo en fachada en C/Galdames		



Localización de los bienes inmuebles integrantes del CBPMA en el núcleo urbano de la ciudad de Ayamonte.

A.g).2.3. Análisis de la situación actual.

El Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, cuyo registro se crea en virtud de lo dispuesto en la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico Andaluz, incluye 10 bienes inmuebles en el núcleo urbano de Ayamonte:

- 9 Bienes declarados de Interés Cultural (BIC)
- 1 inmueble inscrito de Catalogación General.

En cuanto al Sistema de Información del Patrimonio Histórico de Andalucía, con 3 entradas pertenecientes al núcleo urbano de Ayamonte:

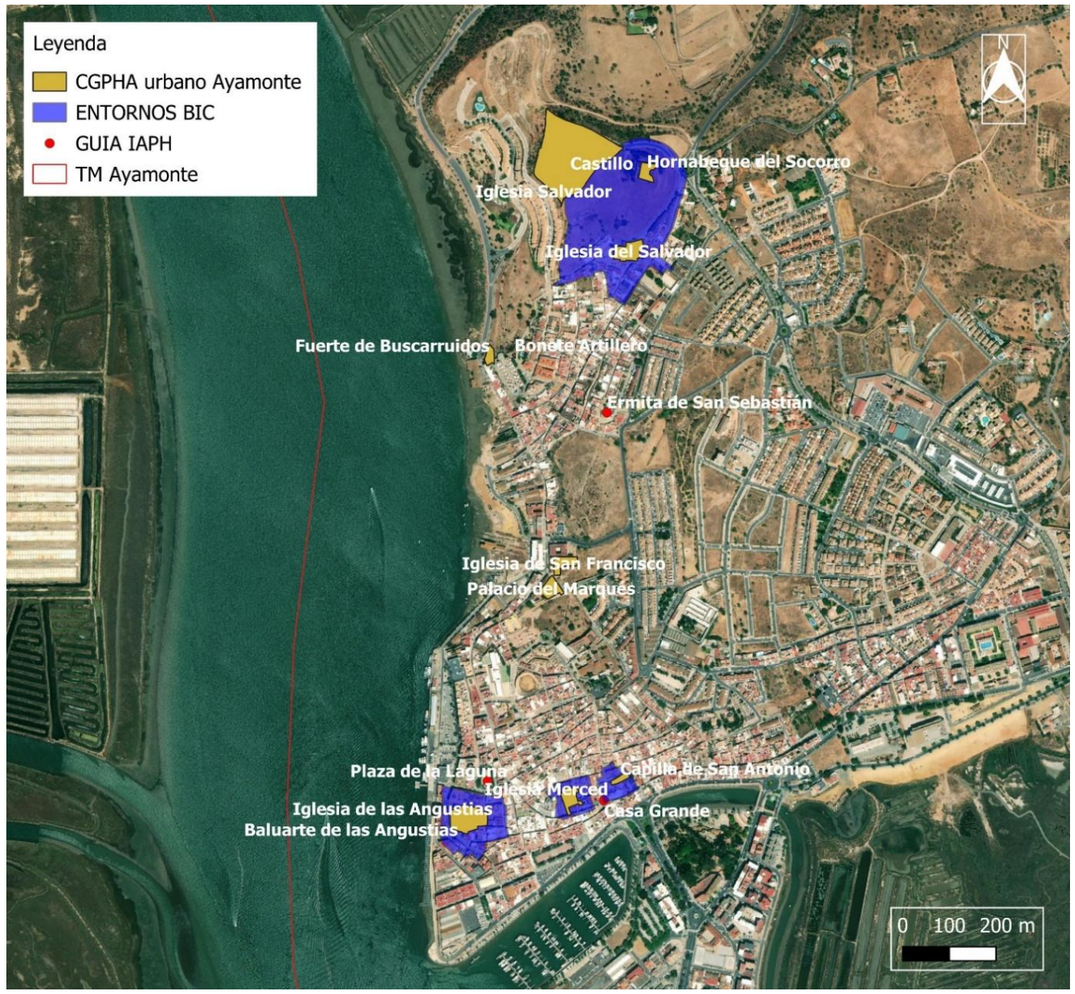
- 3 inmuebles caracterización arquitectónica.

En las siguientes tablas recogemos el número de bienes inmuebles del núcleo urbano catalogados por la Consejería de Cultura de Andalucía; así como la relación de los bienes inventariados en cada caso. Igualmente incorporamos plano de localización de los bienes integrantes del CGPHA del núcleo.

BIENES INMUEBLES RECOGIDOS A NIVEL SUPRAMUNICIPAL			
CASCO URBANO			
PROTECCION	**CATEGORIA**	**CARACTERIZACION**	**Nº BIENES INMUEBLES**
CGPHA	**BIC**	**ARQUITECTÓNICA**	**5**
		ARQUEOLÓGICA Y ARQUITECTÓNICA	**4**
	CG	**ARQUITECTÓNICA**	**1**
IAPH	**INFORMATIVA**	**ARQUITECTÓNICA**	**3**

LISTADO DE BIENES INMUEBLES RECOGIDOS A NIVEL SUPRAMUNICIPAL				
NÚCLEO URBANO				
	Denominación	**Caracterización**	**Categoría**	**Protección**
CGPHA	Capilla de San Antonio y entorno	Arquitectónica	BIC	DECRETO DE 09/01/2007
	Iglesia de El Salvador y entorno			DECRETO DE 18/10/2012
	Iglesia de Nuestra Señora de las Angustias y entorno			DECRETO DE 02/12/2008
	Iglesia y antiguo Convento de la Merced y entorno			DECRETO DE 17/04/2012
	Iglesia de San Francisco			DECRETO DE 03/06/1931
	Baluarte de Las Angustias	Arqueológica, Arquitectónica	BIC	DECRETO DE 22/04/1949
	Bonete Artillero			DECRETO DE 22/04/1949
	Fuerte de Buscarruidos			DECRETO DE 22/04/1949
	Castillo de Ayamonte			DECRETO DE 22/04/1949
	Hornabeque del Socorro			DECRETO DE 22/04/1949

LISTADO DE BIENES INMUEBLES RECOGIDOS A NIVEL SUPRAMUNICIPAL				
NÚCLEO URBANO				
	Denominación	**Caracterización**	**Categoría**	**Protección**
	Palacio de los Marqueses de Ayamonte	Arquitectónica	CG	RESOLUCIÓN 04/03/1997
IAPH	Plaza de la Laguna	Arquitectónica	-	-
	Ermita de San Sebastián			
	Casa Grande			



localización de los bienes inmuebles y áreas protegidas de los entornos BIC integrantes del CGPHA en el núcleo urbano de la ciudad de Ayamonte.

Las herramientas vigentes en la protección del patrimonio histórico del casco urbano de Ayamonte recogen en buena medida un buen número de elementos patrimoniales. Los inmuebles catalogados como BIC, iglesias y fortificaciones con sus entornos de protección, así como el recogido como Catalogación General, el Palacio del Marqués de Ayamonte, ejemplifican la importante labor de la administración en este aspecto. No obstante, se observa que tanto la Ermita de San Sebastián, la Casa Grande o el Palacete de los Feu (edificio anexo a la Casa Grande), bienes inmuebles con un alto valor histórico y arquitectónico, deberían ser incorporados como mínimo como edificios de Catalogación General en base a la Ley/14 de 2007 de PHA.

Por otra parte, el Bien de Interés Cultural de la Iglesia de San Francisco, inscrito en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía con Carácter de Monumento por Decreto de 03/06/1931, no tiene establecida una delimitación de dicho entorno como dispone la ley de PHA. y en la que debería integrarse los restos patrimoniales del antiguo huerto franciscano.

En relación a la protección de los yacimientos existentes en el casco urbano, actualmente el Catálogo General integra su protección tanto en los elementos inscritos como BIC, como sus entornos delimitados y que es asumida por el planeamiento del casco urbano vigente. Si embargo, las intervenciones arqueológicas desarrolladas en las últimas décadas en la ciudad han deparado un conocimiento áreas sensibles a nivel arqueológico y teniendo una protección arqueológica en la Documentación Técnica obrante en la Delegación Provincial de Cultura de Huelva.

DOCUMENTACIÓN TÉCNICA OBRANTE EN LA DELEGACIÓN PROVINCIAL DE CULTURA DE HUELVA	
BIENES DE NATURALEZA ARQUEOLÓGICA	
Denominación	**Localización**
Necrópolis	**Sector 12**
Poblamiento fenicio	**Barrio de La Villa**
Solares 9 y 11 en Calle Mirador	**Barrio de la Villa**

En este sentido, el Catálogo Municipal de Bienes no tiene incorporado los yacimientos arqueológicos que se incluyen la Documentación Técnica de la Delegación Provincial.

Igualmente, y en base a intervenciones arqueológicas y publicaciones científicas realizadas en los últimos años en el casco urbano, se ha constatado el alto potencial arqueológico en áreas de suelo urbano, como son los casos del cerro de la Mesa del Tejar (SUNC), del cabezo de San Francisco (SUNC) y el Túnel del Boquerón (SU):

- Mesa del Tejar: Prospecciones arqueológicas en el marco del *Proyecto Andévalo. Interacción Cultural y cambio tecnológico en el área minera de Tharsis desde el siglo VIII al IV a.C.*, año 2008, dirigido por el Instituto Arqueológico Alemán en colaboración con la Universidad de Huelva. Se documentó abundante material de época protohistórica y algunos elementos del Bronce Pleno que evidencian la presencia de niveles de hábitat protohistórico en el entorno del cerro del Castillo y de la Mesa del Tejar.

Posteriormente, en el marco del *Proyecto de Prospección Arqueológica Geofísica por magnetometría de cesio en el casco urbano de Ayamonte*, año 2010, promovido por el Instituto Arqueológico Alemán y la Universidad de Huelva, se documentaron posibles evidencias de complejos sistemas de hornos de gran tamaño y edificios de hábitat circulares, con fosos y muros.

- Cabezo de San Francisco: Prospecciones arqueológicas con metodología geofísica en el marco del *Proyecto de Prospección Arqueológica Geofísica por magnetometría de cesio en el casco urbano de Ayamonte*, año 2010 financiado por el Instituto Arqueológico Alemán en colaboración con la Universidad de Huelva. Los resultados concluían que en los bordes de Cabezo de San Francisco (Área NW) se han hallado estructuras de asentamiento humano, en concreto, estructuras lineares y edificios circulares y hornos.

  En la franja rocosa de la cumbre, con el corte abrupto hacia el este, sería un santuario o lugar sagrado. Posteriormente, en el año 2023, en el transcurso de un Intervención Arqueológica Preventiva en la calle Alta, se documentaron restos de estructuras arqueológicas en el talud norte del cerro pertenecientes al asentamiento fenicio, confirmándose, en parte, las conclusiones de la geofísica realizada anteriormente.

- Túnel del Boquerón: En el barrio de La Villa se documentó arqueológicamente una canalización hidráulica de grandes dimensiones, en el año 2010, en el marco de la *Actividad Arqueológica de Urgencia en las calles Galdames, Cuna, Jesús y Viriato del barrio de La Villa de Ayamonte.* En sus conclusiones se establecía la existencia de una estructura hidráulica de aproximadamente de 300 m de longitud, de cronología moderna-contemporánea, desarrollándose bajo las viviendas de la margen derecha de la calle Galdames, desde el nº 81 hasta la ribera del Guadiana.

En cuanto los bienes etnográficos, es de destacar la importante incorporación de este tipo de bienes en el Catálogo municipal de Ayamonte. Sin embargo, se echan en falta el registro de otros elementos etnológicos como son algunas eras localizadas en el entorno urbano, canteras históricas en el Sector 12, un molino de viento en la calle cta. San Diego o el muro de la huerta del convento franciscano en el cerro de San Francisco.

Por otra parte, se evidencia la falta de incorporación del importante patrimonio industrial que existe en el casco urbano, como son los edificios de fábricas conserveras fundadas a finales del siglo XIX en las riberas del rio Guadiana. Este patrimonio ha sido objeto de estudio en el proyecto "*Patrimonio industrial transfronterizo en la Eurociudad del Guadiana: documentación y desarrollo de estrategias para un turismo sostenible [PITGUADIAN*A]".

En líneas generales, el nivel de conocimiento por parte de las administraciones públicas del patrimonio histórico del núcleo urbano de Ayamonte es alto. Pero como señalábamos a nivel territorial, es necesario que la normativa vigente del planeamiento del municipio incorpore en sus catálogos, los nuevos elementos de alto valor histórico, arqueológico y etnológico estudiados en los últimos años en el ámbito científico.



Localización de los yacimientos documentados en las últimas décadas en el núcleo urbano de la ciudad de Ayamonte.

A.g).2.4. Problemas actuales de protección y conservación del patrimonio cultural del núcleo urbano.

En el planeamiento urbano del municipio de Ayamonte se evidencia la falta de una normativa actualizada y herramientas eficaces que afectan a la adecuada conservación del patrimonio cultural. Condicionantes como la fuerte presión que ejerce la actividad urbanística sobre el entramado histórico, provoca intervenciones sobre el patrimonio inmueble poco integradas o la pérdida de elementos tradicionales que conforman la identidad arquitectónica del conjunto histórico urbano en el caso de los barrios de La Villa y La Ribera. Igualmente, la falta de actualización de los documentos de planeamiento vigente, que no recogen áreas arqueológicas, bienes etnográficos o industriales documentados en los últimos años, dificulta a la administración municipal la planificación y gestión del patrimonio existente.

Otro factor que acecha al patrimonio, es el deterioro progresivo de numerosos inmuebles de valor histórico y arquitectónico, debido al abandono o la falta de mantenimiento de los bienes. La ausencia de incentivos efectivos para su conservación o rehabilitación, así como la compleja coordinación entre administraciones, dificulta una gestión eficaz de conservación patrimonial. Por último, la escasa sensibilización social respecto a su valor cultural contribuye a que se prioricen criterios económicos o funcionales frente a los de conservación.

A.g).3. Estructura urbana.

La estructura urbana en el planeamiento vigente se fundamenta en la delimitación de **once Zonas de Suelo Urbano**. Esta zonificación responde a la voluntad expresa de identificar ámbitos urbanos coherentes desde el punto de vista morfológico, funcional y estructural, conforme a las exigencias legales de determinación del uso global, edificabilidad y densidad.

En este sentido, cada zona urbana constituye una unidad homogénea dentro del modelo urbano municipal, delimitada a partir de los siguientes criterios recogidos: La ordenanza de aplicación y los usos pormenorizados admitidos (residencial, industrial, turístico, terciario o dotacional), la agregación de áreas con parámetros edificatorios semejantes que generan un modelo de trama y sección urbana reconocible, la integración de ámbitos procedentes de áreas de reforma interior o sectores de suelo urbanizable ejecutados, manteniendo sus parámetros estructurales salvo razones morfológicas o cronológicas que aconsejen su agrupación, y la consideración de etapas históricas de crecimiento que hayan configurado tejidos urbanos con identidad propia.

De este modo, las once zonas delimitadas deben entenderse como la expresión del modelo urbano efectivamente consolidado, permitiendo cuantificar su capacidad edificatoria máxima estimada, su densidad global y su estructura funcional, con independencia de que dicha capacidad esté materializada o no.

Desde el punto de vista territorial, esta zonificación confirma el carácter policéntrico del municipio, estructurado en cuatro grandes ámbitos urbanos:

- El **núcleo principal de Ayamonte**, que integra las **Zonas 1 a 6** (casco histórico, ensanches, crecimientos residenciales, ámbito industrial y Barriada de Canela).
- El conjunto **Villa Antonia – Pozo del Camino**, correspondiente a las **Zonas 7 y 8**.
- El sistema litoral **Isla Canela – Punta del Moral**, vinculado a las **Zonas 9 y 10** y al Área de Planeamiento Diferenciado del CITN Isla Canela.
- **Costa Esuri**, configurada como **Zona 11**, desarrollo residencial de baja densidad al norte de la A-49.

A continuación, se relacionan cada una de estas zonas conforme a sus parámetros urbanísticos globales (superficie, techo máximo estimado, número máximo de viviendas, edificabilidad y densidad), así como a su morfología y tipologías predominantes. Este estudio tiene carácter descriptivo y constituye el estado de referencia del planeamiento vigente, imprescindible para evaluar en el PGOM las posibles necesidades de reajuste estructural, reequilibrio funcional o redefinición del modelo urbano.

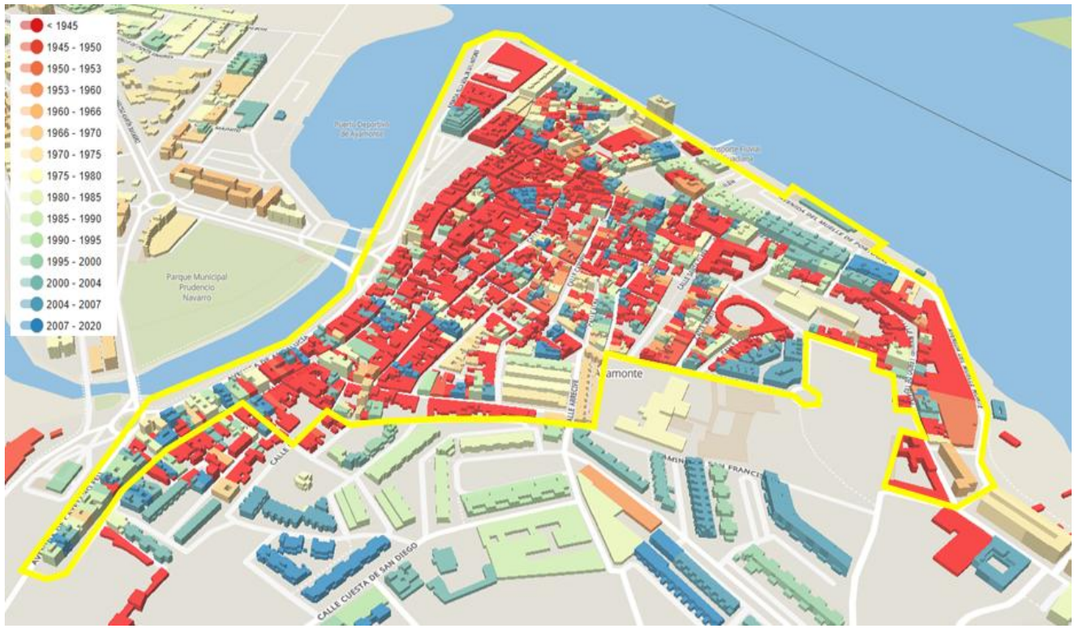


Comienzo de Calle Prudencio Gutiérrez Pallares, Ayamonte | Fuente: Propia- 2025

A.g).3.1. Zona 1. Casco Histórico.

Esta zona queda delimitada por el Muelle de Portugal, las avenidas de Villa Real de Santo Antonio y Andalucía, las calles Tarpeya, Olivo y Huelva y los terrenos de la UA-15 de las NNSS. Se trata de un área bastante uniforme desde el punto de vista tipológico y morfológico, cuyos parámetros globales son:

Parámetros globales Zona 1 – Casco Histórico	
Superficie de suelo	28,67 Ha.
Uso Global	Residencial
Techo Máximo estimado	589.145,36 m2
Número máximo de viviendas estimado	1.752 viviendas
Edificabilidad global estimada	2,05 m2 t/m2 s
Densidad global estimada	61,11 viv/hab.
Ordenanzas de aplicación	Zonas 1.2, 2.2.a, 2.2.b, 3, 4 y 5.1



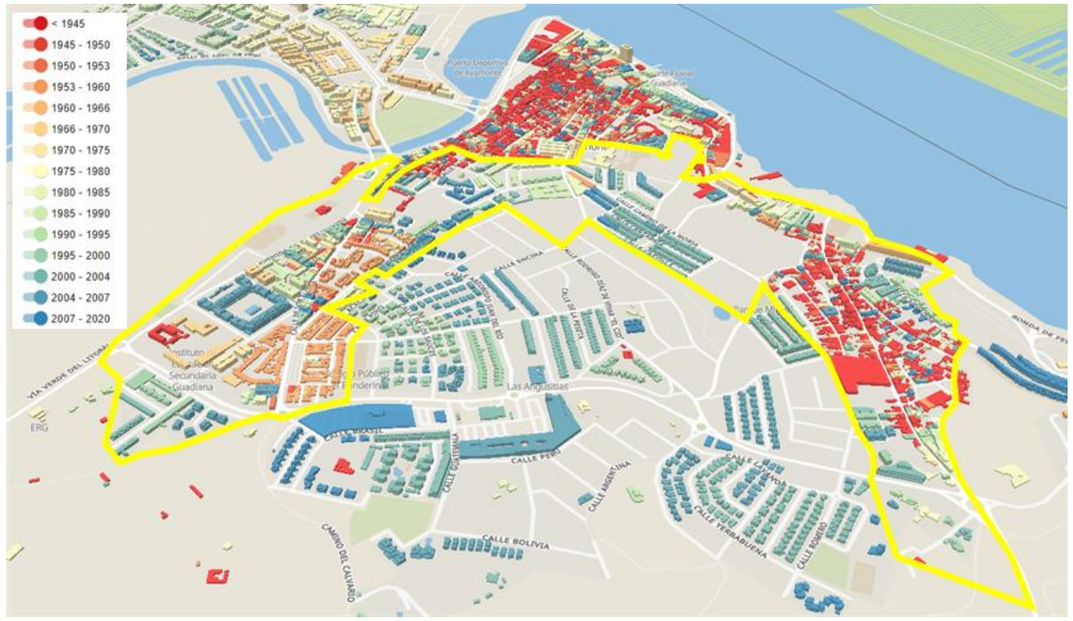
Zona 1 Casco Histórico | Fuente: Labs Geomatico

La estructura urbana del casco histórico de Ayamonte presenta una trama compacta, orgánica e irregular, su carácter es residencial con mezcla de usos, con fuerte identidad patrimonial y urbana, donde el espacio público se articula en torno a plazas y el frente fluvial. Predominan edificaciones de dos a tres plantas, adosados formando así, con un tejido urbano continuo. En el casco se concentra el mayor número de edificaciones, de las cuales, la mayoría fueron construidas antes de 1945 (imagen – volúmenes de color rojo).

A.g).3.2. Zona 2. La Villa y extensión de Ayamonte

Se corresponde con la zona original de crecimiento de Ayamonte, situada al norte del casco a lo largo de la calle Galdames, y el primer ensanche del núcleo apoyándose en la zona 1. Sus parámetros globales son los siguientes:

Parámetros globales Zona 2 – La Villa y extensión de Ayamonte	
Superficie de suelo	66,89 Ha.
Uso Global	Residencial
Techo Máximo estimado	473.802,32 m2
Número máximo de viviendas estimado	2.948 viviendas
Edificabilidad global estimada	0,71 m2 t/m2 s
Densidad global estimada	44,07 viv/hab.
Ordenanzas de aplicación	Zonas 1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2.a, 3, 4 y 5.1



Zona 2 La Villa y extensión | Fuente: Labs Geomatico

La zona dos combinas el centro histórico tradicional con áreas de crecimiento planificado que surgieron en la segunda mitad del siglo XX. Se trata de un espacio mixto: por un lado (La Villa) compacto, irregular y patrimonial; y por otro (su Extensión) más abierto, trazado regular y funcional, con presencia de equipamiento moderno, mostrando claramente la transición entre el casco antiguo y la expansión urbana contemporánea.

A.g).3.3. Zona 3. Crecimiento Este

Se compone de los crecimientos urbanos situados al este del área antes mencionada, que se desarrollan a ambos lados de la Avenida del Constitución. Sus parámetros globales son los siguiente:

Parámetros globales Zona 3 – Crecimiento Este	
Superficie de suelo	60,51 Ha.
Uso Global	Residencial
Techo Máximo estimado	235.489,60 m2
Número máximo de viviendas estimado	1.535 viviendas
Edificabilidad global estimada	0,39 m2 t/m2 s
Densidad global estimada	25,37 viv/hab.
Ordenanzas de aplicación	Las del planeamiento de desarrollo



Zona 3 Crecimiento Este | Fuente: Labs Geomatico

El Crecimiento Este de Ayamonte se caracteriza por la presencia de urbanizaciones con trazados más libres y formas de racimo, lo que ha dado lugar a una estructura urbana fragmentada.

Esta se organiza en torno a una red vial jerarquizada, donde se diferencian claramente los ejes principales de las calles secundarias la expansión urbana en esta zona se ha producido, en su mayor parte, a partir del año 2000, consolidando un modelo de desarrollo residencial de carácter más reciente y periférico donde predominan edificaciones residenciales de dos o tres plantas.

A.g).3.4. Zona 4. Salón de Santa Gadea

Es el crecimiento urbano situado al sur del casco, entre los esteros de la Ribera y Canela. Sus parámetros globales son los siguiente:

Parámetros globales Zona 4 – Salón de Santa Gadea	
Superficie de suelo	62,94 Ha.
Uso Global	Residencial
Techo Máximo estimado	437.612,96 m2
Número máximo de viviendas estimado	2.726 viviendas
Edificabilidad global estimada	0,70 m2 t/m2 s
Densidad global estimada	43,31 viv/hab.
Ordenanzas de aplicación	Zonas 1.2, 2.1, 3, 5 y 6



Zona 4 Salón de Santa Gadea | Fuente: Labs Geomatico

La estructura urbana se configura como un ensanche planificado que comenzó su desarrollo a partir de la década 1970.

Esta área ha experimentado un proceso sostenido de consolidación urbana, caracterizado por una creciente densificación del tejido residencial y una progresiva dotación de infraestructuras y equipamientos urbanos, en respuesta a las demandas funcionales y sociales del entorno.

A.g).3.5. Zona 5. Actuación Industrial de Ayamonte.

Este núcleo tiene como uso global el industrial, no existiendo viviendas dentro del mismo. Sus parámetros globales son los siguiente:

Parámetros globales Zona 5 – Zona Industrial de Ayamonte	
Superficie de suelo	36,48 Ha.
Uso Global	Industrial
Techo Máximo Según Plan Parcial	218.883,00 m2
Edificabilidad global estimada	0,60 m2 t/m2 s
Ordenanzas de aplicación	Las del Planeamiento de desarrollo



Zona 5: Zona Industrial de Ayamonte | Fuente: Labs Geomatico

La estructura urbana de esta zona Industrial se configura como un ensanche planificado que comenzó su desarrollo a partir del año 2004 en adelante. Al tratarse de un área de crecimiento reciente, el tejido urbano presenta una organización más regular y ordenada.

La actividad industrial de la zona ha estado vinculada a la transformación de productos marinos, evolucionando con el tiempo hacia sectores más diversificados.

A.g).3.6. Zona 6. Barriada Canela

Antiguo asentamiento de pescadores situados al sur del estero Canela. Sus parámetros globales son los siguiente:

Parámetros globales Zona 6 – Barriada Canela	
Superficie de suelo	11,52 Ha.
Uso Global	Residencial
Techo Máximo estimado	47.868,50 m2
Número máximo de viviendas estimado	451 viviendas
Edificabilidad global estimada	0,42 m2 t/m2 s
Densidad global estimada	39,15 viv/hab.
Ordenanzas de aplicación	Las del planeamiento de desarrollo (P.E.R.I)



Zona 6 Barriada Canela | Fuente: Labs Geomatico

La estructura urbana de Barriada Canela presenta una estructura urbana producto de un proceso de crecimiento progresivo planificado, con una base morfológica flexible que combina la edificación lineal y aislada, predominan edificaciones de dos plantas. La coexistencia de distintas fases edificatorias revela un tejido urbano en proceso de consolidación, caracterizado por una trama semi-ortogonal, baja densidad, buena conectividad viaria y una disposición estratégica junto al frente fluvial.

A.g).3.7. Zona 7. Villa Antonia

Área residencial situada al este del término, apoyada en la carretera a Isla Cristina. Sus parámetros globales son los siguientes:

Parámetros globales Zona 7 – Villa Antonia	
Superficie de suelo	31,54 Ha.
Uso Global	Residencial
Techo Máximo estimado	185.280,00 m2
Número máximo de viviendas estimado	207 viviendas
Edificabilidad global estimada	0,59 m2 t/m2 s
Densidad global estimada	6,56 viv/hab.
Ordenanzas de aplicación	Zonas 1.1



Zona 7 Villa Antonia | Fuente: Labs Geomatico

La estructura urbana de Villa Antonia constituye una trama residencial de baja densidad. Su tejido urbano es abierto, la disposición de edificaciones deja amplios vacíos entre volúmenes. Las edificaciones tienen alturas predominantes de una a dos plantas. Su desarrollo tomo fuerza a partir del año de 1980.

A.g).3.8. Zona 8. Pozo del Camino

Comprende los sectores de suelo apto para urbanizar ya desarrollados 7 y 8, situado al sur de Villa Antonia, así como la barriada de Pozo del Camio, M.ª Auxiliadora y La Estación. Estas son una serie de núcleos situado sobre la carretera de Isla Cristina. Sus parámetros globales son los siguientes:

Parámetros globales Zona 8 – Pozo del Camino	
Superficie de suelo	31,13 Ha.
Uso Global	Residencial
Techo Máximo estimado	137.719,94 m2
Número máximo de viviendas estimado	793 viviendas
Edificabilidad global estimada	0,44 m2 t/m2 s
Densidad global estimada	25,47 viv/hab.
Ordenanzas de aplicación	Zonas 1.2 y 2.1, las del planeamiento de desarrollo



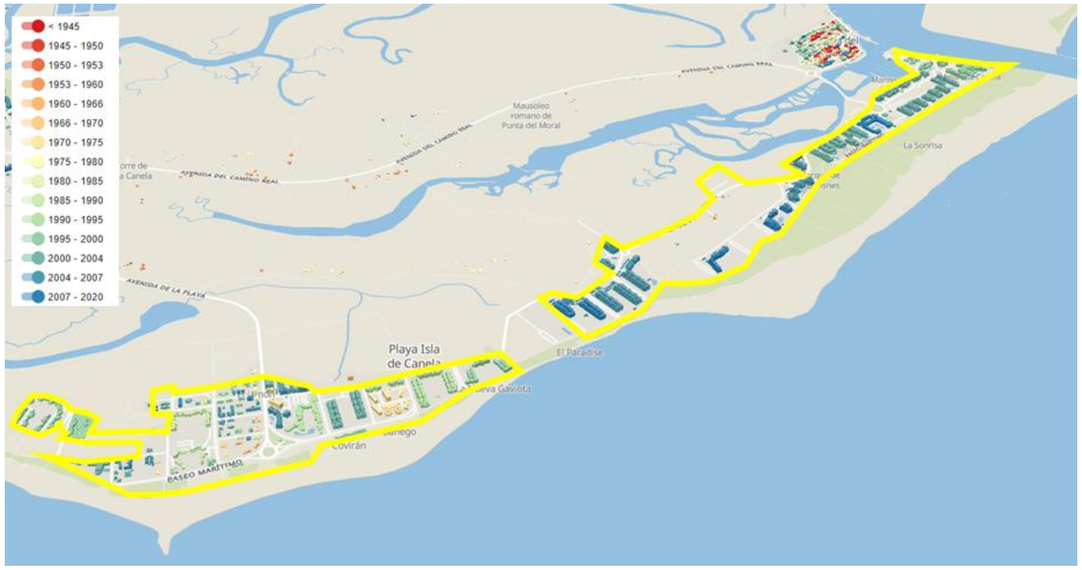
Zona 8 Pozo del Camino | Fuente: Labs Geomatico

Su estructura urbana se caracteriza por un tejido suburbano disperso de baja densidad, con manzanas abiertas y permeables. La proximidad a la costa y a núcleos urbanos más grandes favorece su desarrollo como área residencial, tanto para residencia habitual, como segunda vivienda. Sus primeros asentamientos datan de 1945, desde entonces, ha experimentado un proceso de crecimiento progresivo, consolidándose gradualmente como un núcleo residencial estable dentro del municipio.

A.g).3.9. Zona 9. Isla Canela

Se encuentra dentro del núcleo de Isla Canela, está situada al sur de Ayamonte. Sus parámetros globales son los siguientes:

Parámetros globales Zona 9 – Isla Canela	
Superficie de suelo	186,44 Ha.
Uso Global	Residencial
Techo Máximo estimado	654.315,00 m2
Número máximo de viviendas estimado	4.596 viviendas
Edificabilidad global estimada	0,35 m2 t/m2 s
Densidad global estimada	24,65 viv/hab.
Ordenanzas de aplicación	Las del P.O.U. de Isla Canela



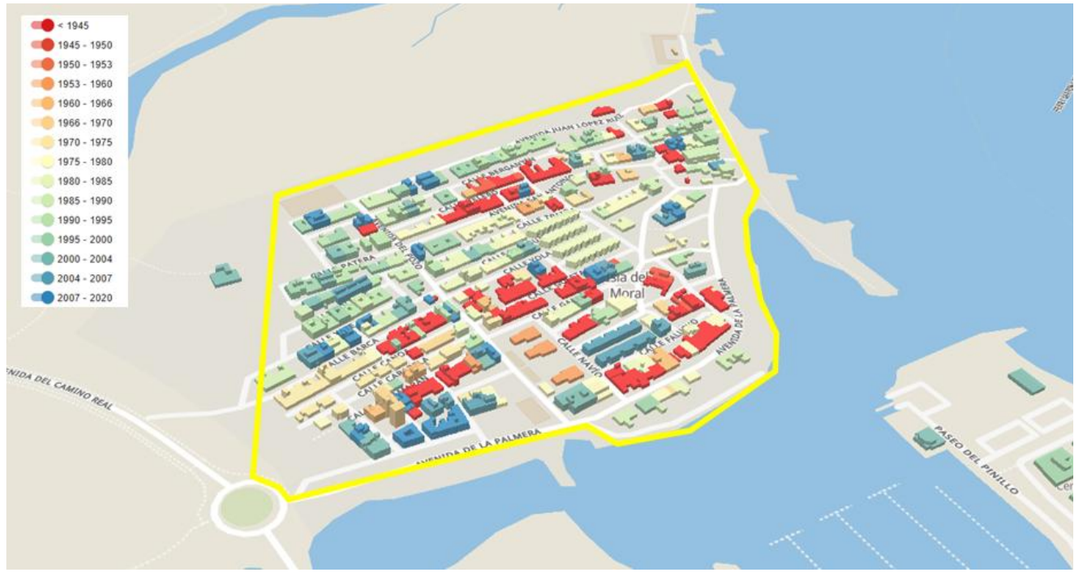
Zona 9 Isla Canela | Fuente: Labs Geomatico

La estructura urbana de la Isla Canela se caracteriza por ser un modelo suburbano planificado, su crecimiento data del año 1966, desde entonces, ha crecido progresivamente a lo largo de la costa. Tiene una trama ortogonal, donde incorpora ejes verdes, creando un tejido urbano permeable. La tipología predominante es de chalets y viviendas unifamiliares en grandes parcelas.

A.g).3.10. Zona 10. Barriada Punta del Moral

Núcleo urbano situado en el límite este del término, en la desembocadura del caño de la mojarra. Sus parámetros globales son los siguientes:

Parámetros globales Zona 10 – Barriada Punta del Moral	
Superficie de suelo	12,71 Ha.
Uso Global	Residencial
Techo Máximo estimado	105.573,63 m2
Número máximo de viviendas estimado	457 viviendas
Edificabilidad global estimada	0,83 m2 t/m2 s
Densidad global estimada	35,96 viv/hab.
Ordenanzas de aplicación	Las del planeamiento de desarrollo (P.E.R.I)



Zona 10 Barriada Punta del Moral | Fuente: Labs Geomatico

La estructura urbana de la Barriada Punta del Moral, por un lado, refleja la dualidad de su identidad pesquera tradicional, y por otro su crecimiento reciente orientado al turismo, ocio y uso residencial vacacional. Sus primeros asentamientos datan del año 1945, su trama original es irregular, a lo largo de los años su crecimiento tomo forma ortogonal, el frente costero es elemento estructurante. La tipología residencial implantada es la unifamiliar, la altura predominante es de una a dos plantas.

A.g).3.11. Zona 11. Costa Esuri

Se corresponde con el sector de suelo apto para urbanizar ya desarrollado de las NN.SS. Sector 1, situado al norte de la A-49. Sus parámetros globales son los siguientes:

Parámetros globales Zona 11 – Costa Esuri	
Superficie de suelo	460,39 Ha.
Uso Global	Residencial
Techo Máximo estimado	637.650,00 m2
Número máximo de viviendas estimado	6.374 viviendas
Edificabilidad global estimada	0,14 m2 t/m2 s
Densidad global estimada	13,84 viv/hab.
Ordenanzas de aplicación	Las del planeamiento de desarrollo



Zona 11 Costa Esuri | Fuente: Labs Geomatico

La estructura urbana de Costa Esuri refleja un enfoque planificado y sostenible, configurándose mediante un trazado general de carácter disperso. El desarrollo inicial se remonta al año 2004, seguido de una segunda fase comprendida entre 2007 y 2020. La tipología residencial implantada se caracteriza por una combinación de viviendas unifamiliares y plurifamiliares, con una clara orientación hacia el modelo de urbanización turística y de segunda residencia, vinculado al campo de golf.

A.g).4. Calificación del Suelo Urbano

El presente apartado describe la calificación del Suelo Urbano conforme a la Adaptación de las Normas Subsidiarias de Ayamonte. El objetivo es identificar y sistematizar el régimen urbanístico vigente que rige sobre el tejido consolidado, analizando cómo la normativa actual distribuye los usos y las intensidades edificatorias en el territorio municipal.

Para la actualización y definición de cada una de las calificaciones, se ha realizado una revisión exhaustiva de los instrumentos de desarrollo y gestión que han complementado la norma matriz. Esto incluye el análisis de las **Unidades de Ejecución**, los Estudios de Detalle que han precisado alineaciones y volúmenes, así como las diversas Modificaciones Puntuales aprobadas. Este rastreo documental, que abarca desde la entrada en vigor del planeamiento vigente hasta la elaboración del presente documento, permite obtener una cartografía fiel de la realidad urbanística, garantizando que los parámetros de **parcela mínima, ocupación y edificabilidad** reflejen las condiciones actuales y consolidadas de cada zona.

A.g).4.1. Criterios de Aplicación de la Calificación Existente

En el marco de la presente Memoria de Información, la traslación de las ordenanzas de la Adaptación de las NNSS al análisis pormenorizado se basa en tres pilares de control urbanístico:

- **Zonificación por Uso Dominantes:** La calificación no solo define el volumen, sino que establece el uso característico de cada área. Se identifica una segregación funcional clara entre uso residencial (predominante en el casco histórico y ensanches), el uso industrial (concentrado en polígonos periféricos) y el uso dotacional (repartido estratégicamente para dar servicio a la población).
- **Grados de Intensidad:** Dentro de una misma zona, la Adaptación establece grados que permiten la coexistencia de diferentes densidades. En la información recopilada, se observa cómo estos grados han permitido una transición tipológica desde la vivienda aislada hacia modelos más compactos sin perder la calificación del suelo unifamiliar.
- **Condiciones de Edificación Consolidadas:** El rastreo de la información urbanística confirma que la calificación actual ha buscado una homogeneización de las manzanas, utilizando de Fondo Edificable en las zonas de centro y la Ocupación Porcentual en las zonas de nueva planta para garantizar la imagen urbana de Ayamonte.

A.g).4.2. Delimitación del Alcance del Análisis

Es importante precisar que el presente estudio y su correspondiente cartografía se centran en las zonas de aprovechamiento privado (Residencial e industrial). Por tanto, se establecen las siguientes consideraciones:

- Exclusión de Dotaciones y Espacios Libres: Las áreas calificadas como Equipamientos Comunitario, Espacios Libres y Zonas, no se desglosan en este plano de parámetros edificatorios. Estas zonas, al poseer una naturaleza pública y una ordenación específica basada en estándares de servicio y no en coeficientes de aprovechamiento lucrativo, son objetivo de análisis detallado en sus apartados correspondientes dentro de esta Memoria de información, donde se evalúa su superficie, estado de ejecución y funcionalidad.
- Zona en proceso de documentación: Como se ha mencionado anteriormente, en aquellos sectores donde se ha logrado localizar la planimetría de detalle de su calificación, se ha optado por una representación cautelar. La identificación completa de estos ámbitos queda pospuesta para las fases sucesivas del documento, una vez se complete el rastreo documental pertinente.

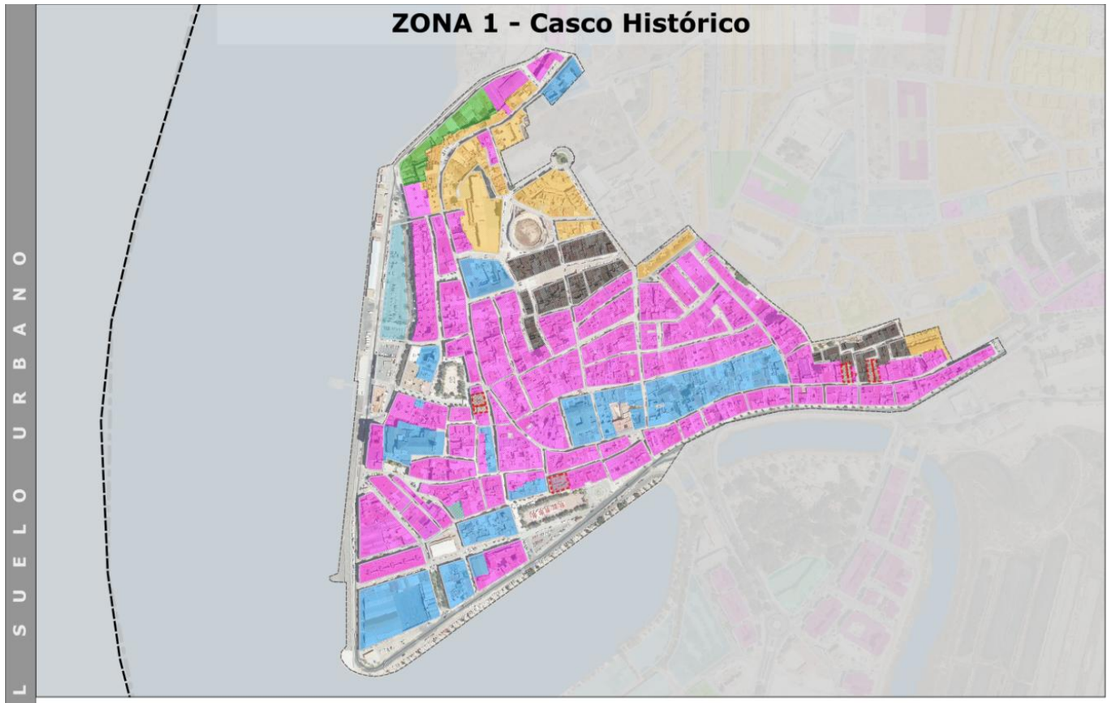
A.g).4.3. Inconsistencias y limitaciones de información

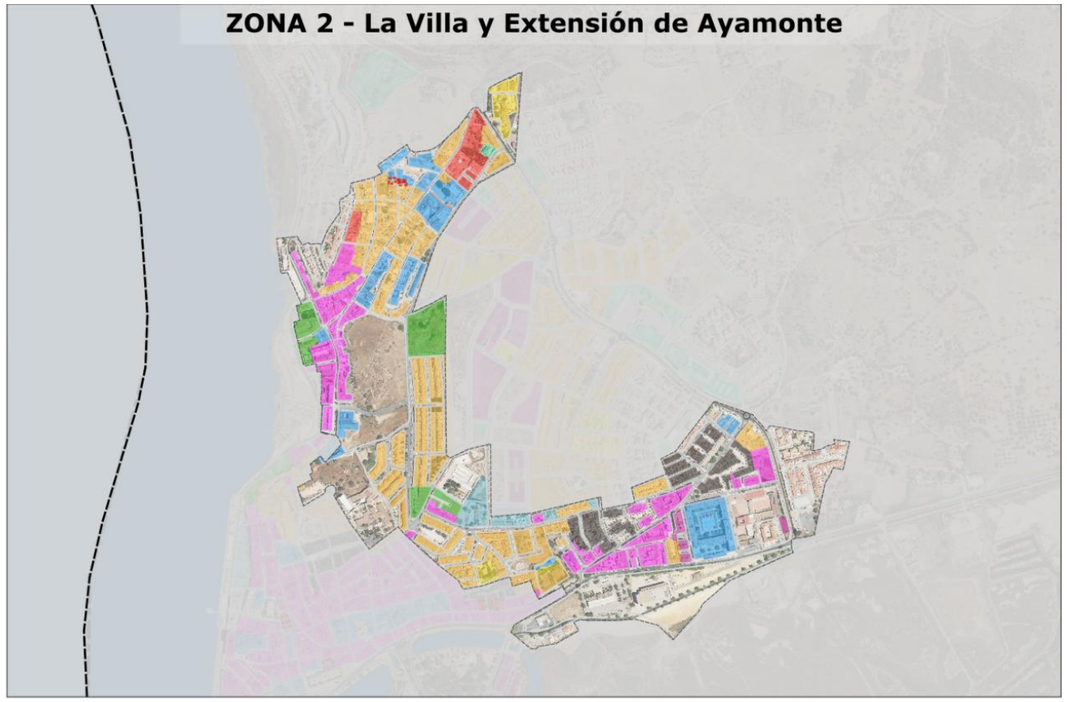
Durante el proceso de sistematización, se han detectado situaciones que requieren un tratamiento diferenciado:

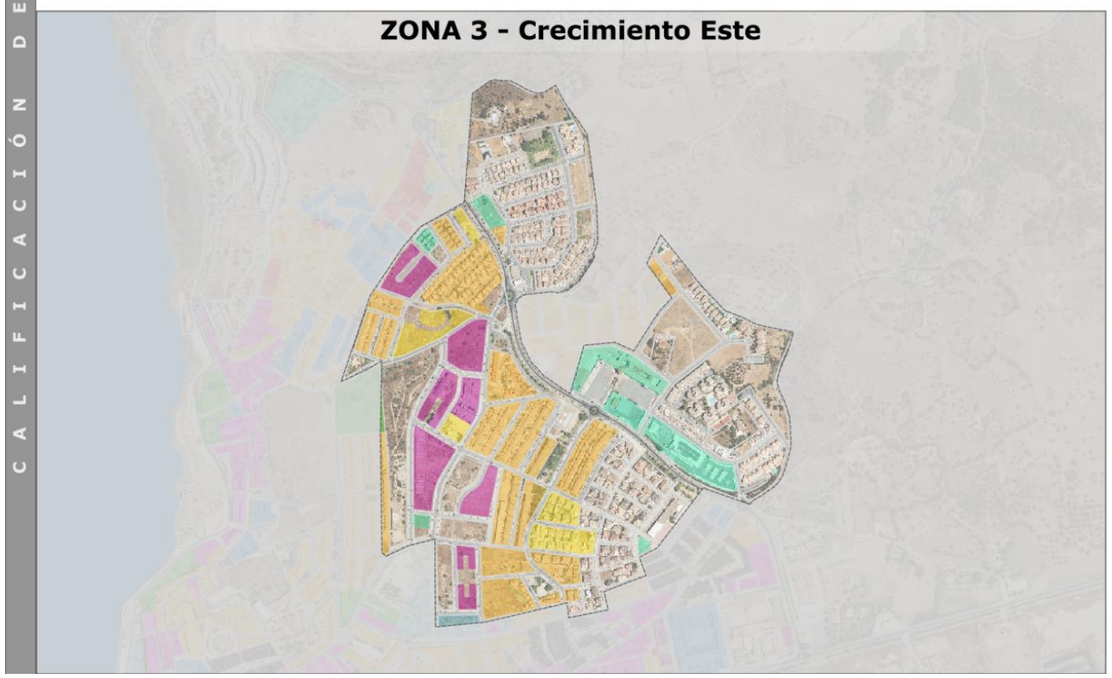
- **Normalización de Inconsistencias**: En diversos ámbitos de ordenación detallada, se han identificado discrepancias entre los parámetros aplicados históricamente y la norma matriz. En estos casos, se ha procedido a igualar la calificación con las determinaciones de la Adaptación de las Normas Subsidiarias (NNSS), buscando la homogenización del suelo urbano y eliminando las contradicciones normativas que dificultaban la lectura unitaria del municipio.
- **Vacíos de información Cartográfica:** Se han localizado áreas específicas donde, tras una revisión exhaustiva, no ha sido posible localizar los planos de calificación del suelo originales o sus modificaciones posteriores. Ante esta ausencia de soporte gráfico fidedigno, se ha optado por mantener la calificación general de la zona circundante de forma cautelar.
- **Compromiso de Actualización:** La falta de información en estos sectores se identifica como una limitación del presente estadio informativo. Por tanto, en las siguientes fases de elaboración del documento se realizarán las gestiones necesarias para intentar localizar, completar y validar dicha información, asegurando que la ordenación final del POU sea exhaustiva en todo el suelo urbano municipal.

A continuación, las calificaciones usadas para el suelo urbano de Ayamonte, seguido por cada una de las Zonas del Planeamiento Vigente:

CALIFICACIÓN DEL SUELO URBANO





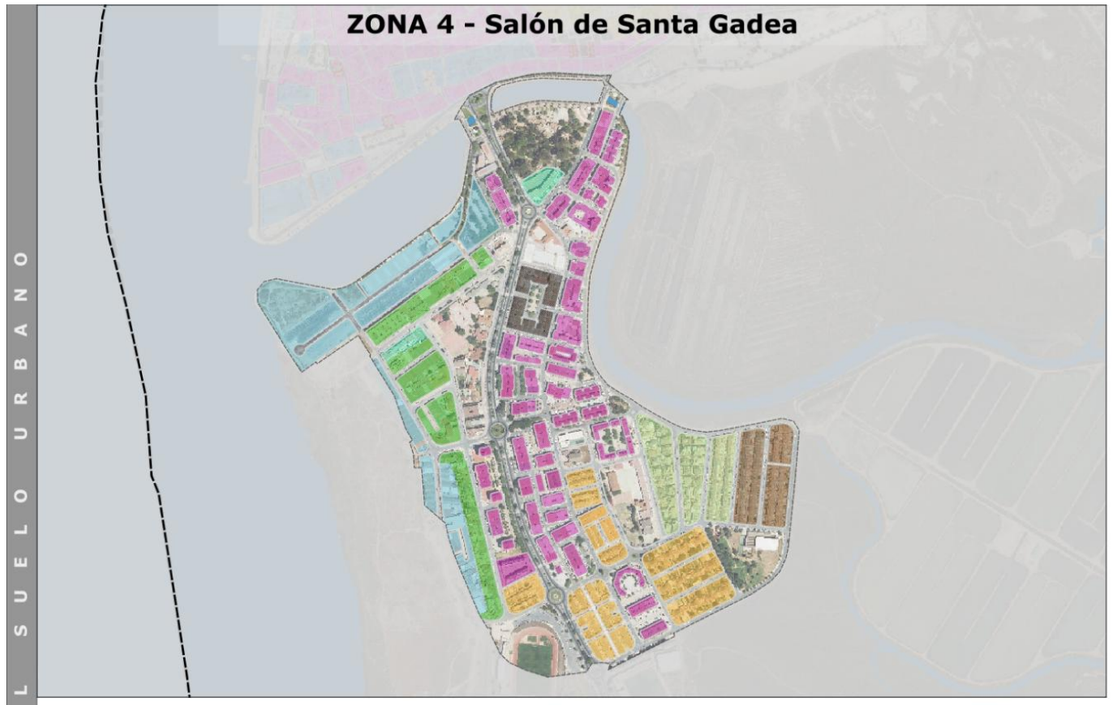


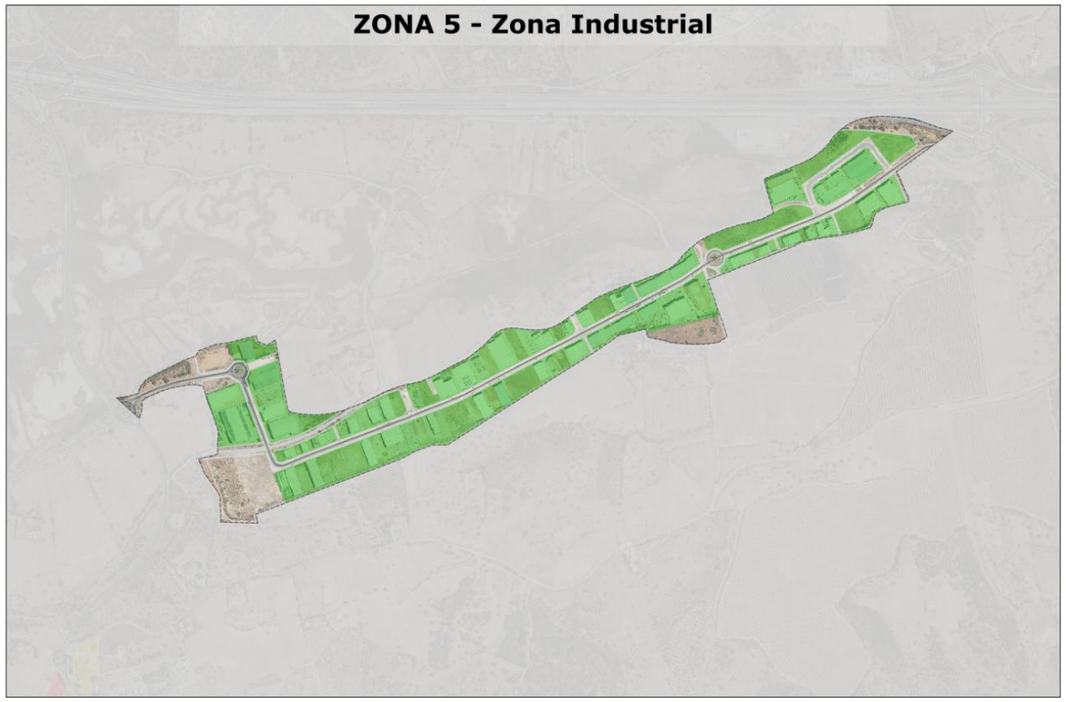
LEYENDA

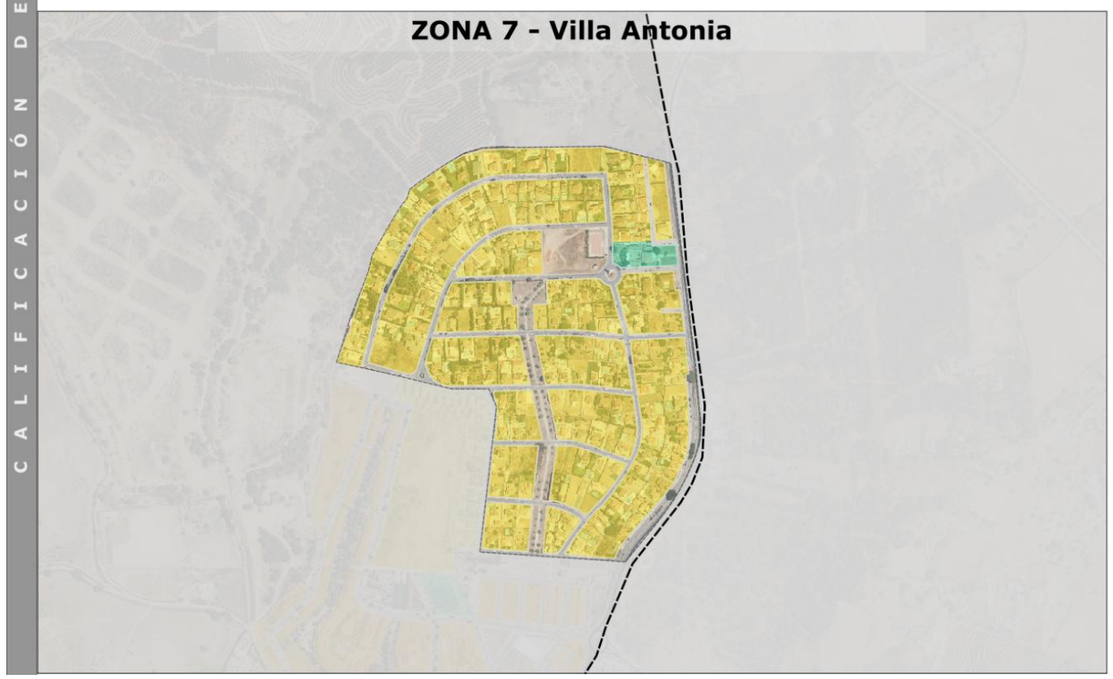
Calificación

- 1-1 R.Unifamiliar Aislada
- 1-2 R. Unifamiliar
- 1-3 R. Unifamiliar Huertos Familiares
- 1-4 a R. Unifamiliar Salón Santa Gadea aislada
- 1-4 b R. Unifamiliar Salón Santa Gadea adosada
- 2-1 R. Colectiva en edif. abierta
- 2-2 R. Colectiva en edif. cerrada
- 3 Conservación Ambiental
- 4 Mantenimiento de la edifcación
- 5-1 Áreas industriales, general y almacenes
- 5-2 Áreas industriales, infraestructura y servicios
- 6 Familiar y Comercial
- Duplicidad de calificación
- Planeamiento de desarrollo
- Parcelas de SU

CALIFICACIÓN DEL SUELO URBANO





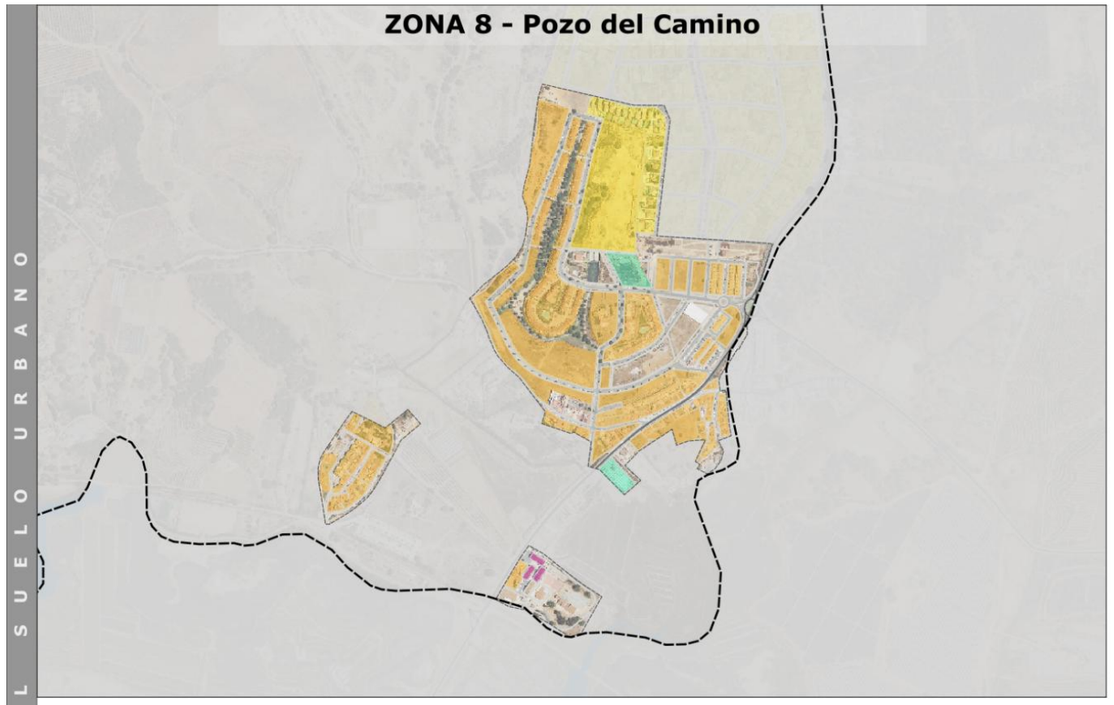


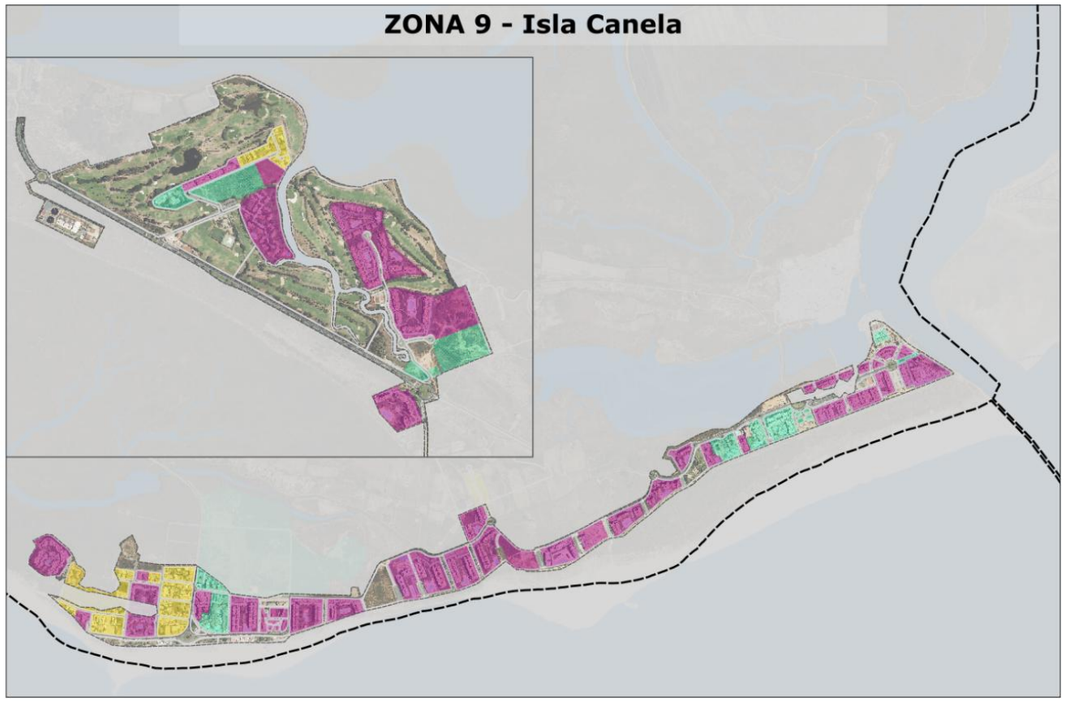
LEYENDA

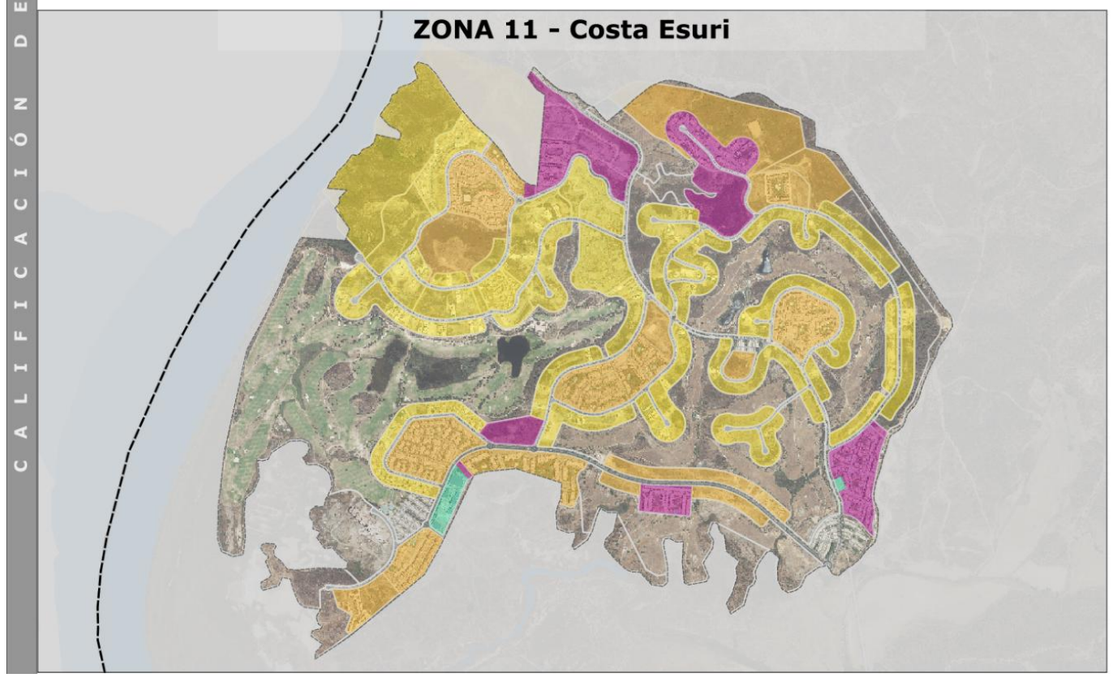
Calificación

- 1-1 R.Unifamiliar Aislada
- 1-2 R. Unifamiliar
- 1-3 R. Unifamiliar Huertos Familiares
- 1-4 a R. Unifamiliar Salón Santa Gadea aislada
- 1-4 b R. Unifamiliar Salón Santa Gadea adosada
- 2-1 R. Colectiva en edif. abierta
- 2-2 R. Colectiva en edif. cerrada
- 3 Conservación Ambiental
- 4 Mantenimiento de la edifcación
- 5-1 Áreas industriales, general y almacenes
- 5-2 Áreas industriales, infraestructura y servicios
- 6 Familiar y Comercial
- Duplicidad de calificación
- Planeamiento de desarrollo
- Parcelas de SU

CALIFICACIÓN DEL SUELO URBANO







LEYENDA

Calificación

- 1-1 R.Unifamiliar Aislada
- 1-2 R. Unifamiliar
- 1-3 R. Unifamiliar Huertos Familiares
- 1-4 a R. Unifamiliar Salón Santa Gadea aislada
- 1-4 b R. Unifamiliar Salón Santa Gadea adosada
- 2-1 R. Colectiva en edif. abierta
- 2-2 R. Colectiva en edif. cerrada
- 3 Conservación Ambiental
- 4 Mantenimiento de la edifcación
- 5-1 Áreas industriales, general y almacenes
- 5-2 Áreas industriales, infraestructura y servicios
- 6 Familiar y Comercial
- Duplicidad de calificación
- Planeamiento de desarrollo
- Parcelas de SU

Calificación del Suelo Urbano

Código	NOMBRE	GRADO		Parcela Mínima	Frente mínimo	Ocupación máxima	Coeficiente de edificabilidad
						%	m2/m2
1	RESIDENCIAL UNIFAMILIAR	PRIMERO	Viviendas unifamiliares aisladas	400	12	40	0,8
		SEGUNDO	Unifamiliares apareada (a)	200	12	40	0,8
			Adosada (b)	100	6	75	1,5
			Superpuestas (c)	120	6	90	1,8
		TERCERO	Viviendas unifamiliares en Huertos familiares	250	8	60	1,2
		CUARTO	Viviendas Unifamiliares en el Salón de Santa Gadea aisladas	400		40	0,8
			Viviendas Unifamiliares en el Salón de Santa Gadea adosadas	150		75	1,5
2	Residencial Colectiva	PRIMERO	Colectivo en edificación - abierta	500	15	50	2
		SEGUNDO	Colectivo en edificación - cerrada	100	5	50	
		NIVEL C				130	
3	Conservación Ambiental	Residencial	Unifamiliares apareada	200	12	40	0,8
			Adosada	100	6	75	1,5
			Superpuestas	120	6	90	1,8
4	Mantenimiento de la edificación						
5	Áreas Industriales	PRIMERO	Industria general y almacenes	250		25	3
		SEGUNDO	Infraestructuras y servicios producción marítima	250		25	3
6	Mixto		Familiar y comercial	100	10	75	3
7	Áreas Comerciales	Calles, aduana, angustias, bailen, carbonel, cervantes, Cristóbal colon, Gonzales, isla cristina, Lusitania, paz, prudencia García, San Diego y Trajano		artículo 9.4.1		50	sí tiene 2 plantas el 100%

A.h). Redes Generales e Infraestructuras Territoriales.

En el marco del planeamiento urbanístico, el **ámbito urbano** comprende la superficie del territorio municipal destinada a albergar los usos urbanos consolidados o en proceso de transformación, así como las infraestructuras y redes que garantizan su funcionamiento. Por su parte, se consideran infraestructuras supramunicipales aquellas que, por su trazado o alcance funcional, exceden los límites del término municipal, articulando la conectividad y los servicios con el resto del territorio.

El presente apartado tiene por objeto identificar, describir y analizar las redes e infraestructuras que estructuran el sistema urbano de Ayamonte, constituyendo la base para el diagnóstico posterior y la definición de las determinaciones del POU en materia de movilidad, abastecimiento, saneamiento, energía y demás servicios técnicos.

Si bien la ordenación general de las redes territoriales se aborda en el PGOM, el **POU profundiza en la caracterización de las infraestructuras urbanas** que garantizan la prestación de los servicios esenciales a la población, analizando su estado actual, capacidad y adecuación a las necesidades presentes y futuras.

En este sentido, se presta especial atención a las redes básicas de movilidad urbana, abastecimiento y saneamiento, energía, telecomunicaciones y gestión de residuos, así como a su relación con las infraestructuras de ámbito superior.

El artículo 75 del Reglamento de la LISTA (RGLISTA) establece que el Modelo General de Ordenación se concreta a partir de una serie de determinaciones, entre las que se incluyen como elementos estructurantes los Sistemas Generales de Movilidad y las Redes Generales de Infraestructuras y Servicios Técnicos. El establecimiento de los Sistemas Generales correspondería al instrumento de ordenación general. No obstante, se exponen en este apartado, la identificación de todas las infraestructuras a fin de definir los déficits actuales y dar respuesta a las nuevas demandas derivadas del crecimiento urbano y de la modernización de los servicios.

De acuerdo con el Anexo de Definiciones del RGLISTA, se consideran Usos Dotacionales (e) aquellos relativos a Movilidad e Infraestructuras y Servicios Técnicos, definidos como sigue:

- **Movilidad**: constitución y organización de las redes y sistemas de transporte, incluyendo el viario urbano, los aparcamientos, el transporte público, los carriles bici, las áreas logísticas y los espacios asociados a la movilidad sostenible.
- **Infraestructuras y Servicios Técnicos**: conjunto de redes, conducciones, estaciones, centros y depósitos destinados al abastecimiento de agua, saneamiento y depuración, gestión de residuos, suministro energético, telecomunicaciones y otros servicios urbanos.



En base a lo anterior, el presente apartado expone un análisis de las principales infraestructuras y redes urbanas del municipio, así como su relación con los sistemas generales de ámbito supramunicipal, con el objetivo de evaluar su grado de cobertura, funcionalidad y coherencia con el modelo urbano establecido por el PGOM y desarrollado en el POU

A.h).1. Redes y Estaciones de Transporte.

El planeamiento urbanístico vigente en Ayamonte, constituido por el Texto Refundido de las Normas Subsidiarias de Planeamiento (1996) y su Adaptación Parcial a la LOUA (2010), identifica dentro del grupo de Infraestructuras y Sistemas Generales el denominado Sistema General de Comunicaciones, conformado por la red viaria y de comunicaciones del Estado y del municipio, junto con las principales instalaciones portuarias, fluviales y de transporte colectivo.

No obstante, el presente apartado aborda las redes y estaciones de transporte en un sentido amplio, incorporando no solo los elementos definidos en el planeamiento vigente como Sistemas Generales, sino también otras infraestructuras y trazados de comunicación que contribuyen de manera significativa a la movilidad y articulación territorial del municipio. En este sentido, se incluyen igualmente las vías pecuarias, los caminos históricos y rurales, los senderos y espacios para la movilidad no motorizada, así como los aparcamientos y espacios asociados a la movilidad urbana, todos ellos considerados parte integrante de la estructura territorial de Ayamonte.

El nuevo marco normativo introducido por la Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) y su Reglamento (RGLISTA) sustituye la terminología anterior por una clasificación más actualizada que distingue entre los **Sistemas Generales de Movilidad y las Redes Generales de Infraestructuras y Servicios Técnicos**, ambos elementos estructurantes del modelo general de ordenación. Sin embargo, en esta fase de información se mantiene la referencia a la nomenclatura del planeamiento vigente, con el fin de garantizar la coherencia documental y facilitar la comparación entre el marco actual y el futuro instrumento.

El análisis que se desarrolla en los apartados siguientes no pretende establecer valoraciones ni propuestas, sino recoger y describir la información existente sobre las distintas redes y equipamientos relacionados con la movilidad, identificando su localización, características y relevancia territorial.

De este modo, se exponen a continuación los principales grupos de infraestructuras que conforman el sistema de transporte del término municipal de Ayamonte.

A.h).1.1. Transporte por carretera.

El municipio de Ayamonte ocupa una posición estratégica en el extremo suroccidental de Andalucía, constituyendo uno de los principales nodos de conexión transfronteriza entre España y Portugal. El transporte por carretera representa su principal medio de comunicación, garantizando tanto la accesibilidad del núcleo principal y los asentamientos costeros, como la articulación territorial con el resto de la provincia de Huelva y el Algarve portugués.

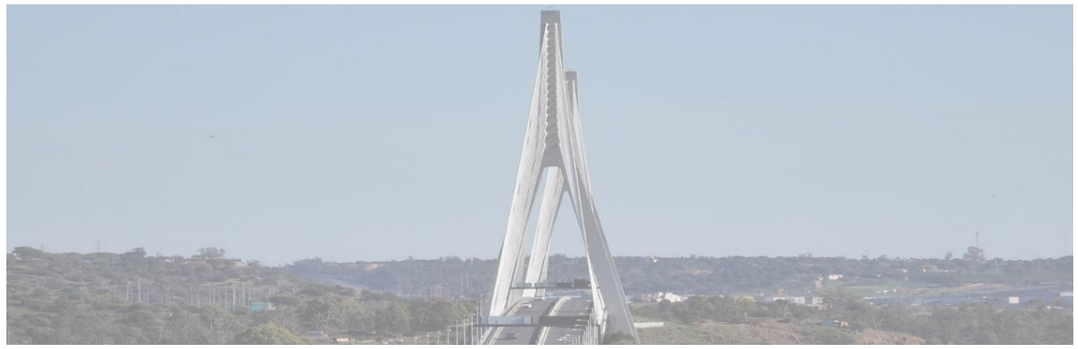
El término se encuentra recorrido por una red viaria jerarquizada, en la que confluyen infraestructuras de titularidad estatal y autonómica, junto con un sistema de viales municipales que completan la conectividad interna y los accesos a los núcleos secundarios. La autovía A-49 (E-01) y la carretera N-431 configuran los ejes estructurantes de la movilidad a gran escala, mientras que las carreteras A-499 y A-5150, junto a otros viarios locales, aseguran la continuidad con la red comarcal y los núcleos próximos

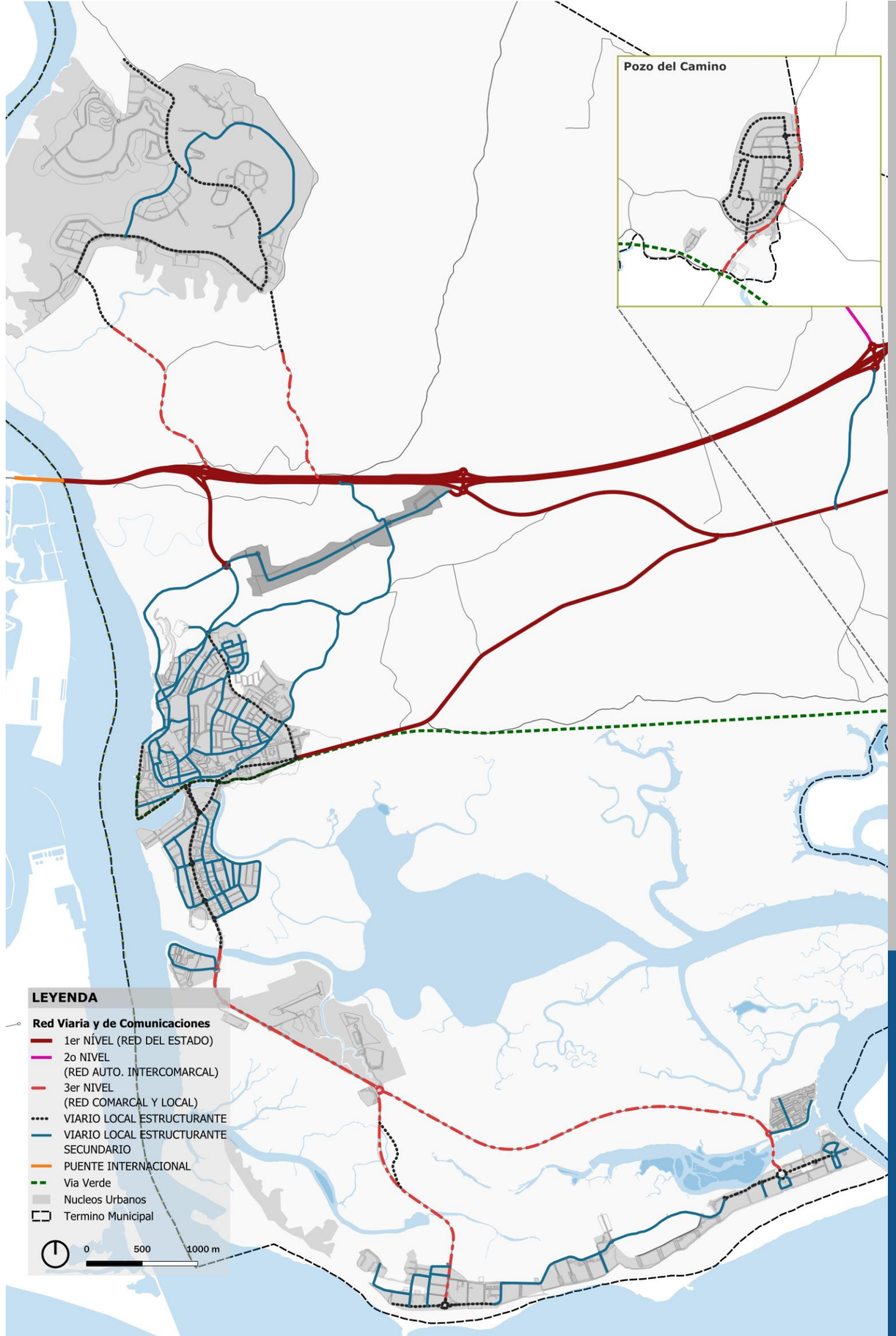
A.h).1.1.1) *Transporte por carretera en el planeamiento vigente.*

El planeamiento identifica dentro del grupo de Infraestructuras y Sistemas Generales, la **Red Viaria y de Comunicaciones** y el **Sistema General de Comunicaciones** (integrado principalmente por los Puertos Pesqueros, Puertos Deportivos, Terminal de Transporte Fluvial y Estación de Autobuses). La Red Viaria y de Comunicaciones a su vez, está formada por la **Red de Carreteras del Estado**, la **Red Comarcal y Local** y el **Viario Local Estructurante**.

En la **Red del Estado**, el planeamiento vigente incluye la autovía A-49 (E-01), la carretera N-431 y la antigua N-447, que actuaba como vía de conexión directa entre la A-49 y el núcleo de Ayamonte por el norte, antes de su reclasificación como vial municipal. En la cartografía del planeamiento también figura la N-431, coincidente en parte con la actual Pista de Valdivia, que en aquel momento también conservaba la titularidad estatal en ese tramo. Por su parte, como **Red Comarcal y Local**, se incluyen la antigua H-412 —actual A-5150— y las antiguas H-9021 y H-9022, hoy Avenida Camino del Real y Avenida de la Playa, que conforman los ejes principales de acceso a los núcleos litorales de Isla Canela y Punta del Moral.

Como **Viario Local Estructurante**, el planeamiento considera los principales ejes urbanos de articulación del núcleo, entre los que destacan la Avenida de la Constitución, Avenida de Andalucía, Avenida de Villa Real de Santo António, Cayetano Feu, Alcalde Juan Antonio González, Muelle de Portugal, Ramón y Cajal, y otras vías relevantes en Villa Antonia y Pozo del Camino (calles Pulpo, Atún, Pez Espada, Tramontana o Choco).





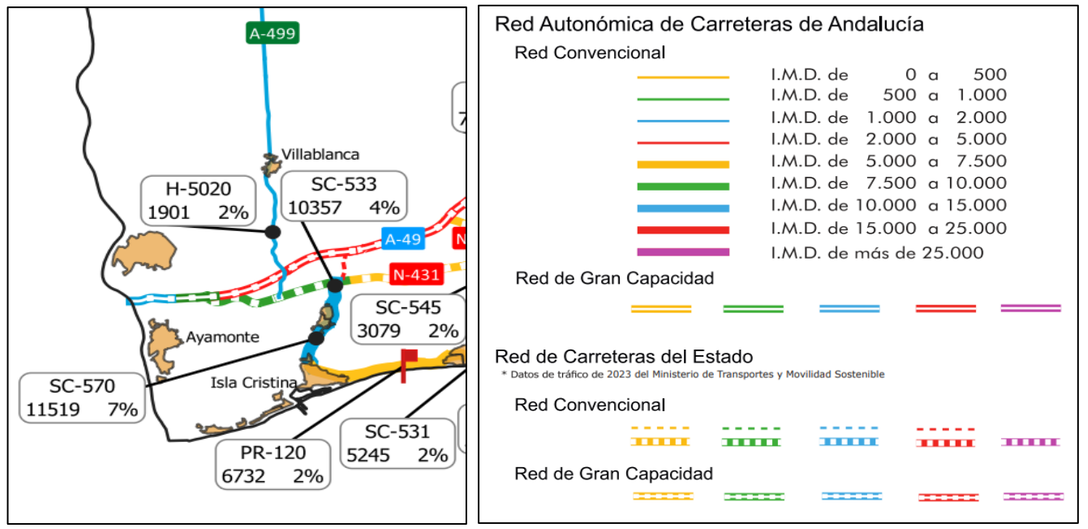
A.h).1.1.2) *Red actual de Carreteras.*

Red de Carreteras del Estado

Autovía A-49 (E-01): forma parte de la Red de Carreteras del Estado y del corredor europeo E-01. Es considerada Eje Regional de 1.º Nivel según el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). Constituye el principal eje de conexión entre Sevilla, Huelva y el Algarve, permitiendo la conexión internacional a través del Puente Internacional del Guadiana. Registra una intensidad media diaria (IMD) de 15.255 vehículos en 2023, reduciéndose a 13.094 en el tramo de salida hacia Portugal. Es una vía de gran capacidad que soporta un elevado tráfico turístico y de mercancías.

Carretera N-431: antigua carretera nacional que unía Sevilla con Ayamonte, parcialmente desdoblada con la construcción de la A-49. Mantiene un recorrido de carácter convencional a su paso por Ayamonte, conectando con Villablanca y otros municipios del litoral. Su IMD en 2023 asciende a 8.835 vehículos.

Históricamente, la N-447, hoy vial municipal, enlazaba la autovía con el núcleo urbano antes de llegar al Puente Internacional. Su transformación en viario local ha reforzado la integración urbana de los accesos.



IMD R. Autonómica | Fuente: Plan de Aforos de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía 2024

Red Autonómica.

Conforme a la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, la Red Autonómica se clasifica en cuatro niveles funcionales:

- **Red Básica Estructurante**, que junto a la red estatal forma la malla principal de larga distancia.
- **Red Básica de Articulación**, que soporta las principales relaciones de medio y largo recorrido dentro de la comunidad autónoma.
- **Red Intercomarcal**, que conecta ámbitos territoriales y comarcales entre sí.
- **Red Complementaria**, integrada por carreteras que garantizan la movilidad interna, la accesibilidad a áreas turísticas o estratégicas y el enlace con las redes principales.

En Ayamonte discurren dos carreteras autonómicas:

A-499: Carretera autonómica de 2.º orden, perteneciente a la Red Intercomarcal, que enlaza la N-431 con San Silvestre de Guzmán y mantiene conexión directa con la A-49. Su trazado norte-sur conecta Ayamonte con el interior del Andévalo.

A-5150: carretera autonómica de 3.º orden, integrada en la Red Complementaria, que conecta el núcleo urbano con Pozo del Camino y continúa hacia Isla Cristina.

Ambas infraestructuras completan la conexión regional y comarcal de Ayamonte, garantizando la accesibilidad al resto de municipios del litoral occidental onubense.

Red Provincial y municipal.

Actualmente, no existen carreteras de titularidad provincial dentro del término municipal. No obstante, destacan varios ejes municipales que cumplen una función estructurante importante:

Pista de Valdivia, antiguo tramo estatal, que enlaza la N-431 con el núcleo de Ayamonte y constituye uno de los accesos más utilizados desde la A-49.

Avenida de la Playa (antigua H-9021) y **Avenida Camino del Real** (antigua H-9022), que conectan el núcleo principal con los ámbitos de Isla Canela y Punta del Moral, conformando los principales accesos turísticos y residenciales de la franja litoral.

Avenida Vicente Aleixandre, eje de acceso a Costa Esuri desde la A-49 y el viaducto inferior que conecta con la antigua N-447.

Estos viarios, junto con las avenidas estructurantes del núcleo urbano (Constitución, Andalucía, Villa Real de Santo António), configuran el armazón funcional del sistema viario municipal.

A.h).1.2. Red Ferroviaria.

El municipio de Ayamonte no dispone en la actualidad de servicio ferroviario activo, al quedar fuera del trazado operativo de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Sin embargo, su historia ferroviaria ha desempeñado un papel relevante en la configuración territorial y económica del suroeste onubense, especialmente a través de la antigua línea Gibraleón–Ayamonte, inaugurada en 1936 y clausurada oficialmente al tráfico de viajeros y mercancías por acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984, debido a su baja rentabilidad y reducida demanda. El cierre definitivo se produjo en 1987, cesando toda circulación. Tras su desactivación, parte de la infraestructura fue desmantelada y reutilizada: el material

metálico se destinó a nuevas fundiciones, mientras que traviesas y elementos auxiliares se emplearon en obras públicas y cerramientos. A lo largo de la década de 1990 se planteó su reconversión como Vía Verde Litoral, pero el proyecto quedó limitado a tramos parciales de carril bici en estado de conservación desigual.

A.h).1.2.1) *La antigua línea Gibraleón – Ayamonte.*

El trazado, de unos 50 km de longitud, atravesaba municipios como Gibraleón, Cartaya, Lepe, La Redondela e Isla Cristina, finalizando en la estación terminal de Ayamonte. La infraestructura discurría en paralelo al corredor litoral del Guadiana, configurando un eje vertebrador de las relaciones comarcales hasta su cierre.

Según el **informe emitido por ADIF** (**julio de 2025**), esta línea no pertenece actualmente a la RFIG y no mantiene actividad ferroviaria. ADIF recomienda que el nuevo PGOM incorpore la delimitación del antiguo corredor y sus estaciones, preservando su potencial como vía verde, corredor recreativo o eje de movilidad sostenible, y evitando su ocupación irreversible por usos incompatibles.

A.h).1.2.2) *Estaciones y suelos vinculados.*

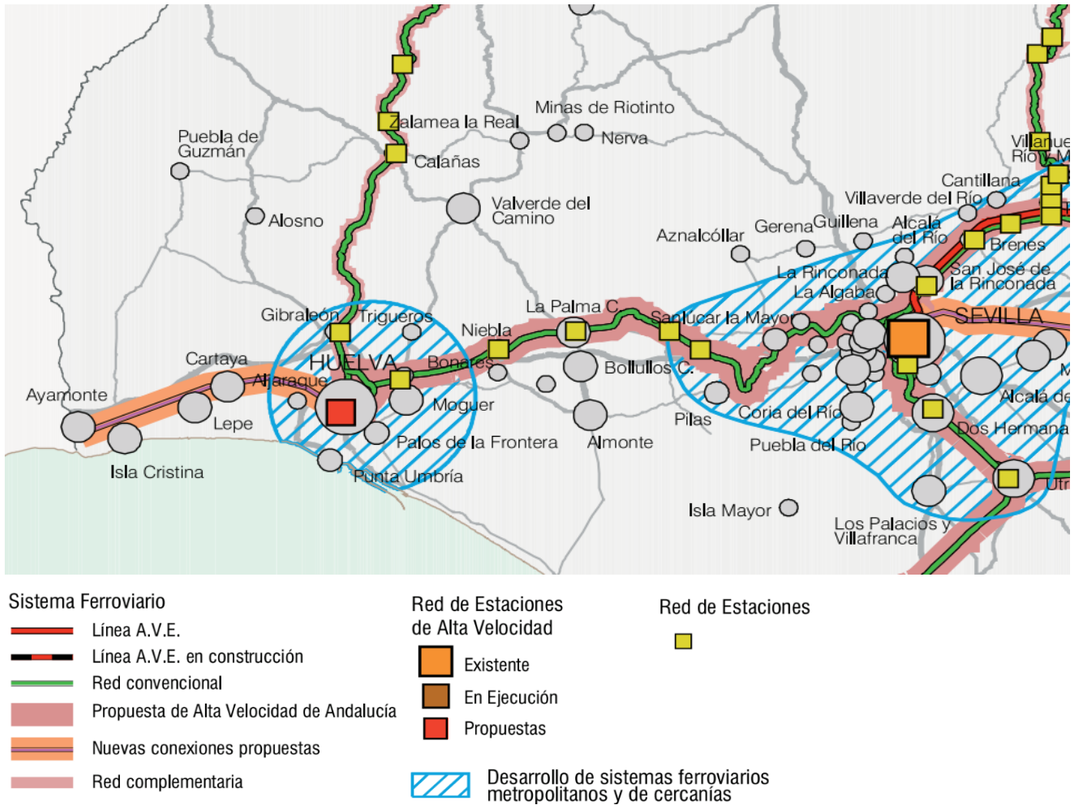
El documento de ADIF identifica dos ámbitos principales en el término de Ayamonte y su entorno inmediato: **Antigua estación de Ayamonte**, cuyos terrenos fueron desafectados en dos fases: el 4 de septiembre de 1998 y el 26 de septiembre de 2009, por acuerdos del Consejo de Administración de ADIF. En virtud del convenio suscrito con el Ayuntamiento en 2007, el recinto se encuentra en proceso de expropiación municipal. Parte del ámbito alberga actualmente la estación de autobuses y zonas urbanizadas de servicio; y la **Antigua estación de Isla Cristina**, situada sobre el mismo trazado ferroviario, en la que se ha consolidado una gasolinera, por lo que ADIF recomienda mantener la calificación del uso existente en el planeamiento.

ADIF insta a que el PGOM recoja expresamente esta información y que los suelos vinculados a la antigua infraestructura mantengan un tratamiento coherente con su valor histórico y su posible reutilización como corredor público o ecológico.

A.h).1.2.3) *Estrategias y perspectivas supramunicipales.*

Más allá del contexto local, la planificación territorial de ámbito autonómico y transfronterizo subraya la importancia estratégica de reforzar la conexión ferroviaria del litoral occidental andaluz. El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) identifica entre sus Estrategias y Prioridades Territoriales para el Sistema Ferroviario la mejora de la conexión este–oeste y la articulación con Portugal, así como la reactivación de corredores interregionales en desuso.

En el marco de la Eurorregión Alentejo–Algarve–Andalucía (EuroAAA) y de la AECT Eurociudad del Guadiana, se han impulsado diversas iniciativas para reabrir el eje ferroviario Huelva–Faro, incluyendo la posibilidad de un nuevo puente sobre el Guadiana, y reactivar el antiguo corredor Ayamonte–Huelva como infraestructura de conexión sostenible. Estas propuestas fueron recogidas en la Cumbre Ibérica de Guarda (2020) y ratificadas en la Comisión Hispano-Portuguesa de Cooperación Transfronteriza (2020).



Estrategias y Prioridades Territoriales para el Sistema Ferroviario | Fuente: POTA

Más recientemente, los alcaldes de Sevilla, Huelva y Faro (abril de 2025) han reclamado ante la Comisión Europea la inclusión prioritaria de la línea de Alta Velocidad Sevilla–Huelva–Faro en la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), actualmente prevista en la programación posterior a 2050. Esta infraestructura permitiría conformar un corredor transfronterizo con más de cuatro millones de habitantes y quince millones de visitantes anuales, consolidando a Ayamonte como nodo intermedio y punto estratégico de enlace entre ambos países.

La red ferroviaria de Ayamonte, hoy inexistente en términos operativos, conserva un elevado valor territorial, histórico y estratégico. Su trazado —que aún puede reconocerse en el paisaje litoral y en la estructura urbana— constituye una oportunidad para promover nuevos usos sostenibles, tales como la creación de una vía verde intermunicipal o un corredor de movilidad no motorizada que conecte los núcleos del litoral occidental.

La recuperación y puesta en valor de este corredor, junto con la eventual reactivación de las conexiones ferroviarias en el ámbito transfronterizo, permitiría reforzar la cohesión territorial del suroeste peninsular y la integración de Ayamonte en un modelo de movilidad más sostenible, intermodal y resiliente, en coherencia con los objetivos del PITMA, la Estrategia Andaluza de Cambio Climático y la Agenda Urbana Española.



Ferrobús | Fuente: Foto Robert Brigde / Facebook

A.h).1.3. Transporte marítimo

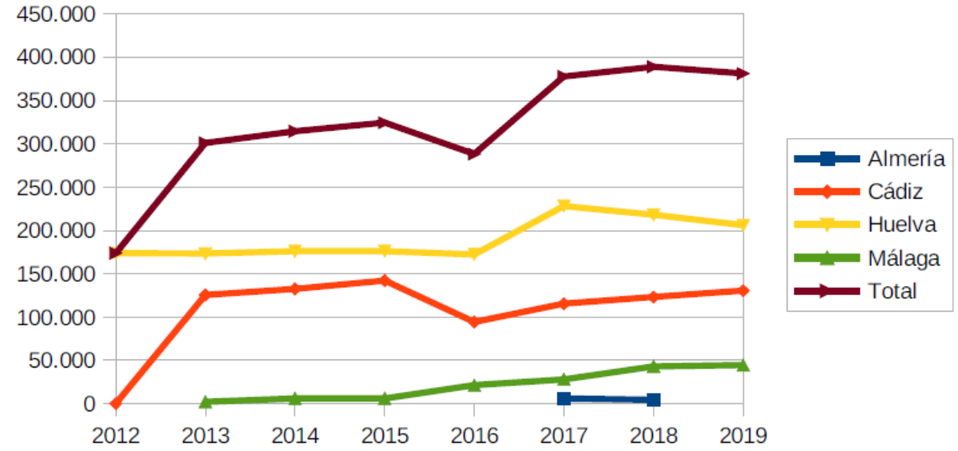
El transporte marítimo y fluvial constituye uno de los elementos más singulares del sistema de movilidad de Ayamonte, tanto por su valor funcional como por su dimensión histórica y simbólica. La posición del municipio en la desembocadura del río Guadiana, frente a la localidad portuguesa de Vila Real de Santo António, ha configurado desde siempre su vocación portuaria y transfronteriza, consolidándose como el principal punto de conexión fluvial entre España y Portugal.

El planeamiento vigente integra dentro del grupo de Infraestructuras y **Sistemas Generales un Sistema General de Comunicaciones** compuesto por los **puertos pesquero y deportivo**, la terminal de transporte fluvial y la estación de autobuses. Esta consideración refleja el papel estructurante que la actividad portuaria y marítima ejerce en la organización territorial del municipio

A.h).1.3.1) *Conexión fluvial transfronteriza.*

El transporte fluvial de pasajeros entre Ayamonte y Vila Real de Santo António representa el principal eje de movilidad cotidiana y turística del Guadiana. El servicio, gestionado por la empresa Transporte Fluvial del Guadiana S.L. desde 1991, mantiene una frecuencia regular durante todo el año, con salidas cada 30 minutos en temporada alta y cada hora en invierno.

El recorrido tiene una duración aproximada de diez minutos y permite el transporte de pasajeros, ciclistas y vehículos ligeros, constituyendo un modo de desplazamiento sostenible alternativo al Puente Internacional del Guadiana. Según datos del Observatorio Transfronterizo (2019), el servicio registró alrededor de 140.000 pasajeros anuales, lo que convierte a Ayamonte en el puerto fluvial con mayor tráfico de viajeros de Andalucía, con una media de 300 pasajeros diarios —una cifra que se multiplica durante los meses estivales—.



Transporte de pasajeros en puertos de gestión directa autonómica (pasajeros anuales)| Fuente: PITMA

Además, unos 2.000 vehículos al año utilizan esta conexión, reforzando su relevancia no solo para la movilidad turística sino también para la movilidad cotidiana entre ambas orillas del Guadiana. Esta travesía se ha integrado en rutas de cicloturismo internacionales como la EuroVelo 1 y constituye un elemento identitario de la Eurociudad del Guadiana, al fomentar la movilidad sostenible y el intercambio cultural y económico entre ambas localidades.

A.h).1.3.2) *Puertos y actividad marítima.*

El término municipal de Ayamonte cuenta con dos recintos portuarios, ambos de titularidad autonómica y gestionados por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA):

- **Puerto de Ayamonte,** de uso mixto, con zonas pesqueras, deportivas y de transporte de pasajeros.
- **Puerto Deportivo de Isla Canela,** destinado fundamentalmente a la náutica recreativa y turística, con capacidad para embarcaciones de pequeño y mediano calado.

Ambos puertos dependen administrativamente de la Junta de Andalucía desde su transferencia mediante Real Decreto 1407/1995, de 4 de agosto, tras la pérdida de su condición de puerto de interés general (Real Decreto 1046/1994, de 20 de mayo).

El Puerto de Ayamonte abarca las áreas de los muelles pesquero y de automóviles, la zona urbana-comercial, la industrial y las antiguas marismas. En 2011 se aprobó su Plan de Usos, que redefinió la delimitación del recinto portuario, y en 2015 se amplió el dominio público hacia el norte para incorporar las rampas y varaderos (acta de 5 de junio de 2015). Sin embargo, no se ha completado aún el deslinde del dominio público marítimo-terrestre, salvo el tramo comprendido entre el Estero de la Ribera y el Estero de Canela (Orden Ministerial de 21 de junio de 2011).

En la actualidad, la APPA está tramitando la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP), conforme al artículo 10 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, proceso que sustituye al anterior Plan de Usos. Esta DEUP —en fase de elaboración— toma como referencia el acta de 1995 y la ampliación de 2015, e incorporará los varaderos y zonas de servicio pendientes.

De acuerdo con dicha ley, el Puerto de Ayamonte debe ser calificado como Sistema General Portuario en el PGOM, y su desarrollo se realizará mediante Plan Especial de Ordenación Portuaria, mientras que el POU lo integrará como suelo urbano, en coherencia con el carácter urbano consolidado de su entorno

A.h).1.3.3) *Funciones portuarias y usos actuales.*

El muelle pesquero sigue desempeñando un papel destacado en la economía local, concentrando parte de la flota artesanal de la comarca, especialmente dedicada a la captura de cefalópodos y mariscos del estuario. Su actividad se complementa con la lonja y las instalaciones de suministro y varadero.

El puerto deportivo y las zonas náutico-recreativas constituyen, por su parte, un polo de atracción turística de primer orden, asociado a la oferta de Isla Canela, con más de 200 atraques y servicios de mantenimiento y ocio náutico. Esta infraestructura forma parte de la red de puertos deportivos del litoral occidental de Andalucía, contribuyendo a diversificar la oferta turística y a reforzar la imagen costera de Ayamonte.

A.h).1.3.4) *Marco normativo y planificación sectorial.*

El sistema portuario de Ayamonte se rige por la **Ley 21/2007, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía**, que regula la gestión de los puertos autonómicos y establece los procedimientos de planificación y ordenación. Complementariamente, el **Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva** (POTLOH, Decreto 130/2006) y el **Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030** (PITMA, Decreto 540/2022) destacan la función estratégica del Puerto de Ayamonte como nodo logístico y turístico del litoral, recomendando su integración en la estructura urbana y su coordinación con las redes de movilidad metropolitana.

Asimismo, las determinaciones del POTLOH instan a mantener la compatibilidad entre los usos portuarios, turísticos y urbanos, y a garantizar la preservación ambiental y paisajística del frente litoral, aspectos que deberán considerarse en la ordenación futura del puerto y su entorno inmediato.

Por todo lo anterior, el transporte marítimo y fluvial de Ayamonte constituye un sistema funcional, patrimonial y paisajístico de primer orden. Su puerto —como puerta marítima de Andalucía hacia Portugal— concentra funciones pesqueras, náuticas, comerciales y de transporte de pasajeros, siendo uno de los enclaves más activos del litoral onubense.

La revalorización del puerto y la consolidación de la travesía fluvial como modo de transporte sostenible refuerzan el papel del municipio como nodo costero estratégico, en coherencia con las directrices del PITMA y del POTLOH, y con el objetivo general del PGOM y del POU de integrar las infraestructuras portuarias en la ciudad, promoviendo su modernización, eficiencia y plena compatibilidad con el tejido urbano y ambiental de Ayamonte.

A.h).1.4. Aparcamientos.

El núcleo principal de Ayamonte dispone de una amplia red de bolsas de aparcamiento público y gratuito, sin existir actualmente ninguna zona regulada en superficie (zona azul), según recogen tanto el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** como la Agenda Urbana de la Eurociudad del Guadiana. La única excepción es un pequeño aparcamiento de pago situado junto al mercado.

En el **PMUS**, las áreas de mayor demanda se localizan en el **centro comercial y administrativo**, destacando:

- Muelle de Portugal, con una capacidad aproximada de 189 plazas.
- Avenida de Vila Real de Santo António, entre el mercado y el puerto deportivo, con una capacidad estimada de 235 plazas.

La proximidad de estas zonas al centro hace que registren alta ocupación, especialmente en época estival, generando tráfico de búsqueda de aparcamiento, problemas de fluidez, ruido, contaminación y seguridad (PMUS). Como alternativas disuasorias, se señalan:

- Explanada del recinto ferial, con buena accesibilidad peatonal al centro y sin problemas de saturación.
- Bolsas situadas junto al cuartel de la Guardia Civil, al sur del Estero junto al puerto deportivo y en la Glorieta de la Junquera, todas gratuitas y con buena conexión con el núcleo urbano.

Además de las bolsas señaladas en el PMUS, se han identificado otras ubicaciones adicionales que mejoran la capacidad y dispersión del estacionamiento en Ayamonte, ofreciendo **mayor flexibilidad y opciones de aparcamiento**: pequeñas bolsas al norte del centro comercial y administrativo, y zonas próximas a accesos secundarios, que podrían funcionar también como aparcamientos disuasorios.



Aparcamiento Puerto Deportivo | Fuente: PMUS

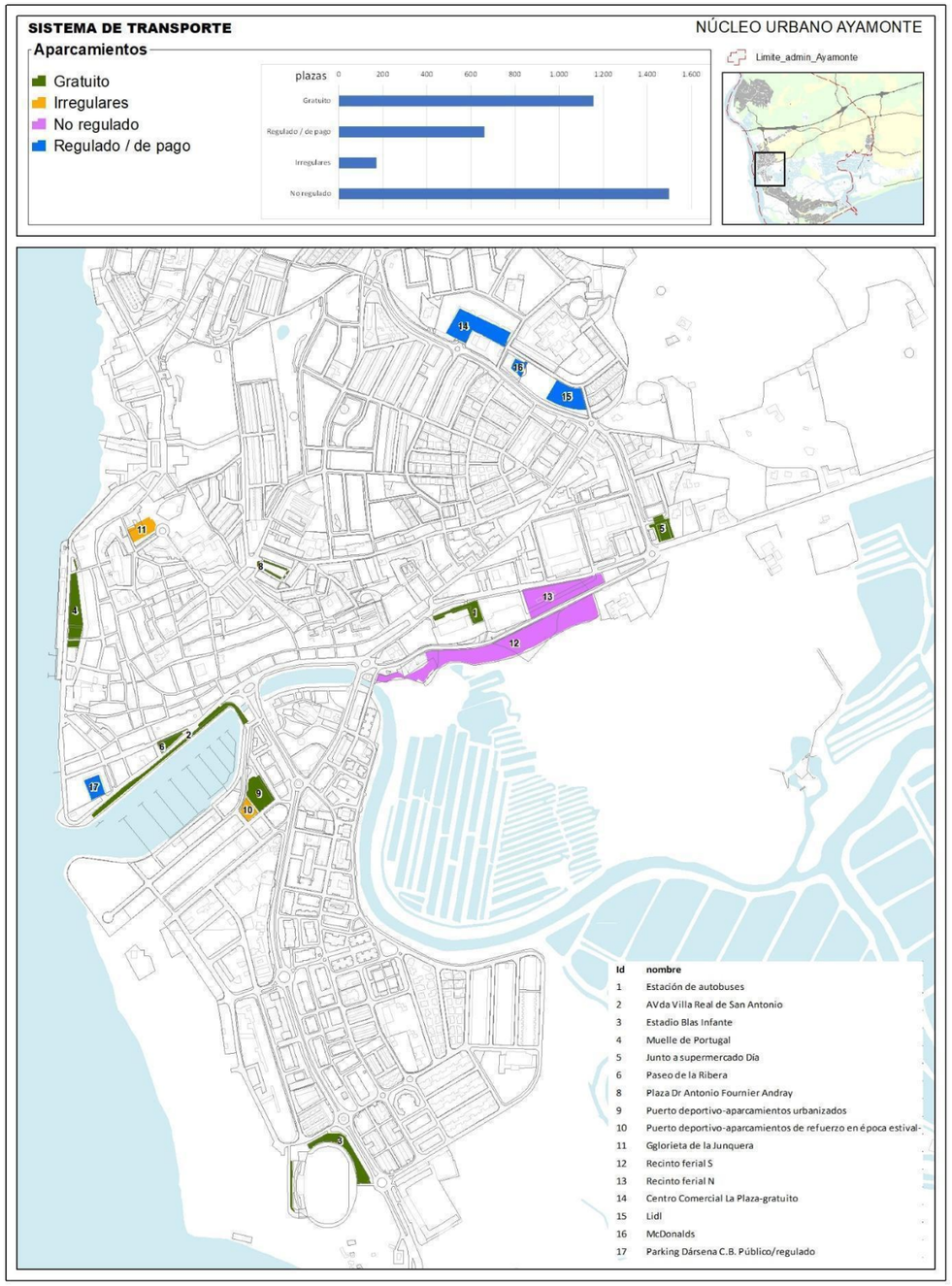
ID	Aparcamiento	Superficie (m^2)	Plazas
1	Estación de autobuses	2.241	90
2	Avda. Villa Real de San Antonio	4.722	189
3	Estadio Blas Infante	3.725	149
3	Estadio Blas Infante	543	22
4	Muelle de Portugal	4.434	177
5	Junto a supermercado Día	2.199	88
6	Paseo de la Ribera	1.141	46
8	Plaza Dr. Antonio Fournier Andray	739	30
9	Puerto deportivo-aparcamientos urbanizados	3.351	134
10	Puerto deportivo-aparcamientos de refuerzo en época estival-solar	1.256	50
11	Glorieta de la Junquera	2.151	86
12	Recinto ferial S	21.035	841
13	Recinto ferial N	8.914	357
14	Centro Comercial La Plaza-gratuito	6.507	260
15	Lidl-gratuito	4.062	162
16	McDonald's gratuito	916	37
17	Parking Dársena C.B. Público/regulado	1.762	70
	TOTAL	**69.698**	**2.788**

Sistema de Transporte- Aparcamiento | Fuente: PMUS

En total, considerando la información del PMUS y las bolsas adicionales identificadas, se estiman alrededor de **2.788 plazas de aparcamiento**, con una ratio de 25 m² por plaza. La distribución por zonas es la siguiente:

- Recinto ferial: **46%**
- Las Colinas: **20%**
- Centro Comercial y Administrativo: **17%**
- Santa Gadea: **13%**

Según la **Agenda Urbana de la Eurociudad del Guadiana (2021)**, esta oferta satisface la demanda durante la mayor parte del año, aunque en los meses de verano se produce una **sobrecarga significativa** debido al incremento de visitantes y al uso intensivo del vehículo privado.



Sistema de Transporte- Aparcamiento | Fuente: PMUS

A.h).2. Infraestructuras energéticas.

Las Redes Generales de Infraestructuras y Servicios Técnicos, consideradas elementos estructurantes del modelo general de ordenación, comprenden las redes, líneas, estaciones, centrales y depósitos necesarios para garantizar el suministro energético al conjunto del término municipal. El artículo 75 del Reglamento establece la obligación de identificar los elementos existentes y prever los nuevos, a fin de resolver déficits y responder a las futuras demandas derivadas del modelo urbano. En este marco, se analizan las **infraestructuras energéticas de ámbito territorial y supramunicipal**, con especial atención a la red eléctrica, la iluminación pública y las instalaciones asociadas a la eficiencia energética y la sostenibilidad.

A.h).2.1. Red Eléctrica.

La red eléctrica constituye la infraestructura básica de soporte energético del municipio, integrándose en el sistema provincial gestionado por **Endesa S.A**. a través de e-Distribución Redes Digitales S.L.U., responsable del transporte y distribución en el término municipal.

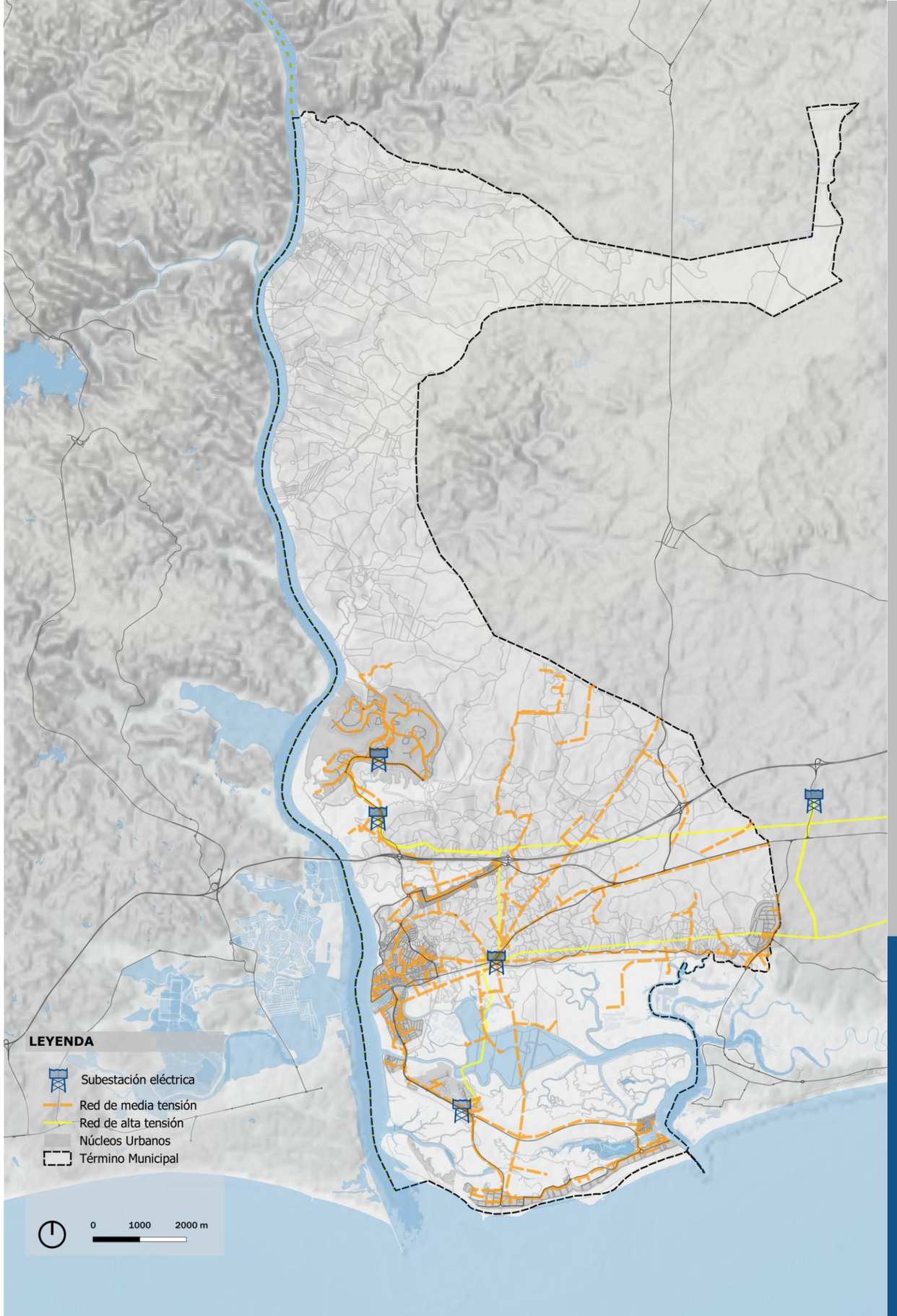
Subestaciones principales

De acuerdo con la Agencia Andaluza de la Energía, el término municipal dispone de cuatro subestaciones eléctricas de 66 kV, que articulan el suministro y la evacuación de energía:

- **Subestación de Ayamonte** (SET Ayamonte 20/66 kV), situada entre la Pista de Valdivia y la Vía Verde del Litoral. Es el principal nodo de conexión y transformación, garantizando la alimentación del núcleo urbano y parte del litoral.
- **Subestación Enernova**, ubicada al norte del municipio, próxima a la Avenida Vicente Aleixandre y al ámbito de Costa Esuri, asociada a la infraestructura de evacuación de energía renovable y a la distribución territorial.
- **Subestación Puente Esuri**, situada junto a la Avenida Juan Pablo II, en el entorno residencial de Costa Esuri, concebida como punto de refuerzo y futura interconexión con Portugal.
- **Subestación de Isla Canela**, al este del núcleo turístico homónimo, actualmente en fase de ejecución (66/15 kV). Esta instalación incluye edificios para equipos de alta y media tensión, accesos y muros de contención, con una potencia proyectada de 25 MVA y cinco salidas de media tensión. Su puesta en servicio consolidará el suministro en la franja sur del término municipal.

Estas instalaciones están interconectadas mediante líneas aéreas de alta tensión de 66 kV, que enlazan las subestaciones locales con los principales nudos de la red provincial. El proyecto de conexión Ayamonte–Campo Golf–Isla Canela prevé la adaptación de la actual línea de 15 kV para operar a 66 kV, con nuevas canalizaciones subterráneas y empalmes, reforzando la fiabilidad y capacidad de la red.





Distribución por núcleos urbanos

Acorde a la compañía Endesa, el **municipio de Ayamonte** requiere medidas de renovación para mejorar la calidad del servicio, sin embargo, no han detectado ningún tipo de déficit en el suministro eléctrico. Todas las subestaciones eléctricas en el municipio derivan la red de anillos de distribución que suministra a los diferentes núcleos de población a una tensión de 15-20 kV.

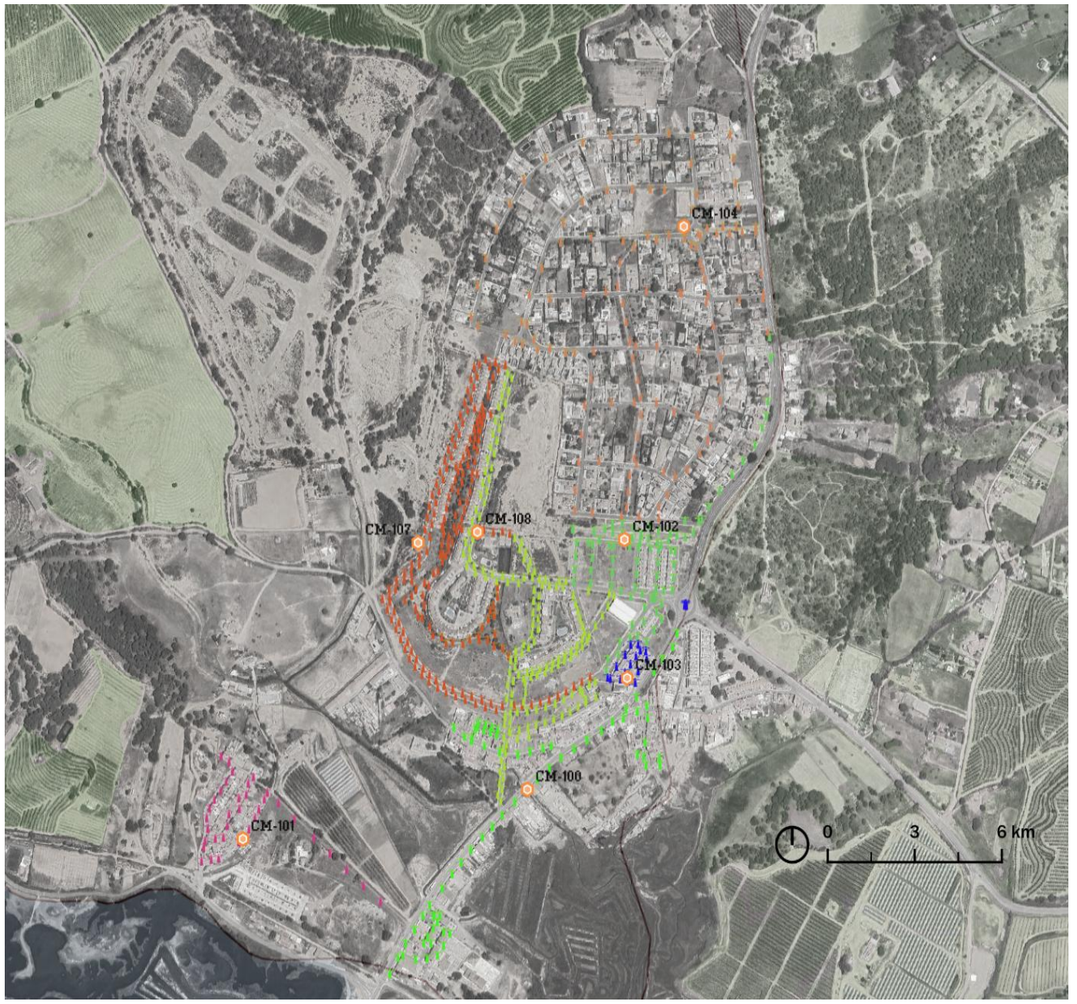
En lo referente al **alumbrado público** se ha podido detectar lo siguiente:

En el **núcleo de Ayamonte** se concentran 4.709 farolas, constituyendo la mayor densidad de alumbrado del municipio. Esta área cuenta con una amplia red de calles y plazas que requiere una cobertura luminosa homogénea y suficiente para garantizar la seguridad vial y peatonal. El sistema de iluminación combina farolas instaladas en diferentes épocas, algunas ya renovadas con tecnología LED de bajo consumo, mientras que otras áreas mantienen luminarias tradicionales. La gestión se realiza mediante varios centros de mando estratégicamente ubicados, que permiten el control centralizado de la red.

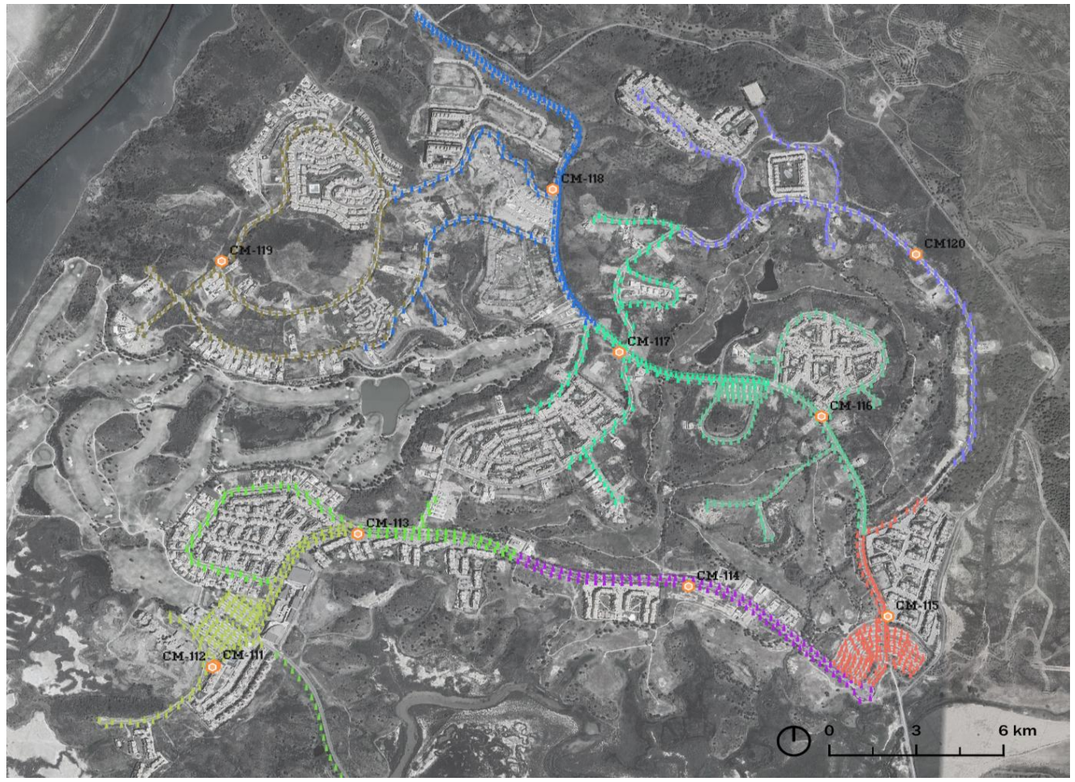


Pozo del Camino – Villa Antonia: En Pozo del Camino se ubican 1.022 farolas, repartidas en calles principales y secundarias del núcleo. El alumbrado se ha instalado siguiendo criterios de cobertura uniforme y funcionalidad, asegurando que tanto peatones como vehículos cuenten con visibilidad adecuada. La gestión de red permite un mantenimiento sistemático y control del consumo eléctrico, siendo un elemento clave para la seguridad urbana y la calidad de vida de los habitantes.

En conjunto, la red de alumbrado público del término municipal de Ayamonte proporciona una cobertura completa y funcional en todos los núcleos poblacionales, garantizando seguridad, accesibilidad y eficiencia energética. Este inventario constituye una base para futuras actuaciones de modernización, sustitución de luminarias por tecnología LED y optimización del control centralizado de los centros de mando.



Costa Esuri: Costa Esuri por su parte, cuenta con 1.367 farolas, concentradas en urbanizaciones y áreas de recreo. La iluminación está diseñada para proporcionar seguridad a los residentes y visitantes, con especial atención a calles de tránsito peatonal y zonas comunes. La potencia y distribución de las farolas se ajusta a los estándares de eficiencia energética, y el alumbrado se gestiona desde los centros de mando municipales correspondientes.



Isla Canela: En Isla Canela se localizan 1.793 farolas, distribuidas principalmente en zona residenciales, hoteles y espacios de uso turístico.

La iluminación está orientada a cubrir avenidas principales y paseos peatonales, garantizando la seguridad y el atractivo visual de la zona, especialmente en temporada turística. La red dispone de centros de mano que permiten un control eficiente del encendido y apagado, así como la planificación de mantenimientos periódicos.



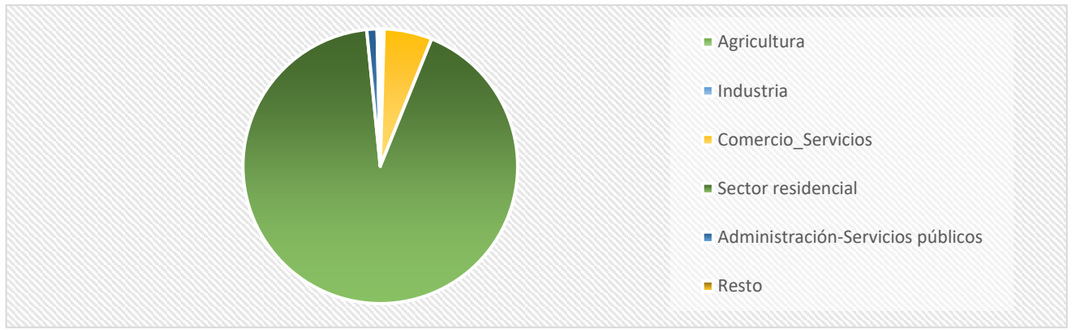
A.h).2.1.1) *Marco Territorial y energético.*

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía identifica el Sistema Energético como uno de los componentes básicos de la articulación física del territorio y del desarrollo económico. Dentro de este sistema, Ayamonte se localiza en un ámbito prioritario de gasificación y en el corredor energético occidental, atravesado por líneas aéreas de 50–66 kV que enlazan con Huelva y el Algarve.

El municipio forma parte del ramal de transporte secundario del gasoducto Huelva–Ayamonte, que asegura la disponibilidad de suministro y contribuye a la interconexión energética con Portugal. Aunque de impacto territorial limitado, su presencia refuerza la posición de Ayamonte dentro del sistema energético andaluz.

Asimismo, el **Plan de Acción para la Energía Sostenible de Ayamonte** (2009) —resultado de su adhesión al Pacto de los Alcaldes— estableció un inventario de consumos y emisiones, identificando un consumo eléctrico anual de 1.752 Tn de CO_2, donde el transporte representaba el 41 % de las emisiones totales.

Las infraestructuras energéticas de Ayamonte presentan una red consolidada y en proceso de modernización, con desafíos asociados a la dependencia de líneas aéreas, la interconexión supramunicipal y la necesidad de reforzar la capacidad de distribución en zonas turísticas y de expansión residencial. El nuevo PGOM promoverá estrategias de eficiencia y sostenibilidad energética, fomentar la integración de energías renovables, garantizar la reducción del impacto visual de las redes y favorecer la gestión inteligente del alumbrado público.



Consumo Eléctrico –Ayamonte | F: SIMA-Andalucía

A.h).2.2. Red de telecomunicaciones.

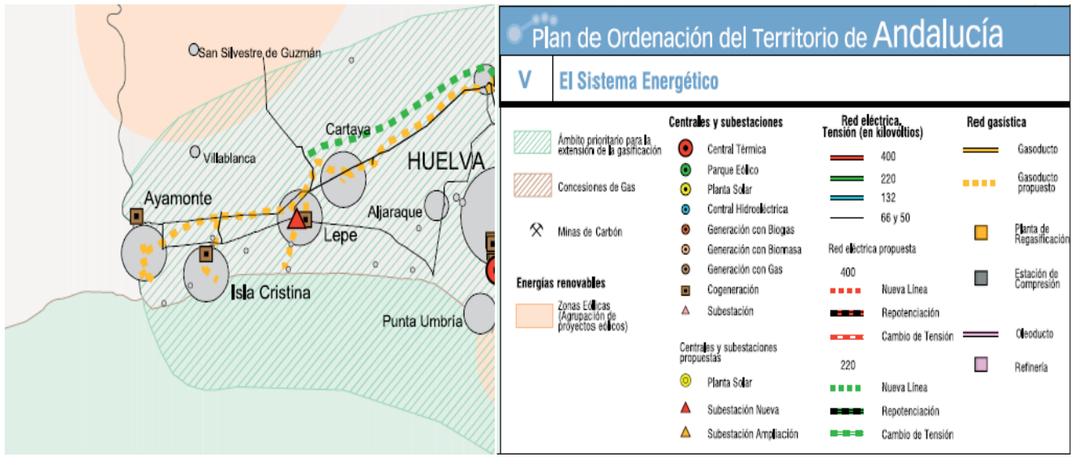
Según el IECA, en Ayamonte se localizan un total de **6 antenas**. Dos en la parte norte, una cercana al entorno del núcleo urbano, dos en la parte central del término y una en el sur próximo a Isla Canela.

Las ramificaciones de la red de telefonía y telecomunicaciones emanan y se extienden de manera radial entorno al núcleo urbano. Son muchas las antenas parabólicas, postes eléctricos, transformadores que, más allá de las propias torres de antena, generan una serie de riesgos y contaminación. Los **ruidos** que producen los centros de transformación, o las propias conducciones de media y alta tensión son aspectos que deben ser tenidos en cuenta de la mano de las propias alteraciones estéticas que se producen.

Sin ir más lejos, ya la LISTA en su Artículo 14, recoge entre los Suelos Rústicos la preservación por la existencia acreditada de actividades antrópicas susceptibles de generar riesgos destacando entre ellos las posibles derivaciones de la **contaminación acústica** o la **contaminación radioeléctrica**.

A.h).2.3. Gaseoducto.

Ayamonte dispone de un Sistema Gasista relevante, caracterizado por la presencia de gasoductos de distribución que abastecen al núcleo urbano, así como de infraestructuras de transporte que discurren por su término municipal y garantizan el acceso al gas natural canalizado desde comienzos de la década de 2000. Estas redes de gas, integradas en la planificación del POTA, constituyen un elemento esencial tanto para el suministro residencial y terciario como para el adecuado funcionamiento de las actividades industriales y de servicios vinculadas a la economía local, favoreciendo la competitividad energética del municipio.



Infraestructuras Energéticas de Huelva | F: Informe de Infraestructuras energéticas 30/06/2024

A.h).2.4. Instalaciones para la producción de energías renovables.

Como parte de la red de infraestructuras energéticas del ámbito territorial, se destacan en el municipio **cinco Plantas Solares Fotovoltaicas** y **dos Plantas Eólicas** (DERA. Infraestructuras Energéticas - Instalaciones termosolares, fotovoltaicas y eólicas existentes).

El Informe de Infraestructuras Energéticas de la Provincia de Huelva, actualizado a 25 de junio de 2025, hace especial hincapié en la necesidad de implementar la producción de energías renovables. En particular, se incide en que el empleo de la Biomasa para uso térmico como algo característico de Andalucía ya que desde siempre ha sido tradición de uso industrial muy significativa, el aprovechamiento de los propios residuos de la extracción del aceite.

Este aspecto hace que el consumo de biomasa térmico en Andalucía varíe mucho de un año a otro dependiendo de la campaña de aceituna y por tanto de la actividad de la industria extractora y de procesado. A fecha del Informe, la provincia de Huelva contaba con un total de 1.010 instalaciones de biomasa para usos térmicos (3,5% del total andaluz), con una potencia térmica instalada de 45,3 MW (2,5% del total andaluz). Entre ellas, se destacan en Ayamonte ciertas actuaciones llevadas a cabo para la implantación de la Biomasa de Uso térmico.

A.h).3. Infraestructuras Hidráulicas.

Las infraestructuras hidráulicas constituyen un elemento esencial dentro de las Redes Generales de Infraestructuras y Servicios Técnicos del municipio, en tanto garantizan el suministro, la gestión y la regulación del recurso hídrico.

Conforme al artículo 75 del Reglamento de la LISTA, el modelo general de ordenación debe identificar tanto los elementos existentes como las necesidades futuras del sistema hidráulico, a fin de corregir déficits y anticipar demandas derivadas del crecimiento urbano y turístico.

En este apartado se expone la estructura y funcionamiento del sistema de abastecimiento de agua potable de Ayamonte, su articulación territorial con los sistemas supramunicipales de gestión hídrica y las infraestructuras locales que garantizan el suministro a los distintos núcleos de población del término municipal.

A.h).3.1. Red de Abastecimiento.

El agua constituye un recurso estratégico para Ayamonte, tanto por su papel en la sostenibilidad ambiental como por su influencia directa en la actividad turística y residencial del municipio.

De acuerdo con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), el modelo de gestión del agua en la región se ha sustentado históricamente en la ampliación de la oferta regulada, alcanzando en determinados ámbitos situaciones de tensión entre la disponibilidad de recursos y la demanda, especialmente en periodos secos o de alta ocupación turística.

Ayamonte se integra dentro del **Sistema Hidrológico del Tinto–Odiel–Piedras** y se encuentra influido parcialmente por la **cuenca internacional del Guadiana**, lo que le otorga una posición singular en la gestión transfronteriza de los recursos hídricos.

En el ámbito supramunicipal, el suministro se enmarca en el Sistema de Abastecimiento Andévalo–Chanza–Piedras, gestionado por el Consorcio de Aguas de Huelva y la empresa pública GIAHSA, responsable directa del servicio municipal de abastecimiento, saneamiento y depuración.

La **ETAP de Lepe** es la instalación principal encargada de la potabilización del agua para Ayamonte y otros núcleos cercanos. Según datos disponibles, tiene una capacidad de tratamiento de 1.200 litros por segundo. Esta capacidad es adecuada para abastecer a una población de aproximadamente 81.321 habitantes.

A.h).3.1.1) *Fuentes de suministro y tratamiento*

El abastecimiento de Ayamonte se garantiza principalmente a través del agua captada en los embalses del Chanza y Piedras, conducida hasta la Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP) de Lepe, donde se realiza la potabilización. Desde la ETAP, el agua es impulsada mediante conducciones de alta presión hacia los depósitos reguladores municipales de Ayamonte, Costa Esuri y otras zonas de distribución, integrándose en la red de suministro local.

Complementariamente, el acuífero Ayamonte–Huelva constituye una reserva subterránea estratégica, utilizada históricamente como fuente de apoyo en periodos de sequía. No obstante, su uso actual es residual y se encuentra sometido a control ambiental por la **Confederación Hidrográfica del Guadiana**.

A.h).3.1.2) *Depósitos Reguladores.*

El término municipal dispone de varios depósitos que garantizan la regulación y reserva del suministro:

- **Depósitos de Ayamonte (núcleo principal):** situados al este del núcleo urbano, constituyen el principal punto de almacenamiento, con capacidad suficiente para garantizar entre 24 y 48 horas de consumo ordinario. Funcionan como elementos de regulación y reserva estratégica.
- **Depósito de Costa Esuri:** compuesto por dos vasos de 3.700 m³ cada uno y una estación de bombeo con cámara de llaves y conexiones a la red existente. Su función es estabilizar el suministro en la urbanización y reforzar la presión hacia la zona oriental del término municipal.
- **Depósito de Isla Canela:** construido en el marco de la Modificación Puntual n.º 20 del planeamiento vigente, actúa como depósito regulador de agua ya potabilizada, destinada al abastecimiento de Isla Canela, Punta del Moral y áreas turísticas colindantes. No se trata de una estación de tratamiento, sino de un sistema de almacenamiento y distribución presurizada con bombeo.
- **Depósitos complementarios:** los antiguos depósitos de la Barriada de la Estación se encuentran fuera de servicio, mientras que pequeñas instalaciones auxiliares abastecen parcialmente a Pozo del Camino y Villa Antonia.



Depósito de Agua | Fuente: Google Street View

A.h).3.1.3) *Estructura de la red de distribución.*

La red general de abastecimiento parte de los depósitos reguladores y se organiza en un sistema anillado y ramificado que garantiza la homogeneidad de presiones y la continuidad del servicio:

- En el núcleo de **Ayamonte**, la red combina un anillo periférico de conducciones principales de 200 mm de diámetro con ramales interiores de entre 100 y 150 mm, que abastecen directamente a los consumidores.
- En **Costa Esuri**, la red conecta los depósitos locales con un mallado interior de distribución que cubre las zonas residenciales y de recreo.
- En **Isla Canela** y **Punta del Moral**, el abastecimiento se realiza mediante una conducción principal de Ø350 mm que discurre por las calles Lope de Vega y Benavente, enlazando con la red de Ayamonte y garantizando el suministro en los meses de máxima demanda turística.
- En la **Barriada de Canela**, el suministro se efectúa a través de un ramal de Ø150 mm de fibrocemento que parte del entorno de Salón de Santa Gadea y cruza el Estero de Canela hacia la red local.
- En **Pozo del Camino**, la conexión principal discurre paralela a la antigua carretera H-412 (actual A-5150), compartiendo trazado hidráulico con Isla Cristina debido a la proximidad funcional entre ambos núcleos.

El diseño de la red permite sectorizar el servicio y mantener presiones estables en todos los puntos, incorporando válvulas de control y estaciones de bombeo que optimizan la gestión hidráulica y reducen las pérdidas en el sistema.

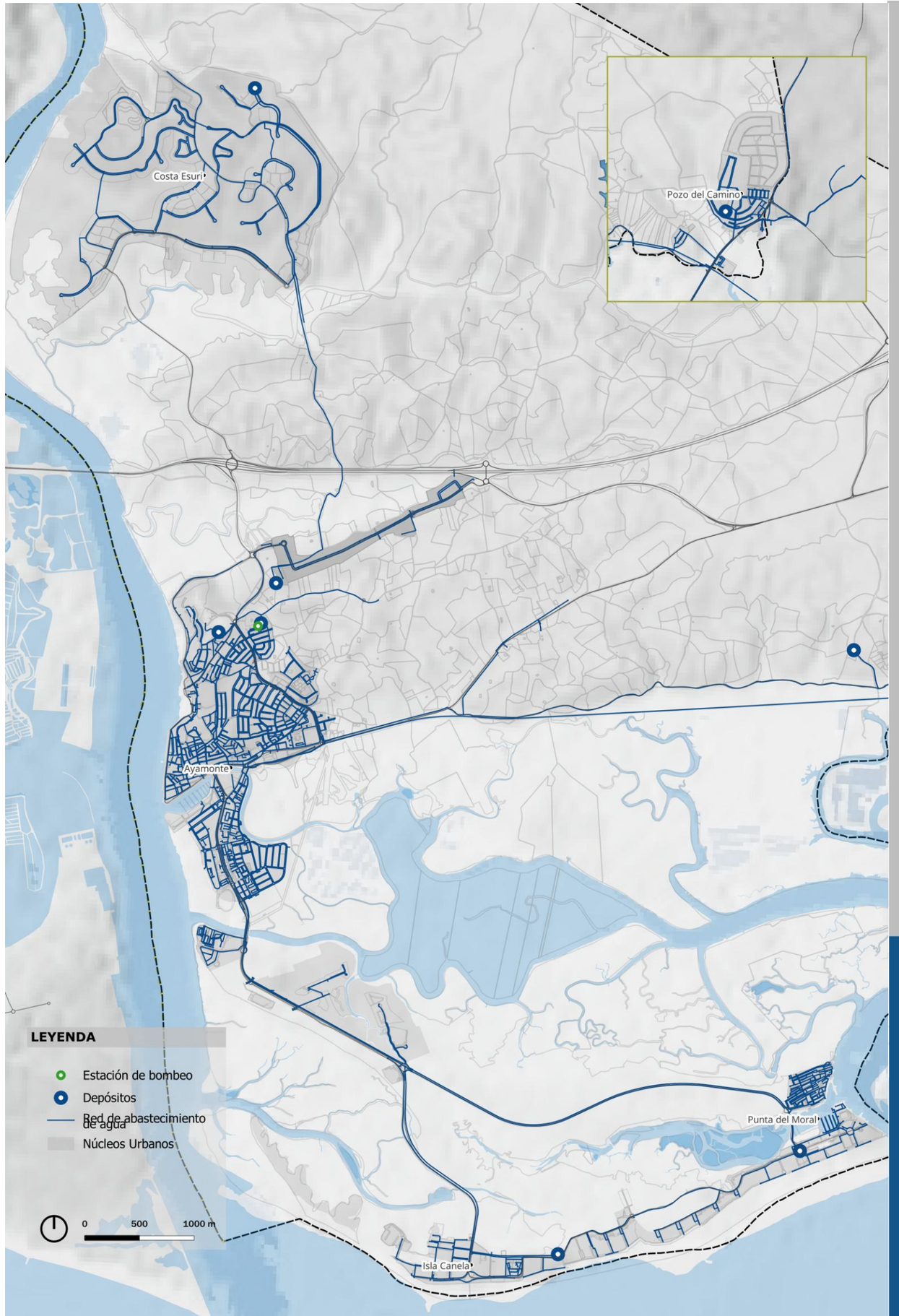
A.h).3.1.4) *Gestión del consumo y sostenibilidad.*

El consumo medio diario de agua en Ayamonte se estima en torno a 240 litros por habitante y día, con incrementos significativos en los meses estivales, cuando la población se multiplica debido a la actividad turística. El Ayuntamiento, junto con GIAHSA, desarrolla actuaciones para mejorar la eficiencia del sistema mediante la renovación de conducciones, la reducción de fugas, la tele gestión de presiones y la implantación de contadores inteligentes.

Asimismo, el municipio participa en programas de gestión sostenible del agua promovidos por la Agencia Andaluza del Agua, orientados a reducir el consumo per cápita y fomentar el uso racional de los recursos



Depósito de agua Isla Canela | Fuente: NNSS



A.h).3.2. Red de Saneamiento.

El sistema de saneamiento del término municipal de Ayamonte se organiza conforme a las **cuencas naturales** que vierten hacia el río Guadiana a través de los esteros colindantes, principalmente el **Estero de la Rivera** al norte y el **Estero de la Nao al sur**.

La red presenta una estructura ramificada que aprovecha las pendientes naturales del terreno para la conducción de las aguas residuales y pluviales, cubriendo la práctica totalidad del suelo urbano consolidado y de los principales desarrollos residenciales del litoral. Únicamente determinados asentamientos diseminados mantienen soluciones individuales o infraestructuras propias.

En el ámbito correspondiente a la cuenca del Estero de la Rivera, los colectores principales, con diámetros comprendidos entre 400 y 600 mm, recogen las aguas residuales del casco urbano y sectores colindantes, conduciéndolas hacia la **Estación Depuradora de Aguas Residuales** (**EDAR**) de **Ayamonte**. Por su parte, en la cuenca del Estero de la Nao, la red se articula mediante colectores de 300 a 500 mm apoyados en estaciones de bombeo que permiten salvar las diferencias de cota y garantizar la impulsión hacia la misma instalación depuradora.

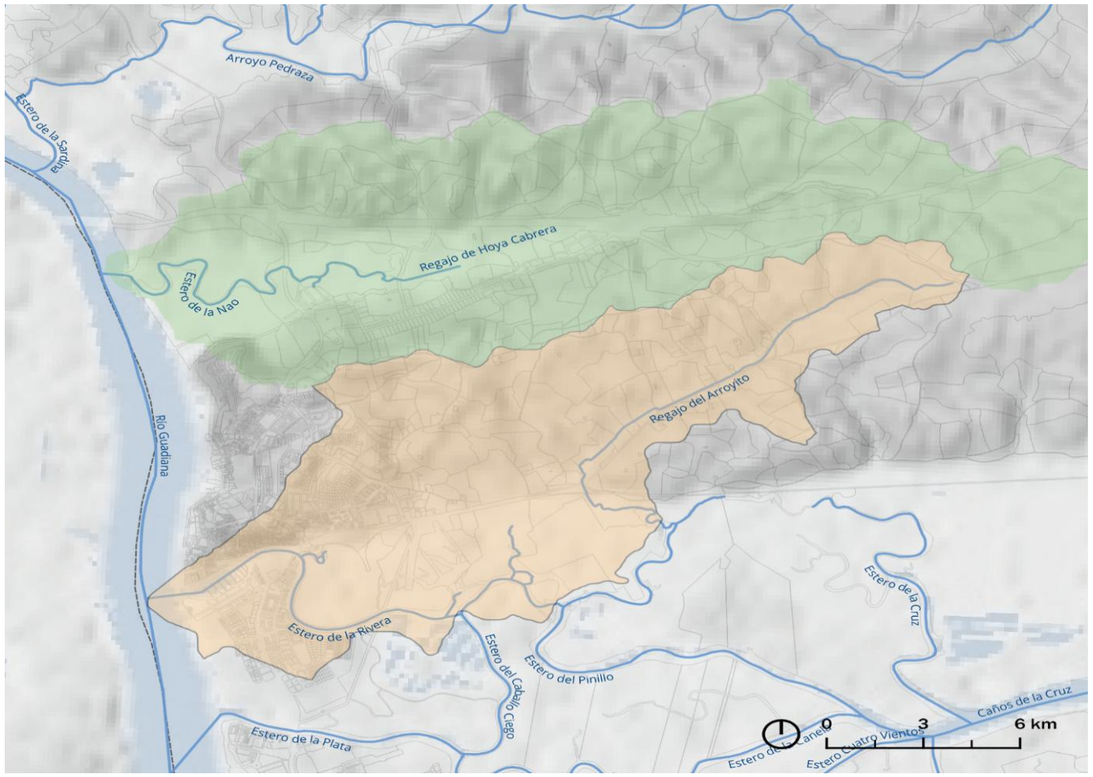
La **EDAR de Ayamonte** presta servicio a los núcleos de Ayamonte, Isla Canela y Punta del Moral. Dispone de una capacidad de diseño de 12.500 m³/día, equivalente a 4,56 millones de m³ anuales, y está dimensionada para una población de **50.000 habitantes equivalentes**.

En 2022 atendía una población cercana a dicha cifra, con un caudal medio tratado en torno a **5.462 m³/día**. La planta mantiene elevados niveles de rendimiento en la eliminación de carga contaminante, si bien durante los periodos de máxima afluencia estacional, especialmente en verano, puede aproximarse a sus límites operativos debido al incremento poblacional asociado al turismo.

El desarrollo de **Costa Esuri** dispone de una **EDAR** propia que atiende específicamente a dicho ámbito residencial. Esta instalación cuenta con una capacidad de tratamiento de aproximadamente **9.696 m³/día**, equivalente a 3,54 millones de m³ anuales, y una población de diseño de 48.000 habitantes equivalentes. En temporada alta los caudales tratados pueden acercarse a los valores de diseño, manteniendo no obstante un rendimiento depurativo adecuado.

En el caso de Isla Canela, la red de saneamiento fue concebida con carácter separativo, diferenciando la recogida de aguas fecales y pluviales. Las aguas residuales se conducen mediante colectores específicos hacia la EDAR correspondiente, mientras que las aguas pluviales se evacúan a través de una red independiente sectorizada, con vertidos controlados hacia el estero interior. Este diseño reduce la sobrecarga del sistema en episodios de lluvias intensas y contribuye a minimizar el riesgo de inundaciones urbanas.

En términos generales, el estado de la red se considera funcional, si bien existen tramos antiguos que requieren renovación progresiva. La principal limitación estructural del sistema no deriva de su cobertura territorial, sino de la presión estacional que experimentan las instalaciones de depuración durante los periodos de mayor ocupación turística, circunstancia que deberá tenerse en consideración en la planificación futura de crecimientos urbanos y en la programación de inversiones en infraestructuras hidráulicas.



Estero de la Nao y Estero de la Rivera Ayamonte | Fuente: Elaboración Propia

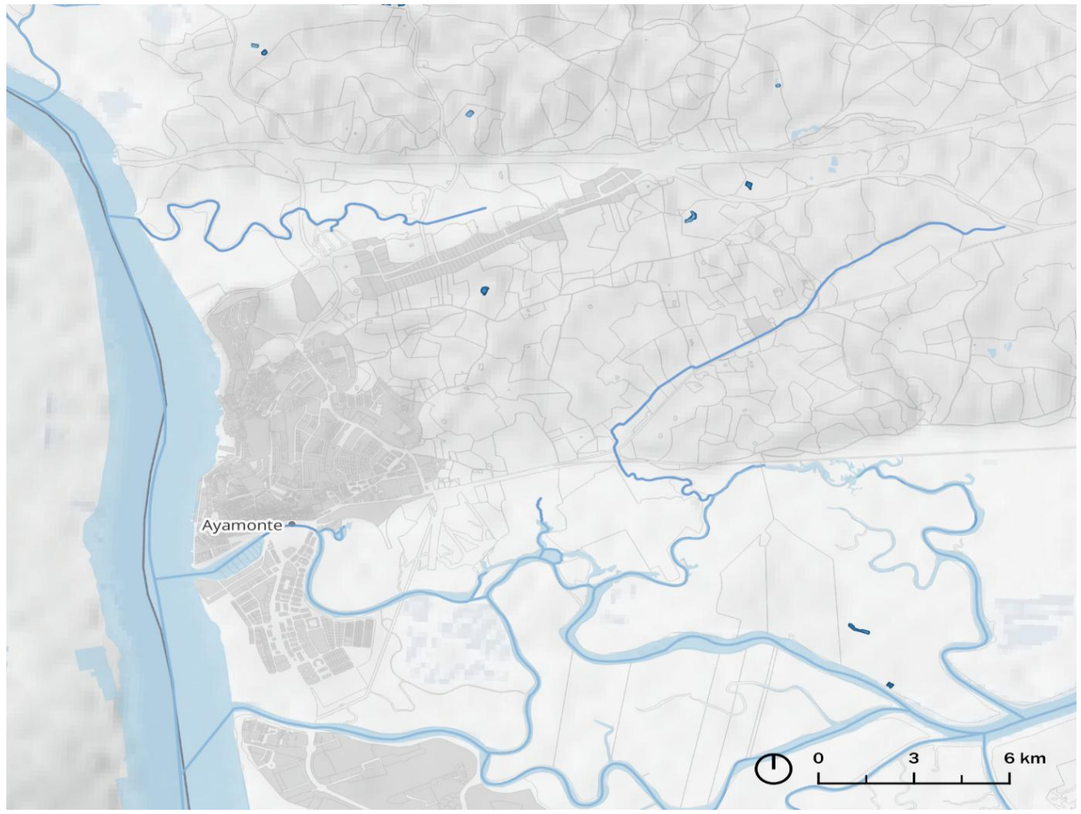


EDAR de Ayamonte | Fuente: Google Maps

A.h).3.3. Infraestructuras hidráulicas para usos agrícolas.

Las balsas de agua de Ayamonte, destinadas al uso agrario, conforman una de las infraestructuras hidráulicas más importantes. Según la información de datos espaciales de referencia de Andalucía, se contabilizan en Ayamonte alrededor de 68 de balsas de agua oficiales.

Adicionalmente y según los datos de la **Confederación Hidrográfica del Guadiana**, en Ayamonte se contabilizan también innumerables captaciones autorizadas entre pozos y sondeos. Las aguas subterráneas de Ayamonte se encuentran principalmente catalogadas en la parte sur del término municipal.



Balsas y Masas de Agua | F: DERA. G3: Hidrografía

Ayamonte cuenta con tres comunidades de regantes. En primer lugar, la **Comunidad de Regantes Piedras-Guadiana**, cuyo ámbito de actuación abarca no solo Ayamonte, sino también Lepe, Villablanca e Isla Cristina, gestionando concesiones de agua para el regadío en todos estos municipios. La segunda es la **Comunidad de Regantes Andévalo Guadiana**, que desarrolla su actividad dentro del término municipal de Ayamonte.

Por último, la **Comunidad de Regantes Chanza y Piedras**, que incluye en su gestión los sectores de la Subzona Este de la Zona Regable del Chanza, donde se integra también Ayamonte.

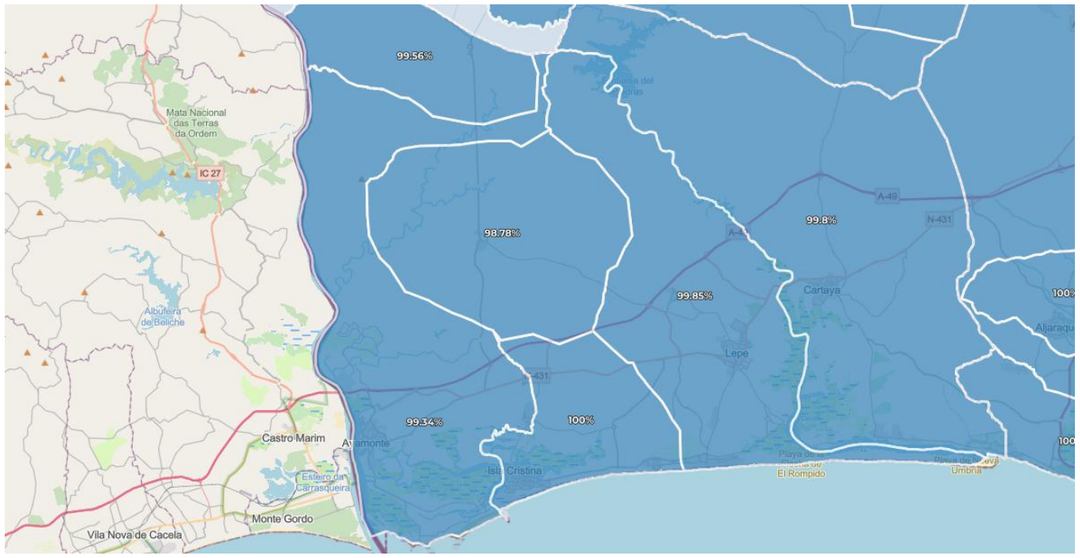
A.h).3.4. Banda Ancha y desarrollo Inteligente.

Los niveles de cobertura de Banda Ancha en España que ofrece el Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública son los indicados en la tabla (*Datos de cobertura de banda ancha para el año 2024*).

Respecto al objetivo marcado por la Agencia Digital Europea para 2025 sobre el acceso en todos los hogares con una velocidad de 100 Mbps. Escalables a gigabit en 2025 y conectividad ultrarrápida Gigabit y 5G para todos los hogares en 2030, se puede afirmar que Ayamonte prácticamente lo ha alcanzado en velocidades de descarga y FTTH, pero queda muy lejos de la media en la cobertura 5G.

Se adjuntan a continuación los datos actualizados de **cobertura de Banda Ancha** (30/06/2024) para un total de **8.452 viviendas familiares principales (2024) y 21.645 (2024)** habitantes en Ayamonte en contraste con la media de los datos recogidos de Andalucía para el mismo momento.

- 1Gbps de velocidad de descarga: 98,14% (*Andalucía: 94,13%)*
- 100 Mbps de velocidad de descarga: 98,78% (*Andalucía: 96,72%)*
- FTTH: 98,99% (*Andalucía: 95,06%)*
- 5G Global: 99,34% (*Andalucía: 96,31%)*
- 5G Banda 3,5GHz: 90,84% (*Andalucía: 70,33%)*



Cobertura 5G Global – Ayamonte | F: M. para la Transformación Digital y de la Función Pública.

Otros documentos a destacar dentro del marco estratégico que representa el avance en las tecnologías e infraestructuras de telecomunicaciones son los siguientes: La **Agenda Digital Española** en sus objetivos hacia la **Estrategia Europa 2020**, (destacando su Plan Nacional de Territorios Inteligentes, los destinos inteligentes y las Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e integrado); **Agenda 2030**; **Estrategia RIS3** para la especialización inteligente e innovación; **Iniciativa Andalucía Smart 2020** (y su Libro Blanco Andalucía Smart); y el **Plan Estratégico Provincial de Huelva 2030**.

A.h).3.5. Gestión de Residuos.

El municipio cuenta con los ya mencionados **E.D.A.R. de Ayamonte ubicado al sur del núcleo de población y al norte de Costa Esuri.**

Por otro lado, y según los datos de la Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales (REDIAM), en materia de Gestión de Residuos, **no se localizan vertederos de titularidad y gestión municipal directa**. Adicionalmente, en el visor del REDIAM, en el Grupo de Infraestructuras Energéticas (G10), se destaca la presencia de **1 Punto Limpio** registrado en la Zona de Actuación Industrial de Ayamonte.



Punto Limpio de Ayamonte*, Huelva | F: Google Street View*

La infraestructura de gestión de residuos tiene carácter supramunicipal y se gestiona mediante la Mancomunidad de Servicios de la Provincia de Huelva y Giahsa (Gestión Integral del Agua de Huelva S.A.), entidades que dan servicio a 67 municipios y más de 300.000 habitantes en la provincia.

Plantas e infraestructuras

- Planta de clasificación y compostaje de RSU: ubicada en Villarrasa, se encarga de la separación de residuos orgánicos y reciclables, generando compost y reduciendo el volumen de residuos enviados a vertedero.
- Planta de tratamiento de lixiviados: situada también en Villarrasa, permite tratar los líquidos generados en los vertederos y proteger el suelo y las aguas subterráneas.
- Vertedero controlado de apoyo: opera de manera segura para los residuos no valorizables, asegurando la adecuada disposición final y minimizando el impacto ambiental.
- Planta de clasificación de envases ligeros: ubicada en Trigueros, automatizada para optimizar la recuperación de plásticos, latas y briks.
- Planta de compostaje adicional: en Tharsis, dedicada a residuos orgánicos para su transformación en compost agrícola.

La Ley de Protección Ambiental de la Junta de Andalucía prevé la elaboración y puesta en marcha de un Plan Territorial de Gestión de Residuos, integrado por los Planes Directores Provinciales.

Esta propuesta integradora y compleja, tiene como *ejes principales la minimización de los residuos municipales y su valorización, (mediante la recogida selectiva, el reciclaje, la recuperación y la reutilización), así como la adecuada disposición de los rechazos y la regeneración de los espacios degradados*.

A.i). Movilidad.

El Artículo 75 del Reglamento General de la LISTA (RGLISTA) define los Sistemas Generales de Movilidad como elementos estructurantes del Modelo General de Ordenación, destacando la necesidad de identificar de forma precisa las infraestructuras existentes, las nuevas demandas y los déficits funcionales que condicionan la accesibilidad y la conectividad del territorio.

Asimismo, el Anexo de Definiciones del RGLISTA incorpora la Movilidad dentro de los Usos Dotacionales, englobando en ella el conjunto de redes y estaciones de transporte —viario urbano, aparcamientos, transporte por carretera, carriles bici, áreas logísticas y centros de transporte de mercancías— que garantizan el funcionamiento del sistema urbano y territorial.

En coherencia con este marco normativo, el presente apartado aborda la movilidad de Ayamonte desde una perspectiva integral, alineada con las determinaciones del POTA, el POTLOH, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y la Agenda Urbana Andaluza (AUA). La accesibilidad se concibe como un principio transversal del planeamiento, vinculada a los criterios de inclusión, equidad y sostenibilidad que estructuran las políticas públicas de movilidad a escala regional y local.

La posición estratégica de Ayamonte en la desembocadura del Guadiana, su carácter transfronterizo con Portugal, la presencia de núcleos turísticos de alta demanda estacional y la coexistencia de tejidos urbanos consolidados y áreas costeras dispersas configuran un sistema de movilidad especialmente complejo. Estos factores exigen una aproximación que integre las redes interurbanas, el viario urbano, el transporte público, la movilidad activa, el transporte fluvial y los itinerarios recreativos y ambientales.

Del mismo modo, la accesibilidad universal y la calidad del espacio público se consideran dimensiones esenciales para la configuración de un entorno urbano seguro, eficiente y inclusivo. Los desplazamientos peatonales y ciclistas, junto con el refuerzo del transporte público, constituyen piezas clave para avanzar hacia un modelo de movilidad sostenible y coherente con los objetivos ambientales, energéticos y territoriales definidos en la planificación supramunicipal.

Este capítulo recoge y describe los elementos que conforman el sistema de movilidad del medio urbano (infraestructuras viarias, redes de transporte, movilidad activa), con el fin de ofrecer una visión completa del funcionamiento actual y de los factores que condicionarán las decisiones de ordenación en el POU.

A.i).1. La Movilidad Motorizada.

A.i).1.1. Los principales canales de comunicación interurbanos.

La red viaria interurbana de Ayamonte ocupa una posición estratégica, conectando el núcleo urbano con el Algarve portugués a través de la A-49 y el Puente Internacional del Guadiana, así como con el interior de Huelva mediante la N-431. El núcleo urbano está conectado con estas dos carreteras principales, incluyendo la N-447, que desemboca en el Parador y rodea el sector urbano oriental a través de la Avda. de la Constitución, mientras que de la N-431 parte la Pista de Valdivia, que finaliza en la Avda. Cayetano Feu, principal vía de acceso al núcleo urbano y al litoral.

El acceso desde Ayamonte a la franja costera, incluyendo la barriada de Canela, Isla Canela y Punta del Moral, se realiza mediante un único puente sobre el Estero de Canela y la Avda. de la Playa, conformando las carreteras H-9021 y Avda. del Camino Real. Este eje concentra los flujos hacia la costa y hacia el entronque de la Avda. del Alcalde Narciso Martín Navarro y Ramón y Cajal, junto con la Avda. de Andalucía, constituyendo un punto crítico de la red, especialmente durante la temporada estival y ante situaciones de emergencia, como tsunamis, seísmos o subida del nivel del mar.

En el ámbito del término municipal, la carretera A-5150, de titularidad de la Junta de Andalucía, conecta la N-431 con Pozo del Camino y finaliza en Isla Cristina. Esta vía, principal carretera de conexión de transporte del núcleo, presenta problemas de seguridad, ya que divide el núcleo de Pozo del Camino, registra elevada intensidad de tráfico en verano, dispone de únicamente dos pasos de peatones y carece de medidas de calmado de tráfico. No existen otros accesos alternativos desde Ayamonte a Pozo del Camino ni a Isla Cristina, salvo una vía pecuaria que conecta Pozo del Camino con Ayamonte a través de la Pista de Valdivia, cuya deficiente conservación limita el tránsito de vehículos.

La movilidad escolar también genera dependencia del vehículo privado, como se observa en el CEIP La Higuerita, donde la mayoría de desplazamientos se realizan en automóvil debido a la escasa accesibilidad peatonal y a la dispersión del alumnado.

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía prevé variantes específicas para los principales problemas de la red municipal, como el único acceso a la playa y la travesía de Pozo del Camino. Los datos de aforo disponibles en las carreteras del Estado (A-49 y N-431) muestran una marcada estacionalidad, mientras que en las vías H-9021 y H-9022 (Avda. del Camino Real) no se dispone de información de tráfico.

En conjunto, estos ejes interurbanos permiten la conexión con municipios vecinos de España y, a través de la A-49 y el Puente Internacional del Guadiana, el acceso a Portugal, siendo este el único acceso terrestre internacional del municipio. Su correcta planificación y refuerzo son claves para garantizar la seguridad, la movilidad transfronteriza y la resiliencia ante situaciones de emergencia.

A.i).1.2. Los principales viarios urbanos estructurantes.

La configuración urbana de Ayamonte, condicionada por el río Guadiana, las marismas y las salinas, genera un desarrollo lineal del núcleo urbano y concentra los flujos de tráfico en ejes estructurantes.

El núcleo principal se articula a través de ejes fundamentales conectados con los principales accesos interurbanos, incluyendo las avenidas Cayetano Feu, Andalucía y Villa Real de Santo António, que confluyen en la Avda. de la Constitución. Estos ejes se complementan con calles como Sor Eloísa, Huelva, Mlle. de Portugal, Cristóbal Colón, Real de la Villa y Alta, formando un anillo que permite la conexión con las calles internas del centro urbano.

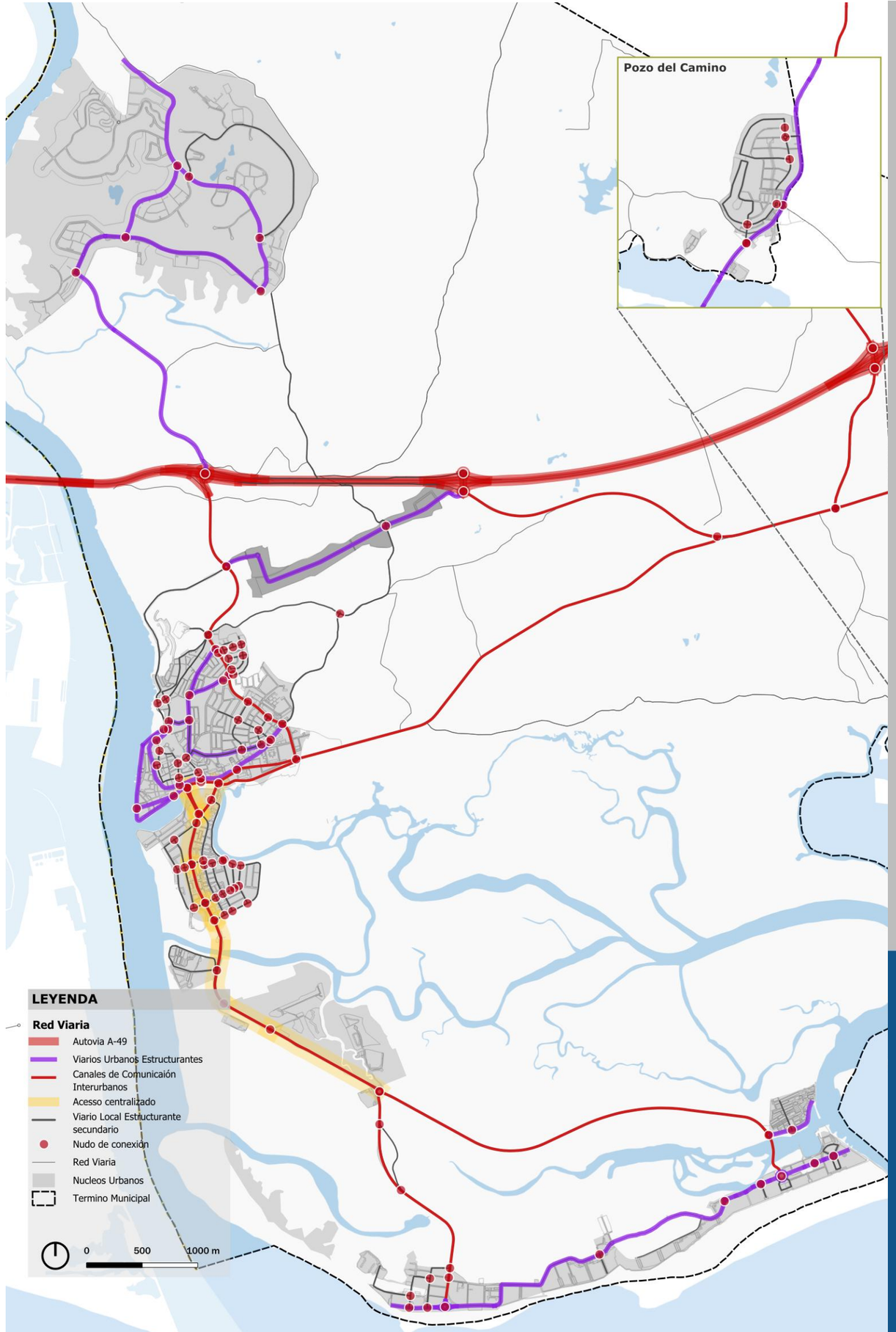
El barrio industrial de Ayamonte se conecta mediante la Vía Ribera del Guadiana, que enlaza directamente con la A-49 y la N-447, continuando por la Avda. de la Constitución hasta el núcleo principal. Esta vía actúa como eje estructurante adicional, facilitando la movilidad de vehículos industriales y comerciales y conectando de manera eficiente el área productiva con la red urbana e interurbana. Durante la temporada estival, el aumento de población genera congestión en accesos críticos como la Avda. Villa Real de Santo António y la glorieta de la gasolinera GALP, donde se acumula el tráfico hacia las playas y se dificulta la salida del centro. Itinerarios alternativos, como las calles Jura de Santa Gadea, Alta y Camino de la Noria, permiten descongestionar parcialmente el centro, aunque la saturación en puntos clave se mantiene.

En las zonas residenciales internas, los viarios de menor jerarquía cumplen funciones locales y presentan medidas de calmado de tráfico, principalmente por sus características físicas, al tratarse de calles estrechas, mientras que las calles peatonales del centro comercial contribuyen a la seguridad y calidad urbana. No obstante, se entiende que la dependencia del vehículo privado y la escasez de alternativas de transporte activo limitan la movilidad sostenible y aumentan los conflictos entre tráfico local y de paso.

El acceso a los núcleos turísticos y residenciales de la franja litoral, como Isla Canela y Punta del Moral, se concentra en un único eje, la Avda. de la Playa, que conecta con otras vías costeras como la Avda. de los Cisnes y la Avda. de la Mojarra, integrando los principales accesos interurbanos.

Asimismo, el acceso a Costa Esuri, a partir de la N-447 y cruzando la A-49, se realiza únicamente mediante la Avda. Vicente Aleixandre o la Pista de Valdivia, que forma parte de una vía pecuaria y caminos rurales, lo que limita la conectividad y la movilidad activa hacia este núcleo. Pozo del Camino no dispone de salida directa al núcleo principal de Ayamonte, dependiendo únicamente de la conexión por la N-431 o por caminos sin infraestructura adecuada, lo que constituye un área con potencial para reforzar la movilidad activa y la conectividad urbana.

En general, la red urbana de Ayamonte permite la circulación general y el acceso a la franja litoral, Isla Canela, Costa Esuri, el barrio industrial y otros núcleos periféricos, aunque presenta cuellos de botella en accesos críticos y una concentración de flujos en pocos ejes, especialmente durante la temporada turística. La combinación de crecimiento estacional, limitaciones territoriales y dependencia del vehículo privado genera retos en términos de congestión, seguridad vial y movilidad sostenible, aspectos identificados como prioritarios por el PMUS para futuras actuaciones



A.i).1.3. La red de trasporte público.

El municipio de Ayamonte dispone de una oferta de transporte público metropolitano y urbano gestionada indirectamente por el Consorcio de Transportes Metropolitano de Huelva y operada principalmente por la empresa DAMAS S.A. En el ámbito metropolitano, cuenta con diez líneas que conectan Ayamonte con Huelva, Sevilla y otros municipios de la provincia, incluyendo Isla Cristina, San Silvestre de Guzmán y El Almendro. La línea M-312 Ayamonte–Punta del Moral (circular) es la única que opera íntegramente dentro del municipio, enlazando el núcleo principal con la franja costera y registrando la mayor demanda anual, con alrededor de 120.000 pasajeros en 2018.

Línea	Nombre de la línea - Recorrido
M-303	Huelva – Corrales – Ayamonte
M-306	Huelva – Corrales – La Redondela – Isla Cristina
M-309	Huelva – La Antilla – Isla Cristina
M-310	Huelva – Isla Cristina – Ayamonte
M-312	Ayamonte – Punta del Moral (Circular)
M-316	Huelva – Ayamonte – San Silvestre de Guzmán
M-318	Ayamonte – El Almendro
M-902	Ayamonte – Huelva – Sevilla
M-905	Sevilla – Huelva – La Antilla – Isla Cristina
M-912	Sevilla – Huelva – Isla Cristina – Ayamonte

Líneas de transporte Metropolitano - Ayamonte | Fuente: https://siu.cthu.es/es/lineas.php.

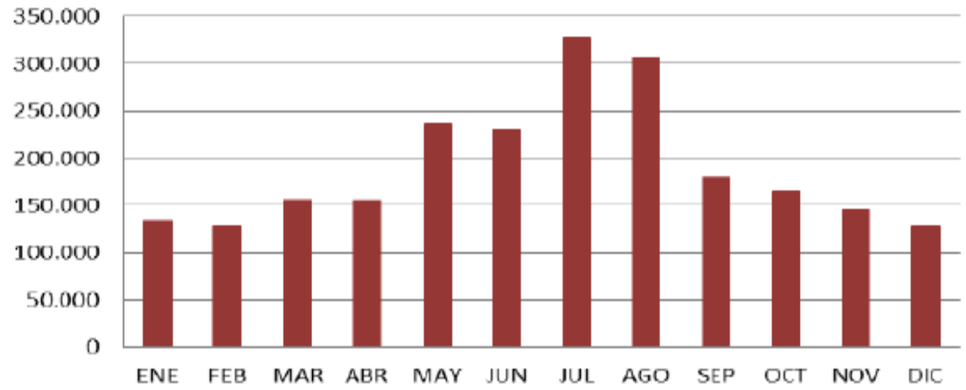
El transporte urbano, gestionado por el Ayuntamiento y también operado por DAMAS S.A., consiste en una línea circular que recorre las principales barriadas del núcleo principal y se amplía durante el verano hasta Punta del Moral. El recorrido completo tiene una duración media de 45 minutos en invierno y una hora en verano. Este servicio cubre aproximadamente al 53% de la población residente, con paradas situadas a menos de 150 metros de los domicilios en el núcleo urbano, y se diferencia del servicio metropolitano por su señalización y marquesinas específicas.





Recorrido de Autobuses Urbanos - Ayamonte | Fuente: https://www.ayamonte.info/horario-autobuses-ayamonte/.

La demanda total del transporte público metropolitano alcanza los 480.000 viajeros anuales, concentrándose principalmente en la línea M-312 y durante los meses de verano, debido al aumento poblacional y turístico en la franja costera. El transporte urbano muestra un patrón similar, con mayor uso en temporada estival. No obstante, el uso general del transporte público es muy limitado, representando apenas el 1% del total de los viajes mecanizados, frente al 97% del vehículo privado y un 2% de la bicicleta.



Total de pasajeros transportados (2018) - Ayamonte | Fuente: PMUS Ayamonte.

Esta situación refleja una fuerte dependencia del vehículo privado, especialmente en los núcleos costeros y rurales, donde entre el 84% y el 90% de los desplazamientos diarios se realizan en automóvil. Solo en el núcleo principal existe un equilibrio más significativo entre movilidad a pie y en vehículo privado.

Los viajes laborales, educativos y de acompañamiento escolar muestran una predominancia del vehículo privado (78%), mientras que los desplazamientos por ocio, compras o gestiones personales presentan un mayor uso de la movilidad peatonal, aunque el transporte público sigue siendo minoritario. Las principales causas para no utilizar el transporte público son:

- Menor comodidad frente al vehículo particular (43%)
- Paradas lejanas (17%)
- Horarios inadecuados (15%)
- Duración del viaje (10%)

Los viajes internos dentro del municipio representan aproximadamente el 82% del total, concentrándose en el núcleo principal y hacia los núcleos costeros de Costa Esuri, Isla Canela y Punta del Moral, evidenciando una fuerte demanda de desplazamientos urbanos y costeros, especialmente en la temporada turística.

El análisis de la red de transporte interurbano evidencia una fuerte integración con los principales centros andaluces (Huelva y Sevilla) a través de múltiples líneas de autobús. Sin embargo, no existe ninguna conexión viaria directa entre Ayamonte y los municipios portugueses vecinos de la Eurociudad del Guadiana, siendo el ferry la única alternativa de transporte público transfronterizo existente.

A.i).1.4. Movilidad eléctrica.

Según la información publicada por el Ayuntamiento de Ayamonte, con fecha de publicación en 27/10/2024, el municipio dispone actualmente de seis puntos de carga para vehículos eléctricos, localizados principalmente en establecimientos privados vinculados a la actividad turística y de servicios.

De acuerdo con el análisis realizado mediante Google Maps, la mayoría de estos puntos son gestionados por Endesa X, mientras que uno de ellos, situado en un restaurante de entidad privada de Ayamonte, operado por Iberdrola. Localización de puntos de recarga identificados:

- Posada El Convento Mercedario
- McDonald's Ayamonte (operado por Iberdrola)
- Isla Canela Golf
- Marina Isla Canela
- Hotel Meliá Atlántico Isla Canela
- Hotel Playa Canela



Puntos de Carga |Fuente: https://www.ayamonte.info/puntos-de-carga-coche-electrico-en-ayamonte/

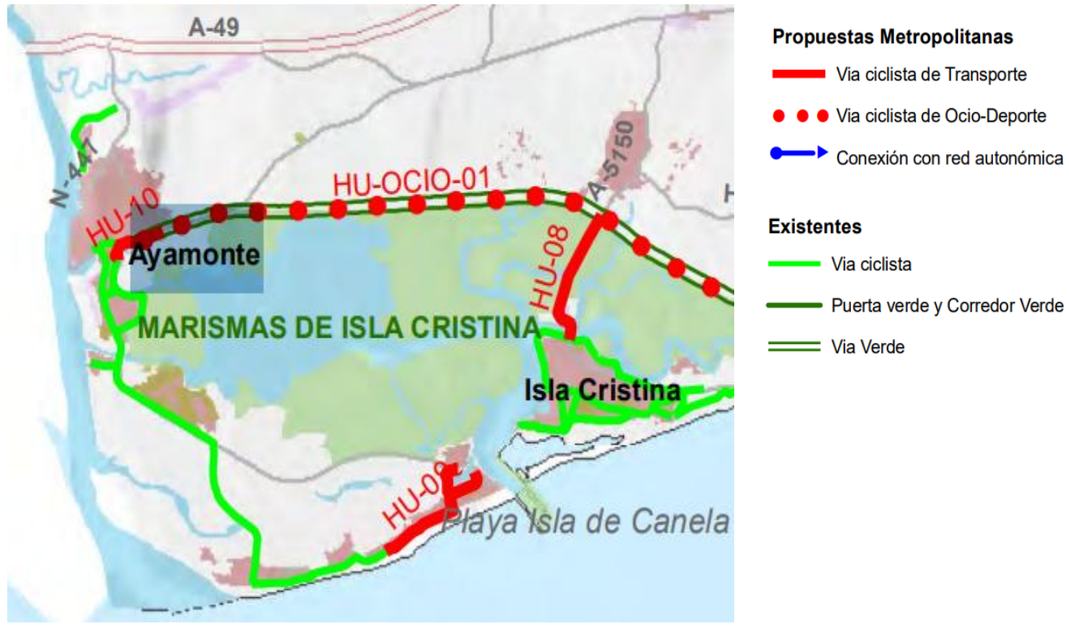
La red de recarga se concentra principalmente en el **entorno turístico y costero**, con menor presencia en el casco urbano. Actualmente, la infraestructura depende mayoritariamente de **iniciativas privadas**, sin una red pública municipal consolidada

A.i).2. La Movilidad activa.

A.i).2.1. La movilidad en bicicleta.

En Ayamonte, la movilidad ciclista y el uso de transportes sostenibles todavía presentan un desarrollo limitado, concentrándose principalmente en los ejes turísticos y costeros. La Agenda Urbana 2030 y los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) reconocen la importancia de potenciar la movilidad activa para reducir la dependencia del vehículo privado y mejorar la sostenibilidad urbana.

En 2010 se contrató el Plan de Movilidad Ciclista Interurbana Ayamonte–Isla Cristina–Lepe, cuyo objetivo era mejorar los tramos existentes, crear nuevos ejes, implantar un servicio de bicicletas públicas y desarrollar campañas de sensibilización. A escala regional, el Plan Andaluz de la Bicicleta (2014) definió la red ciclista de Andalucía con fines de transporte, ocio y turismo, promoviendo la intermodalidad, la coordinación institucional y la integración con otras políticas sectoriales.



Propuesta de Red Metropolitana. Huelva | Fuente: Plan Andaluz De La Bicicleta.

Según el **PMUS de Ayamonte** (**2020**), el municipio contaba con aproximadamente 19 km de red ciclista, organizada en 13 tramos diferenciados. Tras la implementación del proyecto "Ayamonte Mira el Río", se incorporó aproximadamente 1 km adicional en la zona norte, cercana al río. El segmento más largo corresponde a la Avenida Real, que conecta el núcleo urbano con Isla del Moral. Destacan también los tramos situados en los paseos marítimos de Los Haraganes y Punta del Moral, con separación física en el tramo 12 y espacio compartido en el 13, generando conflictos y riesgos de seguridad.

ID	Tramo	Longitud (m)
1	Ayamonte – Polígono Industrial La Escarbada	1.459,9
2	Avda. Villa Real de San Antonio – Rotonda Policía Local	791,3
3	Rotonda Policía Local – Rotonda Barriada Canela	987,8
4	Avda. Andalucía – Calle Lope de Vega – Calle Lepe	1.303,2
5	Calle Lope de Vega – Calle Cádiz	1.263,3
6	Estadio Deportivo Blas Infante	204,5
7	Barriada Canela	800,0
8	Avda. de la Playa	1.986,6
9	Avda. del Real	3.799,6
10	Rotonda Torre Almenara – Isla Canela	1.777,4
11	Núcleo de Isla Canela	1.325,3
12	Playa de los Haraganes	1.330,2
13	Urbanización Punta del Moral	1.919,3
Total		**18.948**

Infraestructura ciclísticas - Ayamonte | Fuente: PMUS Ayamonte.

El centro histórico no dispone de infraestructura ciclista debido a la morfología urbana y la estrechez de sus calles, a pesar de su topografía llana. Los distintos tramos presentan características heterogéneas y deficiencias en anchura, señalización y continuidad, destacando:

- Tramo 1: norte del núcleo al Polígono La Escarbada (estrecho y discontinuo).
- Tramo 2: Avda. Villa Real de Santo António–Rotonda Policía Local (conflictos con tráfico y peatones).
- Tramos 3–7: avenidas hacia Canela y el Estadio Blas Infante (interferencias por aparcamientos y mobiliario).
- Tramos 8–10: conexión hacia las playas (pavimentos irregulares y señalización escasa).

En el ámbito supramunicipal, Ayamonte forma parte de la **EuroVelo 1**, una de las rutas europeas más extensas, que conecta el norte de Europa con el sur de Portugal y España. El tramo que atraviesa el municipio, con unos **8,5 km**, comienza en el puerto de Ayamonte y se dirige hacia el este, aunque actualmente **no dispone de infraestructura ciclista dedicada**, comprometiendo la seguridad de los desplazamientos.

La **Vía Verde Litoral**, la **EuroVelo 1** y el **Camino Natural del Guadiana** —incluidos en el proyecto **Ciclosend Sur**— representan oportunidades estratégicas para consolidar una red ciclista continua y segura, vinculando la movilidad urbana con el ocio, el turismo activo y la valorización ambiental. Su integración con la red urbana existente reforzaría la conexión entre el centro histórico, las áreas costeras y los espacios naturales del entorno.

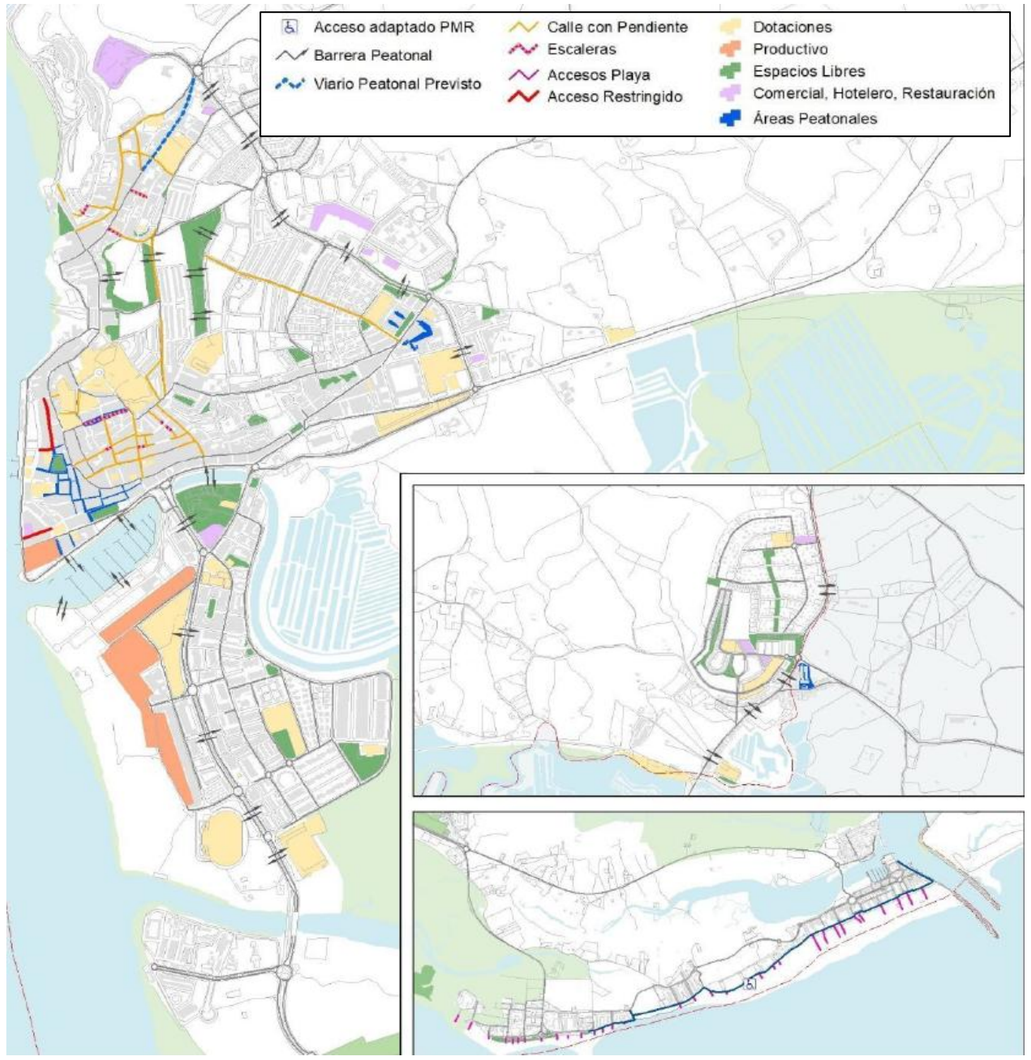
La red ciclista también facilita el acceso a **personas con movilidad reducida** y al tránsito de **Vehículos de Movilidad Personal (VMP)**. Sin embargo, los **aparcamientos para bicicletas** son claramente insuficientes, detectándose solo cuatro módulos instalados, según en PMUS.

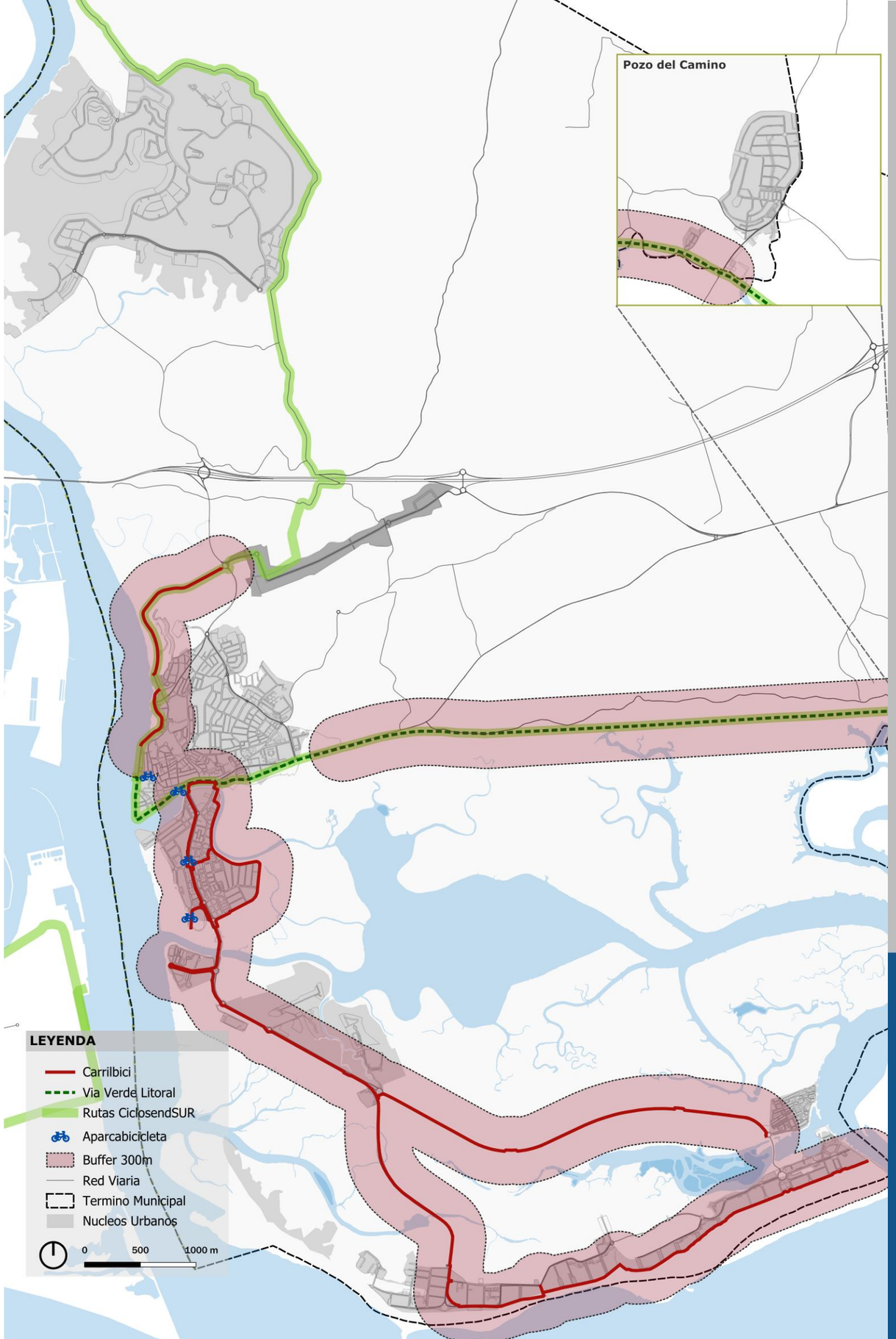
Ayamonte cuenta con un clima favorable, topografía llana y distancias entre núcleos urbanos (6–7 km) adecuadas para el uso de la bicicleta. La red urbana y las rutas supramunicipales ofrecen oportunidades para consolidar un sistema ciclista seguro, fomentar el cicloturismo familiar y deportivo, mejorar la movilidad sostenible y reforzar la valorización turística y ambiental del municipio.



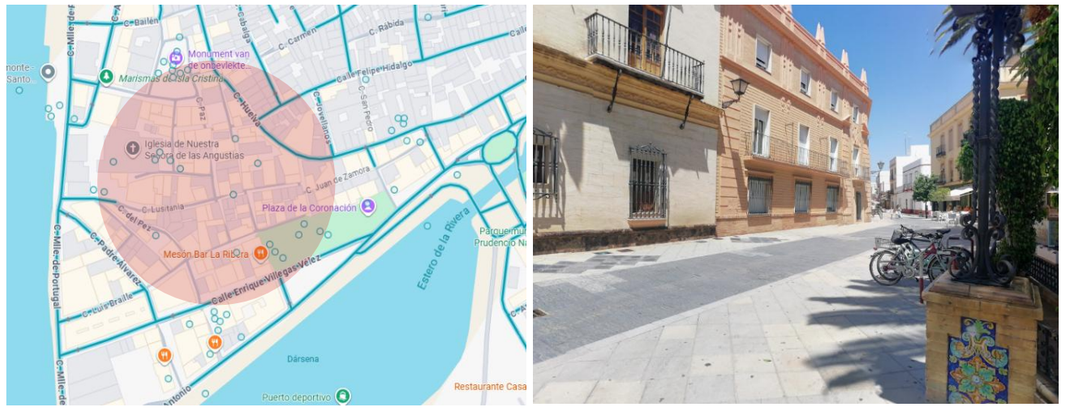
A.i).2.2. La movilidad en peatonal.

El núcleo histórico de Ayamonte presenta calles estrechas de origen medieval, muchas de ellas peatonales, que favorecen el turismo, el comercio local y la movilidad a pie. No obstante, la morfología urbana, los recorridos en pendientes y la estrechez de algunas calles limitan la accesibilidad universal. La Avda. Alcalde Narciso Martín Navarro, eje estructurante de la zona sur del núcleo urbano principal, constituye una barrera para los peatones debido a su sección amplia, tráfico intenso y escasos pasos de cebra. En los núcleos de Pozo del Camino y La Villa, las calles estrechas y aceras reducidas condicionan la movilidad peatonal.



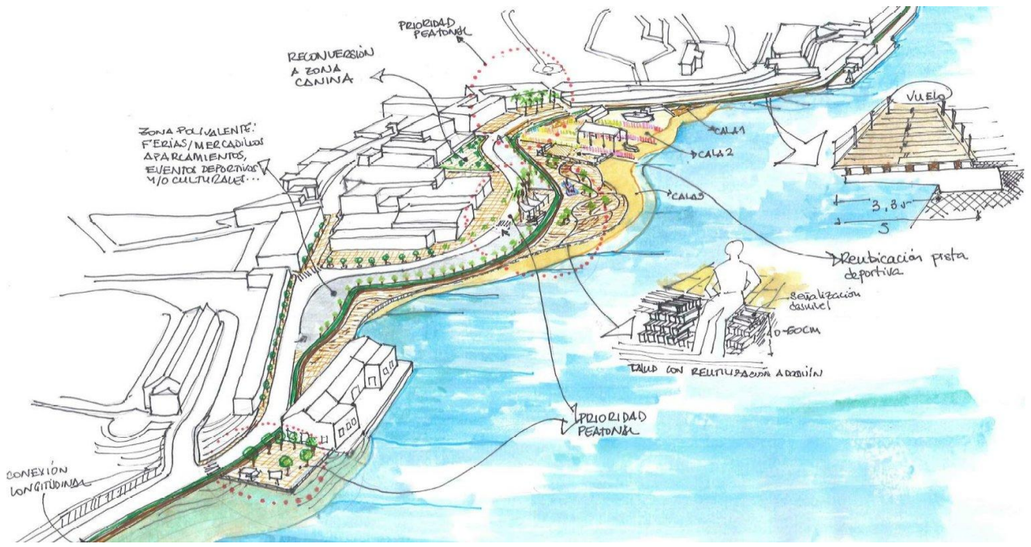


El núcleo histórico de Ayamonte presenta calles estrechas de origen medieval, muchas de ellas peatonales, que favorecen el turismo, el comercio local y la movilidad a pie. No obstante, la morfología urbana, los recorridos en pendientes y la estrechez de algunas calles limitan la accesibilidad universal. La Avda. Alcalde Narciso Martín Navarro, eje estructurante de la zona sur del núcleo urbano principal, constituye una barrera para los peatones debido a su sección amplia, tráfico intenso y escasos pasos de cebra. En los núcleos de Pozo del Camino y La Villa, las calles estrechas y aceras reducidas condicionan la movilidad peatonal



Principales itinerarios peatonales - Núcleo de Ayamonte | Fuente: Google Street View.

El proyecto "Ayamonte Mira el Río", financiado con fondos europeos FEDER y enmarcado en la estrategia DUSI, impulsa la transformación de más de 40.600 m² del frente fluvial. Esta intervención busca mejorar la peatonalización, extender el carril bici, reorganizar el estacionamiento, crear nuevos espacios multifuncionales, regenerar áreas verdes y proteger el ecosistema de la ribera. La finalización del proyecto incrementará la accesibilidad, mejorará la movilidad cotidiana y reforzará la atractividad turística, conectando de manera fluida el centro histórico con el río y el puerto.





Proyecto "Ayamonte Mira el Rio" | Fuente: https://www.infoayamonte.com/index.php/local-news/98-ayamonte-looks-to-the- river.

Las áreas turísticas de Isla Canela y Punta del Moral presentan una infraestructura peatonal más consolidada, con paseos continuos a lo largo de la franja marítima que conectan urbanizaciones, hoteles y equipamientos turísticos. Estos paseos se integran con pasarelas de madera sobre la arena y con la red ciclista, garantizando recorridos seguros y atractivos que favorecen el turismo costero y la accesibilidad. Sin embargo, en áreas de expansión urbana y nuevas urbanizaciones fuera de los núcleos principales, la continuidad de los paseos no siempre está garantizada, generando desconexiones que deben ser abordadas para asegurar itinerarios accesibles y confortables.



Principales itinerarios peatonales – Núcleos de Isla Canela – Punta del Moral | Fuente: Google Street View.

En cuanto a la accesibilidad para personas con movilidad reducida, el municipio presenta avances y carencias. Mientras que los espacios públicos urbanos cuentan con aceras amplias y rampas en edificios públicos, persisten barreras arquitectónicas como bordillos y escalones en algunas calles. El acceso al transporte público está parcialmente adaptado, con rampas en ciertas paradas de autobús, aunque aún se requiere mejorar la accesibilidad general, especialmente en viviendas y comercios. Según datos recientes, el 78,83 % del parque de viviendas no es accesible actualmente.

En síntesis, Ayamonte presenta un alto potencial para desarrollar la movilidad peatonal gracias a su topografía favorable, la concentración de calles peatonales en el centro histórico y la intervención estratégica en el frente fluvial. El fortalecimiento de itinerarios continuos, la mejora de la accesibilidad universal y la integración con la red ciclista y los paseos costeros permitirá consolidar un modelo urbano mas sostenible, seguro y atractivo para residentes y turistas.



B. Memoria de Diagnóstico

B.a). Metodología. 84

B.a).1.1. Definición de áreas funcionales. 84

B.a).1.2. De los parámetros urbanísticos a los indicadores de sostenibilidad. 85

B.b). Análisis Urbano 86

B.b).1. Ocupación de Suelo y Medio Urbano. 88

B.b).1.1. Compacidad absoluta. 88

B.b).1.2. Densidad de Viviendas. 90

B.b).1.3. Eficiencia Energética. 92

B.b).2. Sistema de Zonas Verdes y Espacios Libres. 94

B.b).2.1. Ratio de Sistemas de Zonas Verdes y Espacios Libres. 94

B.b).2.2. Proximidad a Zonas Verdes y Espacios Libres de carácter general y local. 97

B.b).2.3. Accesibilidad simultánea a Zonas Verdes y Espacios Libres de carácter general y local 103

B.b).3. Sistema de Equipamientos. 105

B.b).3.1. Nivel dotacional de equipamientos públicos. 105

B.b).3.2. Dotación de equipamientos públicos 106

B.b).3.3. Proximidad a Equipamientos 111

B.b).3.4. Accesibilidad simultanea de Equipamientos Públicos. 116

B.b).4. Movilidad. 118

B.b).4.1. Proximidad a redes de transporte público alternativos al automóvil. 118

B.b).4.2. Jerarquía de la Red Viaria. 122

B.b).4.3. Reparto viario. 124

B.b).4.4. Condiciones del espacio viario. 126

B.b).5. Actividades económicas. 132

B.b).5.1. Equilibrio entre actividad y residencia. 132

B.b).6. Cohesión Social 134

B.b).6.1. Índice de Envejecimiento. 134

B.b).6.2. Tasa de dependencia. 136
B.b).6.3. Índice de población extranjera. 138
B.b).7. Normativa Vigente. 140
B.b).7.1. Cumplimiento de las ordenanzas residenciales. 140
B.b).8. Medio Ambiente y Riesgos del Territorio. 145
B.b).8.1. Áreas funcionales afectadas por superficies de inundación del SNCAZI. 145
B.b).8.2. Temperatura superficial. 146
B.b).9. Conclusiones 147
B.b).9.1. Síntesis de análisis por Áreas Funcionales. 147
B.b).9.2. Diagnóstico Crítico 151
B.b).9.3. Síntesis comparada y evaluación global de los ámbitos de diagnóstico 155

B.a). Metodología.

El objetivo de la presente Memoria de Diagnóstico del **Plan de Ordenación Urbana (POU)** de Ayamonte es la identificación y análisis riguroso de la realidad física y funcional del suelo urbano, utilizando el indicador estadístico y cartográfico como unidad de medida fundamental.

Este diagnóstico constituye la base técnica sobre la que se sustentan las futuras propuestas del Plan, garantizando que sus determinaciones respondan a la ciudad efectivamente construida y en funcionamiento, conforme a los principios establecidos en la legislación urbanística vigente.

Estructura del Análisis por Indicador

El sistema metodológico se articula a partir del desarrollo individualizado de indicadores, organizados en fichas técnicas homogéneas. Cada ficha de indicador incluye, en su mayoría, los siguientes elementos:

- **Objeto:** definición del alcance del indicador y su finalidad dentro del análisis.
- **Parámetros de cálculo:** expresión matemática o criterio de cuantificación empleado.
- **Criterios de análisis**: condiciones metodológicas y operativas para la obtención y tratamiento de los datos.
- **Valores de referencia:** rangos orientativos o estándares utilizados para interpretar los resultados.
- **Resultados:** representación y cuantificación de la situación actual mediante tratamiento SIG y análisis estadístico.

Los resultados obtenidos en cada indicador constituyen la base para la posterior evaluación comparada, la síntesis temática y el diagnóstico crítico del documento.

Escalas de Análisis y Mallas de Referencia

Para garantizar la coherencia y precisión en el tratamiento de la información, el análisis se apoya en distintas mallas de referencia, adaptadas a la naturaleza específica de cada indicador:

- **Escala Poblacional (Malla 250 x 250 m):** empleada para el análisis demográfico y socioeconómico. Permite identificar patrones territoriales manteniendo una adecuada lectura global del municipio (Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, 2024).
- **Escala de Suelo Urbano (Malla 200 x 200 m):** utilizada en indicadores relacionados con dotaciones, espacios libres y accesibilidad. Esta resolución intermedia permite evitar la fragmentación excesiva del tejido urbano y asegurar la coherencia en la interpretación de los niveles de servicio.
- **Escala Parcelaria y Morfológica (Malla 100 x 100 m):** aplicada al análisis del tejido edificado, tipologías constructivas y suelo rústico. Su mayor nivel de detalle permite una lectura precisa de la estructura urbana y la detección de vacíos o patrones de ocupación.

Síntesis y Diagnóstico Crítico

Con el fin de facilitar la operatividad del documento y garantizar una visión integrada del territorio, el análisis individual de los indicadores se complementa mediante tres niveles de síntesis:

- **Tabla Resumen de Indicadores:** que recoge de forma homogénea los principales resultados, su evaluación y su lectura sintética por ámbitos temáticos.
- **Diagnóstico Crítico:** que ofrece una interpretación transversal e interrelacionada de los principales conflictos, desequilibrios y oportunidades detectadas.
- **Evaluación global comparada de las Área funcionales:** orientada a sintetizar de forma homogénea el comportamiento general del diagnóstico y facilitar la identificación de prioridades de intervención.

B.a).1.1. Definición de áreas funcionales.

El ámbito geográfico contemplado en el **Plan de Ordenación Urbana (POU)** de Ayamonte coincide con el suelo urbano, conforme a lo establecido en el artículo 66 de la LISTA. Al tratarse del Avance del Plan, es posible que el perímetro utilizado en estos análisis preliminares no coincida plenamente con el que finalmente se adopte en fases posteriores. Por ello, el estudio se ha realizado sobre aquellos suelos que, de manera inicial, reúnen las condiciones necesarias para su clasificación directa como urbanos, atendiendo a los criterios fijados por la normativa vigente.

Para mejorar la lectura urbana y facilitar la interpretación de los datos, el análisis se ha estructurado mediante una escala intermedia, definida a través de áreas funcionales. Estas áreas conforman ámbitos urbanos coherentes, agrupados en función de características compartidas de uso, morfología o funcionamiento. Su utilización permite obtener una visión más clara de las dinámicas internas del municipio y facilita la formulación de conclusiones y propuestas.

Es importante destacar que estas áreas funcionales son configuraciones flexibles, no unidades rígidas o permanentes. Su delimitación puede evolucionar con el tiempo a medida que nuevos suelos pasen a integrarse en el tejido urbano consolidado. Para el documento de Avance del POU, su definición se ha basado en los siguientes principios:

- **Criterio territorial:** se han considerado los elementos que estructuran físicamente el espacio urbano, como la topografía, el frente litoral, las infraestructuras, los cauces y otros componentes naturales. Estos factores generan discontinuidades y bordes reconocibles, que permiten identificar ámbitos diferenciados dentro del suelo urbano.
- **Criterio administrativo:** se han tomado como referencia los núcleos reconocidos en el planeamiento en vigor (Ayamonte, Costa Esuri, Isla Canela y Pozo del Camino), junto con sus zonas clasificadas como urbanas. De este modo, cada área funcional queda vinculada al núcleo correspondiente, respetando los límites internos de ámbitos específicos como el Casco Histórico, la Barriada de Canela o Costa Esuri.
- **Criterio morfológico:** se han analizado los usos predominantes y la estructura física del tejido urbano. En algunos casos, la presencia de sectores con rasgos homogéneos —por su antigüedad edificatoria, alturas características o tipologías constructivas similares— permite establecer límites nítidos y coherentes entre las distintas áreas.

Área Funcional	Nombre	Justificación
AF1	Barriada Salón de Santa Gadea	Ensanche planificado. Representa la unidad de crecimiento del siglo XX con una morfología ortogonal y mayor dotación de servicios.
AF2	Casco Histórico	**Máxima identidad.** Trama orgánica y origen fundacional. Representa la unidad de apropiación histórica y patrimonial más consolidada.
AF3	Barriada El Banderín / Federico Mayo	**Unidad de Cohesión Social.** Grupos de viviendas protegidas de mediados del s. XX con una morfología de manzana abierta y espacios comunes. La apropiación barrial es muy alta debido a su origen como barriada planificada con una identidad vecinal histórica.
AF4	Barrio Alto 2	**Transición Morfológica.** Área residencial consolidada que sirve de nexo entre el casco histórico y los ensanches modernos. Su morfología es más regular que la del casco, pero mantiene una densidad elevada y una escala de proximidad peatonal clara.
AF5	Vacíos Urbanos	**Oportunidad Estructural.** Áreas sin edificar insertas en el tejido consolidado. Técnicamente se segregan porque su "apropiación" actual es nula o expectante, funcionando como discontinuidades que el POU debe activar para coser las áreas colindantes.
AF6	Barrio Alto 1	**Morfología de Cornisa.** Similar al Barrio Alto 2 pero con una relación más directa con las cotas altas de la ciudad. Su delimitación responde a criterios topográficos y a una estructura viaria más estrecha que condiciona la movilidad y los servicios.
AF7	Barrio de la Villa	**Máximo Arraigo Histórico.** Es el núcleo primigenio de Ayamonte. Su apropiación barrial es total y se define por su trazado sinuoso, su posición defensiva y un patrimonio edificado que exige una normativa de protección pormenorizada distinta al resto.
AF8	Frente Fluvial	**Unidad Paisajística y de Riesgo.** Área condicionada por su contacto directo con el río Guadiana. Su morfología es lineal y su apropiación está vinculada a la actividad náutica y portuaria, marcada técnicamente por la servidumbre de costas y el riesgo de inundabilidad.
AF9	Polígono Industrial Sepes	Ámbito productivo exento. Separado del tejido residencial para evitar conflictos de usos, con una morfología de gran manzana.v
AF10	Costa Esuri	**Dispersión extrema.** Núcleo exento a gran distancia del centro. Exige una gestión autónoma debido a su aislamiento geográfico.
AF11	Villa Antonia	**Realidad periférica.** Identidad vinculada al límite municipal; funciona como un núcleo autónomo con servicios de proximidad propios
AF12	Pozo del Camino / Bda. La Estación / Bda. Mª Auxiliadora	**Realidad periférica.** Identidad vinculada al límite municipal; funciona como un núcleo autónomo con servicios de proximidad propios
AF13	Punta del Moral	**Identidad marinera.** Núcleo con una estructura social y urbana muy potente, volcada históricamente a la actividad pesquera.
AF14	Isla Canela	Desarrollo turístico de bloque abierto. Paisaje condicionado por el frente marítimo y una apropiación mayoritariamente estival.
AF15	Golf Residencial Isla Canela	Tejido de muy baja densidad vinculado al ocio. Apropiación estacional/turística con escasa mezcla de usos.
AF16	Barriada Canela	Núcleo exento fluvial. Ubicada a orillas del Guadiana, mantiene una identidad independiente del casco principal por su separación física.

B.a).1.2. De los parámetros urbanísticos a los indicadores de sostenibilidad.

El sistema de indicadores de sostenibilidad constituye una herramienta técnica de gran utilidad para la evaluación del grado de desarrollo, equilibrio y funcionalidad del municipio. Su aplicación no solo proporciona una referencia estructurada del ámbito de estudio, sino que permite valorar de forma comparable el comportamiento del territorio en relación con criterios de sostenibilidad, eficiencia, accesibilidad, cohesión y equilibrio urbano.

La utilización de este sistema facilita la identificación de disfunciones y desequilibrios territoriales, así como la valoración de la eficacia de las políticas urbanas y ambientales existentes. De este modo, los indicadores no se limitan a describir la situación actual, sino que aportan una base técnica sólida para la posterior formulación del análisis estratégico y de los criterios de ordenación del POU.

Con el fin de garantizar la pertinencia y precisión del diagnóstico, el sistema de indicadores se ha ajustado a la problemática específica detectada en la Memoria de Información. Para ello, se han incorporado indicadores adaptados al contexto local, capaces de reflejar las singularidades funcionales, morfológicas y ambientales del suelo urbano de Ayamonte.

Para asegurar un conocimiento riguroso y objetivo de la realidad municipal, el sistema de indicadores se nutre de una infraestructura de datos geográficos y estadísticos de alta precisión, destacando las siguientes fuentes principales:

- **Variables Ambientales:** uso de las capas de información de la REDIAM (Red de Información Ambiental de Andalucía) para la evaluación de riesgos, biodiversidad y conectividad ecológica.
- **Información Catastral:** datos detallados sobre edificación y parcelario obtenidos del Catastro de España, permitiendo un análisis preciso de la morfología urbana y las tipologías existentes.
- **Planeamiento Vigente:** Información derivada de la Adaptación a las Normas Subsidiarias (NNSS) de Ayamonte, que actúa como base para contrastar la ciudad proyectada frente a la ciudad real.

La definición de cada indicador se ha tomado como referencia principal de fuentes técnicas reconocidas, entre ellas el **Manual de Estándares Urbanísticos para Potenciar la Salud en Nuestras Ciudades** y el **Sistema Municipal de Indicadores de Sostenibilidad**, adaptando sus criterios al marco urbanístico del municipio.

En consecuencia, el sistema adoptado permite distinguir los ámbitos con mayores niveles de cumplimiento o desequilibrio y construir una lectura integral y jerarquizada del territorio, adecuada para sostener el diagnóstico y orientar las siguientes fases del Plan.

B.b). Análisis Urbano.

El presente análisis urbano constituye el núcleo estructural del diagnóstico del Plan de Ordenación Urbana (POU) de Ayamonte. Su finalidad es caracterizar de forma objetiva y sistemática el funcionamiento real del suelo urbano, superando una lectura meramente descriptiva o normativa para centrarse en su lógica funcional, ambiental y socioeconómica.

El análisis se articula mediante un conjunto de indicadores cuantitativos y cualitativos que permiten evaluar el grado de adecuación de la ordenación detallada del suelo urbano en relación con criterios de sostenibilidad, eficiencia, accesibilidad y equilibrio urbano. Estos indicadores no se limitan a describir la situación existente, sino que permiten valorar su comportamiento e identificar desajustes en la organización y funcionamiento del suelo urbano de Ayamonte.

Cada indicador se presenta a través de sus resultados y de una interpretación sintética orientada a identificar los principales rasgos del sistema analizado. Esta información se estructura de forma homogénea con el fin de facilitar su lectura comparada y su posterior integración en el diagnóstico crítico.

En conjunto, este bloque permite identificar las dinámicas territoriales predominantes, los desequilibrios existentes y las condiciones de partida del suelo urbano, constituyendo la base técnica sobre la que se apoyará la definición de la ordenación detallada del suelo urbano y de las estrategias del POU.

Análisis de la situación actual.

Para la elaboración del Plan de Ordenación Urbana (POU) se ha llevado a cabo un análisis detallado de la situación actual del municipio, estructurado en dieciséis áreas funcionales, definidas como unidades de análisis del suelo urbano. El área funcional se concibe como una escala intermedia, próxima al ámbito barrial, que permite identificar con mayor precisión las dinámicas urbanas, los usos del suelo, la estructura edificatoria, los sistemas de espacios libres y dotaciones, así como las condiciones de accesibilidad y relación funcional entre los distintos tejidos urbanos.

Cada una de estas áreas funcionales integra distintos niveles de estudio y se apoya en una representación cartográfica específica, complementada con fichas técnicas que recogen de forma sistemática la información relevante.

En dichas fichas se precisan el objeto del análisis, las fuentes de información empleadas, los parámetros e indicadores utilizados, los criterios de valoración y cálculo aplicados, el método de representación cartográfica, los umbrales o valores de referencia considerados y los principales resultados obtenidos.

Esta metodología permite organizar la información diagnóstica de forma coherente, trazable y comparable, garantizando la consistencia del análisis y facilitando la interpretación de los factores que inciden en la estructura territorial, urbana y funcional del municipio de Ayamonte. A continuación, se describen las dieciséis áreas funcionales definidas.

1. OCUPACIÓN DE SUELO Y MEDIO URBANO	
1.1 Compacidad absoluta	Analiza la relación entre volumen edificado y la superficie ocupada, obteniendo la altura media de la edificación. Valores elevados de compacidad absoluta reflejan una mayor densidad y eficiencia urbana
1.2. Densidad de viviendas	Este indicador analiza la densidad residencial, expresada en habitantes por hectárea (hab/ha). Permite evaluar el grado de intensidad de ocupación del suelo y la eficiencia en el uso del espacio.
1.3. Eficiencia energética	Evalúa el consumo energético de los edificios y equipamientos urbanos en relación a la edad de la edificación.

2. SISTEMA DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	
2.1 Ratio de Sistema de Zonas Verdes y Espacios libres - General y Local	Este análisis calcula la ratio de zonas verdes y espacios libres por habitantes, teniendo en cuenta tanto aquellos de carácter general como los de carácter local.
2.2. Proximidad a zonas verdes y espacios libres de carácter general y local.	Este indicador analiza la distancia de estos espacios libres y zonas verdes respecto a las parcelas de uso residencial de forma simultánea.
2.3. Accesibilidad Simultanea de zonas verdes y espacios libres de carácter general y local.	Este indicador muestra la accesibilidad simultánea de las edificaciones de uso residencial a las zonas verdes y espacios libres

3. SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS	
3.1 Nivel dotacional de equipamientos	Este indicador analiza los niveles dotacionales de equipamientos culturales, educativos, deportivos, sociales y sanitarios.
3.2 Dotación de equipamientos	Este análisis evalúa los equipamientos culturales, educativos, deportivos, sociales y sanitarios, calculado la ratio por habitante.
3.3 Proximidad a equipamientos	Este indicador analiza la distancia de los equipamientos respecto a las parcelas de uso residencial de forma simultánea.
3.4 Accesibilidad Simultanea de equipamientos	Este indicador muestra la accesibilidad simultánea de las edificaciones de uso residencial a los equipamientos públicos.

4. MOVILIDAD	
4.1 Proximidad a redes de transporte público alternativas al automóvil	Responde a la accesibilidad de la población a medios de transporte público, fundamentales para promover un modelo de movilidad sostenible
4.2 Jerarquía espacial	Analiza estructura y organización de la red viaria mediante el estudio del grado de integración y elección angular, evaluando la conectividad, accesibilidad y coherencia espacial del entramado urbano.
4.3 Reparto viario	Evalúa el reparto global del espacio viario urbano entre superficies peatonales y viario destinado a la circulación motorizada, permitiendo caracterizar el modelo de ocupación del espacio público viario.
4.4 Condiciones del espacio viario	Análisis de la accesibilidad peatonal, la pendiente de las calles y la disponibilidad de aparcamiento en vía pública.

5. ACTIVIDADES ECONÓMICAS	
5.1 Equilibrio entre actividad y residencia.	Proporción de superficie construida destinada a usos terciarios respecto a la superficie total lucrativa

6. COHESIÓN SOCIAL	
6.1 índice de envejecimiento	Mide la relación entre la población mayor y la población joven, permite identificar y cuantificar los procesos de envejecimiento demográfico.
6.2 Tasa de dependencia	Relación entre la población potencialmente activa y la población dependiente permitiendo evaluar carga demográfica sobre población económicamente activa.
6.3. Índice de población extranjera	Este índice calcula el peso relativo del grupo de población extranjera en relación al total del suelo urbano.

7. NORMATIVA VIGENTE	
7.1 Cumplimiento de las ordenanzas residenciales	Este análisis estudia la realidad de las parcelas existentes en el municipio comprobando el grado de cumplimiento de las ordenanzas residenciales.

8. MEDIO AMBIENTAL Y RIESGOS DEL TERRITORIO	
8.1 Áreas funcionales afectadas por superficies de inundación del SNCAZI	Identifica y cuantifica las edificaciones y subedificaciones situadas en zonas inundables, a partir de la cartografía oficial del SNCAZI, con el fin de evaluar la vulnerabilidad del suelo urbano frente al riesgo de inundación y su distribución por áreas funcionales.
8.2 Temperatura superficial	Analiza la distribución espacial de la temperatura superficial en el suelo urbano para identificar áreas con mayor exposición al calor, evaluar su incidencia ambiental y sanitaria y detectar desequilibrios térmicos entre áreas funcionales.

Los cuadros anteriores recogen la estructura temática del análisis y la organización de los indicadores utilizados para la lectura urbana, ambiental y socioeconómica del suelo urbano de Ayamonte. Su finalidad es ofrecer una visión de conjunto del sistema de análisis adoptado y facilitar la comprensión de la metodología empleada en el POU, en la que las áreas funcionales constituyen la escala intermedia de referencia para la interpretación del suelo urbano.

A partir de esta base, en los apartados siguientes se desarrolla de forma individualizada cada uno de los indicadores considerados, incorporando su objeto, parámetros de cálculo, criterios de análisis y valoración, valores o umbrales de referencia, representación cartográfica y principales resultados obtenidos, tanto en su lectura general como en su desagregación por áreas funcionales.

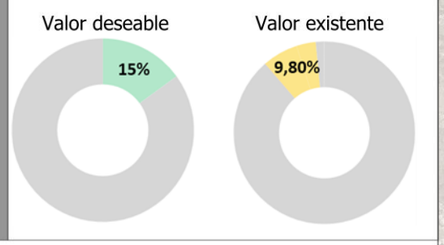
Este desarrollo permite construir una lectura homogénea, comparada y trazable de la situación actual del suelo urbano, garantizando la coherencia entre la base metodológica, el análisis por indicadores, la interpretación por áreas funcionales y la posterior formulación del diagnóstico crítico.

La secuencia adoptada responde así a una lógica progresiva: definición metodológica, desarrollo analítico de los indicadores e interpretación integrada de sus resultados por áreas funcionales, de modo que cada nivel del documento aporte un mayor grado de detalle y síntesis en la comprensión del funcionamiento del suelo urbano de Ayamonte.

En el plano se representa la compacidad absoluta calculada mediante una malla regular de 100 × 100 m aplicada a todo el término municipal. El indicador relaciona el volumen edificado con la superficie de cada cuadrante, permitiendo identificar el grado de intensidad edificatoria del territorio. Valores más elevados indican una mayor concentración de edificación y una mayor eficiencia en el uso del suelo, mientras que valores bajos reflejan ámbitos con edificación dispersa o de carácter rural.

Intervalo	N.º Cuadrantes	%
< 0,05	3373	88,65
0,05m – 0,5m	241	6,33
0,5m - 2,5m	132	3,47
2,5m - 5m	54	1,42
5m - 7,5m	4	0,11
> 7,5 m	1	0,03

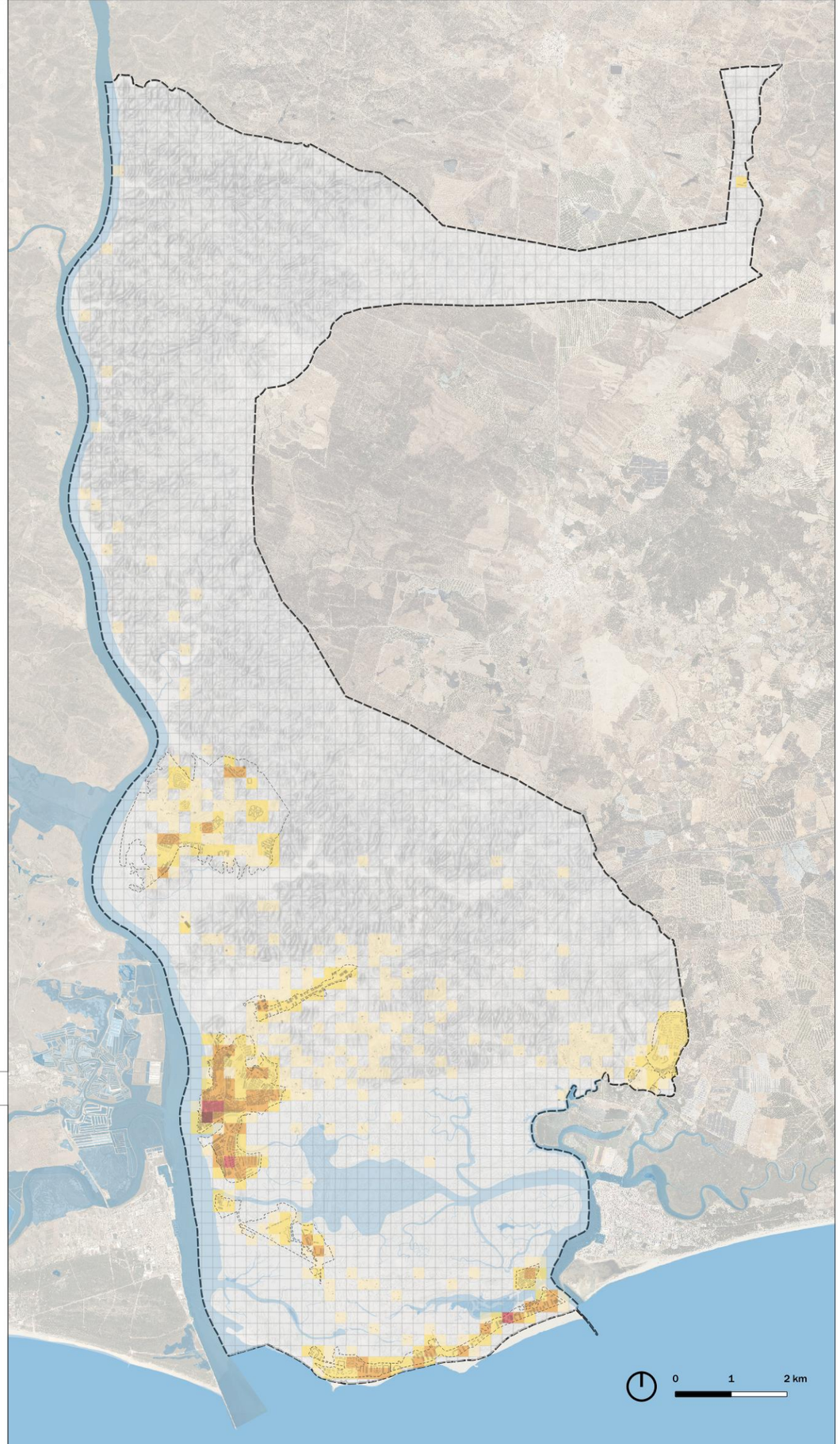
El valor deseable se establece en un porcentaje de superficie del municipio menor al 15% de baja densidad, mientras que el valor maximo se establece en un 30%.



Formula:

$$C.abs\ (m) = \frac{Volumen\ edificado\ (m3)}{Unidad\ de\ superficie\ (m2)}$$

- <0,05 m Suelo rústico o muy disperso
- 0,05–0,5 m Edificación dispersa
- 0,5–2,5 m Baja densidad
- 2,5–5 m Intensidad media
- 5–7,5 m Compacta
- >7,5 m Muy compacta



B.b).1. Ocupación de Suelo y Medio Urbano.

B.b).1.1. Compacidad absoluta.

Objeto

La compacidad urbana constituye un factor determinante en la configuración física de la ciudad, su funcionamiento y el modelo de ocupación del territorio. Este indicador expresa la intensidad edificatoria que ejerce el volumen construido sobre un determinado tejido urbano, relacionando el volumen edificado con la superficie de análisis. Su valor equivale, en términos operativos, a la altura media edificada sobre el área total.

Un mayor grado de compacidad se asocia generalmente a una mayor eficiencia en el uso del suelo y de las infraestructuras urbanas, al reducir las distancias entre los distintos usos del suelo, los espacios libres, los equipamientos y las actividades urbana.

Parámetros de cálculo

Cabs (m): Volumen Edificado (m3) /Unidad de superficie (m2).

*La compacidad absoluta se calcula mediante una malla regular de **100 × 100 m** aplicada a la totalidad del término municipal.*

Criterios

Umbrales de clasificación:

- < 0,05 m: Suelo rural o muy disperso
- 0,05 – 0,5 m: Edificación dispersa
- 0,5 – 2,5 m: Urbanización de baja densidad
- 2,5 – 5 m: Urbanización de intensidad media
- 5 – 7,5 m: Urbanización compacta
- 7,5 m: Urbanización muy compacta

Máximo: % de superficie del municipio de "Baja densidad" (0,05m a 2,5m) < 30%.

Deseable: % de superficie del municipio de "Baja densidad" (0,05m a 2,5m) < 15%.

Resultados

El análisis muestra que la mayor parte del término municipal presenta valores de compacidad muy bajos, asociados a ámbitos rurales o con edificación muy dispersa.

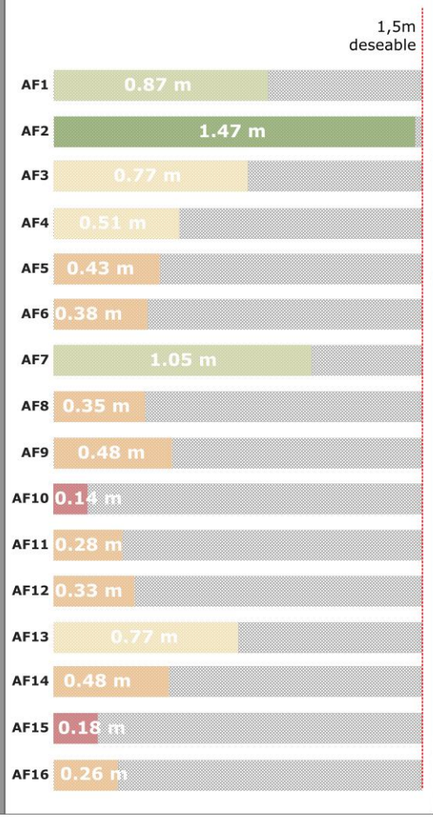
Los valores correspondientes a edificación dispersa en suelo rústico (0,05 – 0,5 m) se localizan principalmente en áreas próximas a los núcleos urbanos y en determinados corredores territoriales vinculados a infraestructuras y caminos. Por su parte, los valores de baja densidad urbana (0,5 – 2,5 m) se concentran fundamentalmente en los ámbitos periféricos del núcleo de Ayamonte y en sectores de desarrollo reciente.

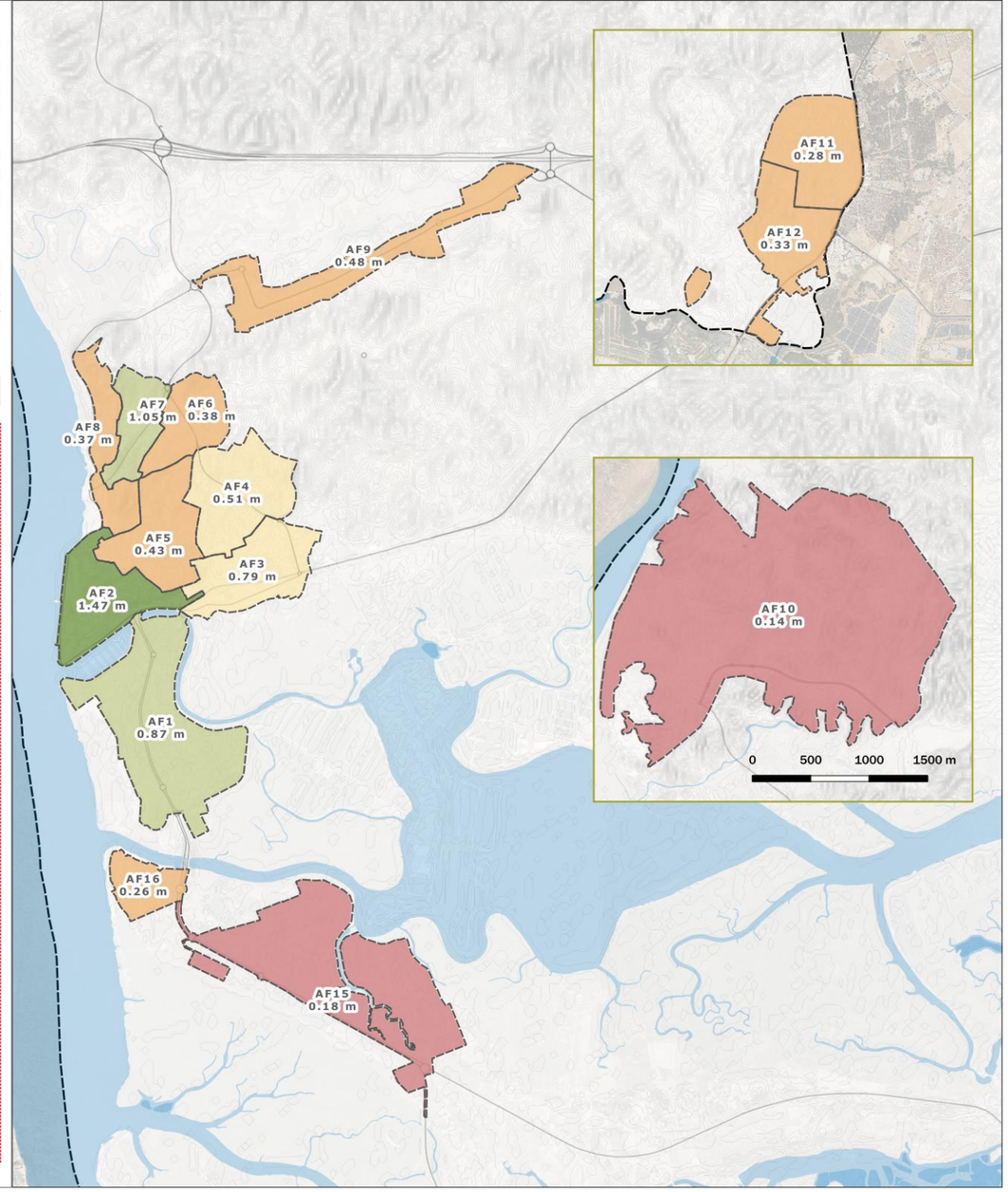
COMPACIDAD ABSOLUTA

El plano representa la compacidad absoluta media de cada área funcional, calculada a partir de la relación entre el volumen edificado (m³) y la superficie total del ámbito (m²). El indicador permite comparar la intensidad edificatoria de las distintas áreas funcionales e identificar los ámbitos más compactos frente a aquellos con una ocupación más débil o dispersa.

Los valores más altos se registran en AF2 (1,47 m), AF7 (1,05 m) y AF1 (0,87 m), y los más bajos en AF10 (0,14 m), AF15 (0,18 m) y AF16 (0,26 m).

Resultados por Área Funcional





LEYENDA

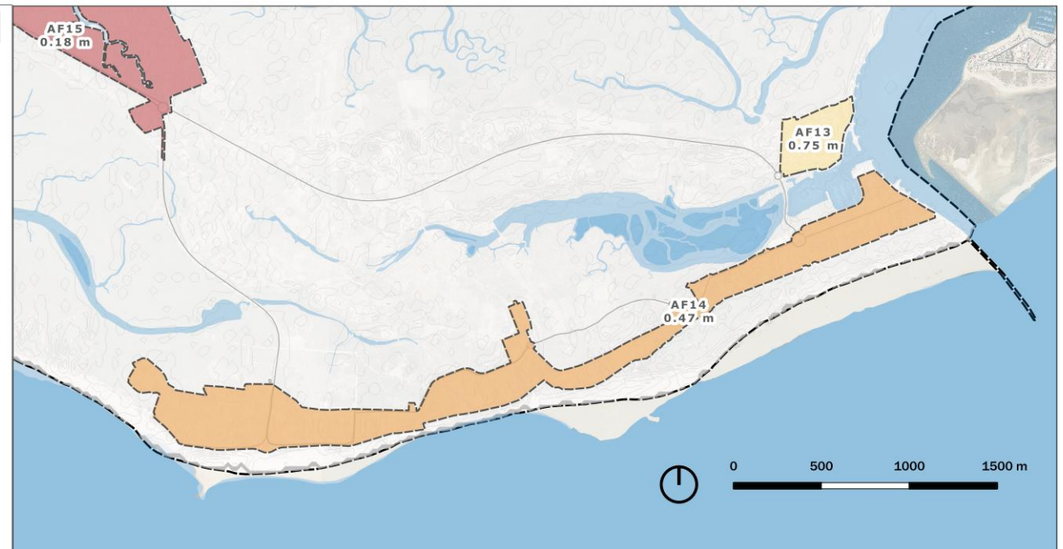
Compacidad absoluta

- < 0,25 - Muy baja compacidad
- 0,25 – 0,50 - Baja compacidad
- 0,50 – 0,85 - Compacidad media
- 0,85 – 1,25 - Compacidad media-alta
- > 1,25 - Compacidad alta

Formula:

C.abs (m) = Volumen edificado (m3)
Unidad de superficie (m2)

Áreas funcionales
Red viaria



POU AYAMONTE

B.b).1.1.1) *Compacidad absoluta – Área Funcional*

Objeto

La compacidad urbana constituye un factor determinante en la configuración física de la ciudad, su funcionamiento y el modelo de ocupación del territorio. Este indicador expresa la intensidad edificatoria que ejerce el volumen construido sobre una determinada superficie urbana, relacionando el volumen edificado con la superficie de análisis. Su valor equivale, en términos operativos, a la altura media edificada sobre el área total considerada.

En el caso del POU, la compacidad absoluta se calcula sobre la superficie completa de cada área funcional, y no sobre una malla regular de 100 × 100 m como en el análisis general del PGOM. Por ello, los valores obtenidos no reflejan la intensidad puntual del tejido urbano, sino una compacidad media bruta del ámbito, al incorporar en el cálculo tanto las superficies edificadas como viarios, espacios libres, vacíos urbanos y otras áreas no ocupadas.

Parámetros de cálculo

Cabs (m): Volumen Edificado (m3) /Unidad de superficie (m2).

La Unidad de Superficie se calcula sobre la superficie completa de cada área funcional.

Criterios

Umbrales de clasificación:

- < 0,25 m: Muy baja compacidad
- 0,25 – 0,50 m: Baja compacidad
- 0,50 – 0,85 m: Compacidad media
- 0,85 – 1,25 m: Compacidad media-alta
- >1,25 m: Compacidad alta

La reducción de los umbrales respecto al PGOM responde al cambio de escala de análisis. En el POU, el cálculo se aplica a áreas funcionales completas, incluyendo espacios no edificados, por lo que los valores medios son más bajos y requieren umbrales ajustados.

Valores

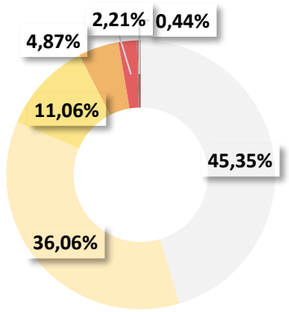
- **Deseable:** 1,50 metros

Resultados

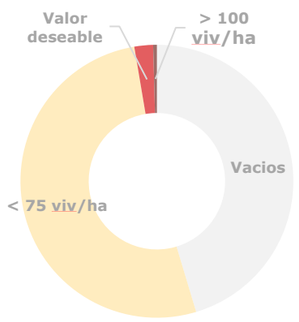
El análisis muestra valores de compacidad absoluta bajos o moderados en la mayor parte de las áreas funcionales. Los valores más altos se registran en AF2 Casco Histórico (1,47 m), AF7 La Villa (1,05 m) y AF1 Salón Santa Gadea (0,87 m), mientras que los más bajos corresponden a AF10 Costa Esuri (0,14 m), AF15 Golf Residencial (0,18 m) y AF16 Barriada Canela (0,26 m). En conjunto, el mapa permite identificar los ámbitos más compactos frente a aquellos con una ocupación más débil o dispersa.

En el plano se representa la densidad de vivienda, indicador que expresa el número de viviendas por hectárea. Este indicador permite analizar la intensidad residencial del tejido urbano y evaluar la eficiencia en el uso del suelo.

Intervalo	N.º Cuadrantes	%
0	205	45,35
< 25	163	36,06
25 - 50	50	11,06
50 - 75	22	4,87
75 - 100	10	2,21
> 100	2	0,44

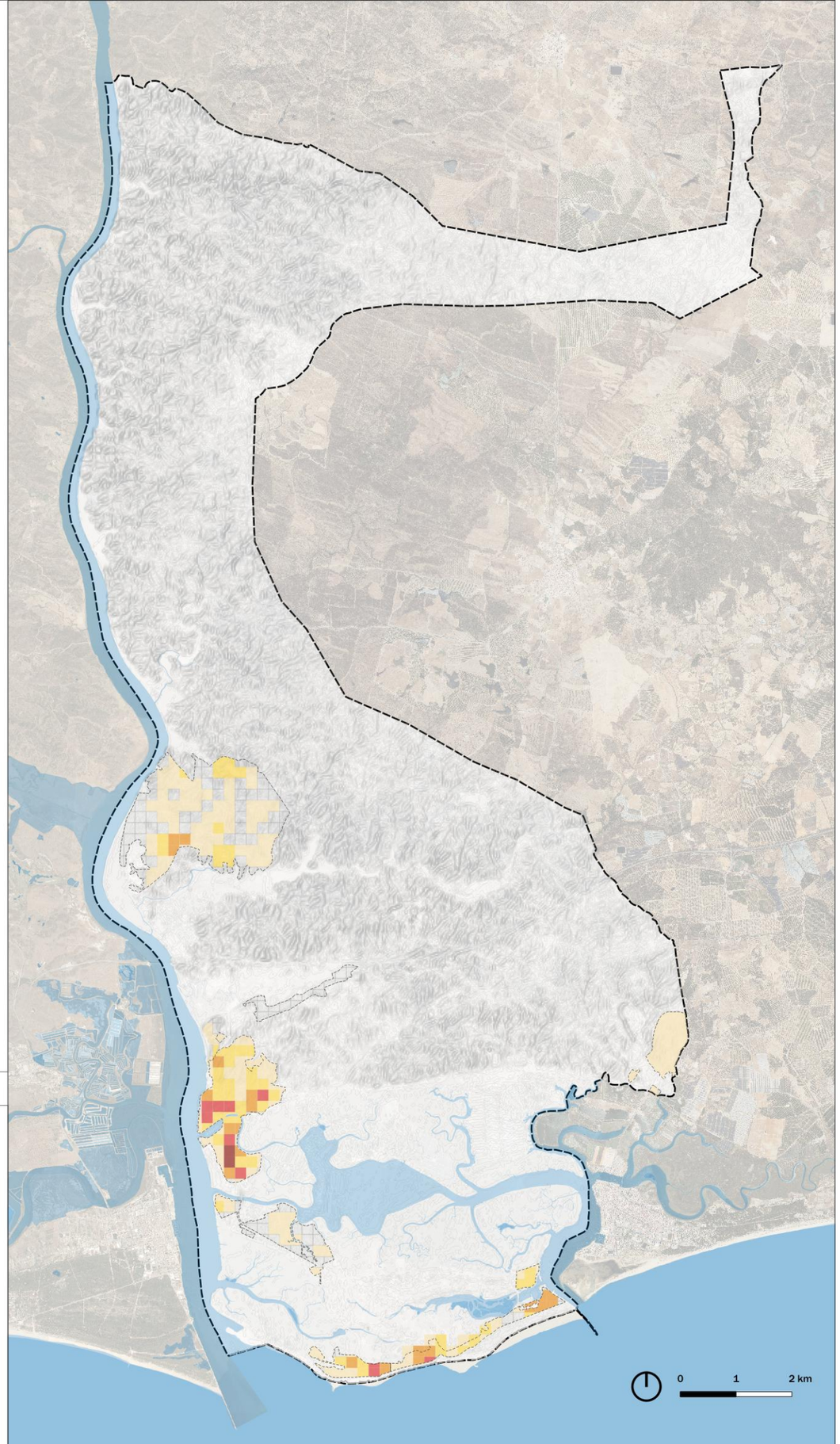


Como referencia orientativa, densidades iguales o superiores a 75 viv/ha corresponden generalmente a tejidos urbanos compactos, siendo 75–100 viv/ha el rango considerado adecuado.



Solo el 2,21 % del suelo urbano alcanza valores iguales o superiores al umbral considerado adecuado.

- 0 viv/ha
- < 25 viv/ha
- 25 - 50 viv/ha
- 50 - 75 viv/ha
- 75 - 100 viv/ha
- > 100 viv/ha



B.b).1.2. Densidad de Viviendas.

Objeto

La densidad de vivienda se relaciona con el modelo de ocupación del territorio. Una adecuada densidad residencial favorece la eficiencia en el uso del suelo y de las infraestructuras urbanas, al permitir la existencia de una masa crítica suficiente de población y actividades en cada núcleo urbano.

Esto facilita la implantación de transporte público eficiente, la provisión de servicios, equipamientos y dotaciones comerciales de proximidad. No obstante, la densidad por sí sola no determina el grado de dispersión urbana, ya que este depende en gran medida del patrón de ocupación territorial y de la morfología del tejido urbano.

Desde un punto de vista ambiental, densidades muy bajas implican un mayor consumo de suelo y de recursos naturales, además de favorecer una mayor dependencia del vehículo privado.

Parámetros de cálculo

Densidad de vivienda (viv/ha): Numero de vivienda /Unidad de superficie (ha).

*La densidad de vivienda se calcula mediante una malla regular de **100 × 100 m** aplicada a la totalidad del término municipal*

Criterios

La densidad de viviendas se refiere al número de viviendas existentes por hectárea en el territorio urbanizado y constituye un indicador útil para analizar la intensidad residencial del tejido urbano.

Valores

- **Mínimo:** > 75 viviendas/ha.
- **Deseable:** 75 – 100 viviendas/ha.

Por encima de 120 viviendas/ha o por debajo de 75 viviendas/ha, debería quedar justificado en el planeamiento y proponer medidas para minimizar posibles efectos negativos

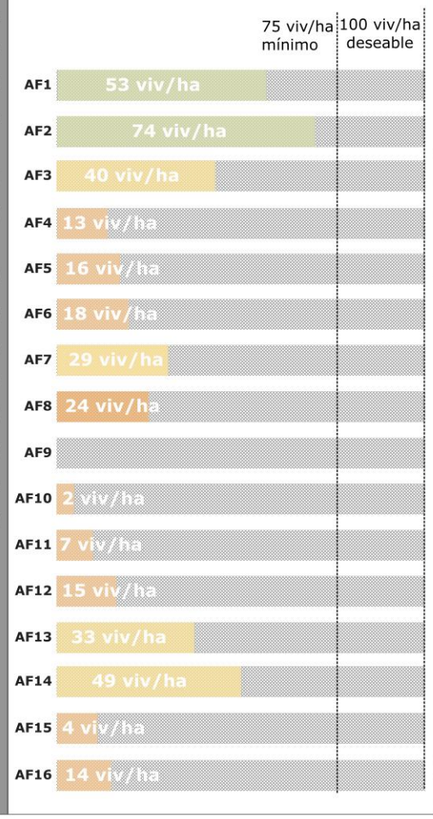
Resultados

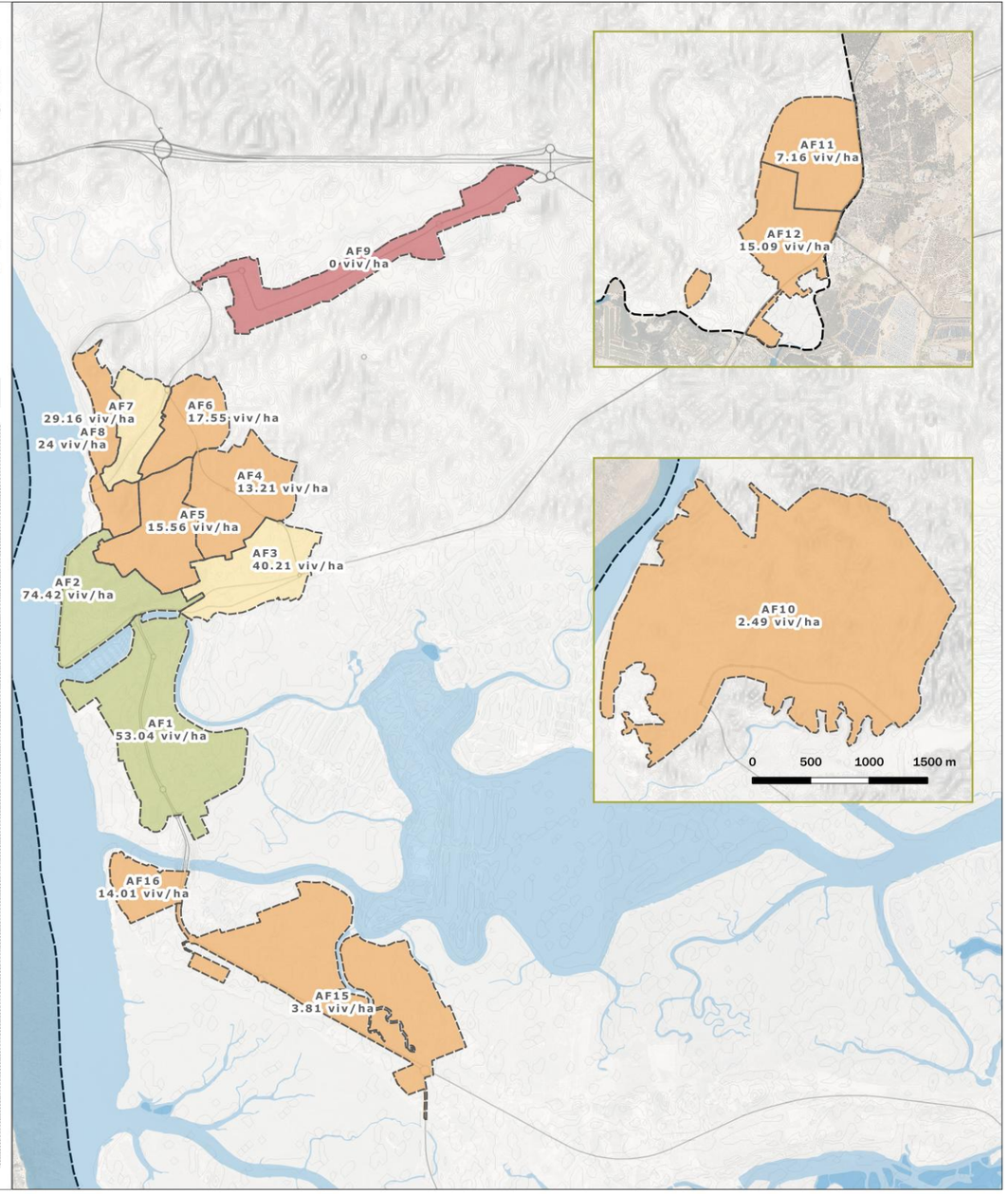
Solo el 2,21% del suelo urbano alcanza el valor mínimo (>75 viv/ha) y deseable (75 – 100 viv/ha). El 51,99% está por debajo de 75 vivi/ha, por lo que más adelante se deberán proponer medidas para minimizar posibles efectos negativos. Es importante mencionar que existen muchos vacíos donde la densidad de vivienda es nula, representando el 45,35%.

El plano representa la densidad de vivienda de cada área funcional, obtenida de la relación entre el número de viviendas y la superficie del ámbito (ha).

El manual de Estándares Urbanísticos establece una densidad mínima de 75 viv/ha y deseable de 100 viv/ha. Ninguna de las áreas funcionales alcanza estos valores. AF2 presenta la densidad más alta (74,00 viv/ha), seguida de AF1, AF3 y AF14.

Resultados por Área Funcional



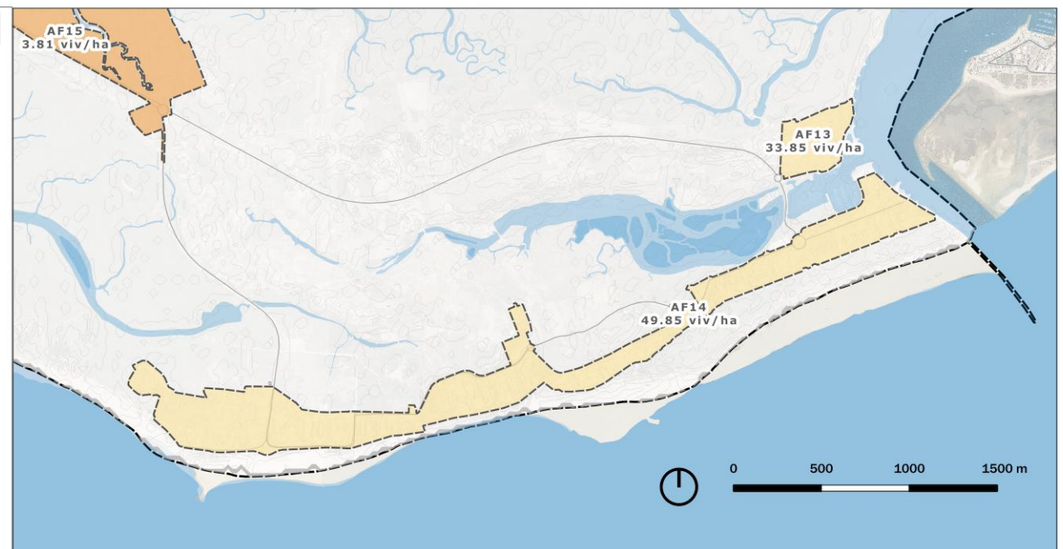


Densidad de Vivienda

- 0 viv/ha
- < 25 viv/ha - muy baja densidad
- 25 - 50 viv/ha - baja densidad
- 50 - 75 viv/ha - densidad media
- 75 - 100 viv/ha - densidad mínima
- > 100 viv/ha - densidad deseable

Áreas funcionales

Red viaria



B.b).1.2.1) *Densidad de Viviendas – Área Funcional.*

Objeto

La densidad de vivienda se relaciona con la intensidad residencial del tejido urbano. Este indicador expresa el número de viviendas existente por unidad de superficie y permite identificar las áreas funcionales con mayor o menor concentración residencial.

Parámetros de cálculo

Densidad de vivienda (viv/ha): Número de viviendas / Unidad de superficie (ha).

La Unidad de Superficie se calcula sobre la superficie completa de cada área funcional.

Criterios

La densidad de vivienda se refiere al número de viviendas por hectárea existente en cada área funcional. Su lectura permite comparar la intensidad residencial de los distintos ámbitos urbanos y valorar su aproximación a los umbrales de referencia establecidos.

Valores

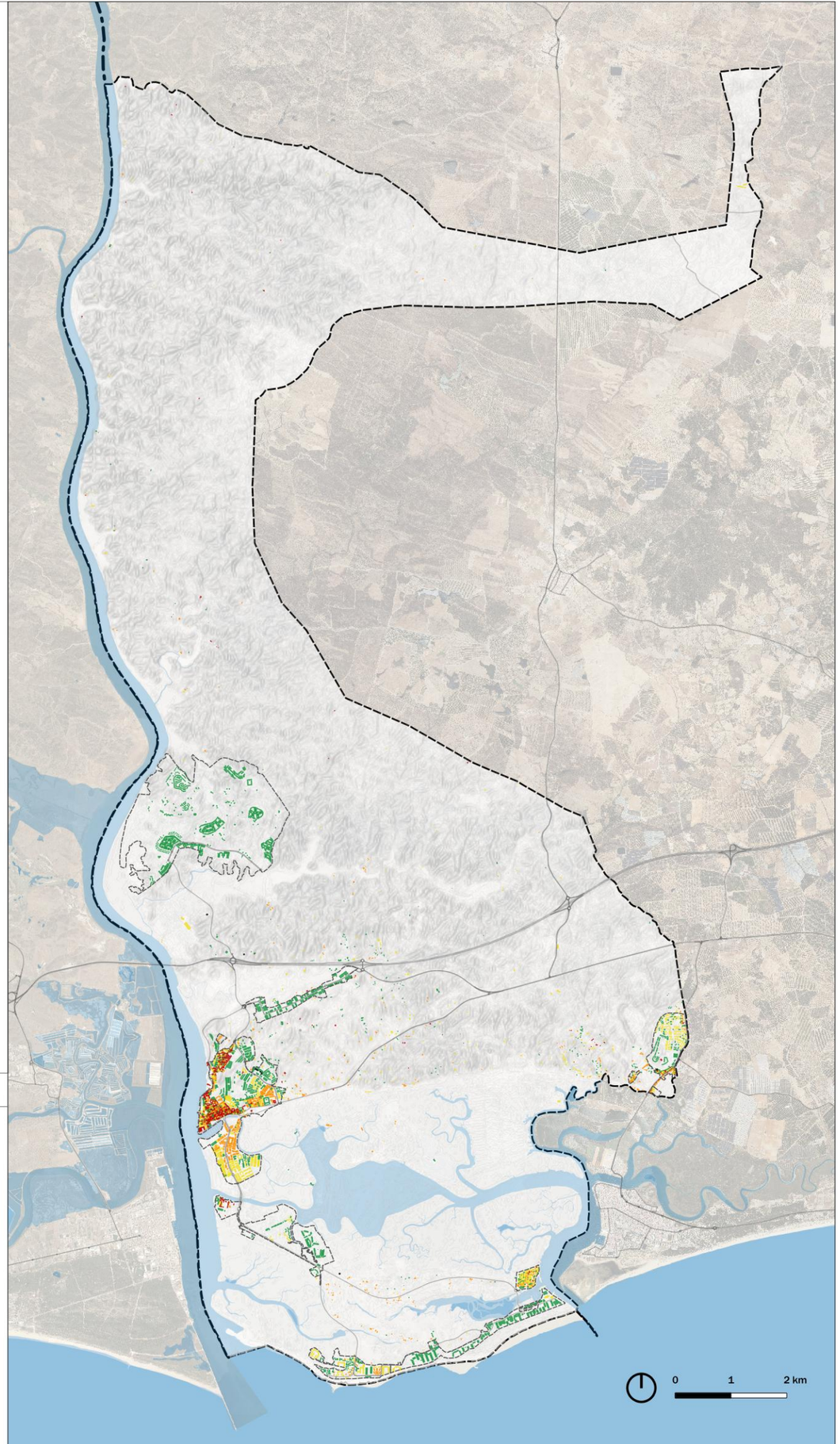
- **Mínimo:** 75 viv/ha
- **Deseable:** 100 viv/ha

Resultados

Ninguna de las áreas funcionales alcanza el valor mínimo establecido de 75 viv/ha ni el valor deseable de 100 viv/ha. No obstante, AF2 Casco Histórico presenta la densidad más alta (74,42 viv/ha), seguida de AF1 Salón Santa Gadea (53,04 viv/ha), AF14 Isla Canela (49,85 viv/ha) y AF3 Federico Mayo (40,21 viv/ha). En el extremo opuesto, los valores más bajos corresponden a AF9 Actuación Industrial (0,00 viv/ha), AF10 Costa Esuri (2,49 viv/ha) y AF15 Golf Residencial (3,81 viv/ha).

El plano representa la eficiencia energética estimada del parque edificatorio en función del año de construcción. La antigüedad de las edificaciones se utiliza como aproximación al comportamiento energético del tejido edificado.

Intervalo	Nº edificaciones	%
<1950	872	18%
1950-1979	1189	25%
1980-1999	1508	32%
>=2000	1195	25%



Antigüedad del parque edificatorio

Eeficiencia energética estimada

- <1950 (Eficiencia muy baja)
- 1950-1979 (Eficiencia baja)
- 1980-1999 (Eficiencia media)
- >=2000 (Eficiencia aceptable)

Determinaciones Gráficas

- Límite del Suelo Urbano Vigente (LOUA)

B.b).1.3. Eficiencia Energética.

Objeto

Este indicador estima la eficiencia energética del parque edificatorio del municipio a partir de la antigüedad de las edificaciones, utilizando como referencia los datos catastrales y el Registro de Certificaciones Energéticas. El análisis permite aproximar el comportamiento energético del tejido edificado en función de las distintas etapas históricas de construcción y de la evolución de la normativa térmica y de las técnicas constructivas.

Parámetros de cálculo

Las edificaciones se agrupan en categorías según su año de construcción, considerado como indicador indirecto del nivel de eficiencia energética:

- **Eficiencia muy baja:** edificaciones anteriores a 1950.
- **Eficiencia baja:** edificaciones construidas entre 1950 y 1979, anteriores a la implantación de normativa térmica reglamentada.
- **Eficiencia media:** edificaciones construidas entre 1980 y 1999, conforme a los criterios introducidos por la norma NBE-CT-79 de aislamiento térmico básico.
- **Eficiencia aceptable:** edificaciones posteriores a 2000, que incorporan mejoras constructivas asociadas a la evolución de las exigencias de eficiencia energética y que, en muchos casos, cumplen o anticipan los criterios establecidos posteriormente por el Código Técnico de la Edificación (CTE, 2006).

Criterios

- El año de construcción obtenido del Catastro se utiliza como base para estimar el nivel de eficiencia energética del parque edificatorio.
- La clasificación responde a la evolución normativa y tecnológica en materia de eficiencia energética y comportamiento térmico de los edificios.
- El año de construcción se utiliza como indicador aproximado del comportamiento energético, sin considerar posibles actuaciones posteriores de rehabilitación energética.
- El indicador permite identificar ámbitos con mayor vulnerabilidad energética y orientar estrategias de rehabilitación y mejora del rendimiento energético del parque edificatorio.

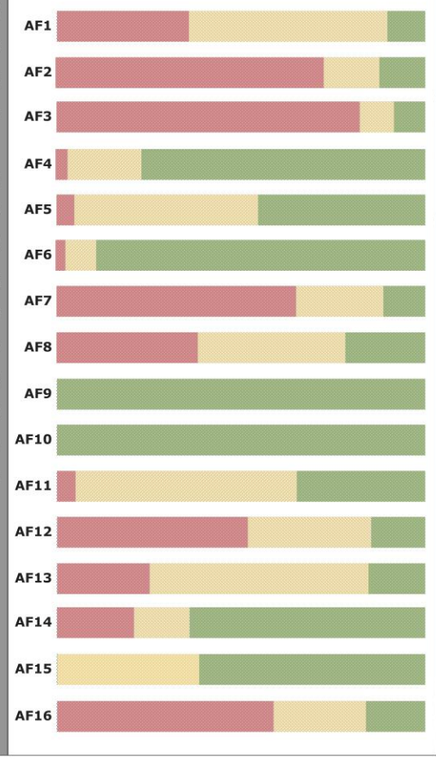
Resultados

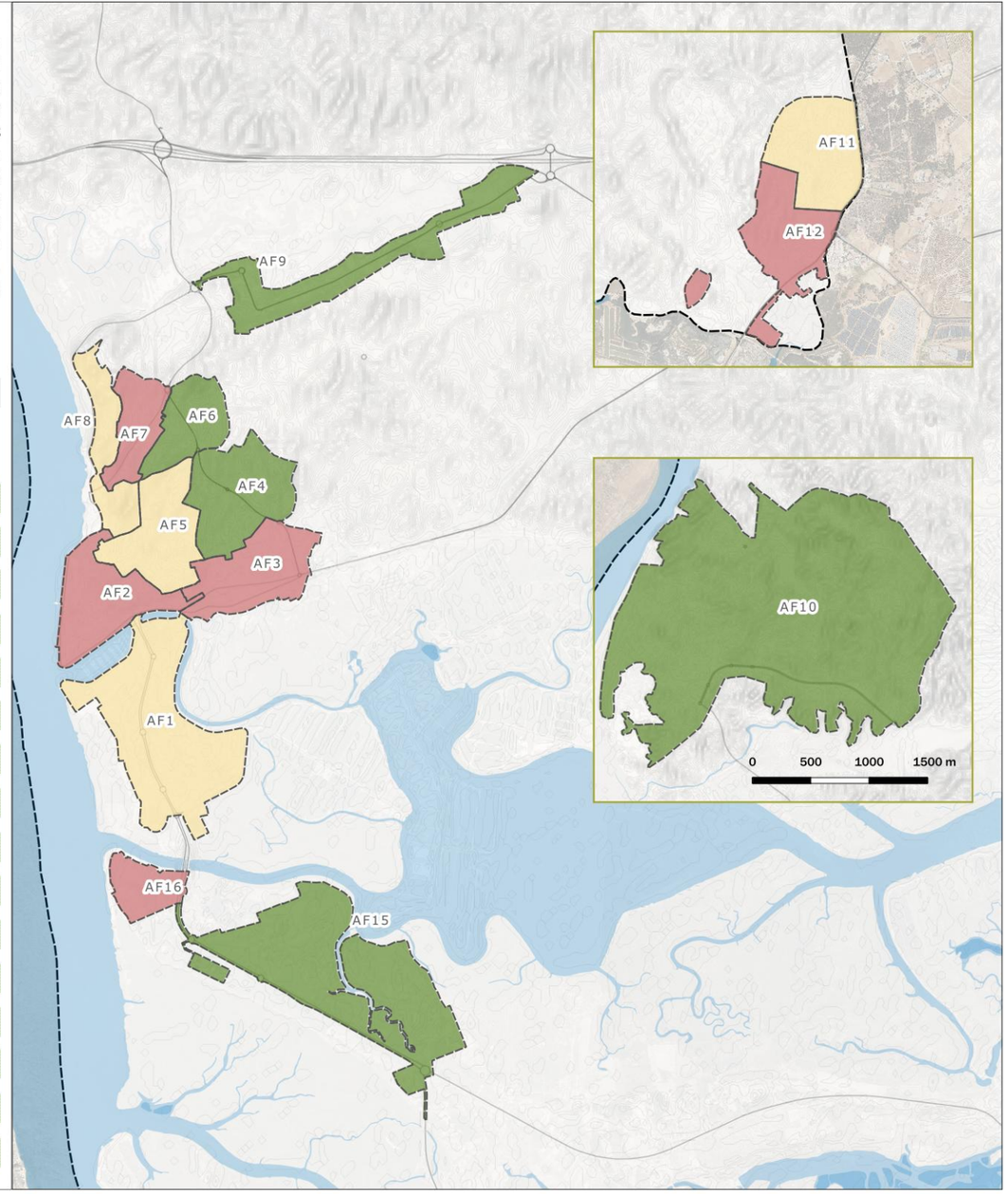
El análisis evidencia que una parte significativa del parque edificatorio de Ayamonte corresponde a edificaciones anteriores a la implantación de normativas térmicas exigentes, especialmente en los tejidos urbanos consolidados, lo que se traduce en niveles bajos o muy bajos de eficiencia energética. Las edificaciones más recientes, asociadas a mejores prestaciones energéticas, se concentran principalmente en desarrollos urbanos posteriores.

Este patrón pone de manifiesto la necesidad de priorizar actuaciones de rehabilitación energética en el parque edificatorio más antiguo, con el objetivo de mejorar el rendimiento energético global del municipio.

El plano representa la eficiencia energética de las edificaiones en función de su antiguedad, evidenciando la relación entre el año de construcción y el nivel de eficiencia. Las edificaciones anteriores a 2006 presentan, en general, menores prestaciones energéticas, mientras que las posteriores se benefician de las exigencias del Código Técnico de la Edificación (CTE), en vigor desde 2006. Por ello se han establecido tres umbrales de eficiencia energética.

Resultados por Área Funcional





Eficiencia Energética

- Muy baja (Anteriores a 1980)
- Baja (Entre 1980-2000)
- Aceptable (Posteriores a 2000)

- Áreas funcionales
- Red viaria



B.b).1.3.1) *Eficiencia Energética – Área Funcional*

Objeto

El presente plano analiza la eficiencia energética del parque edificatorio por área funcional, utilizando como referencia la antigüedad de las edificaciones como indicador indirecto de su comportamiento térmico y de su adecuación a los estándares constructivos más recientes. Su lectura permite diferenciar los ámbitos con mayor presencia de edificación antigua, potencialmente más vulnerable desde el punto de vista energético, de aquellos donde predomina un parque más reciente y, por tanto, con mejores condiciones de partida.

Resultados

Los resultados muestran una situación desigual entre las distintas áreas funcionales. Los valores más favorables se concentran en AF10, AF13, AF15 y AF16, así como en buena parte de AF4, AF5 y AF6, donde predomina la edificación posterior a 2000 y, por tanto, una condición energética aceptable. Estos ámbitos se corresponden en general con desarrollos más recientes o tejidos edificatorios renovados, donde el parque construido presenta mejores condiciones de partida desde el punto de vista energético.

En cambio, los mayores déficits se localizan en AF2, AF3, AF7, AF8 y AF12, además de sectores concretos de AF1, AF11 y AF14, donde aumenta el peso de edificaciones anteriores a 1980, especialmente de las más antiguas. En estos casos, la presencia de un parque edificatorio más envejecido sugiere una mayor vulnerabilidad energética y una posible necesidad de actuaciones de rehabilitación o mejora.

En conjunto, el mapa refleja una pauta coherente entre la antigüedad del tejido urbano y su comportamiento energético estimado, mostrando mejores condiciones en los ámbitos de desarrollo más reciente y mayores debilidades en las áreas más consolidadas o con un parque edificatorio más antiguo.

ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES DE CARÁCTER GENERAL

RATIO DE SISTEMA DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES DE CARÁCTER GENERAL

En el plano se representan las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL) de carácter general, que conforman la estructura básica del sistema de espacios libres del municipio. Se consideran óptimos aquellos espacios que presentan condiciones adecuadas de accesibilidad, funcionalidad y uso ciudadano. Por su parte, se identifican como no óptimos aquellos espacios ejecutados que presentan limitaciones en su estado actual y que pueden mejorar su funcionalidad mediante actuaciones de adecuación, reforma o mejora. Asimismo, se distinguen las zonas verdes previstas en el planeamiento vigente que aún no se encuentran ejecutadas.

Ratio situación real

Se incluyen sistemas generales de espacios libres y zonas verdes ejecutadas, para la población actual.

Naturaleza	Superficie (m²)	Porcentaje %
Zonas verdes	82.962,01	82,62%
Espacios libres	17.446,56	17,38%
TOTAL	100.408,57	100,00%

Población* (hab.)	22.007
Ratio	4,56

▲▲

Naturaleza	Superficie (m²)	Porcentaje %
Zonas verdes	87.729,12	83,41%
Espacios libres	17.446,56	16,59%
TOTAL	105.175,68	100,00%

Población* (hab.)	22.007
Ratio	4,78

▲▲▲

Ratio capacidad futura

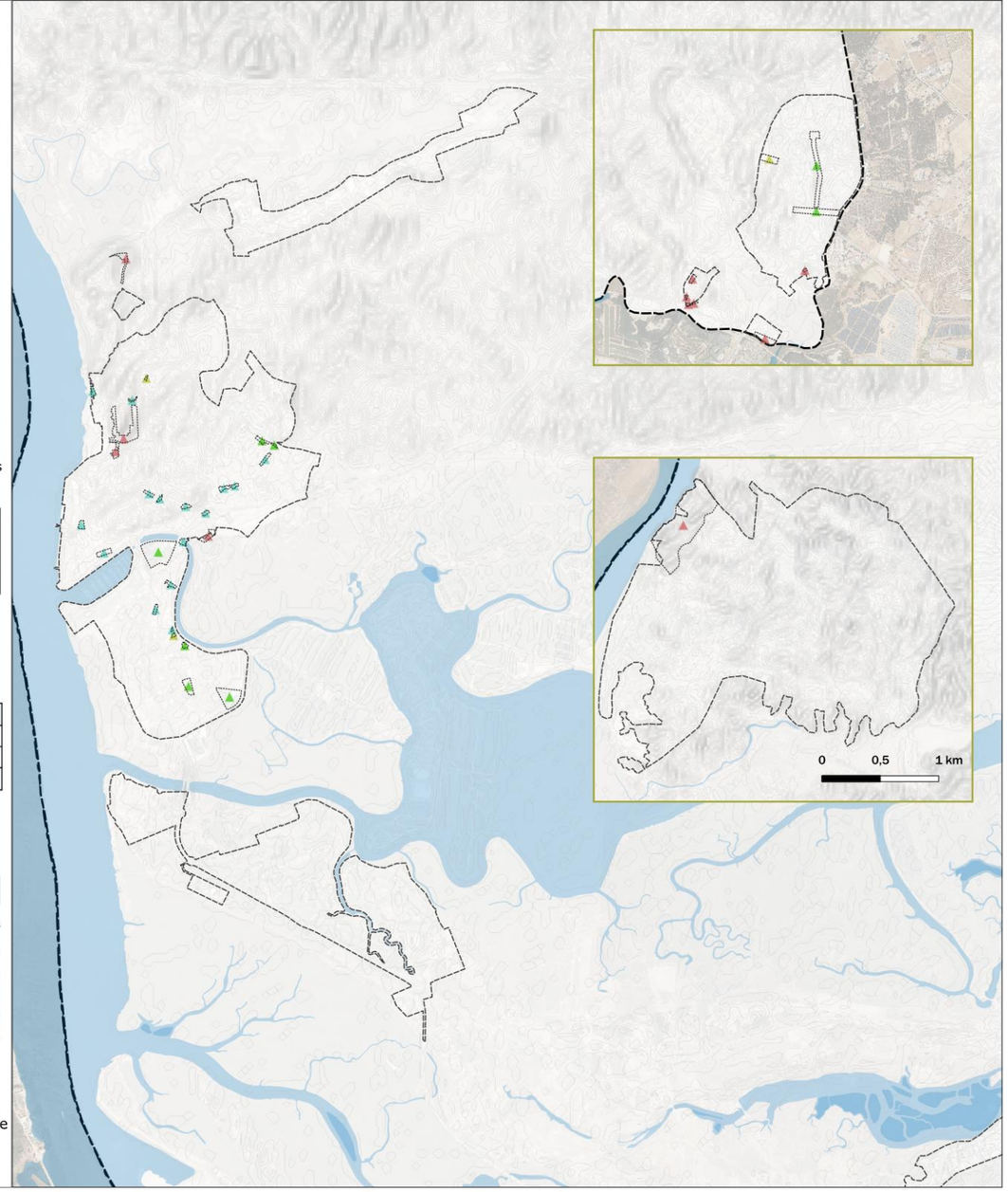
Se incluyen sistemas generales de espacios libres y zonas verdes ejecutadas y no ejecutadas.

Naturaleza	Superficie (m²)	Porcentaje %
Zonas verdes	309.978,12	94,67%
Espacios libres	17.446,56	5,33%
TOTAL	327.424,68	100,00%

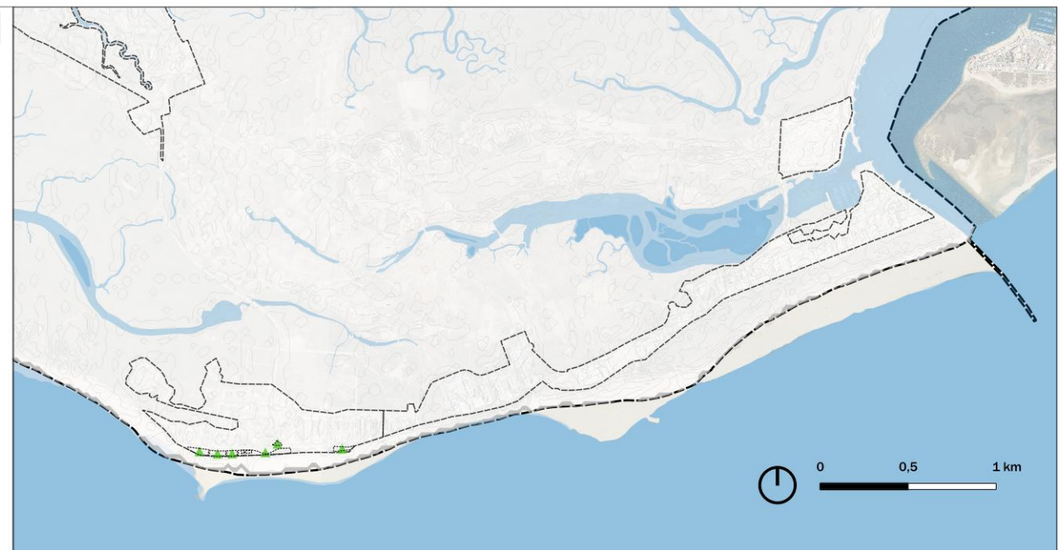
Población* (hab.)	22.007
Ratio	14,88

▲▲▲▲

*Cifra de población de 1 de enero de 2024, disponible en INE.



LEYENDA



B.b).2. Sistema de Zonas Verdes y Espacios Libres.

B.b).2.1. Ratio de Sistemas de Zonas Verdes y Espacios Libres.

B.b).2.1.1) *Sistemas Generales.*

Objeto

El presente análisis tiene por objeto evaluar la dotación de **Sistemas Generales** de Zonas Verdes y Espacios Libres del municipio, mediante el cálculo de la ratio de superficie por habitante. Este indicador permite valorar la disponibilidad actual de espacios libres para la población, así como estimar la dotación potencial prevista por el planeamiento vigente.

La normativa urbanística reconoce los espacios libres y las zonas verdes como elementos fundamentales para la calidad ambiental urbana, contribuyendo a la mejora del bienestar de la población, la regulación climática y la reducción de los efectos asociados al cambio climático.

Parámetros de cálculo

- **Ratio (m²/hab)**: [Superficie de **sistema generales** de espacios libres y zonas verdes (m²) / Población municipal (hab)].

Criterios

La delimitación de los **Sistemas Generales** de zonas verdes y espacios libres se realiza conforme al planeamiento urbanístico vigente. A partir de dicha delimitación se analizan dos escenarios:

- **Situación actual**, considerando exclusivamente los espacios ejecutados, distinguiendo entre aquellos que presentan condiciones óptimas de accesibilidad y funcionalidad y aquellos no óptimos, que presentan limitaciones susceptibles de mejora mediante actuaciones de adecuación o reforma.
- **Capacidad futura**, incorporando además las zonas verdes previstas en el planeamiento vigente que aún no se encuentran ejecutadas, con el fin de estimar la dotación potencial del sistema.

Valores

Mínimo (LISTA): > 7 **m²** / hab **Inaceptable:** <7 **m²** / hab

Resultados

El análisis del sistema de Sistemas Generales de zonas verdes y espacios libres muestra que la dotación actual ejecutada se sitúa entre 4,56 y 4,78 m²/hab, dependiendo de si se consideran únicamente los espacios con condiciones óptimas o el conjunto de los espacios ejecutados. Estos valores reflejan una dotación limitada en la situación actual. Sin embargo, si se incorporan las zonas verdes previstas en el planeamiento vigente que aún no se encuentran ejecutadas, la dotación potencial del sistema alcanzaría aproximadamente 14,88 m²/hab, valor próximo a los estándares recomendados.

ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES DE CARACTER GENERAL Y LOCAL

RATIO DE SISTEMA DE ZO

En el plano se representan las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL) de carácter general, que conforman la estructura básica del sistema de espacios libres del municipio, incluyendo tanto los sistemas generales como los sistemas locales. Se consideran óptimos aquellos espacios que presentan condiciones adecuadas de accesibilidad, funcionalidad y uso ciudadano. Por su parte, se identifican como no óptimos aquellos espacios ejecutados que presentan limitaciones en su estado actual y que pueden mejorar su funcionalidad mediante actuaciones de adecuación, reforma o mejora. Asimismo, se distinguen las zonas verdes previstas en el planeamiento vigente que aún no se encuentran ejecutadas.

Ratio situación real

Se incluyen sistemas generales y locales de espacios libres y zonas verdes ejecutadas, para la población actual.

Naturaleza	Superficie (m²)	Porcentaje %
Zonas verdes	130.671,60	65,07%
Espacios libres	70.134,51	34,93%
TOTAL	200.806,11	100%

Población* (hab.)	22.007
Ratio	9,12

Naturaleza	Superficie (m²)	Porcentaje %
Zonas verdes	200.606,44	74,10%
Espacios libres	70.134,51	25,90%
TOTAL	270.740,95	100%

Población* (hab.)	22.007
Ratio	12,30

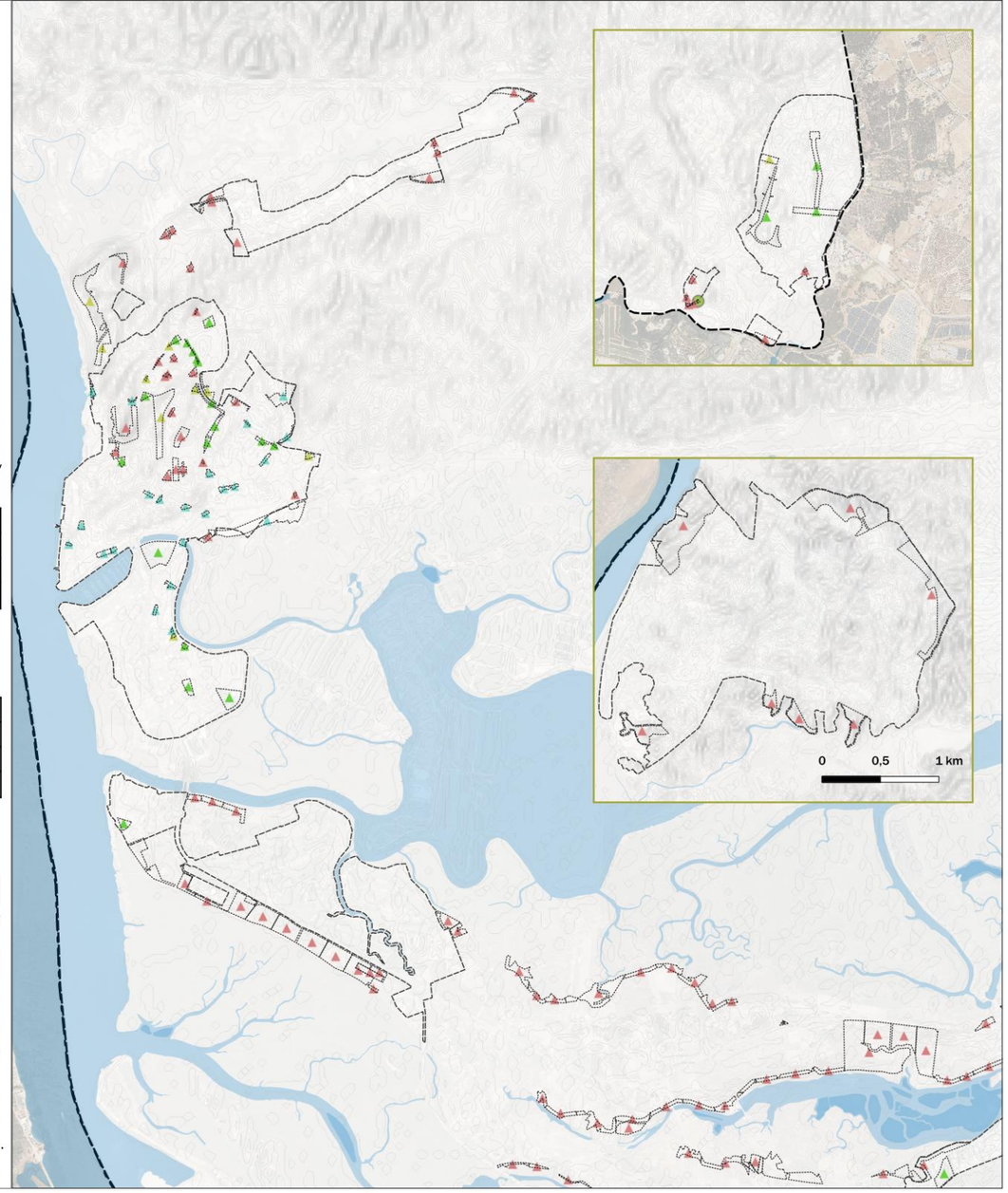
Ratio capacidad futura

Se incluyen sistemas generales y locales de espacios libres y zonas verdes ejecutadas y no ejecutadas.

Naturaleza	Superficie (m²)	Porcentaje %
Zonas verdes	1.331.864,78	94,99%
Espacios libres	70.318,43	5,01%
TOTAL	1.402.183,21	100%

Población* (hab.)	65.323
Ratio	21,46

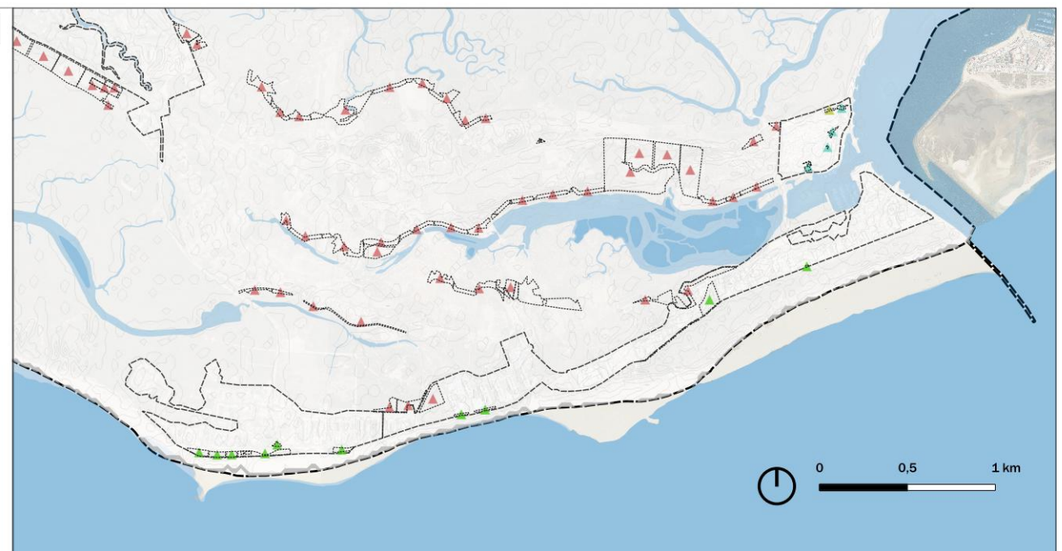
*Cifra de población de 1 de enero de 2024, disponible en INE.
**Proyección de población según el PGOU de Ayamonte (2010).



LEYENDA

Clasificación ZV y EL

- EL existente, óptimo
- ZV ejecutado, no óptimo
- ZV ejecutado, óptimo
- ZV no ejecutado
- Perímetro



POU AYAMONTE

B.b).2.1.2) *Sistemas Generales y Locales.*

Objeto

El presente análisis tiene por objeto evaluar la dotación total de zonas verdes y espacios libres del municipio, considerando conjuntamente los Sistemas Generales y los Sistemas Locales, mediante el cálculo del ratio de superficie por habitante.

Este indicador permite analizar tanto la dotación actual ejecutada como la capacidad potencial prevista por el planeamiento vigente y por los sectores de desarrollo.

Parámetros de cálculo

- **Ratio (m²/hab)**: [Superficie de **sistema generales y locales** de espacios libres y zonas verdes (m²) / Población municipal (hab)].

Criterios

Para la identificación de las zonas verdes y espacios libres se ha tomado como referencia la delimitación establecida en el planeamiento urbanístico vigente, incluyendo tanto los sistemas generales como los sistemas locales. A partir de esta delimitación se analizan dos escenarios:

- **Situación actual,** considerando los espacios ejecutados y distinguiendo entre aquellos que presentan condiciones óptimas de accesibilidad y funcionalidad y aquellos no óptimos, susceptibles de mejora mediante actuaciones de adecuación.
- **Capacidad futura**, incorporando además las zonas verdes previstas en el planeamiento vigente y en los sectores de desarrollo aún no ejecutados, con el objetivo de estimar la dotación potencial del sistema.

Valores

Mínimo (LISTA): => 7 **m²** / hab

Inaceptable: <7 **m²** / hab

Ideal (OMS): 15-20 **m²** / hab

Aconsejable (OMS): 10-15 **m²** / hab

Resultados

El análisis del sistema conjunto de zonas verdes y espacios libres de carácter general y local muestra que la dotación actual ejecutada alcanza 9.,12 m²/hab si se consideran únicamente los espacios con condiciones óptimas, y 12,30 m²/hab al incorporar el conjunto de los espacios ejecutados. En términos de superficie, las zonas verdes representan aproximadamente el 75 % del sistema, mientras que los espacios libres suponen cerca del 25 %, reflejando un claro predominio de las áreas verdes dentro de la estructura del sistema.

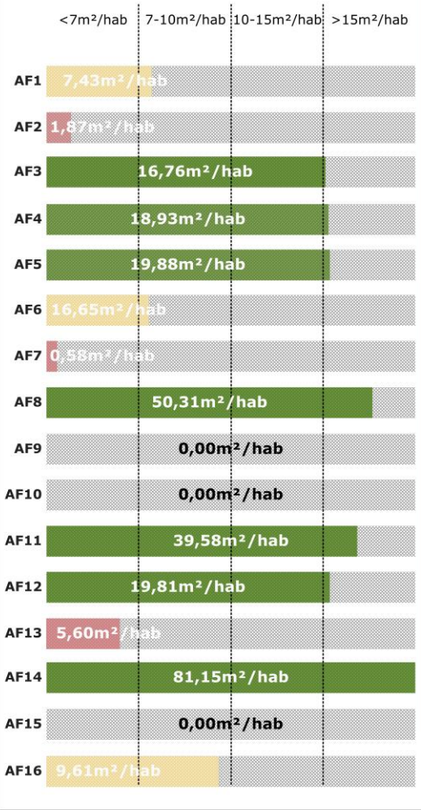
Si se incorporan las zonas verdes y espacios libres previstos en el planeamiento vigente y en los sectores de desarrollo, en relación a la población proyectada, la dotación potencial alcanzaría aproximadamente 21,46 m²/hab, valor superior a los estándares recomendados pela OMS.

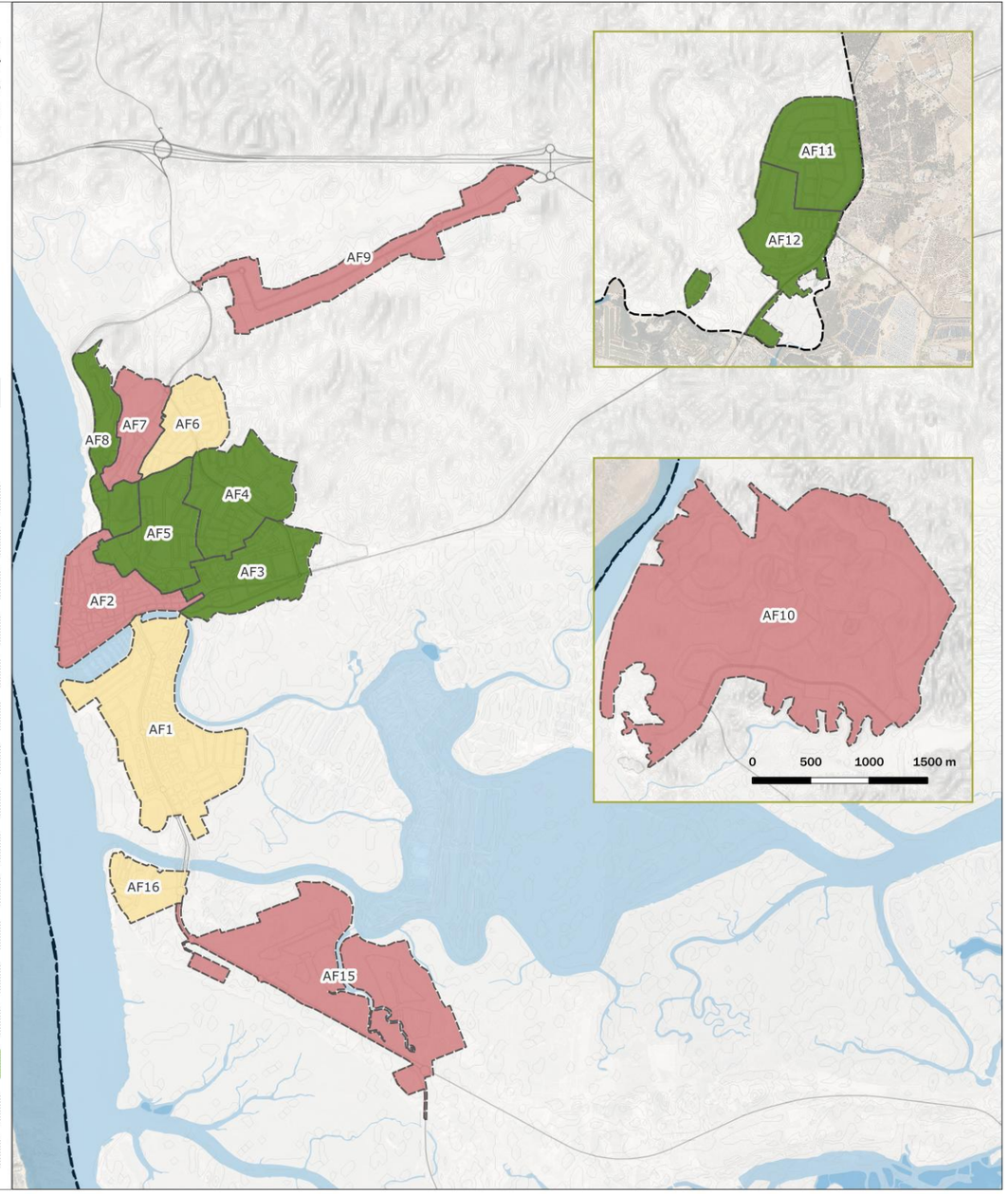
Estos resultados muestran que, aunque la dotación actual es aceptable, el planeamiento vigente contempla una importante capacidad de incremento del sistema de espacios libres, condicionada a la ejecución de las actuaciones previstas.

RATIO DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES GENERAL Y LOCAL

El plano representa el ratio de superficie de zonas verdes y espacios libres por habitante. Para el cálculo se han incluido los EL existentes, y las ZV ejecutadas (óptimas y no óptimas). Se ha tenido en cuenta la población actual.

Resultados por Área Funcional





LEYENDA

Evaluación del indicador m²/hab

- <7m2/hab
- 7-10m2/hab
- 10-15m2/hab
- >15m2/hab

- Áreas Funcionales
- Red viaria



B.b).2.1.3) *Ratio de Sistemas Generales y Locales por Área Funcional.*

Objeto

El presente análisis evalúa el ratio de zonas verdes y espacios libres por área funcional, considerando conjuntamente los sistemas generales y locales adscritos a cada ámbito y poniéndolos en relación con la población estimada a partir de la malla de población 250 x 250 m del IECA (2024). Esta lectura permite identificar la dotación relativa de espacios libres en cada área funcional y comparar su grado de adecuación en términos de equilibrio territorial y acceso potencial de la población residente.

Parámetros de cálculo

- **Ratio (m²/hab)**: superficie de zonas verdes y espacios libres (SG + SL) de cada área funcional / población estimada del área funcional.

Criterios

Para la interpretación de los resultados se distinguen cuatro rangos:

- **<7 m²/hab**: dotación insuficiente
- **7–10 m²/hab**: dotación baja
- **10–15 m²/hab**: dotación intermedia
- **>15 m²/hab**: dotación alta.

Valores

Mínimo (LISTA): => 7 **m²** / hab

Inaceptable: <7 **m²** / hab

Ideal (OMS): 15-20 **m²** / hab

Aconsejable (OMS): 10-15 **m²** / hab

Resultados

El indicador muestra una distribución desigual de la dotación de espacios libres entre áreas funcionales. Destacan los valores más altos en AF14 (81,15 m²/hab), AF8 (50,31 m²/hab) y AF11 (39,58 m²/hab), junto con AF5, AF12, AF4 y AF3, todas ellas por encima de 15 m²/hab. En una posición intermedia se sitúan AF16 (9,61 m²/hab), AF1 (7,43 m²/hab) y AF6 (7,33 m²/hab).

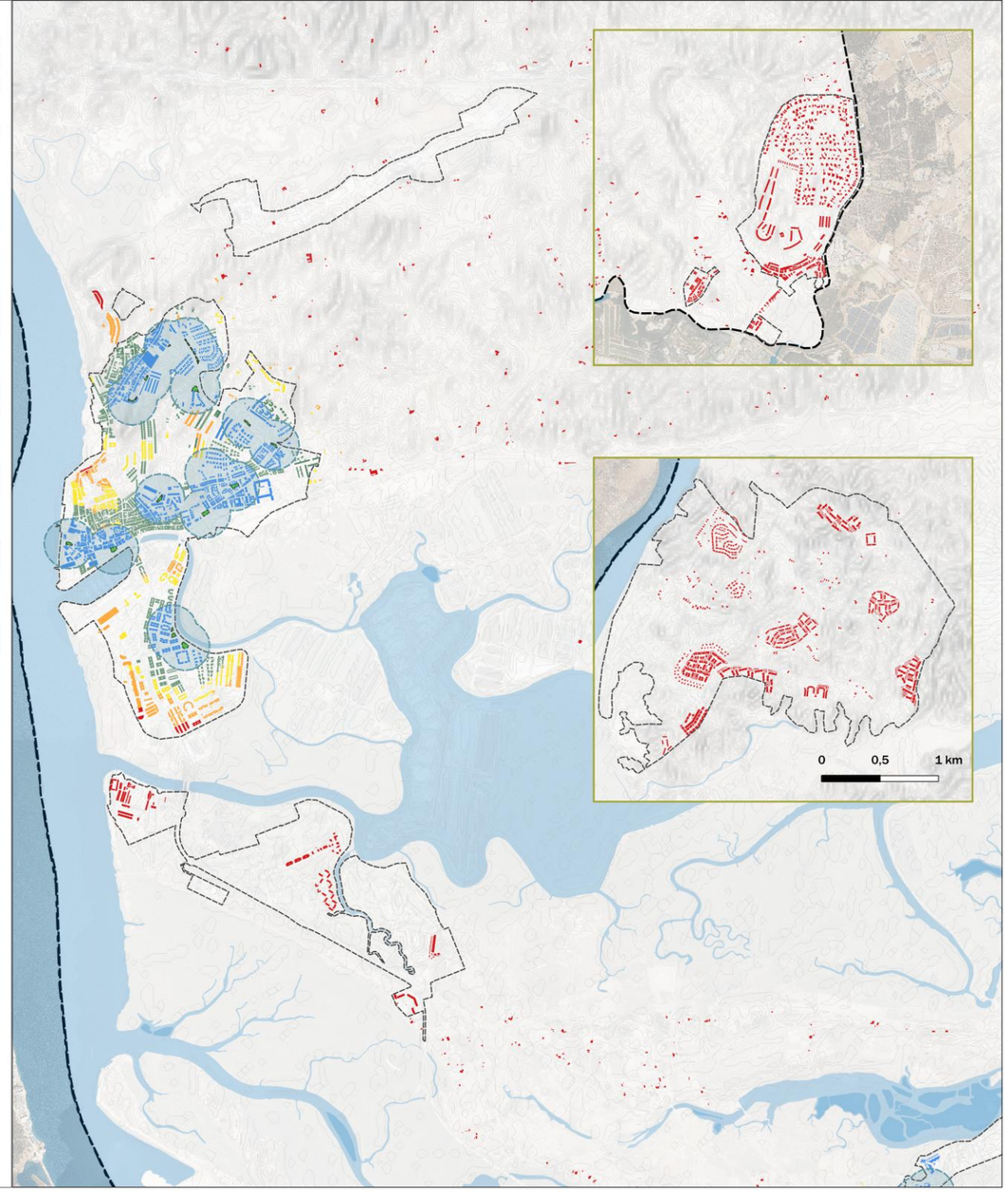
Por el contrario, AF13 (5,60 m²/hab), AF2 (1,87 m²/hab) y AF7 (0,58 m²/hab) presentan una dotación baja o insuficiente, mientras que AF9, AF10 y AF15 no registran superficie computada en el indicador. En conjunto, los resultados reflejan una estructura polarizada, con ámbitos bien dotados y otros con déficits significativos, lo que señala la necesidad de mejorar el equilibrio territorial del sistema de espacios libres.

En el plano se representa la proximidad de las edificaciones a las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL) de tamaño pequeño (poseen una superficie entre 200 y 1.000 m²), estableciendo un radio de influencia de 150 m.

Valor existente

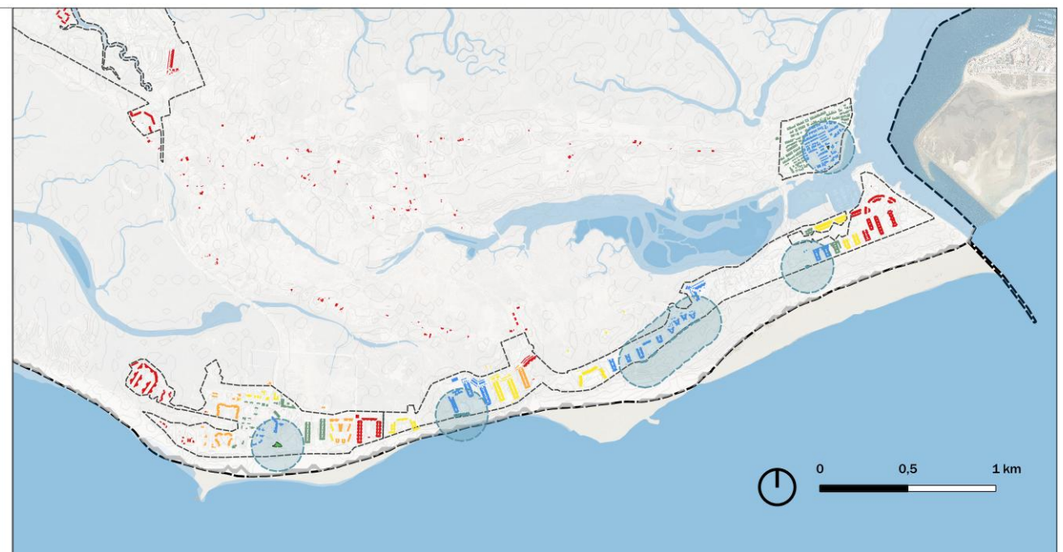
Valor deseable | >90%

- 23%
- 23%
- 13%
- 12%
- 29%



Rango influencia viviendas

- Radio Influencia (R.I)
- 100m desde R.I
- 100-200m desde R.I
- 200-300m desde R.I
- >300m desde R.I
- Radio 150m
- EL existentes, ZV ejecutado óptimo y no óptimo



B.b).2.2. Proximidad a Zonas Verdes y Espacios Libres de carácter general y local.

B.b).2.2.1) *Radio 150m*

Objeto

El presente indicador evalúa la **proximidad de la población a las zonas verdes y espacios libres de carácter general y local ejecutados**, considerando un **radio de influencia de 150 m** como distancia de acceso peatonal próxima.

Parámetros de cálculo

Proximidad (%): [Viviendas con cobertura dentro del radio de influencia] / [Total de viviendas del ámbito] x 100.

Criterios

Para el análisis se consideran las zonas verdes y espacios libres existentes, tanto de carácter general como local, incluyendo las zonas verdes ejecutadas en condiciones óptimas y no óptimas. La evaluación se realiza aplicando un **radio de influencia de 150 m** sobre dichos espacios, con el fin de estimar el grado de proximidad de las viviendas a esta red de espacios libres.

ZV/EL pequeño (200 a 1000 m²): Radio de influencia = 150 m

Valores

- Ideal: **90–100 %** de viviendas cubiertas
- Aconsejable: **75–90 %**

Resultados

El análisis de proximidad muestra que el 31 % de las viviendas se sitúa dentro del radio de influencia de 150 m respecto de las zonas verdes y espacios libres considerados.

Un 22 % adicional se localiza a distancias próximas (hasta 100 m desde dicho radio), mientras que otro 22 % se sitúa entre 100 y 200 m. Por su parte, el 13 % de las viviendas se encuentra entre 200 y 300 m, y el 12 % restante supera dicha distancia.

Estos resultados ponen de manifiesto que una parte significativa del tejido residencial no dispone de acceso inmediato a zonas verdes y espacios libres, situándose por debajo del valor deseable de cobertura (>90 %).

B.b).2.2.2) *Radio 150m – Área funcional.*

Objeto

El presente análisis evalúa la proximidad de la población a las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL) de pequeño tamaño en cada área funcional, considerando los espacios ejecutados con una superficie comprendida entre 200 y 1.000 m². Para ello se adopta un radio de influencia de 150 m, a partir del cual se establecen distintos intervalos de distancia que permiten interpretar el grado de accesibilidad de la población a este tipo de dotaciones.

Parámetros de cálculo

- **Proximidad de la población** = distribución de la población estimada de cada área funcional según su distancia a las ZV y EL de pequeño tamaño.

Criterios

Para la interpretación de los resultados se distinguen cinco rangos de proximidad:

- Dentro del radio de influencia **150 m**
- Hasta **100 m** desde el R.I.
- Entre **100 y 200 m** desde el R.I.
- Entre **200 y 300 m** desde el R.I.
- A más de 300 m desde el R.I.

El mapa representa, para cada área funcional, el rango de proximidad predominante de la población, es decir, el intervalo de distancia en el que se concentra el mayor porcentaje de población respecto de las zonas verdes y espacios libres analizados.

Resultados

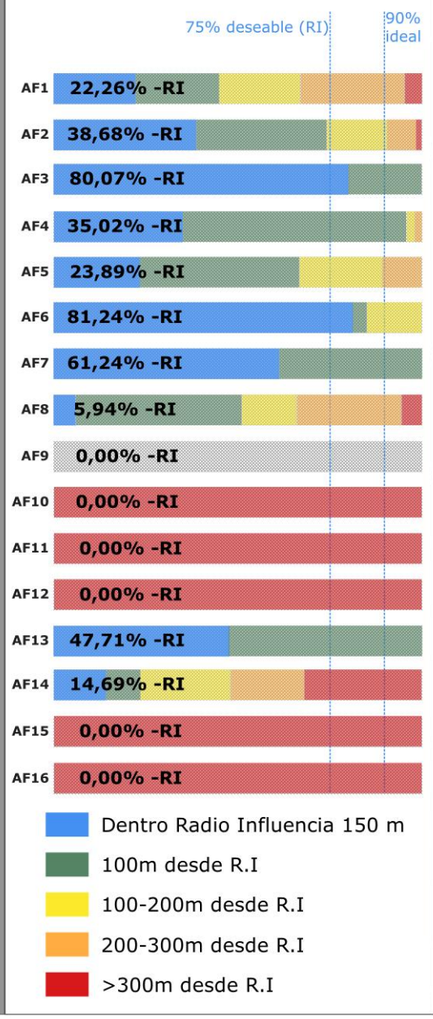
Los resultados muestran una situación más favorable en el núcleo principal, donde predominan los intervalos de mayor proximidad. Destacan AF2, AF3, AF6 y AF7, con predominio de población situada dentro del radio de influencia de 150 m. También presentan una situación relativamente favorable AF4, AF5, AF8 y AF13, donde predominan intervalos próximos al radio.

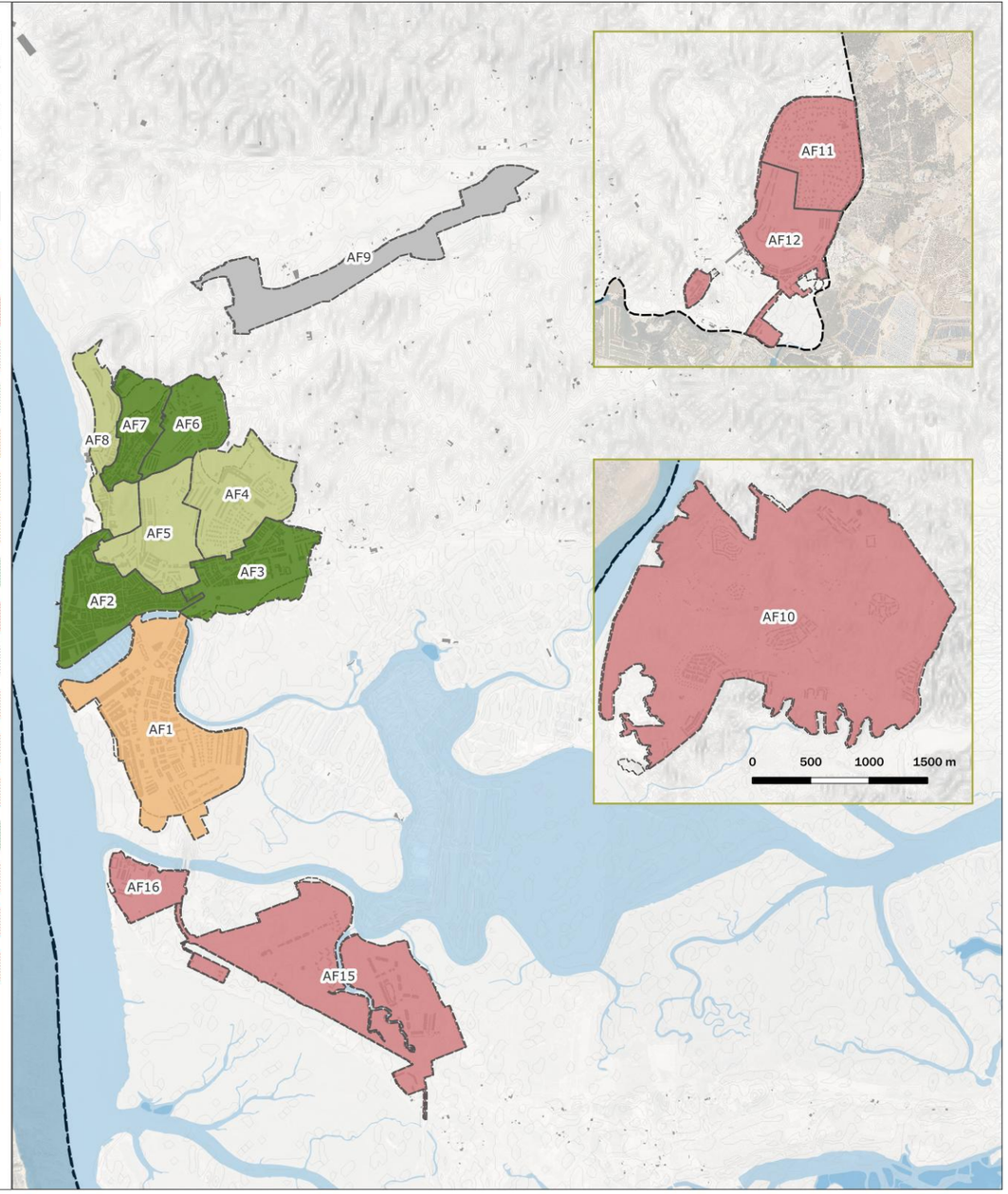
En cambio, los principales déficits se localizan en AF10, AF11, AF12, AF15 y AF16, donde predomina la población situada a más de 300 m del radio de influencia. AF14 presenta una situación intermedia, al concentrar su población principalmente entre 100 y 200 m desde el R.I.

ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES PEQUEÑOS

En el plano se representa la proximidad de la población a las dotaciones verdes y espacios libres de pequeño tamaño, considerando las zonas verdes (ZV) y los espacios libres (EL) ejecutados con superficie comprendida entre 200 y 1.000 m².

Resultados por Área Funcional





LEYENDA

Rango de influencia predominante

- >300m desde R.I
- 200-300m desde R.I
- 100-200m desde R.I
- 100m desde R.I
- Radio Influencia 150m (R.I)
- Sin viviendas

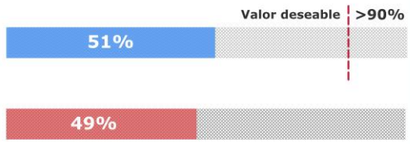
En cada área funcional se identifica el rango de proximidad predominante en función de la población incluida en cada intervalo de distancia

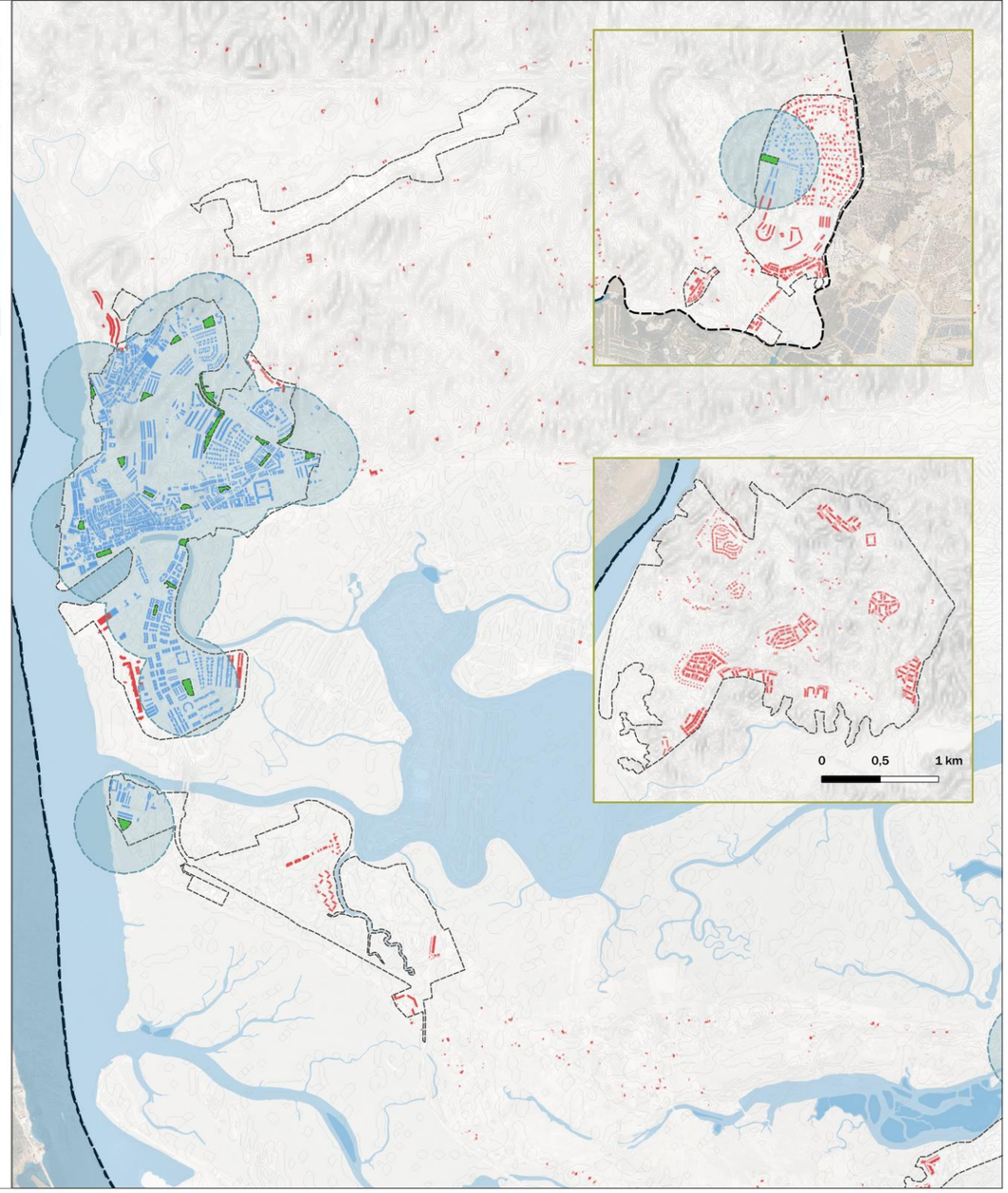
- Áreas Funcionales
- Red viaria



En el plano se representa la proximidad de las edificaciones a las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL) de tamaño mediano (poseen una superficie entre 1.000 y 5.000 m²), estableciendo un radio de influencia de 300 m.

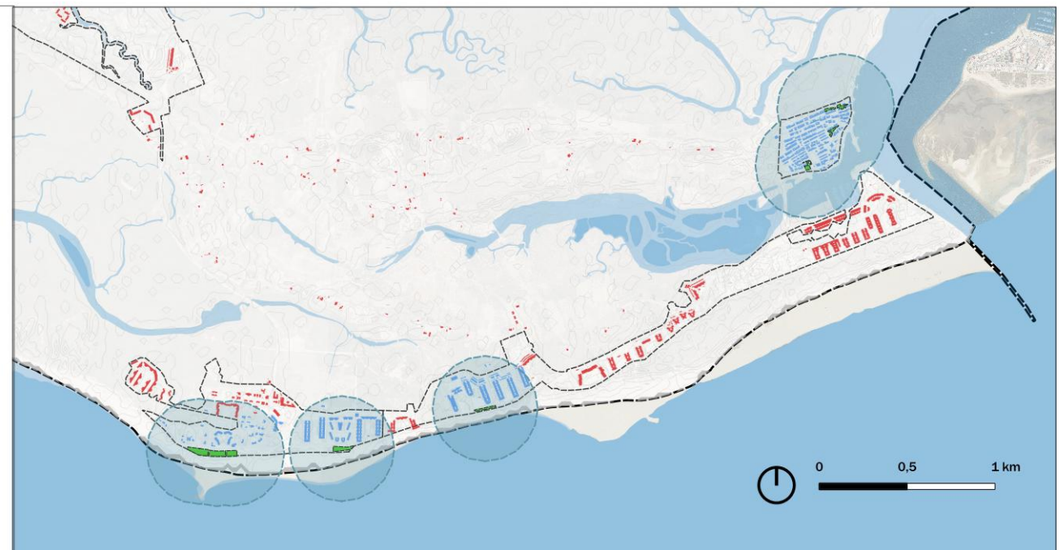
Valor existente





Rango influencia viviendas

- Dentro Radio Influencia 300m
- > 300m desde R.I
- Radio 300m
- EL existentes, ZV ejecutado óptimo y no óptimo



B.b).2.2.3) *Radio 300m.*

Objeto

El presente indicador evalúa la **proximidad de la población a las zonas verdes y espacios libres de carácter general y local ejecutados**, considerando un **radio de influencia de 300 m** como distancia de acceso peatonal próxima.

Parámetros de cálculo

Proximidad (%): [Viviendas con cobertura dentro del radio de influencia] / [Total de viviendas del ámbito] x 100.

Criterios

Para el análisis se consideran las zonas verdes y espacios libres existentes, tanto de carácter general como local, incluyendo las zonas verdes ejecutadas en condiciones óptimas y no óptimas. La evaluación se realiza aplicando un **radio de influencia de 300 m** sobre dichos espacios, con el fin de estimar el grado de proximidad de las viviendas a esta red de espacios libres.

ZV/EL medianos (1000 a 5000 m²): Radio de influencia = 300 m

Valores

- Ideal: **90–100 %** de viviendas cubiertas
- Aconsejable: **75–90 %**

Resultados

El análisis de proximidad muestra que el 53 % de las viviendas se sitúa dentro del radio de influencia de 300 m respecto de las zonas verdes y espacios libres considerados.

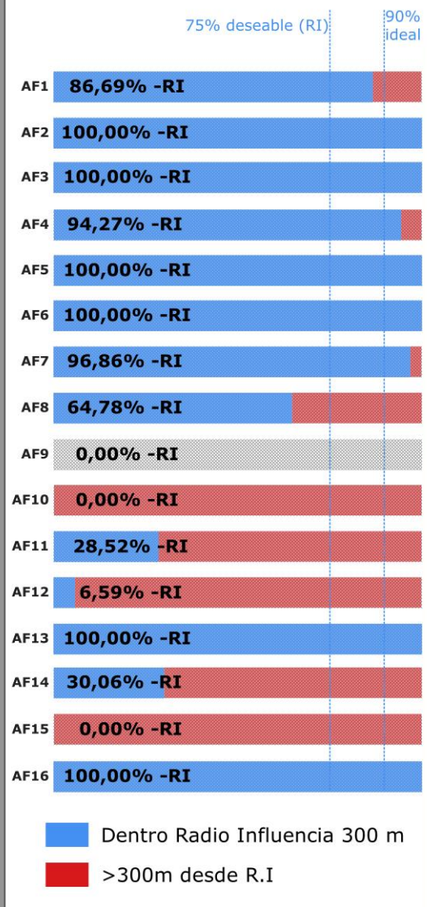
Por su parte, el 47 % restante se localiza fuera de dicho radio, lo que indica que una parte significativa del tejido residencial no dispone de acceso próximo a este tipo de espacios.

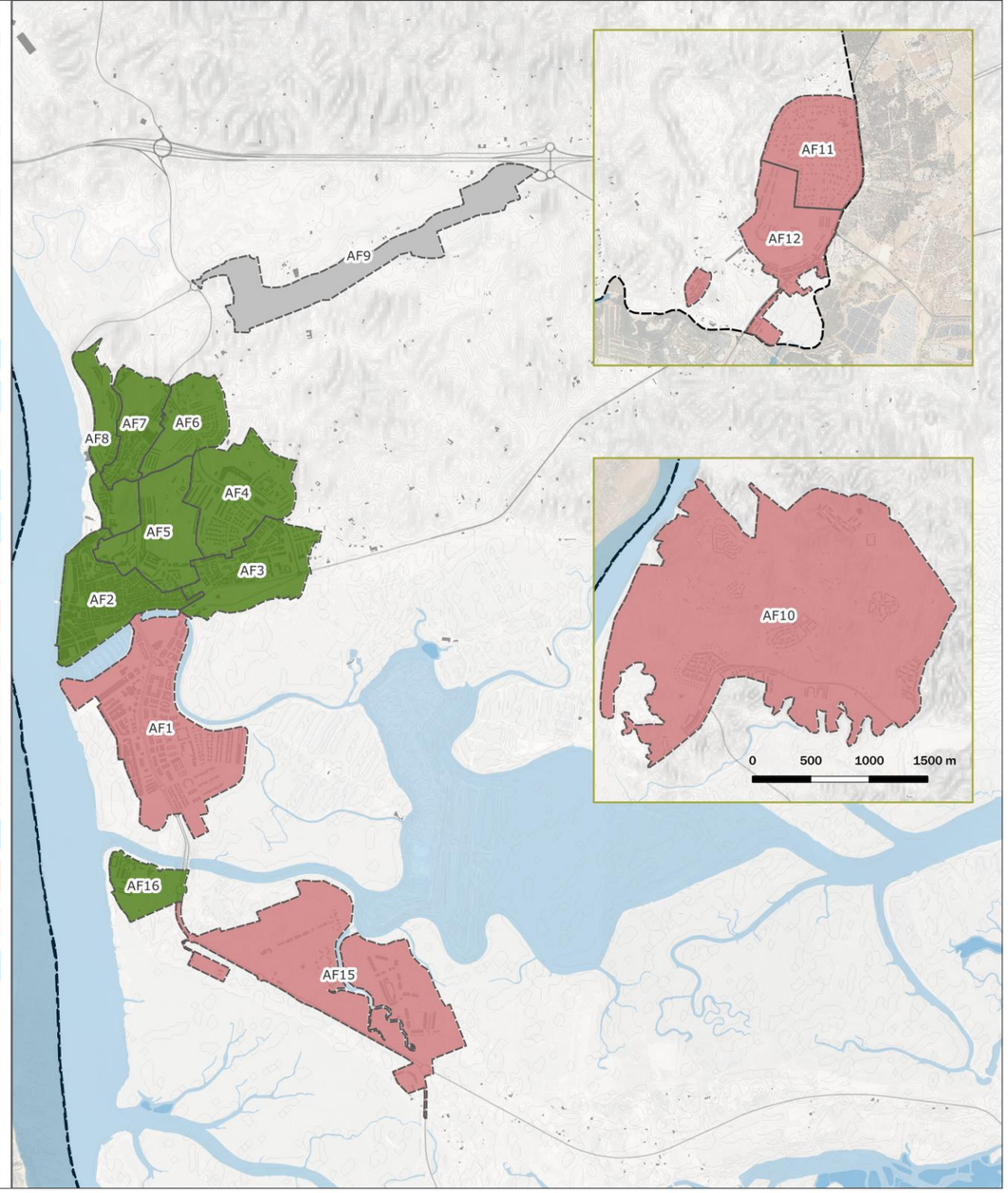
En conjunto, la cobertura obtenida se sitúa por debajo del valor deseable (>90 %), evidenciando una distribución desigual del sistema de zonas verdes y espacios libres en relación con el tejido residencia.

ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES MEDIANOS

En el plano se representa la proximidad de la población a las dotaciones verdes y espacios libres de tamaño medio, considerando las zonas verdes (ZV) y los espacios libres (EL) ejecutados con una superficie entre 1.000 y 5.000 m², para el radio de influencia de 300 m.

Resultados por Área Funcional





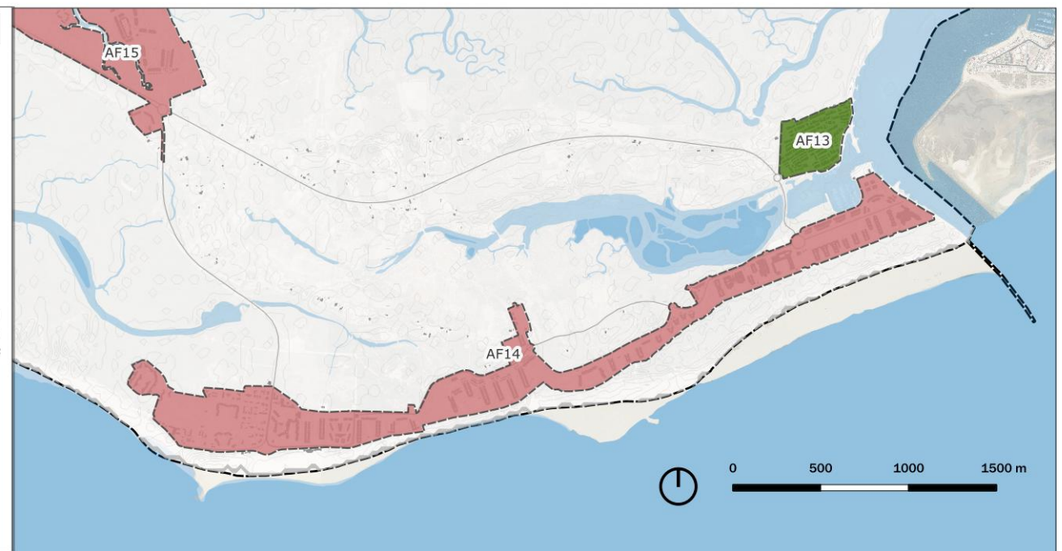
LEYENDA

Rango de influencia predominante

- >300m desde R.I
- Radio Influencia 300m (R.I)
- Sin viviendas

En cada área funcional se identifica la situación predominante de la población en función de su localización dentro o fuera del radio de influencia de 300 m

- Áreas Funcionales
- Red viaria



POU AYAMONTE

B.b).2.2.4) *Radio 300m – Área funcional.*

Objeto

El presente análisis evalúa la proximidad de la población a las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL) de tamaño medio en cada área funcional, considerando los espacios ejecutados con una superficie comprendida entre 1.000 y 5.000 m². Para ello se adopta un radio de influencia de 300 m, que permite valorar el grado de cobertura de la población respecto de este tipo de dotaciones.

Parámetros de cálculo

- **Proximidad de la población** = distribución de la población estimada de cada área funcional según su localización **dentro o fuera** del radio de influencia de **300 m** respecto de las ZV y EL analizados.

Criterios

Para la interpretación de los resultados se distinguen tres situaciones:

- Dentro del **Radio de Influencia 300 m**
- A **más de 300 m** desde el R.I.
- Sin población

El mapa representa, para cada área funcional, la situación predominante de la población en relación con el radio de influencia de 300 m, identificando si la mayor parte de la población se sitúa dentro o fuera de su cobertura.

Resultados

Los resultados muestran una situación claramente favorable en el núcleo principal, donde predominan las áreas funcionales con la mayor parte de la población situada dentro del Radio de Influencia de 300 m. Destacan AF2, AF3, AF4, AF5, AF6, AF7 y AF13, con cobertura total, así como AF1, también con una situación muy favorable, y AF8, donde aunque la cobertura es menor, sigue predominando la población dentro del radio.

Por el contrario, los principales déficits se concentran en los ámbitos periféricos o más aislados. AF10, AF11, AF12, AF14 y AF15 presentan predominio de población situada a más de 300 m del radio de influencia, mientras que AF9 se identifica como ámbito sin población.

En conjunto, el análisis refleja una buena cobertura general en el núcleo principal y una situación menos favorable en los ámbitos exteriores, donde la proximidad a las zonas verdes y espacios libres de tamaño medio resulta más limitada.

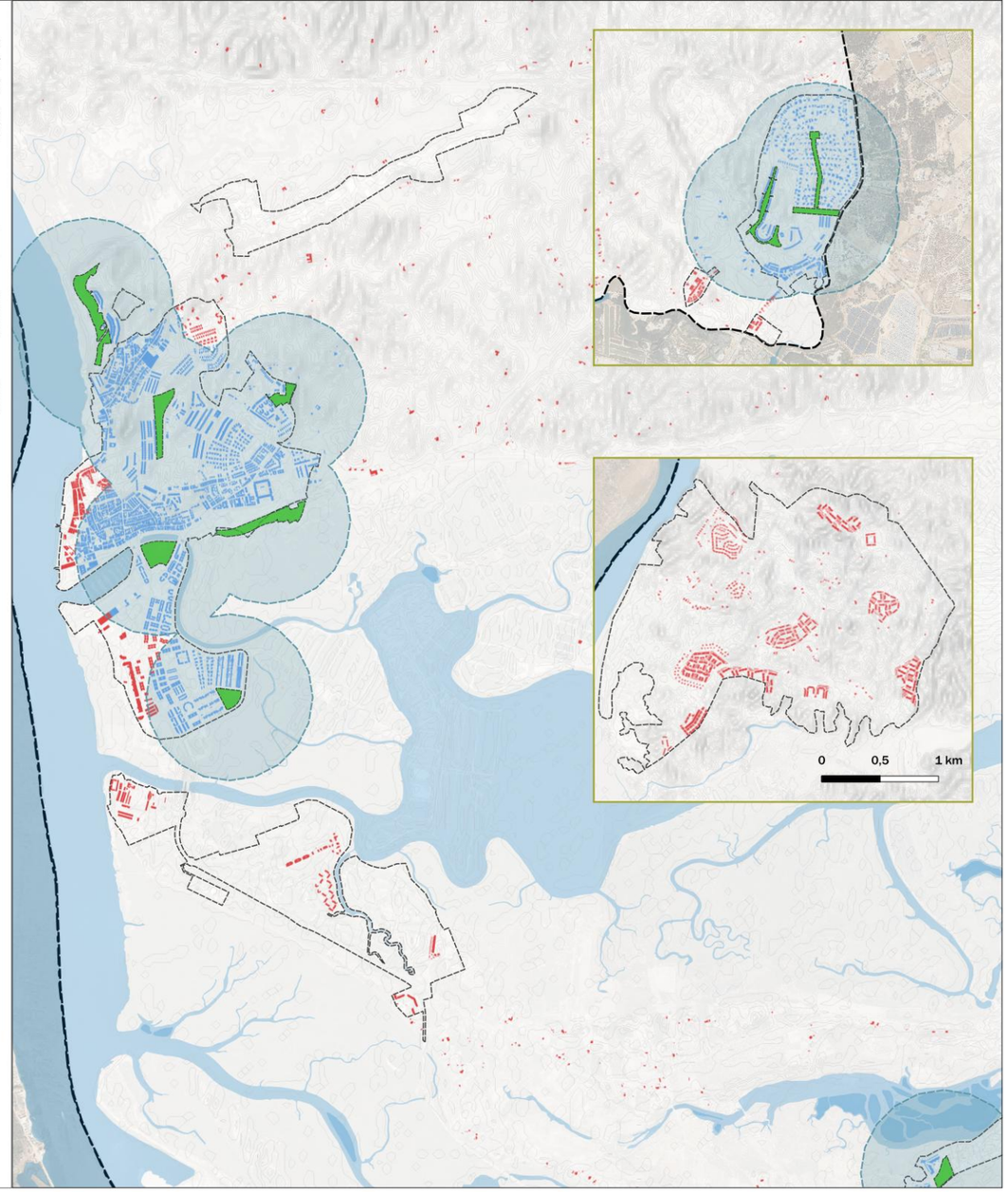
En el plano se representa la proximidad de las edificaciones a las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL) de tamaño grande (poseen una superficie > 5.000 m²), estableciendo un radio de influencia de 500 m.

Valor existente

Valor deseable >90%

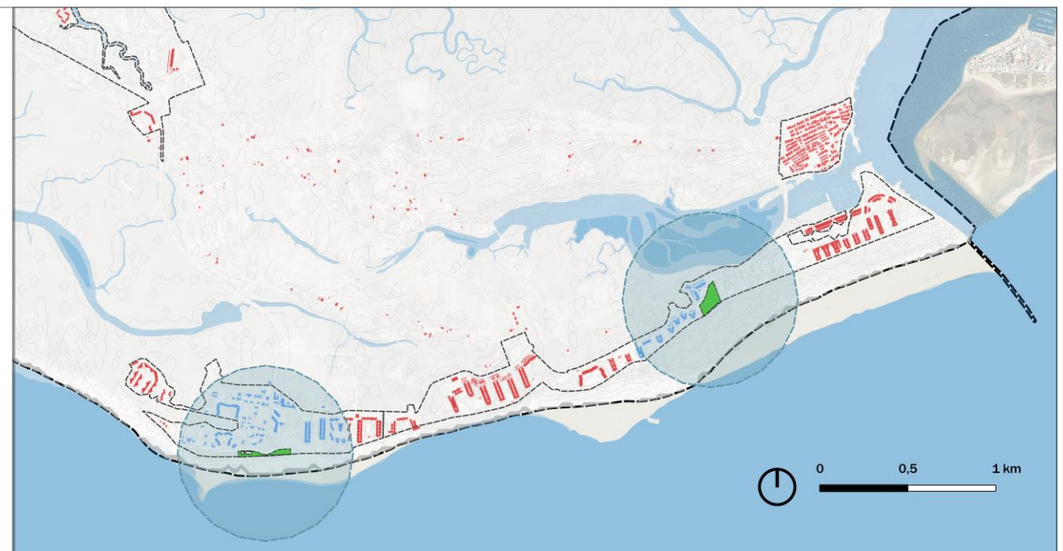
59%

41%



Rango influencia viviendas

- Dentro Radio Influencia 500m
- >500m desde R.I
- Radio 500m
- EL existentes, ZV ejecutado óptimo y no óptimo



B.b).2.2.5) *Radio 500m*

Objeto

El presente indicador evalúa la proximidad de las viviendas a las zonas verdes y espacios libres de carácter general y local ejecutados, considerando un **radio de influencia de 500 m** como distancia de acceso peatonal próxima.

Parámetros de cálculo

Proximidad (%): [Viviendas con cobertura dentro del radio de influencia] / [Total de viviendas del ámbito] x 100.

Criterios

Para el análisis se consideran los espacios libres existentes y las zonas verdes ejecutadas, tanto de carácter general como local, incluyendo aquellas que presentan condiciones óptimas y no óptimas. La evaluación se realiza aplicando un **radio de influencia de 500 m** sobre dichos espacios, con el fin de estimar el grado de proximidad de las viviendas a esta red de espacios libres.

ZV/EL grandes (>5000 m²): Radio de influencia = 500 m

Valores

- Ideal: **90–100 %** de viviendas cubiertas
- Aconsejable: **75–90 %**

Resultados

El análisis de proximidad indica que el 59 % de las viviendas del municipio se sitúa dentro del radio de influencia de 500 m respecto de las zonas verdes y espacios libres de mayor tamaño, que incluyen parques y áreas verdes de carácter urbano. El 41 % restante se localiza a distancias superiores a dicho radio, reflejando la existencia de ámbitos residenciales más alejados de este tipo de espacios de mayor escala. En términos generales, el resultado pone de manifiesto una cobertura relativamente amplia del sistema de parques y zonas verdes de mayor dimensión, que actúan como elementos estructurantes del sistema de espacios libres del municipi

B.b).2.2.6) *Radio 500m – Área funcional.*

Objeto

El presente análisis evalúa la proximidad de la población a las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL) de gran tamaño en cada área funcional, considerando los espacios ejecutados con una superficie superior a 5.000 m². Para ello se adopta un radio de influencia de 500 m, que permite valorar el grado de cobertura de la población respecto de este tipo de dotaciones.

Parámetros de cálculo

- **Proximidad de la población** = distribución de la población estimada de cada área funcional según su localización **dentro o fuera** del radio de influencia de 500 m respecto de las ZV y EL analizados.

Criterios

Para la interpretación de los resultados se distinguen tres situaciones:

- Dentro del **Radio de Influencia 500 m**
- A **más de 500 m** desde el R.I.
- Sin población

El mapa representa, para cada área funcional, la situación predominante de la población en relación con el radio de influencia de 500 m, identificando si la mayor parte de la población se sitúa dentro o fuera de su cobertura.

Resultados

Los resultados muestran una situación generalmente favorable en el núcleo principal, donde en la mayor parte de las áreas funcionales predomina la población situada dentro del Radio de Influencia de 500 m. Destacan AF3, AF4, AF7, AF8 y AF11, con cobertura total, junto con AF1, AF2, AF5, AF6 y AF12, que también presentan predominio de población dentro del radio, aunque con intensidades diferentes.

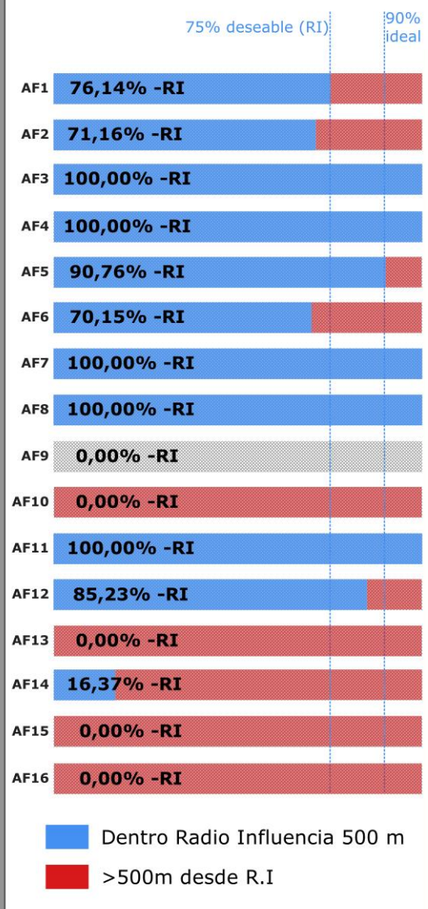
En cambio, los principales déficits se localizan en los ámbitos periféricos o más aislados. AF10, AF13, AF14, AF15 y AF16 presentan predominio de población situada a más de 500 m del radio de influencia, mientras que AF9 corresponde a un ámbito sin población.

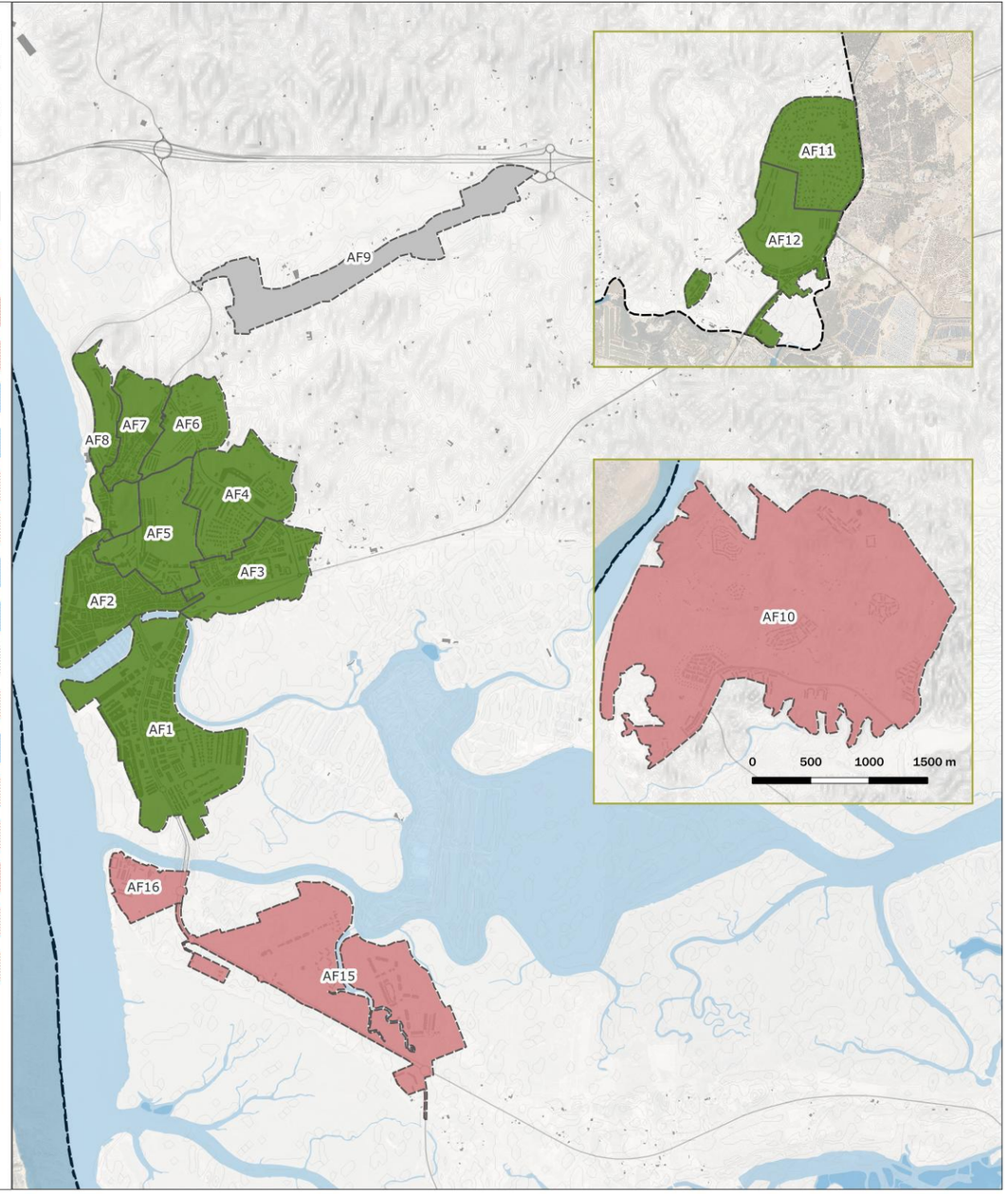
En conjunto, el análisis refleja una cobertura amplia en el núcleo principal y en parte de los ámbitos del norte, mientras que los mayores déficits de proximidad se concentran en las áreas exteriores y más desconectadas del sistema general de zonas verdes y espacios libres de gran tamaño.

ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES PEQUEÑOS

En el plano se representa la proximidad de las edificaciones a las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL) de tamaño grande (poseen una superficie >5.000 m²), estableciendo un radio de influencia de 500 m.

Resultados por Área Funcional





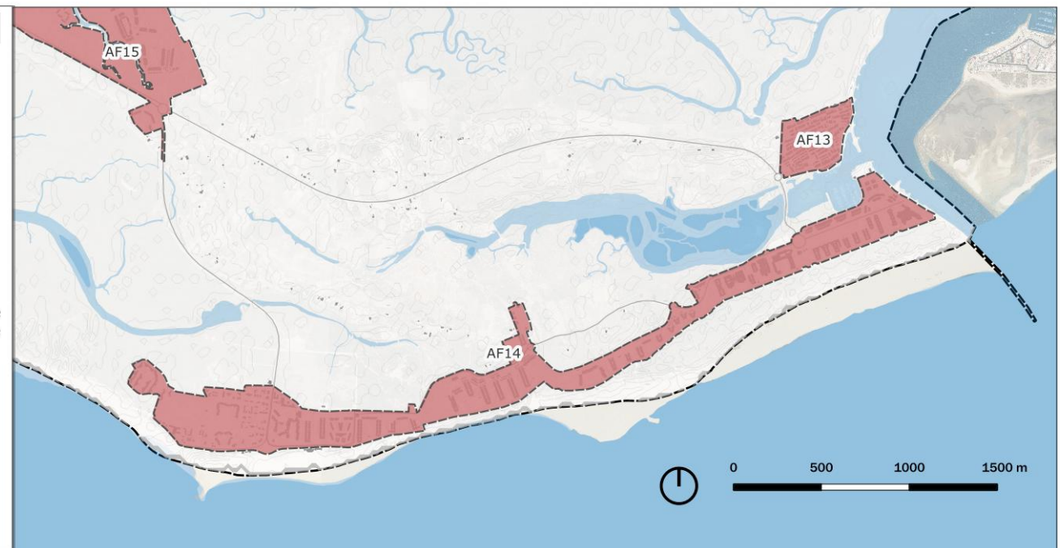
LEYENDA

Rango de influencia predominante

- >500m desde R.I
- Radio Influencia 500m (R.I)
- Sin viviendas

En cada área funcional se identifica el rango de influencia predominante en función del número de viviendas incluidas en cada intervalo de distancia.

- Áreas Funcionales
- Red viaria



En el plano se muestra la accesibilidad simultánea de las edificaciones de uso residencial a las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL), clasificados según su dimensión.

Valor existente

Valor deseable >90%

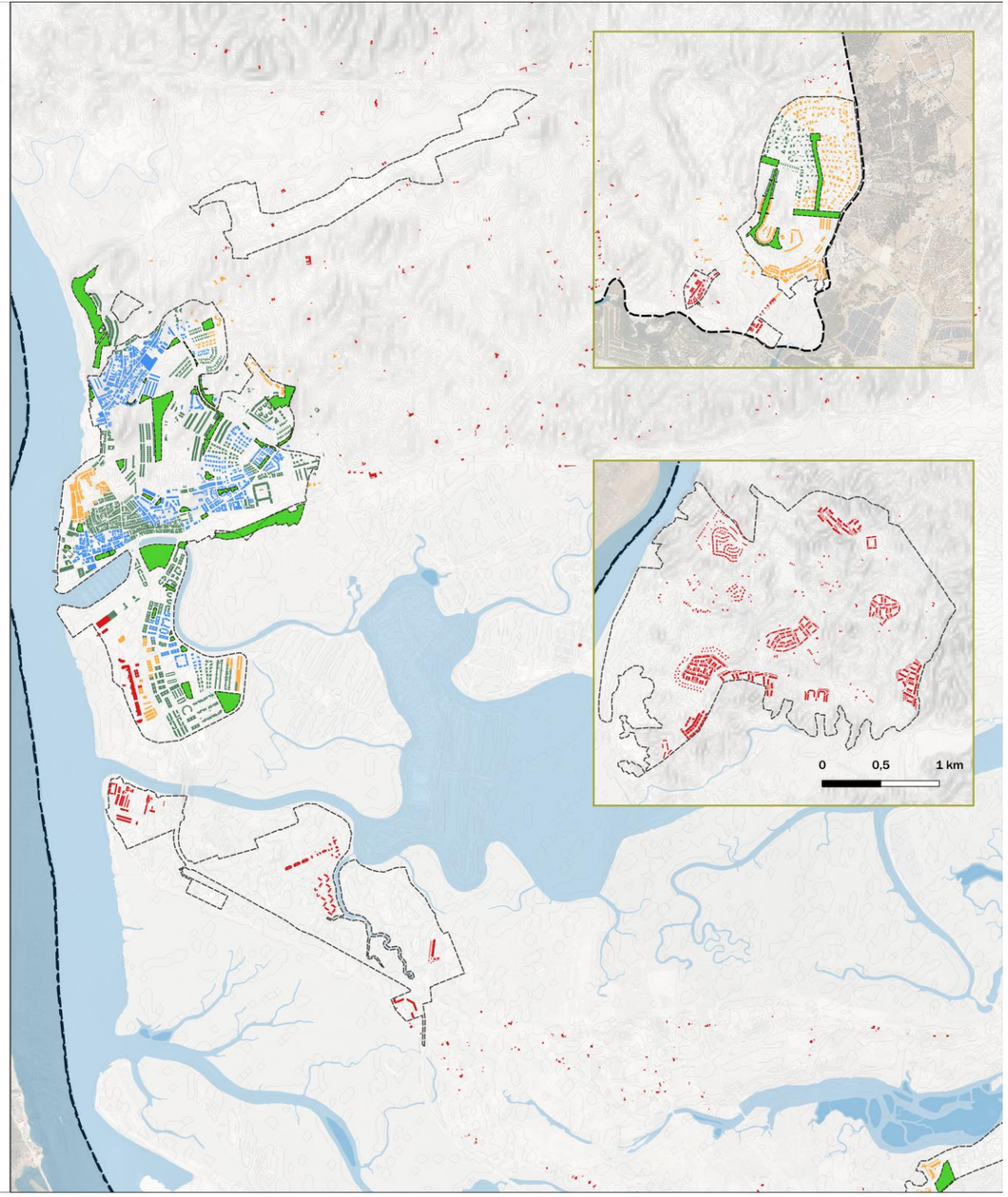
12%

25%

19%

44%

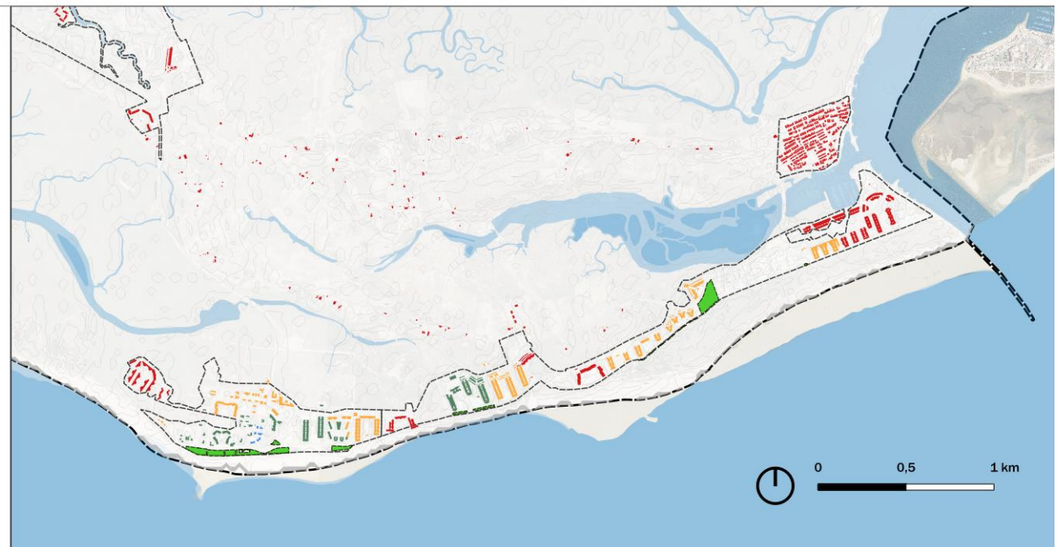
Se observa que aproximadamente 45% de las viviendas de uso residencial no disponen de accesibilidad a algún tipo de ZV/EL.



LEYENDA

Accesibilidad simultánea

- Acces. simult. a 3 tipos ZV/EL
- Acces. simult. a 2 tipos ZV/EL
- Acces. simult. a 1 tipos ZV/EL
- Acces. simult. a 0 tipos ZV/EL
- EL existentes, ZV ejecutado óptimo y no óptimo



B.b).2.3. Accesibilidad simultánea a Zonas Verdes y Espacios Libres de carácter general y local

Objeto

El presente indicador evalúa la accesibilidad simultánea de las viviendas a las zonas verdes y espacios libres ejecutados, tanto de carácter general como local, considerando los radios de influencia establecidos según el tamaño de los espacios.

Este análisis permite valorar el grado de acceso de las viviendas a la red completa de espacios libres del municipio, en función de su proximidad a diferentes categorías de zonas verdes.

Parámetros de cálculo

Proximidad (%): [Viviendas con cobertura dentro del radio de influencia] / [Total de viviendas del ámbito] x 100.

Criterios

Para el análisis se consideran las zonas verdes y espacios libres existentes, tanto de carácter general como local, incluyendo las zonas verdes ejecutadas en condiciones óptimas y no óptimas. A partir de estos espacios se generan áreas de influencia definidas según su tamaño, aplicando **radios de 150m, 300m y 500m** para los espacios pequeños, medianos y grandes, respectivamente.

Mediante la superposición de estas áreas de influencia, se analiza el grado de accesibilidad simultánea de las viviendas a la red de espacios libres, distinguiendo entre viviendas con acceso a **uno, dos o tres tipos de espacios**, así como aquellas que **no disponen de cobertura**.

Valores

- Ideal: **90–100 %** de viviendas cubiertas
- Aconsejable: **75–90 %**

Resultados

El análisis de accesibilidad simultánea muestra que el 56 % de las viviendas dispone de acceso a al menos un tipo de zona verde o espacio libre, mientras que el 44 % restante no cuenta con acceso dentro de los radios de influencia definidos. En términos de accesibilidad múltiple, el 25 % de las viviendas tiene acceso simultáneo a dos tipos de espacios, mientras que solo el 12 % dispone de acceso a los tres tipos considerados (pequeños, medianos y grandes). Por su parte, el 19 % de las viviendas únicamente dispone de acceso a un tipo de espacio.

Estos resultados evidencian una cobertura limitada de la red completa de espacios libres, situándose por debajo del valor deseable de cobertura (>90 %) y poniendo de manifiesto la existencia de ámbitos residenciales con menor accesibilidad a esta infraestructura verde urbana.

B.b).2.3.1) *Accesibilidad simultánea – Área Funcional.*

Objeto

El presente plano analiza la accesibilidad simultánea de la población a las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL) en cada área funcional, considerando el acceso a uno o varios tipos de espacios dentro de la distancia establecida.

Criterios

La clasificación de cada área funcional se establece a partir del porcentaje de **población con acceso al menos a 1 tipo** de zona verde o espacio libre. En función de este valor se distinguen tres rangos de evaluación:

- **<75%**: situación insuficiente
- **75–90%**: situación aconsejable
- **90–100%**: situación ideal

El mapa representa, para cada área funcional, el nivel de cobertura de acceso a ZV y EL según el porcentaje de población que alcanza al menos un tipo de espacio. Esta lectura permite identificar de forma sintética los ámbitos con condiciones insuficientes, aceptables o elevadas de accesibilidad.

Resultados

Los resultados muestran una situación claramente favorable en el núcleo principal, donde todas las áreas funcionales disponen de acceso a al menos 1 tipo de zona verde o espacio libre. Dentro de este conjunto destacan AF3, AF6 y AF7, al predominar en ellas el acceso simultáneo a 3 tipos de ZV/EL, siendo AF7 el ámbito con la condición más favorable por su cobertura prácticamente total.

Fuera del núcleo principal, la situación es más desigual. AF11 y AF12 presentan acceso, aunque con menor diversidad, predominando el acceso a 1 tipo, mientras que AF13 alcanza una situación más favorable al concentrar su población en el acceso a 2 tipos. En cambio, los principales déficits se localizan en AF10 y AF15, donde no se registra acceso, y en AF14, donde predomina la población sin acceso.

En conjunto, el mapa refleja una buena cobertura en el núcleo principal y una mayor fragilidad en los ámbitos periféricos, donde la accesibilidad resulta más limitada y menos diversa.

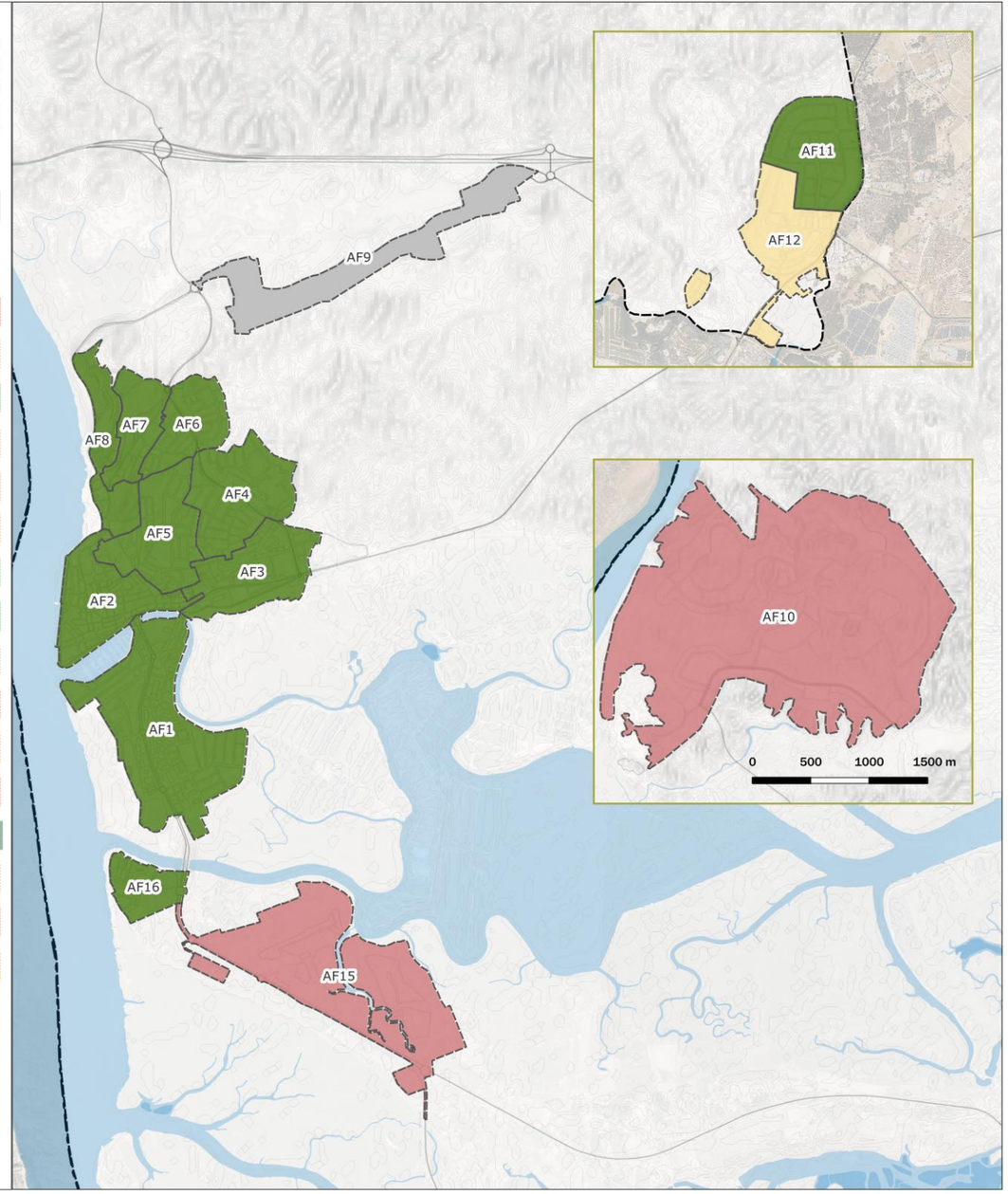
SISTEMA DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES - ACCESIBILIDAD SIMULTÁNEA

El plano muestra el nivel de accesibilidad simultánea de la población a las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL) en cada área funcional, evaluado a partir del porcentaje de población con acceso al menos a 1 tipo de espacio.

Resultados por Área Funcional

- AF1 17,49% - 3 Tipos
- AF2 27,22% - 3 Tipos
- AF3 61,00% - 3 Tipos
- AF4 20,53% - 3 Tipos
- AF5 23,00% - 3 Tipos
- AF6 42,30% - 3 Tipos
- AF7 91,29% - 3 Tipos
- AF8 34,27% - 3 Tipos
- AF9
- AF10 0,00% - 3 Tipos
- AF11 0,00% - 3 Tipos
- AF12 0,00% - 3 Tipos
- AF13 0,00% - 3 Tipos
- AF14 0,00% - 3 Tipos
- AF15 0,00% - 3 Tipos
- AF16 0,00% - 3 Tipos

Acces. simult. a 3 tipos ZV/EL
Acces. simult. a 2 tipos ZV/EL
Acces. simult. a 1 tipos ZV/EL
Acces. simult. a 0 tipos ZV/EL



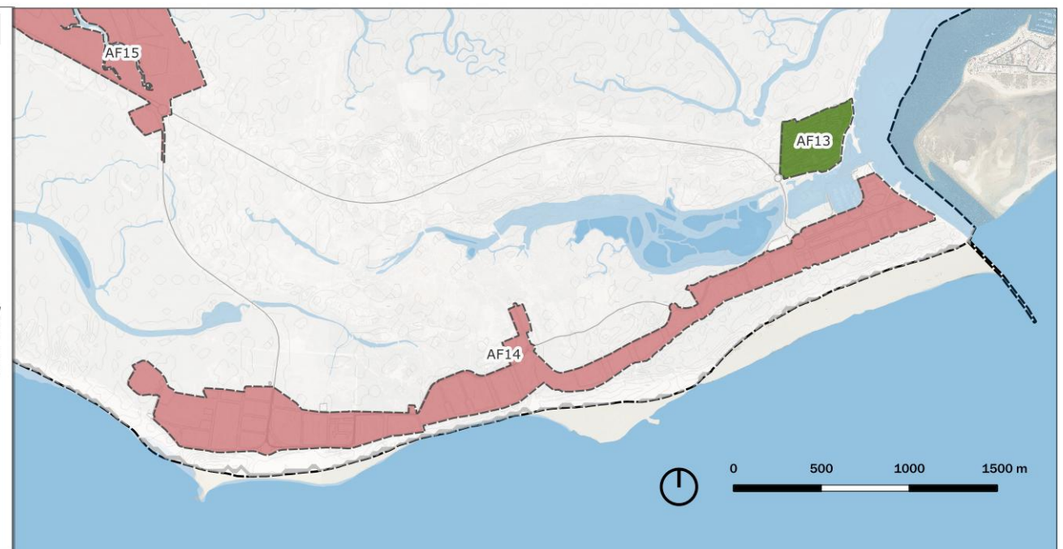
LEYENDA

Nivel de accesibilidad simultánea

- <75% - Insuficiente
- 75–90% - Deseable
- 90–100% - Ideal
- Sin población

El mapa clasifica cada área funcional según el porcentaje de población con acceso al menos a 1 tipo de ZV/EL, mientras que las barras muestran la distribución interna de la población según su acceso simultáneo a 0, 1, 2 o 3 tipos.

- Áreas Funcionales
- Red viaria



En el plano se muestran la relación entre la dotación existente y deseable por cada tipo de equipamiento cuya edificación haya sido ejecutada. Entre los que se distinguen siete tipos de equipamientos, siendo la dotacion existente y dotacion optima para cada uno lo siguiente:

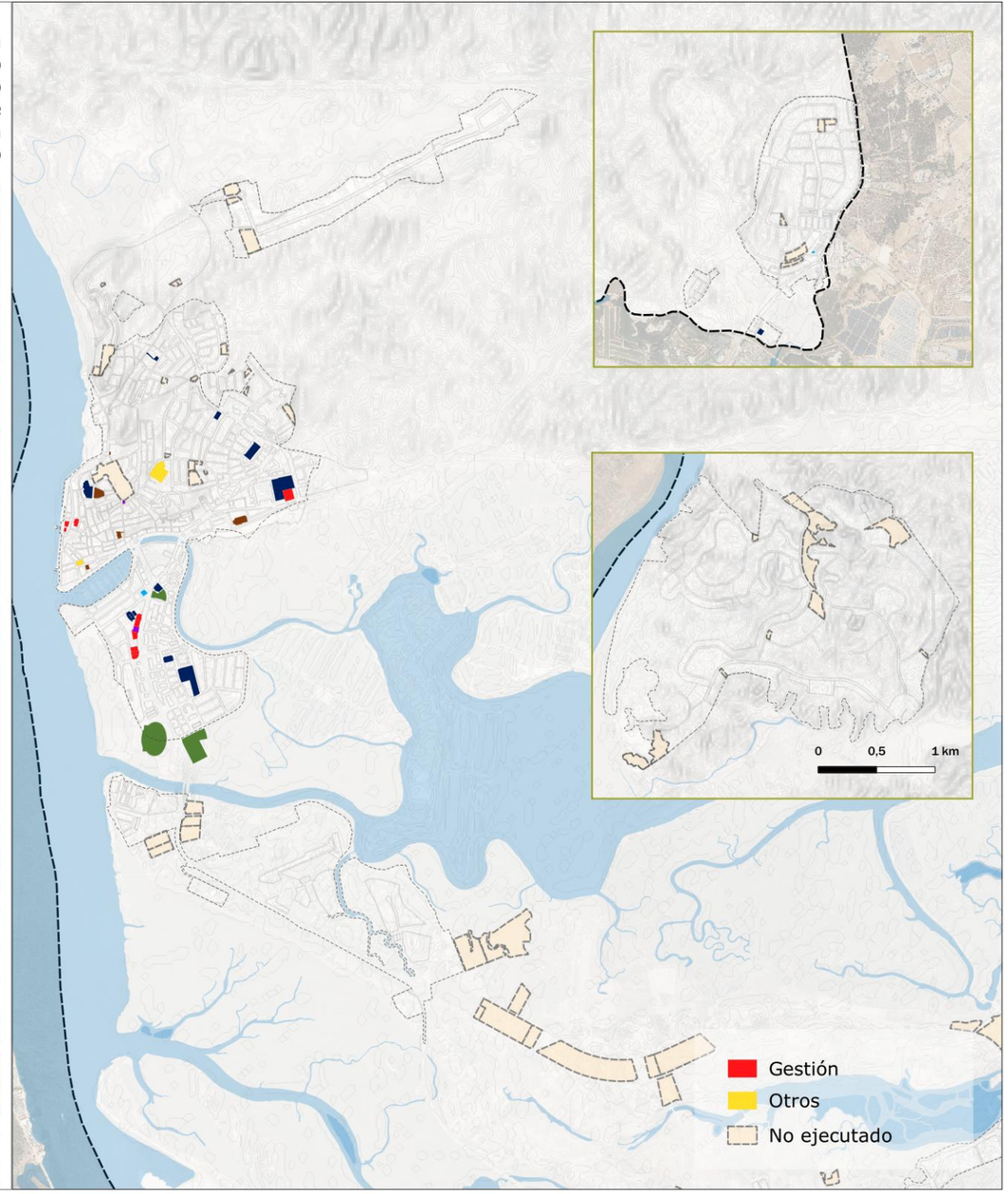
Cultural	Sistema General y Local m2	Dot. Exist	Dot. Optim
Centro Cultural	8.379,59	0,38	0,2
Centros de Culto	140,22	0,01	0,05
Biblioteca	0,00	0,00	0,04
Total	**8.519,81**	**0,39**	**0,29**

Deportivo	Sistema General y Local m2	Dot. Exist	Dot. Optim
Salas y pabellones	22.652,62	1,50	0,40
	10.295,37		
Piscina aire libre	0,00	0,00	0,07
Piscina cubierta	0,00	0,00	0,05
Campos grandes	24.294,46	1,10	0,68
Total	**57.242,45**	**2,60**	**1,20**

Educativo	Sistema General y Local m2	Dot. Exist	Dot. Optim
Infantil	3.536,27	0,16	0,70
Primaria	22.168,85	1,01	1,66
Secundaria Obligatoria	17.201,93	0,78	1,67
Adultos + Ocupacional	1.699,13	0,08	0,30
Total	**44.606,18**	**2,03**	**4,33**

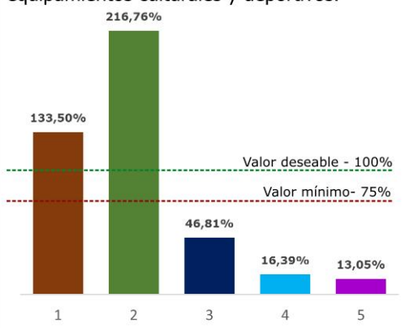
Sanitario	Sistema General y Local m2	Dot. Exist	Dot. Optim
Centro de salud	1.068,51	0,05	0,07
Centro de Urgencias	266,00	0,01	0,03
Centro salud especializados	0,00	0,00	0,07
Hospital especializado	0,00	0,00	0,2
Total	**1.334,51**	**0,06**	**0,37**

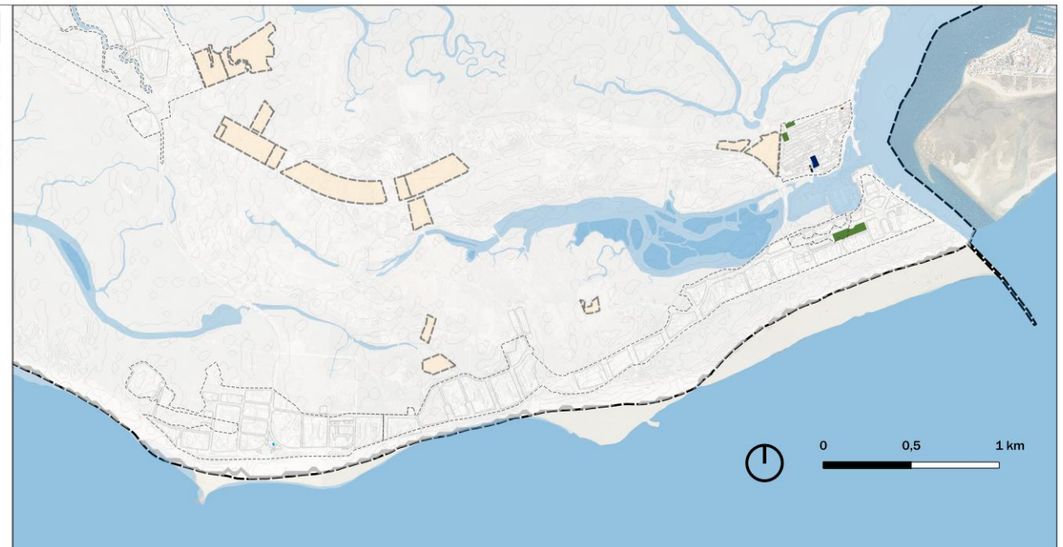
Bienestar Social	Sistema General y Local m2	Dot. Exist	Dot. Optim
CEDI 3ra Edad	1.170,46	0,05	0,08
Residencia de la 3ra E	265,50	0,01	0,42
Total	**1.435,96**	**0,07**	**0,50**



Resumen (% Valor deseable alcanzado)

El grado de cumplimiento de los valores es desigual. Equipamientos de educación, salud y bienestar social no alcanzan el valor deseable. Por otro lado se observa un nivel elevado de cumplimiento en el caso de los equipamientos culturales y deportivos.





B.b).3. Sistema de Equipamientos.

B.b).3.1. Nivel dotacional de equipamientos públicos.

Objeto

El presente indicador analiza la dotación de equipamientos públicos del municipio, considerando conjuntamente los equipamientos de carácter general y local actualmente existentes. El objetivo es evaluar el grado de cobertura del sistema de equipamientos en relación con las necesidades de la población residente.

Parámetros de cálculo

- **Nivel dotacional (%):** [Dotación existente para cada tipo (m2/hab) / Dotación optima*] x 100.

*La **dotación existente** se obtiene a partir de la superficie de equipamientos públicos existentes (sistema general y local) en relación con la población residente del municipio (22.007 hab., IECA 2024)*

Criterios

La **dotación óptima*** se establece a partir de estándares orientativos de superficie por habitante utilizados en la planificación de equipamientos urbanos (Hernández Aja, 1997).

Valores

- **Mínimo:** 75%
- **Deseable:** 100%

Resultados

El grado de cumplimiento de los valores referenciales óptimos es desigual. Se observa, por un lado, un elevado nivel de cumplimiento en el caso de los equipamientos Culturales (133,50%) y deportivos (216,76%). Los restantes tipos de equipamientos estudiados no alcanzan el valor mínimo: en el caso de los equipamientos educativos (46,81%), salud (16,39

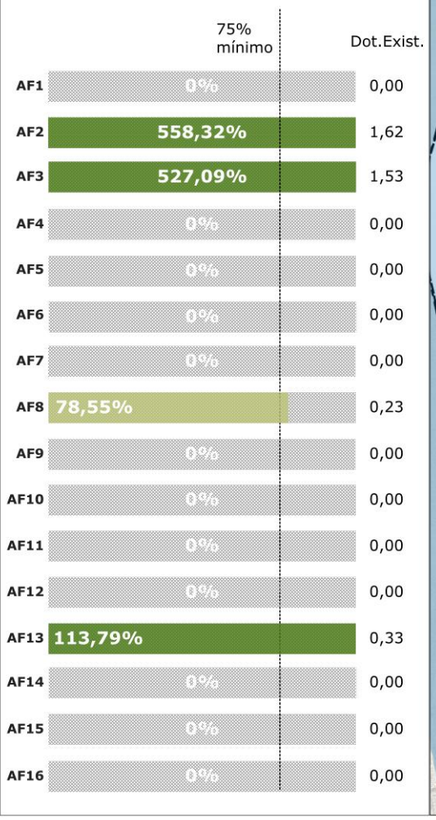
%) y bienestar social tan solo un 13,05%.

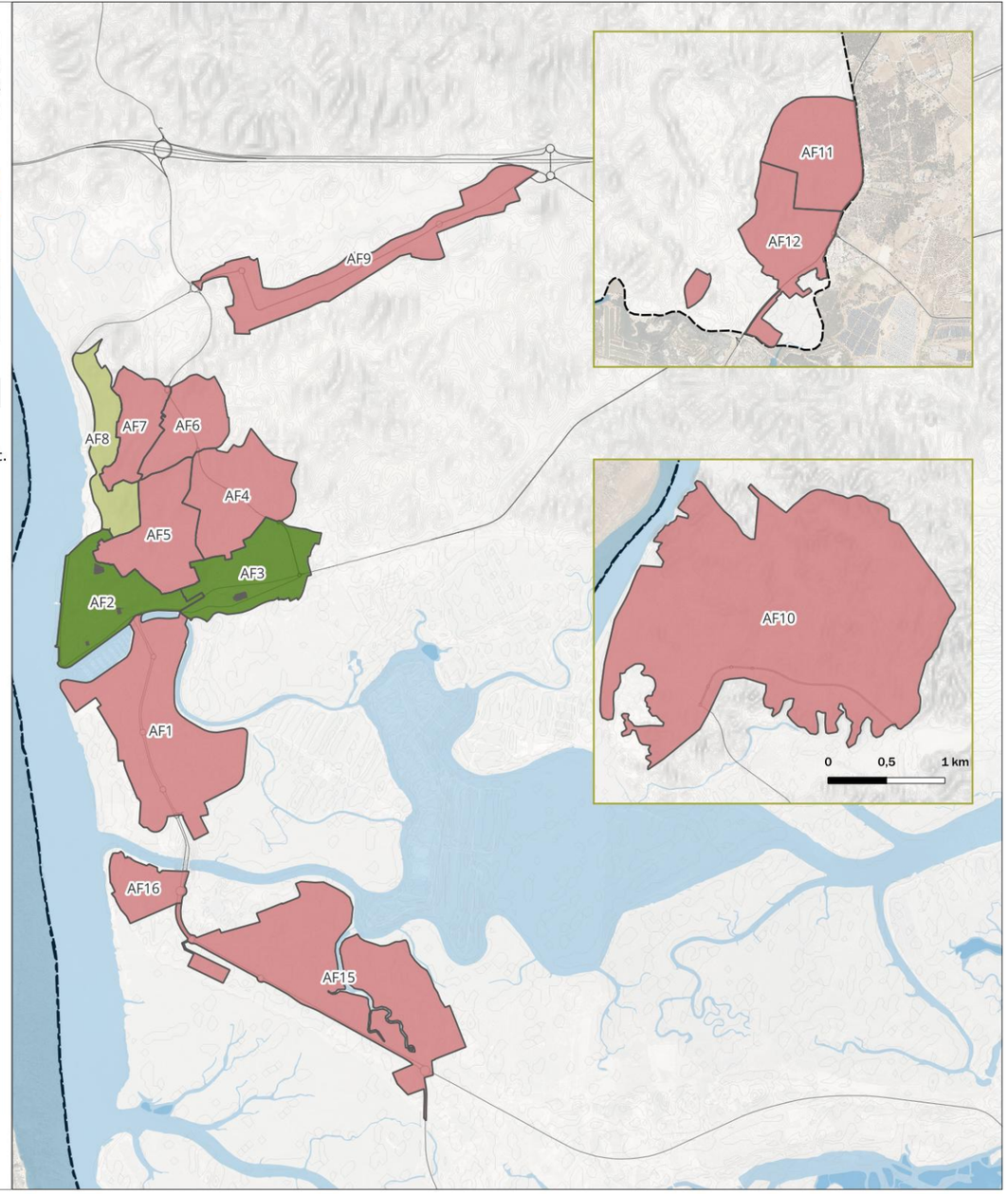
Es importante mencionar que la mayoría de los equipamientos, incluyendo a los que alcanzan el valor deseable, se concentran en su mayoría en el núcleo principal Ayamonte.

En el plano siguiente se muestra el porcentaje alcanzado por cada área funcional en relación con sus niveles óptimos. Los valores de referencia considerados son los siguientes:

Cultural	Sistema General y Local m2	Dot. Exist	Dot. Optim
Centro Cultural	8.379,59	0,38	0,2
Centros de Culto	140,22	0,01	0,05
Biblioteca	0,00	0,00	0,04
Total	**8.519,81**	**0,39**	**0,29**

Resultados por Área Funcional



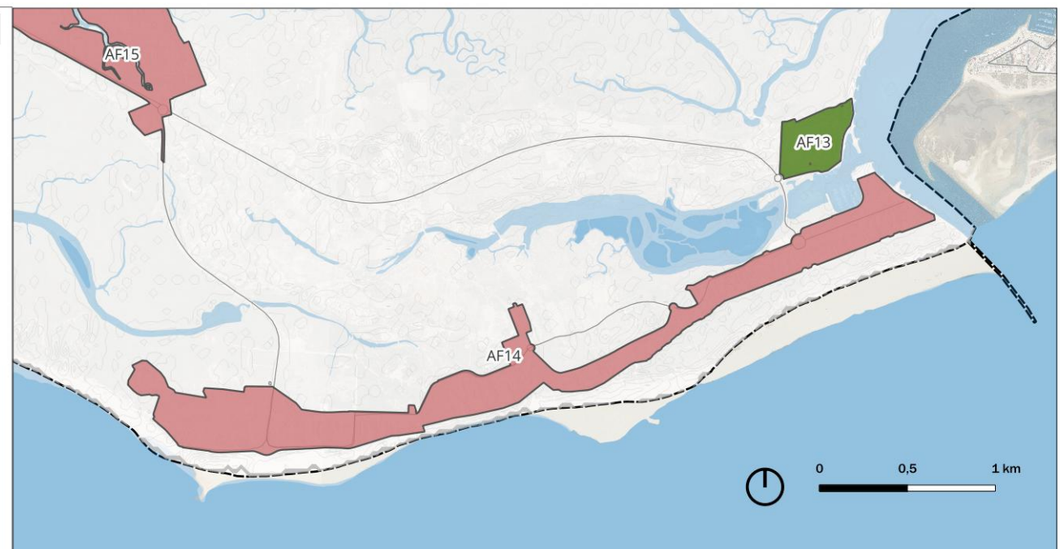


LEYENDA

Evaluación del indicador (%)

- <10%
- 10 % - 40%
- 40% - 75%
- >75 % Valor Minimo
- >100 % Valor Deseable

- Equip. Cultural
- Áreas Funcionales
- Red viaria



B.b).3.2. Dotación de equipamientos públicos

B.b).3.2.1) *Dotación de equipamientos públicos. - Cultural.*

Objeto

El equipamiento se entiende como el conjunto de dotaciones consideradas esenciales para asegurar el adecuado funcionamiento de la estructura social y garantizar la presentación de servicios de interés público en el análisis urbanístico se incorporan exclusivamente aquellos equipamientos de uso colectivo y acceso universal, cuyo carácter público resulta determinante para la cohesión territorial y la calidad de vida de la población.

Parámetros de cálculo

Nivel dotacional (%): [Dotación existente para cada tipo (m2s/hab) / Dotación optima (m2s/hab)] x 100.

Criterios

La dotación optima de equipamientos se determina aplicando estándares obtenidos a partir de las necesidades espaciales de cada persona, conforme a criterios normativos y de referencia técnica (La ciudad de los ciudadanos, Hernández Aja, 1997). La cuantificación resultante se establece de manera proporcional a la población residente de cada tejido urbano. Generando valores de m2 por habitante por cada tipo de equipamiento. Con el fin de asegurar unos resultados ajustados a la realidad municipal, el análisis se ha centrado exclusivamente en los equipamientos existentes.

Valores

- **Mínimo:** 75%
- **Deseable:** 100%

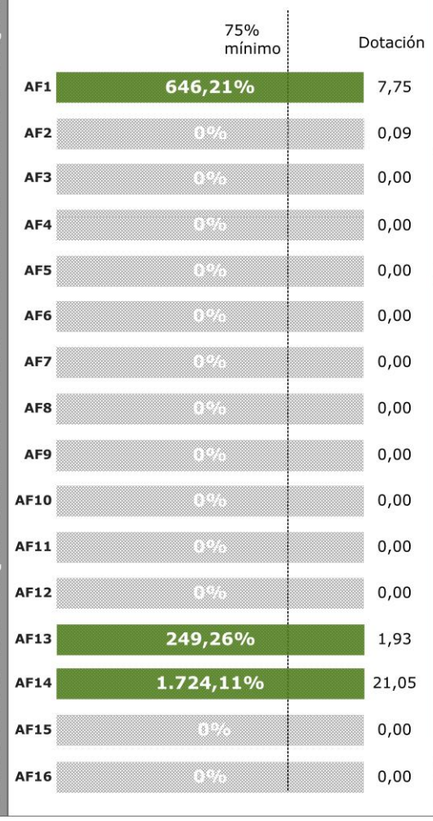
Resultados

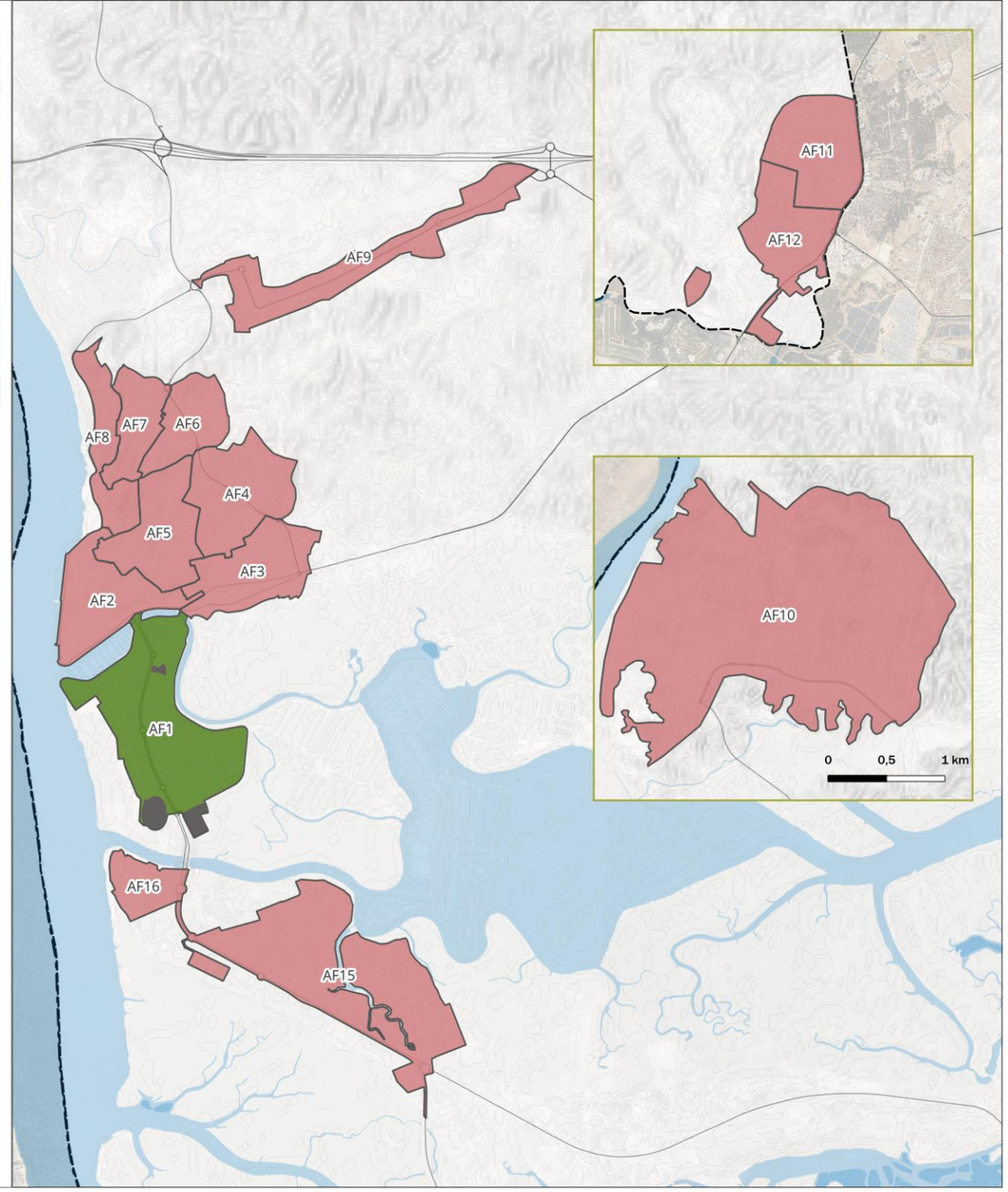
El diagnóstico del sistema de equipamientos culturales revela una polarización. Mientras que las áreas AF2 y AF3 presentan niveles de dotación excepcionales, con un cumplimiento del 558,49% y 527,25% respectivamente, seguido por AF13, con 113,79%, la realidad para la mayor parte del municipio es de una inexistencia total de este servicio. 12 de las 16 áreas funcionales registran un valor de 0,00%, lo que evidencia un vacío dotacional en los sectores analizados. Solo la zona AF8 logra superar el umbral mínimo con un 78,55%. En conjunto, los resultados describen un modelo de concentración extrema en puntos específicos, lo que impide la consolidación de una red cultural equilibrada y accesible. El sistema actual no garantiza una cobertura territorial básica, funcionando más como un conjunto de enclaves aislados que como una infraestructura de servicio público distribuida de forma equitativa.

En el plano siguiente se muestra el porcentaje alcanzado por cada área funcional en relación con sus niveles óptimos. Los valores de referencia considerados son los siguientes:

Deportivo	Sistema General y Local m2	Dot. Exist	Dot. Optim
Salas y pabellones	22.652,62	1,50	0,40
	10.295,37		
Piscina aire libre	0,00	0,00	0,07
Piscina cubierta	0,00	0,00	0,05
Campos grandes	24.294,46	1,10	0,68
Total	**57.242,45**	**2,60**	**1,20**

Resultados por Área Funcional





LEYENDA

Evaluación del indicador (%)

- <10%
- 10 % - 40%
- 40% - 75%
- >75 % Valor Minimo
- >100 % Valor Deseable

- Equip. Deportivo
- Áreas Funcionales
- Red viaria



B.b).3.2.2) *Dotación de equipamientos públicos. - Deportivo.*

Objeto

El equipamiento se entiende como el conjunto de dotaciones consideradas esenciales para asegurar el adecuado funcionamiento de la estructura social y garantizar la presentación de servicios de interés público en el análisis urbanístico se incorporan exclusivamente aquellos equipamientos de uso colectivo y acceso universal, cuyo carácter público resulta determinante para la cohesión territorial y la calidad de vida de la población.

Parámetros de cálculo

Nivel dotacional (%): [Dotación existente para cada tipo (m2s/hab) / Dotación optima (m2s/hab)] x 100.

Criterios

La dotación optima de equipamientos se determina aplicando estándares obtenidos a partir de las necesidades espaciales de cada persona, conforme a criterios normativos y de referencia técnica (La ciudad de los ciudadanos, Hernández Aja, 1997). La cuantificación resultante se establece de manera proporcional a la población residente de cada tejido urbano. Generando valores de m2 por habitante por cada tipo de equipamiento. Con el fin de asegurar unos resultados ajustados a la realidad municipal, el análisis se ha centrado exclusivamente en los equipamientos existentes.

Valores

- **Mínimo:** 75%
- **Deseable:** 100%

Resultados

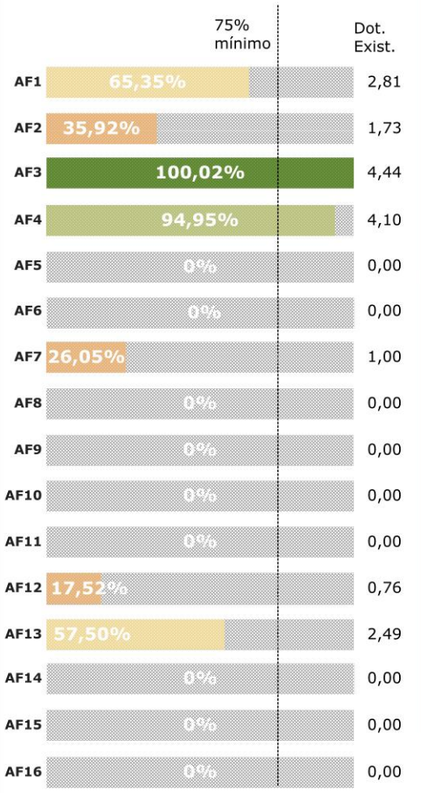
El análisis de la dotación deportiva muestra, un desequilibrio territorial absoluto. Tres zonas concentran grandes cifras destacando especialmente la AF14 con un 1.754,11%, seguida de la AF1 con un 646,21% y la AF13 con un 249,27%, mientras que la realidad para el resto del municipio es de una carencia total.

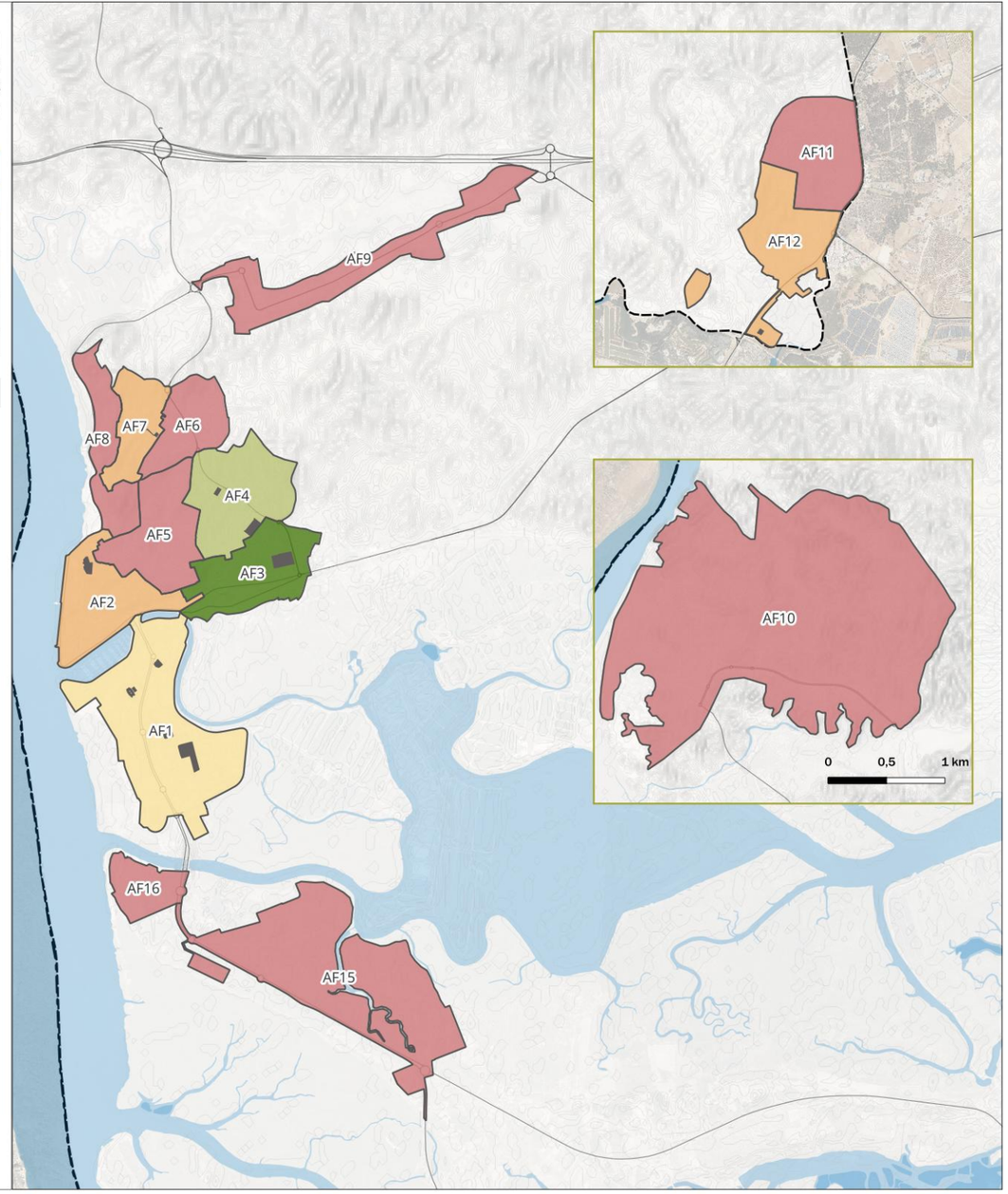
Es muy crítico que 13 de las 16 áreas funcionales registren un 0,00% de dotación. Estos datos indican que el modelo deportivo no se apoya en instalaciones de barrio o de proximidad, sino que depende de unos pocos enclaves de gran escala que concentran toda la oferta en puntos muy específicos. El diagnóstico revela una red inexistente para la gran mayoría de los sectores, donde el acceso al deporte está condicionado a grandes desplazamientos hacia estos tres núcleos.

En el plano siguiente se muestra el porcentaje alcanzado por cada área funcional en relación con sus niveles óptimos. Los valores de referencia considerados son los siguientes:

Educativo	Sistema General y Local m2	Dot. Exist	Dot. Optim
Infantil	3.536,27	0,16	0,70
Primaria	22.168,85	1,01	1,66
Secundaria Obligatoria	17.201,93	0,78	1,67
Adultos + Ocupacional	1.699,13	0,08	0,30
Total	**44.606,18**	**2,03**	**4,33**

Resultados por Área Funcional

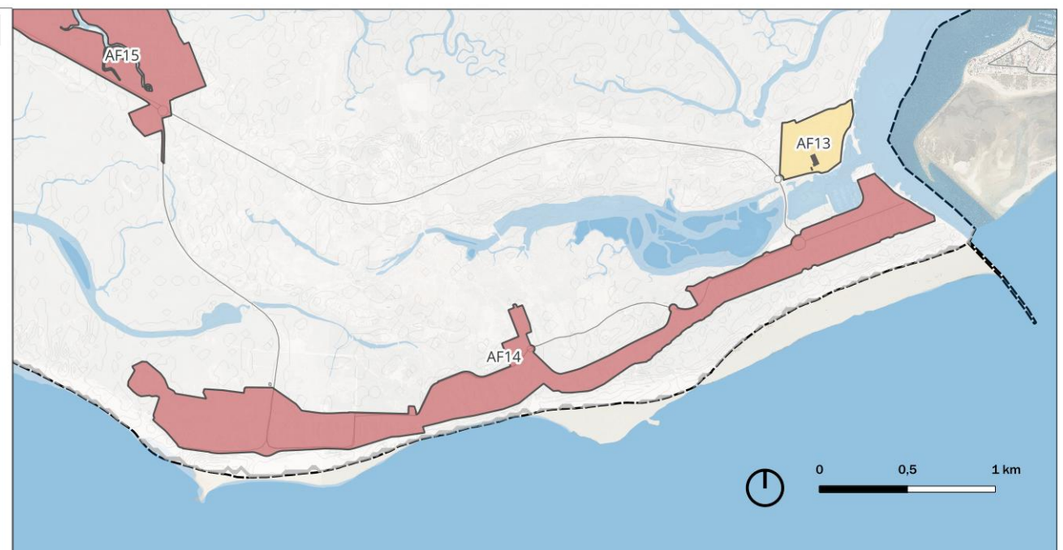




Evaluación del indicador (%)

- <10%
- 10 % - 40%
- 40% - 75%
- >75 % Valor Minimo
- >100 % Valor Deseable

- Equip. Docente
- Áreas Funcionales
- Red viaria



B.b).3.2.3) *Dotación de equipamientos públicos. - Educativo.*

Objeto

El equipamiento se entiende como el conjunto de dotaciones consideradas esenciales para asegurar el adecuado funcionamiento de la estructura social y garantizar la presentación de servicios de interés público en el análisis urbanístico se incorporan exclusivamente aquellos equipamientos de uso colectivo y acceso universal, cuyo carácter público resulta determinante para la cohesión territorial y la calidad de vida de la población.

Parámetros de cálculo

Nivel dotacional (%): [Dotación existente para cada tipo (m2s/hab) / Dotación optima (m2s/hab)] x 100.

Criterios

La dotación optima de equipamientos se determina aplicando estándares obtenidos a partir de las necesidades espaciales de cada persona, conforme a criterios normativos y de referencia técnica (La ciudad de los ciudadanos, Hernández Aja, 1997). La cuantificación resultante se establece de manera proporcional a la población residente de cada tejido urbano. Generando valores de m2 por habitante por cada tipo de equipamiento. Con el fin de asegurar unos resultados ajustados a la realidad municipal, el análisis se ha centrado exclusivamente en los equipamientos existentes.

Valores

- **Mínimo:** 75%
- **Deseable:** 100%

Resultados

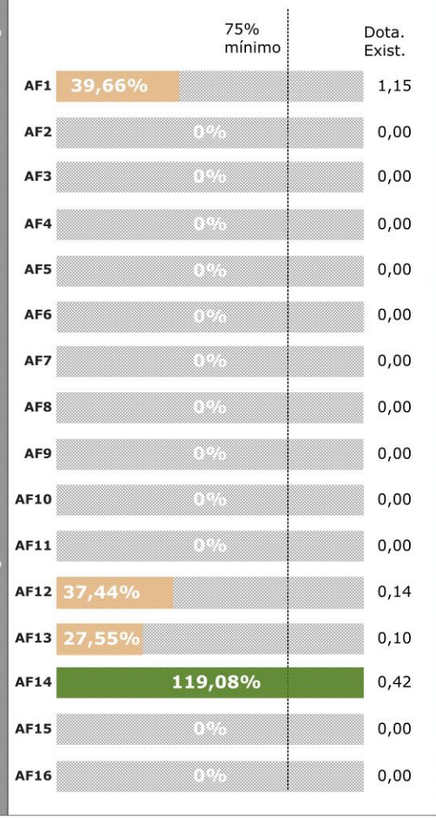
El análisis del sistema educativo muestra un reparto muy desigual en el territorio. Aunque dos áreas que cumplen satisfactoriamente los objetivos (AF3 con un 102,88% y AF4 con un 94,96%), la realidad es que la gran mayoría del municipio presenta una carencia casi total de esta dotación.

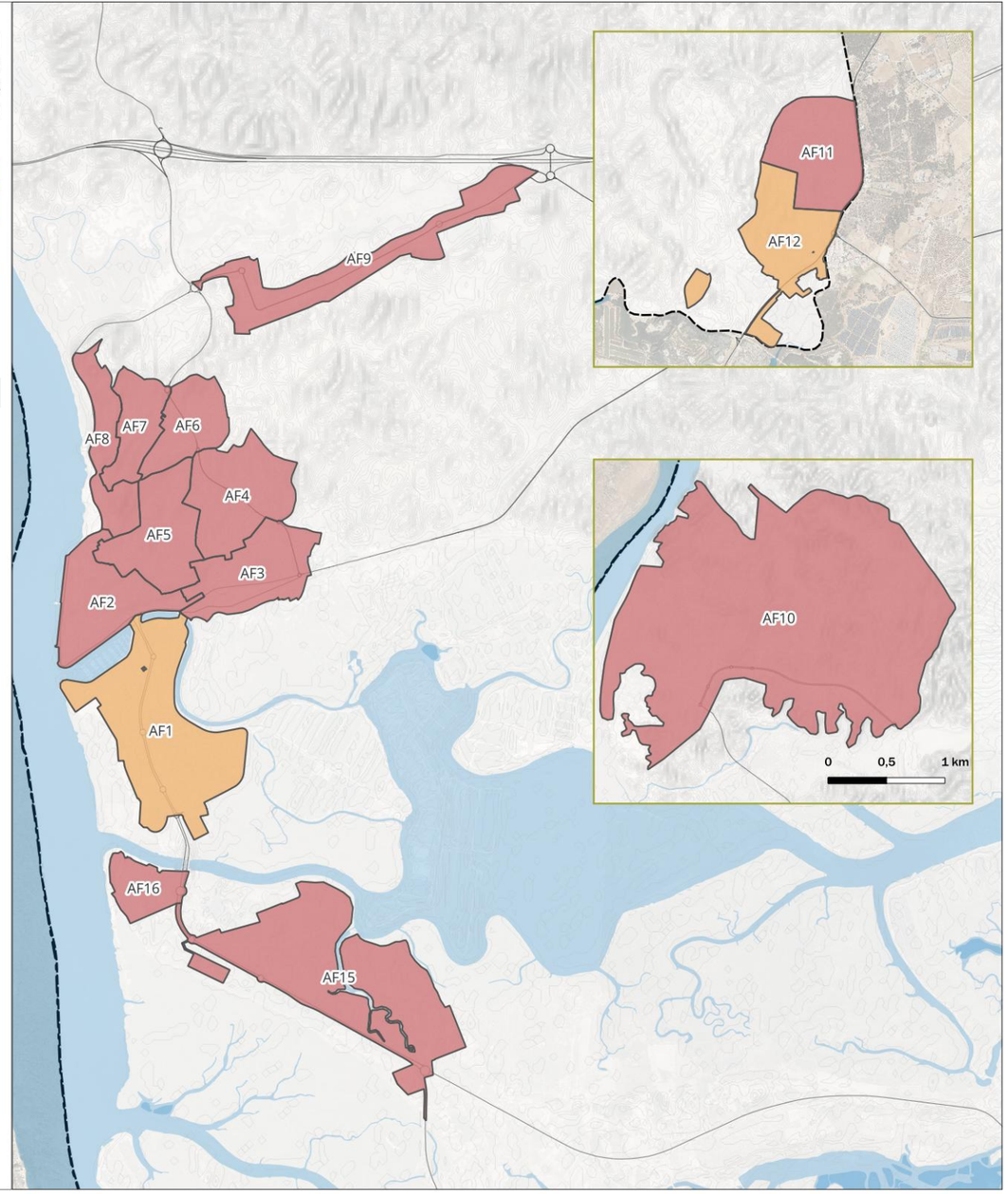
Es destacable que 9 de las 16 áreas analizadas registran un 0,00%, lo que evidencia la inexistencia de una red de equipamientos educativos de proximidad fuera del núcleo central. Con zonas como la AF1 que se quedan cerca del mínimo (65,54%) y la zona AF13 con 57,50 %, el resto del mapa en niveles críticos o nulos, el diagnóstico confirma un modelo muy centralizado donde la cobertura educativa es inexistente para la mayor parte de los sectores residenciales del municipio.

En el plano siguiente se muestra el porcentaje alcanzado por cada área funcional en relación con sus niveles óptimos. Los valores de referencia considerados son los siguientes:

Sanitario	Sistema General y Local m2	Dot. Exist	Dot. Optim
Centro de salud	1.068,51	0,05	0,07
Centro de Urgencias	266,00	0,01	0,03
Centro salud especializados	0,00	0,00	0,07
Hospital especializado	0,00	0,00	0,2
Total	**1.334,51**	**0,06**	**0,37**

Resultados por Área Funcional

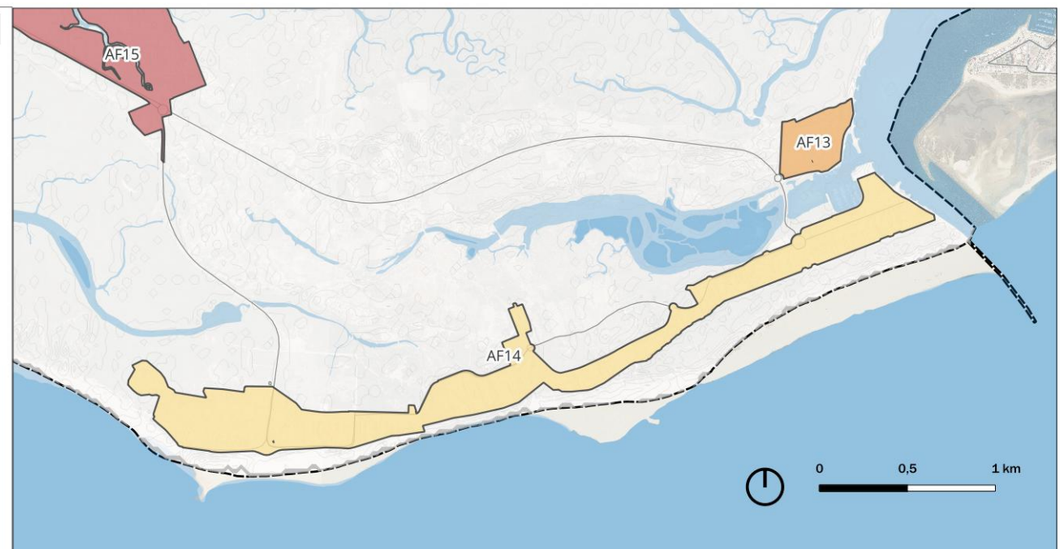




Evaluación del indicador (%)

- <10%
- 10 % - 40%
- 40% - 75%
- >75 % Valor Minimo
- >100 % Valor Deseable

- Equip. Sanitario
- Áreas Funcionales
- Red viaria



B.b).3.2.4) *Dotación de equipamientos públicos. – Sanitario.*

Objeto

El equipamiento se entiende como el conjunto de dotaciones consideradas esenciales para asegurar el adecuado funcionamiento de la estructura social y garantizar la presentación de servicios de interés público en el análisis urbanístico se incorporan exclusivamente aquellos equipamientos de uso colectivo y acceso universal, cuyo carácter público resulta determinante para la cohesión territorial y la calidad de vida de la población.

Parámetros de cálculo

Nivel dotacional (%): [Dotación existente para cada tipo (m2s/hab) / Dotación optima (m2s/hab)] x 100.

Criterios

La dotación optima de equipamientos se determina aplicando estándares obtenidos a partir de las necesidades espaciales de cada persona, conforme a criterios normativos y de referencia técnica (La ciudad de los ciudadanos, Hernández Aja, 1997). La cuantificación resultante se establece de manera proporcional a la población residente de cada tejido urbano. Generando valores de m2 por habitante por cada tipo de equipamiento. Con el fin de asegurar unos resultados ajustados a la realidad municipal, el análisis se ha centrado exclusivamente en los equipamientos existentes.

Valores

- **Mínimo:** 75%
- **Deseable:** 100%

Resultados

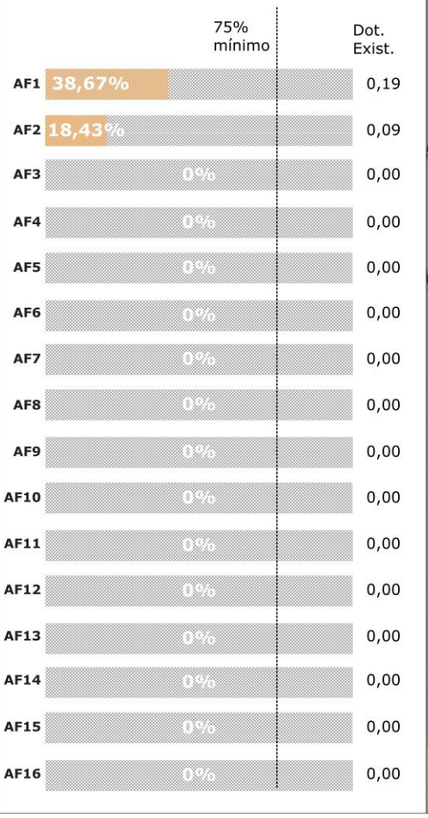
Al analizar el sistema sanitario, los datos muestran una situación de carencia casi absoluta en la mayor parte del territorio municipal. Además, 13 de las 16 áreas funcionales registran un 0,00% de dotación, lo que deja a la gran mayoría de los sectores sin cobertura de salud de ningún tipo en su entorno cercano.

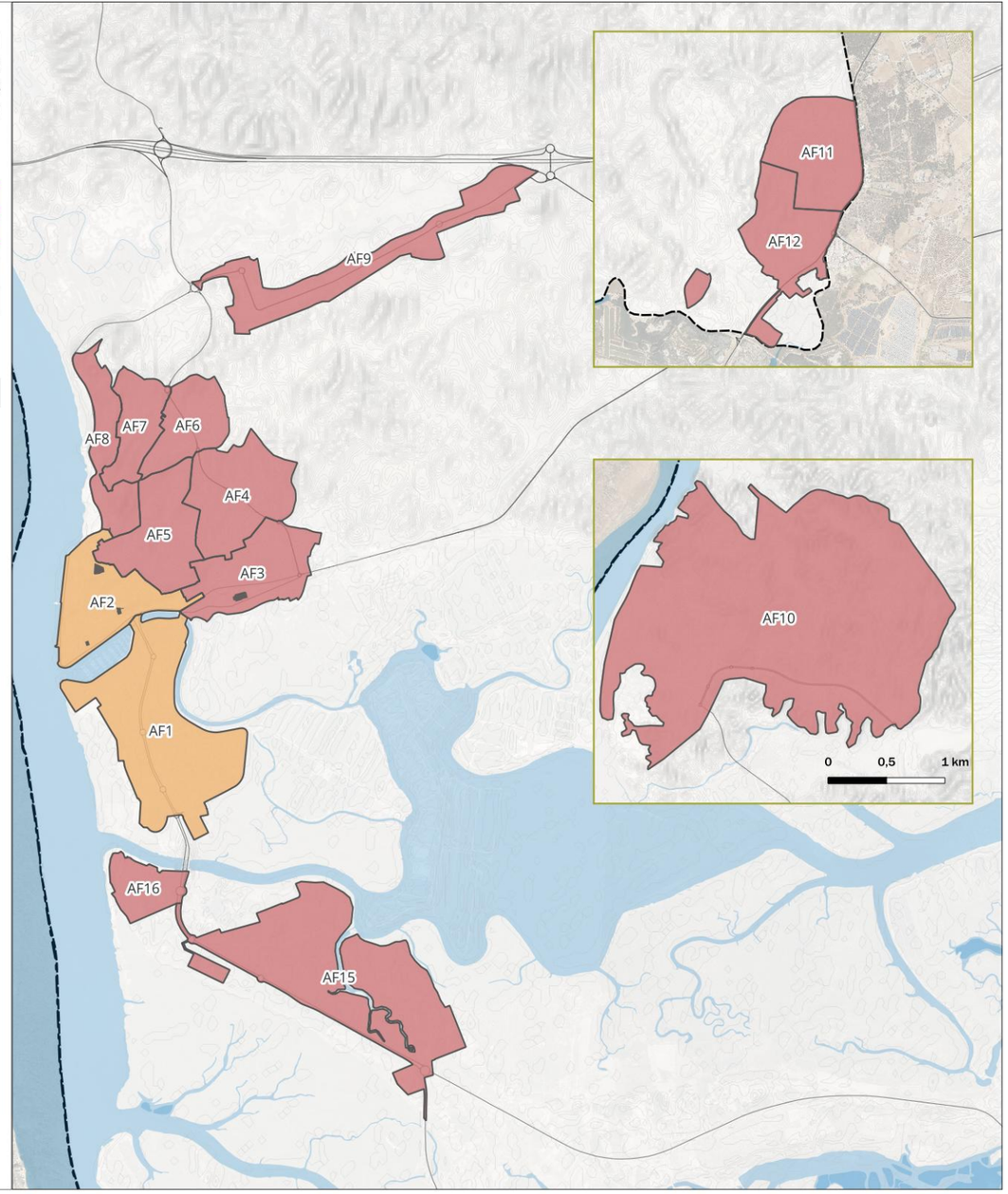
La oferta se encuentra totalmente concentrada en un único punto, la AF14, que con un 119,08% es la única zona que logra superar el umbral mínimo exigido. Fuera de este sector, solo encontramos presencia en AF1 (39,66%), AF12 (37,44%) y la AF13 (, valores que siguen siendo muy insuficientes y no alcanzan ni la mitad de los objetivos deseables. Este diagnóstico confirma un modelo de enclave único, donde el servicio sanitario es inexistente como dotación de proximidad para casi toda la población del municipio.

En el plano siguiente se muestra el porcentaje alcanzado por cada área funcional en relación con sus niveles óptimos. Los valores de referencia considerados son los siguientes:

Bienestar Social	Sistema General y Local m2	Dot. Exist	Dot. Optim
CEDI 3ra Edad	1.170,46	0,05	0,08
Residencia de la 3ra E	265,50	0,01	0,42
Total	**1.435,96**	**0,07**	**0,50**

Resultados por Área Funcional



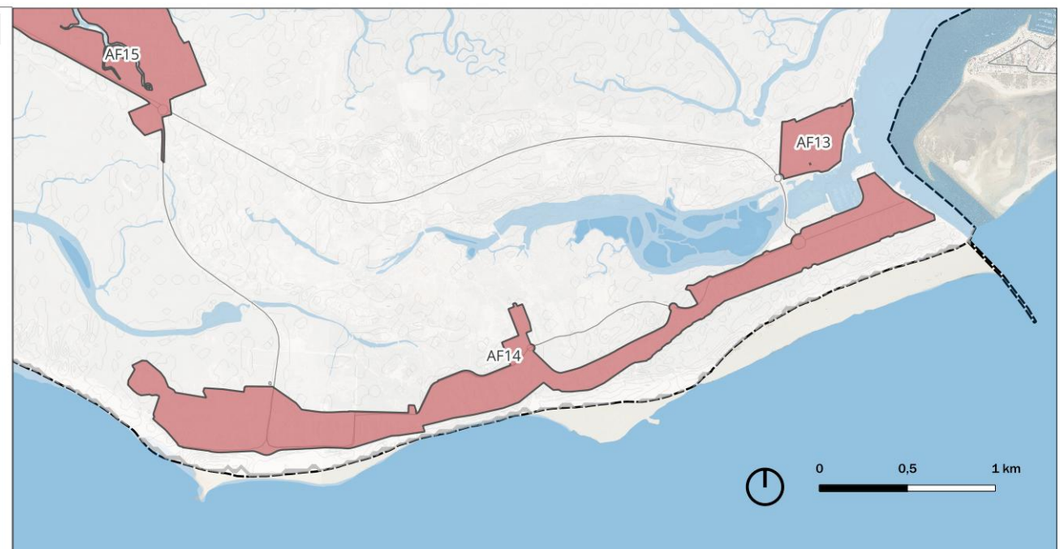


LEYENDA

Evaluación del indicador (%)

- <10%
- 10 % - 40%
- 40% - 75%
- >75 % Valor Minimo
- >100 % Valor Deseable

- Equip. Bienestar Social
- Áreas Funcionales
- Red viaria



POU AYAMONTE

B.b).3.2.5) *Dotación de equipamientos públicos. – Bienestar Social*

Objeto

El equipamiento se entiende como el conjunto de dotaciones consideradas esenciales para asegurar el adecuado funcionamiento de la estructura social y garantizar la presentación de servicios de interés público en el análisis urbanístico se incorporan exclusivamente aquellos equipamientos de uso colectivo y acceso universal, cuyo carácter público resulta determinante para la cohesión territorial y la calidad de vida de la población.

Parámetros de cálculo

Nivel dotacional (%): [Dotación existente para cada tipo (m2s/hab) / Dotación optima (m2s/hab)] x 100.

Criterios

La dotación optima de equipamientos se determina aplicando estándares obtenidos a partir de las necesidades espaciales de cada persona, conforme a criterios normativos y de referencia técnica (La ciudad de los ciudadanos, Hernández Aja, 1997). La cuantificación resultante se establece de manera proporcional a la población residente de cada tejido urbano. Generando valores de m2 por habitante por cada tipo de equipamiento. Con el fin de asegurar unos resultados ajustados a la realidad municipal, el análisis se ha centrado exclusivamente en los equipamientos existentes.

Valores

- **Mínimo:** 75%
- **Deseable:** 100%

Resultados

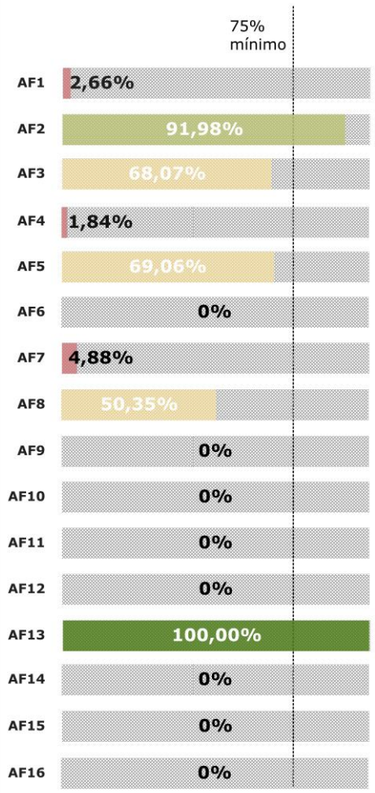
El diagnóstico de los servicios de bienestar social muestra un déficit prácticamente absoluto en todo el municipio. Se observa 14 de las 16 áreas funcionales registran un 0,00% de dotación, lo que supone una carencia total de infraestructuras para servicios sociales en casi todo el territorio.

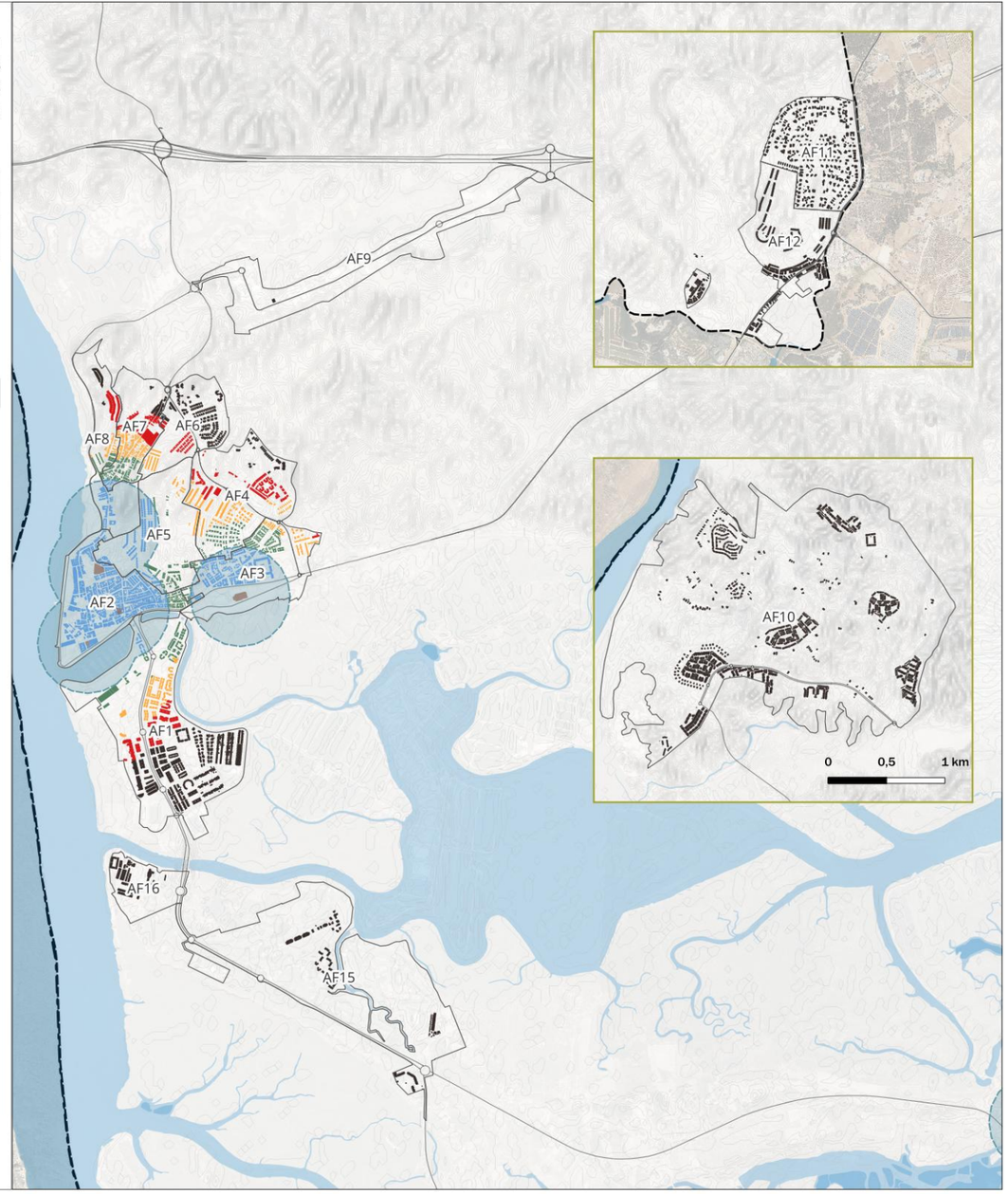
La presencia de este equipamiento se concentra únicamente en dos puntos: la AF1, que solo alcanza un 38,63%, y la AF2 con un 18,43%. Ninguna de estas zonas llega siquiera a la mitad del objetivo mínimo del 75%, lo que confirma que el municipio carece de una red de bienestar social funcional.

En el plano siguiente se muestra la distancia de las edificaciones residenciales existentes a los equipamientos, siendo la distancia deseables:

Ámbito	Tipo de Equipamiento	Distancia
Barrio	Centro cultural	300 m
Barrio	Biblioteca	300 m
Barrio	Centro de Culto	300 m

Resultados por Área Funcional





Evaluación del indicador (%)

- <10%
- 10 % - 40%
- 40% - 75%
- 75 % - 100%
- >100 % Valor Deseable

- Equip. Cultural
- Áreas Funcionales
- Red viaria



B.b).3.3. Proximidad a Equipamientos

B.b).3.3.1) *Proximidad a Equipamiento Cultural*.

Objetivo

En el plano siguiente se representa la **proximidad de la población residencial a los equipamientos culturales**, considerando como distancia deseable un radio de **300 m** para centros culturales, bibliotecas y centros de culto.

Las barras muestran el **porcentaje de viviendas de cada área funcional situada dentro de ese radio**, permitiendo identificar tanto los ámbitos con cobertura suficiente como aquellos con mayor déficit de acceso.

Resultados

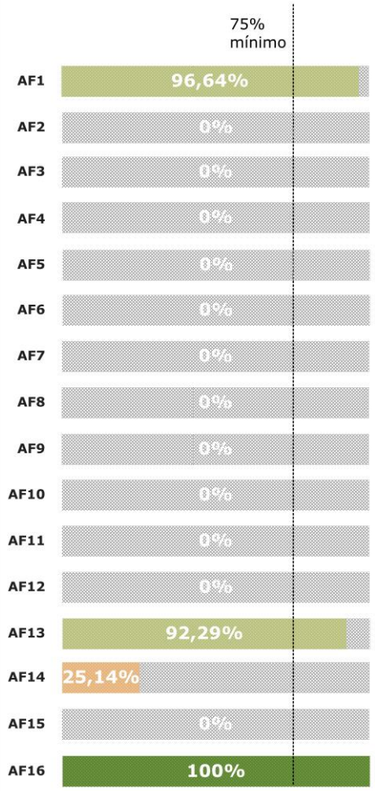
La proximidad a equipamientos deportivos presenta una distribución muy desigual entre las distintas áreas funcionales, atendiendo al porcentaje de viviendas situadas dentro de la distancia deseable a este tipo de dotaciones. Los valores más altos se registran en AF16 Barriada Canela (100%), AF1 Barriada Salón de Santa Gadea (96,64%) y AF13 Punta del Moral (92,29%), donde la práctica totalidad de las viviendas queda comprendida dentro del radio de cobertura establecido.

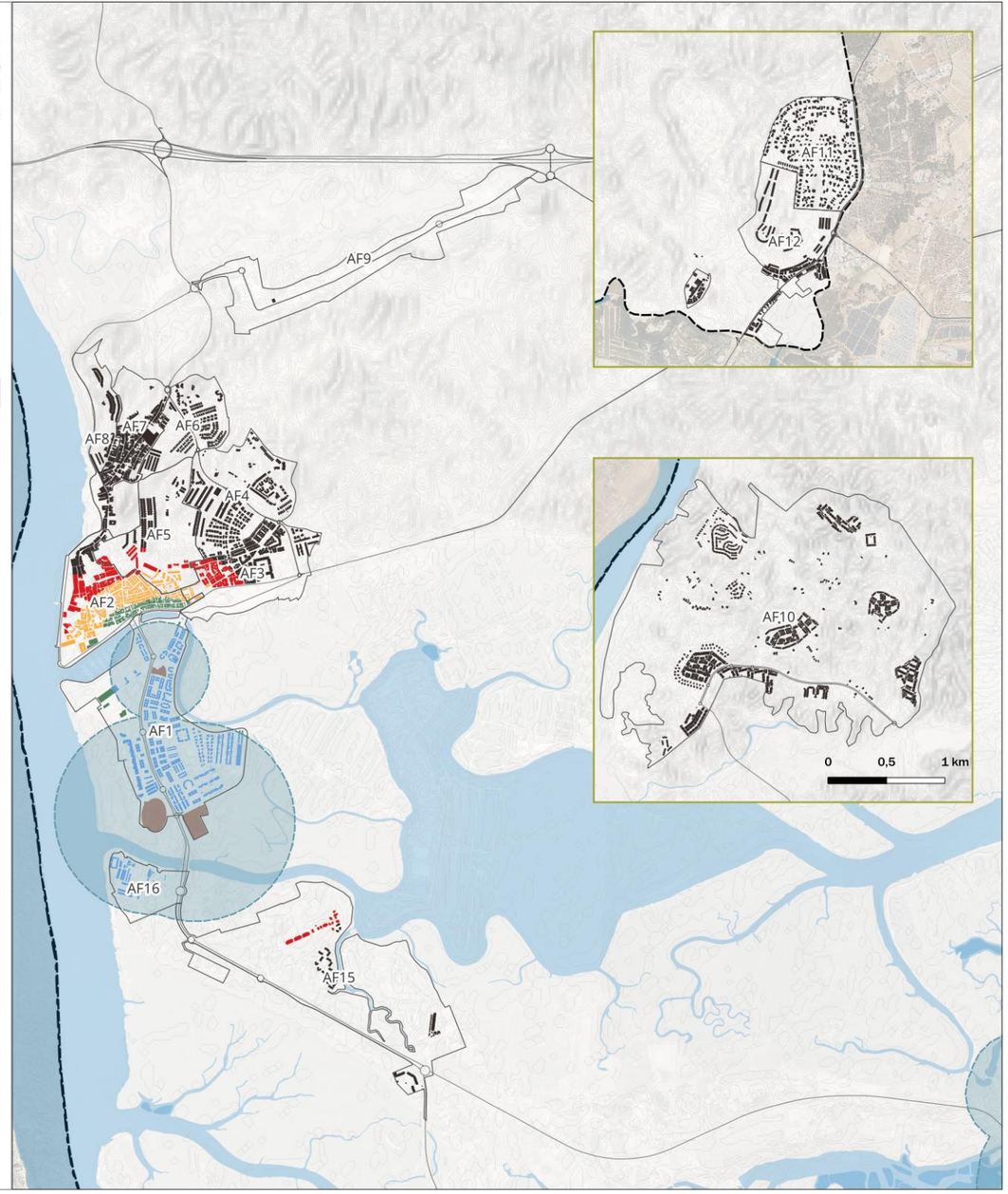
En cambio, AF14 Isla Canela (25,14%) muestra una cobertura claramente más limitada, con una parte importante del tejido residencial fuera de la distancia considerada adecuada. En el resto de áreas funcionales no se registran viviendas dentro del radio analizado, lo que pone de manifiesto una implantación muy localizada de los equipamientos deportivos y una cobertura insuficiente para una parte muy amplia del sistema residencial.

En el plano siguiente se muestra la distancia de las edificaciones residenciales existentes a los equipamientos, siendo la distancia deseables:

Ámbito	Tipo de Equipamiento	Distancia
Barrio	Salas y pabellones	300 m
Barrio	Piscina aire libre	600 m
Barrio	Piscina cubierta	600 m
Barrio	Campos grandes	600 m

Resultados por Área Funcional

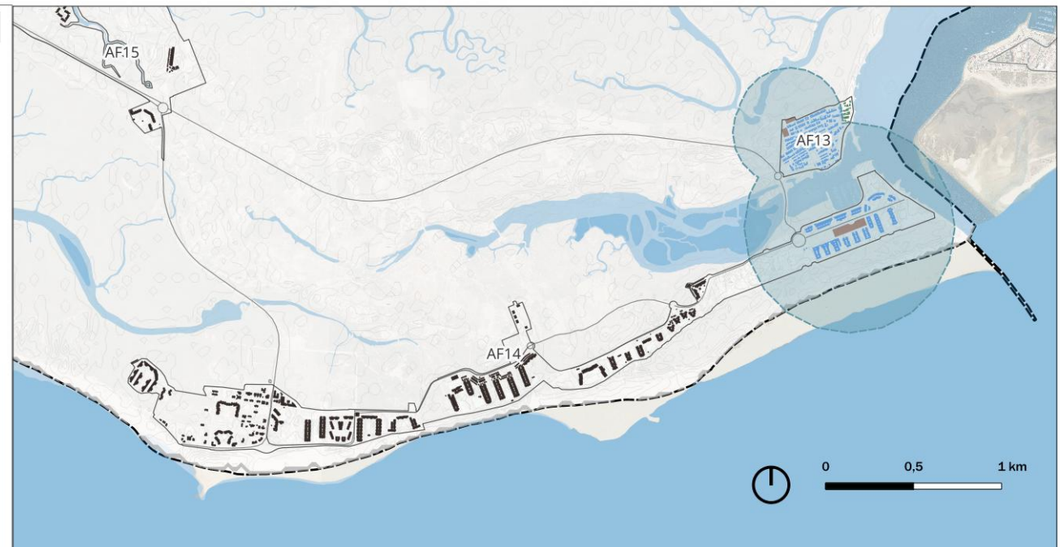




Evaluación del indicador (%)

- <10%
- 10 % - 40%
- 40% - 75%
- 75 % - 100%
- >100 % Valor Deseable

- Equip. Bienestar Deportivo
- Áreas Funcionales
- Red viaria



B.b).3.3.2) *Proximidad a Equipamiento Deportivo.*

Objetivo

En el plano siguiente se representa la **proximidad de la población residencial a los equipamientos deportivos**, considerando como distancia deseable un radio de **300 m** y **600m**.

Las barras muestran el **porcentaje de viviendas de cada área funcional situada dentro de ese radio**, permitiendo identificar tanto los ámbitos con cobertura suficiente como aquellos con mayor déficit de acceso.

Resultados

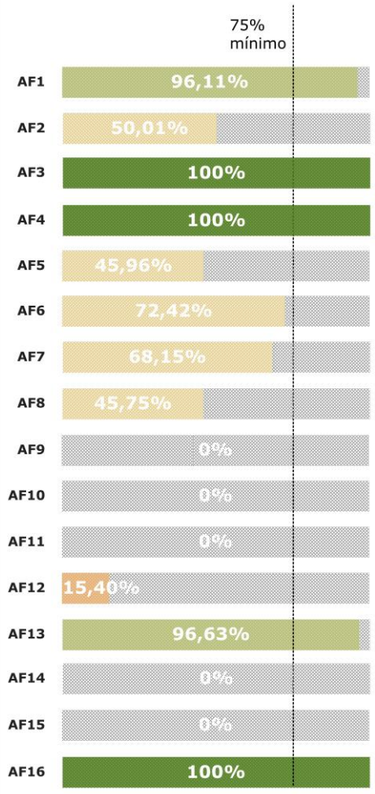
El indicador evidencia una distribución muy concentrada de la proximidad a los equipamientos deportivos, con cobertura efectiva únicamente en cuatro áreas funcionales. Los mejores resultados corresponden a **AF16 Barriada Canela (100%)**, **AF1 Barriada Salón de Santa Gadea (96,64%)** y **AF13 Punta del Moral (92,29%)**, donde prácticamente la totalidad de las viviendas se sitúa dentro de la distancia considerada adecuada.

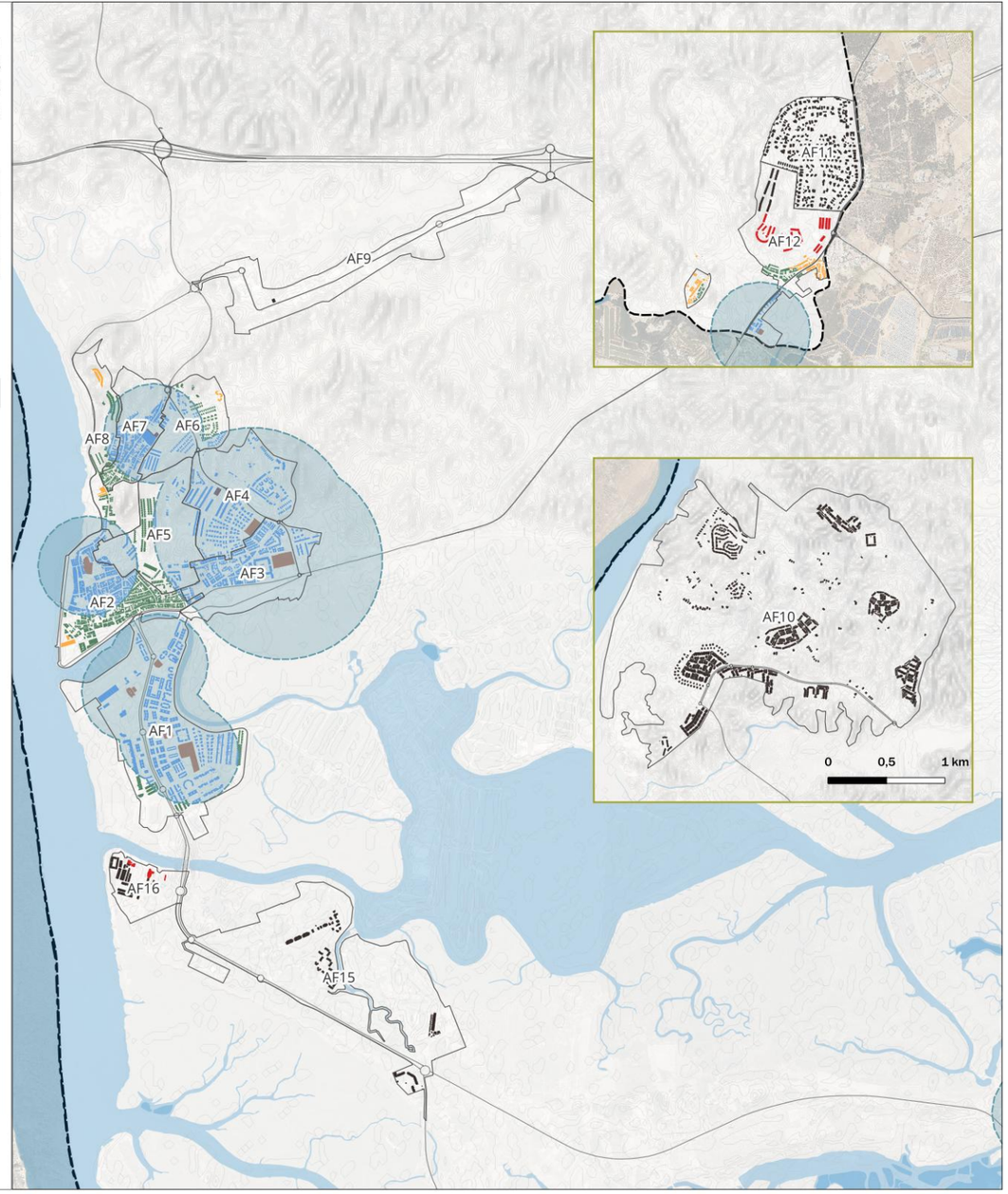
En **AF14 Isla Canela (25,14%)**, la cobertura es solo parcial, lo que indica que la mayor parte del tejido residencial permanece fuera del radio de influencia de estos equipamientos. En el resto de áreas funcionales el valor es nulo, reflejando la ausencia de proximidad residencial a dotaciones deportivas y una implantación territorial muy localizada de este tipo de equipamientos.

En el plano siguiente se muestra la distancia de las edificaciones residenciales existentes a los equipamientos, siendo la distancia deseables:

Ámbito	Tipo de Equipamiento	Distancia
Barrio	Infantil	300 m
Barrio	Primaria	300 m
Barrio	Secundaria	600 m
Barrio	Adultos y ocupacional	600 m

Resultados por Área Funcional





Evaluación del indicador (%)

- <10%
- 10 % - 40%
- 40% - 75%
- 75 % - 100%
- >100 % Valor Deseable

- Equip. Educativo
- Áreas Funcionales
- Red viaria



B.b).3.3.3) *Proximidad a Equipamiento Educativo.*

Objetivo

En el plano siguiente se representa la proximidad de las viviendas a los equipamientos educativos, considerando como distancia deseable un **radio de 300 m para los equipamientos de infantil y primaria, y de 600 m para los de secundaria**, adultos y ocupacional.

Las barras muestran el porcentaje de viviendas de cada área funcional situadas dentro de dicha distancia, permitiendo identificar los ámbitos con mejor cobertura y aquellos donde el acceso de proximidad a estas dotaciones resulta insuficiente.

Resultados

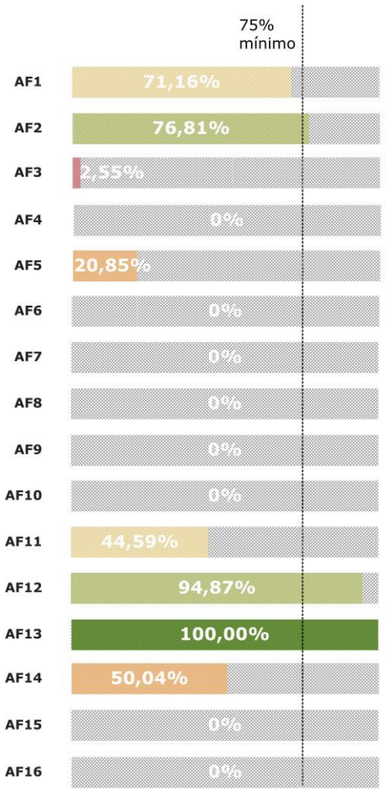
La proximidad a equipamientos educativos presenta una cobertura relativamente amplia en el núcleo principal, aunque con diferencias significativas entre áreas funcionales. Los mejores resultados se registran en **AF3 (100%)**, **AF4 (100%)** y **AF16 (100%)**, a los que se suman valores muy elevados en **AF1 (96,11%)** y **AF13 (96,63%)**, lo que indica que la práctica totalidad de las viviendas de estos ámbitos se sitúa dentro de la distancia considerada adecuada.

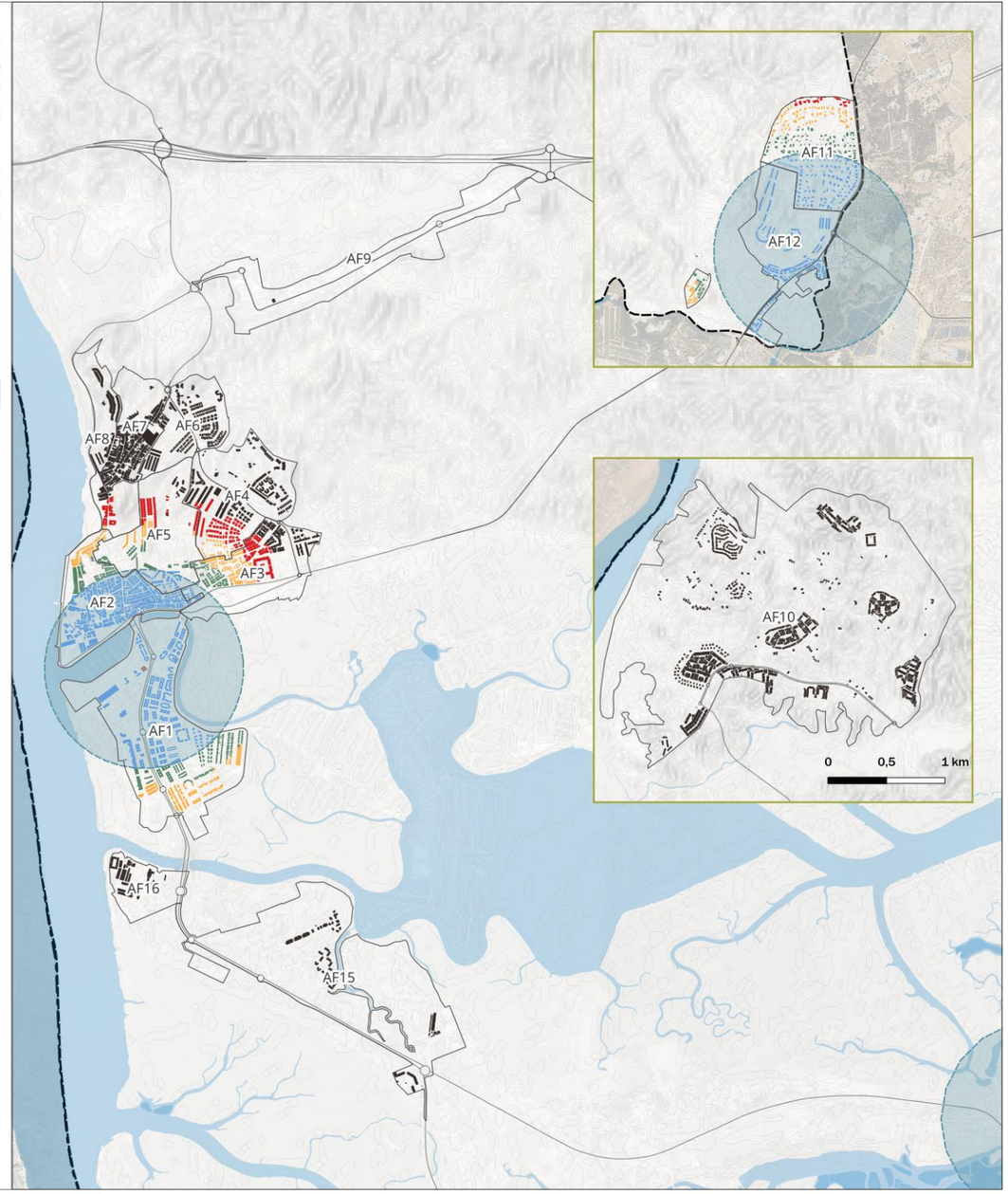
También **AF6 (72,42%)** se aproxima al umbral mínimo de referencia, mientras que **AF7 (68,15%)**, **AF2 (50,91%)**, **AF5 (45,96%)** y **AF8 (45,75%)** presentan coberturas intermedias o insuficientes. En cambio, la proximidad es muy reducida en **AF12 (15,40%)** y nula en **AF9, AF10, AF11, AF14 y AF15**, lo que refleja una clara concentración de la dotación educativa en el núcleo urbano consolidado y una cobertura deficitaria en los ámbitos periféricos, turísticos o más dispersos.

En el plano siguiente se muestra la distancia de las edificaciones residenciales existentes a los equipamientos, siendo la distancia deseables:

Ámbito	Tipo de Equipamiento	Distancia
Barrio	Centro de salud	600 m
Barrio	Centro de urgencias	600 m
Barrio	Centro especializado	600 m

Resultados por Área Funcional



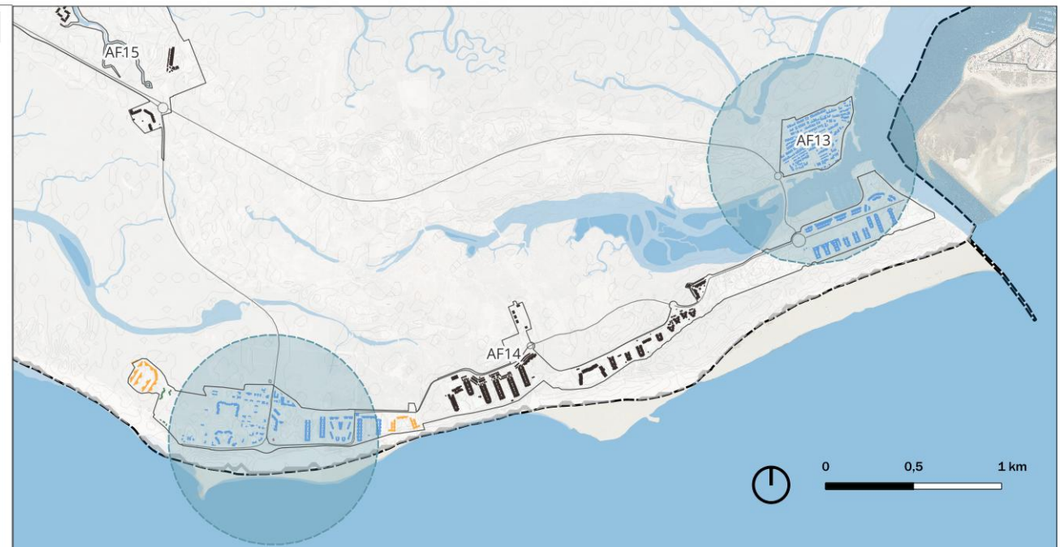


LEYENDA

Evaluación del indicador (%)

- <10%
- 10 % - 40%
- 40% - 75%
- 75 % - 100%
- >100 % Valor Deseable

- Equip. Sanitario
- Áreas Funcionales
- Red viaria



B.b).3.4) *Proximidad a Equipamiento Sanitario.*

Objetivo

En el plano siguiente se representa la proximidad de las viviendas a los equipamientos sanitarios, considerando como distancia deseable un **radio de 600 m para los centros de salud, centros de urgencias y centros especializados**.

Las barras muestran el porcentaje de viviendas de cada área funcional situadas dentro de dicha distancia, permitiendo identificar los ámbitos con mejor cobertura y aquellos donde el acceso de proximidad a estas dotaciones resulta insuficiente.

Resultados

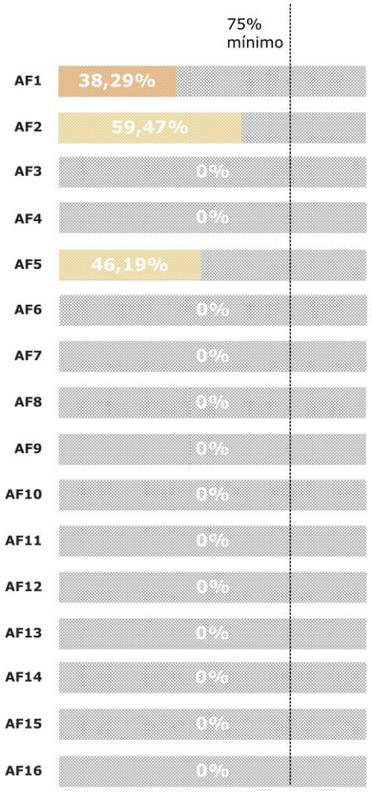
La cobertura de proximidad sanitaria se articula en torno a tres focos principales: el núcleo urbano de Ayamonte, el ámbito de **Pozo del Camino / Villa Antonia** y **Punta del Moral**. Esta disposición hace que las mejores condiciones de acceso se concentren en **AF13 (100%)** y **AF12 (94,87%)**, así como en **AF2 (76,81%)**, mientras que **AF1 (71,16%)** queda próxima al umbral mínimo sin llegar a alcanzarlo.

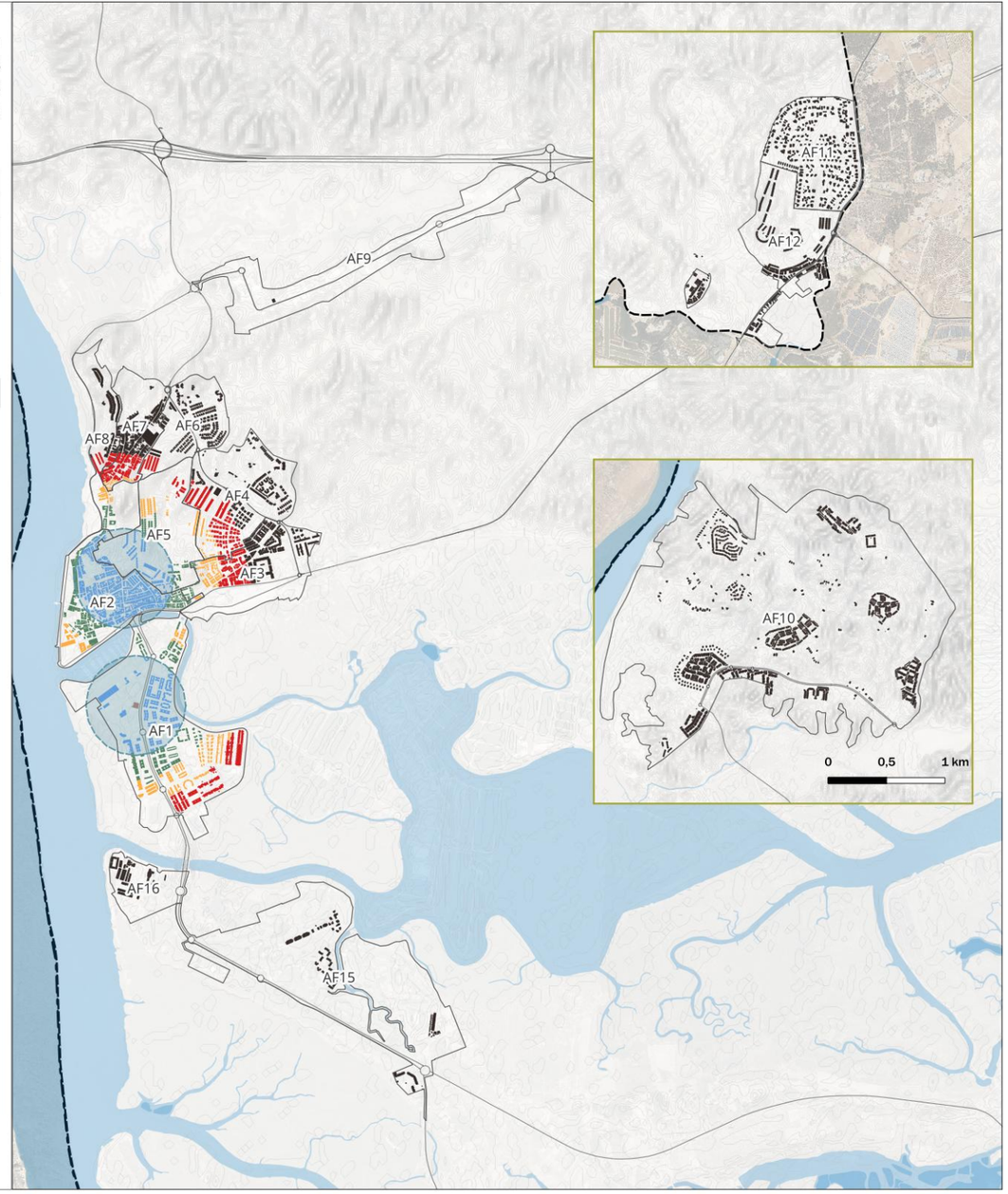
Fuera de estos ámbitos, la cobertura pierde continuidad. **AF14 (50,04%)** y **AF11 (44,59%)** presentan una situación intermedia, con solo una parte de sus viviendas dentro del radio de referencia, mientras que en **AF5 (20,85%)** y, de forma casi residual, en **AF3 (2,55%)**, la proximidad resulta claramente insuficiente. El resto de áreas funcionales queda completamente fuera de la distancia considerada adecuada, lo que confirma que el acceso sanitario de proximidad no se distribuye de forma homogénea en el conjunto del POU y depende de una localización muy puntual de los equipamientos existente.

En el plano siguiente se muestra la distancia de las edificaciones residenciales existentes a los equipamientos, siendo la distancia deseables:

Ámbito	Tipo de Equipamiento	Distancia
Barrio	Centro social/centro de día	300 m
Barrio	Residencia	600 m
Barrio	Alojamiento alternativo	600 m
Barrio	Centro de servicios sociales	600 m

Resultados por Área Funcional





Evaluación del indicador (%)

- <10%
- 10 % - 40%
- 40% - 75%
- 75 % - 100%
- >100 % Valor Deseable

- Equip. Bienestar Social
- Áreas Funcionales
- Red viaria



B.b).3.3.5) *Proximidad a Equipamiento Bienestar Social.*

Objetivo

En el plano siguiente se representa la proximidad de las viviendas a los equipamientos de bienestar, considerando como distancia deseable **un radio de 300 m para los centros sociales y centros de día, y de 600 m para las residencias**, alojamientos alternativos y centros de servicios sociales.

Las barras muestran el porcentaje de viviendas de cada área funcional situadas dentro de dicha distancia, permitiendo identificar los ámbitos donde existe acceso de proximidad a estas dotaciones y aquellos en los que su cobertura es inexistente o muy limitada.

Resultados

La proximidad a equipamientos de bienestar presenta una implantación **muy restringida** y concentrada únicamente en una parte del núcleo principal. Solo **AF2 (59,47%)**, **AF5 (46,19%)** y **AF1 (38,29%)** registran viviendas dentro del radio de cobertura, lo que indica una accesibilidad parcial incluso en los ámbitos más próximos a estas dotaciones. En todos los demás casos, el valor es nulo, de modo que la práctica totalidad de las áreas funcionales del POU queda fuera de la distancia considerada adecuada.

El indicador pone de manifiesto, por tanto, que este tipo de equipamientos no configura una red de proximidad extendida, sino una oferta muy puntual, vinculada a localizaciones concretas del núcleo urbano consolidado y sin capacidad de cobertura suficiente sobre el conjunto del sistema residencial.

En el plano se muestran la accesibilidad de cada edificio residencial a diferentes tipos de equipamientos:

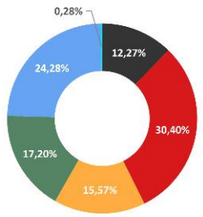
Nº Equipamientos	Nº Edif	%
0	445	12,27%
1	1103	30,40%
2	565	15,57%
3	624	17,20%
4	881	24,28%
5	10	0,28%

Valor Deseable



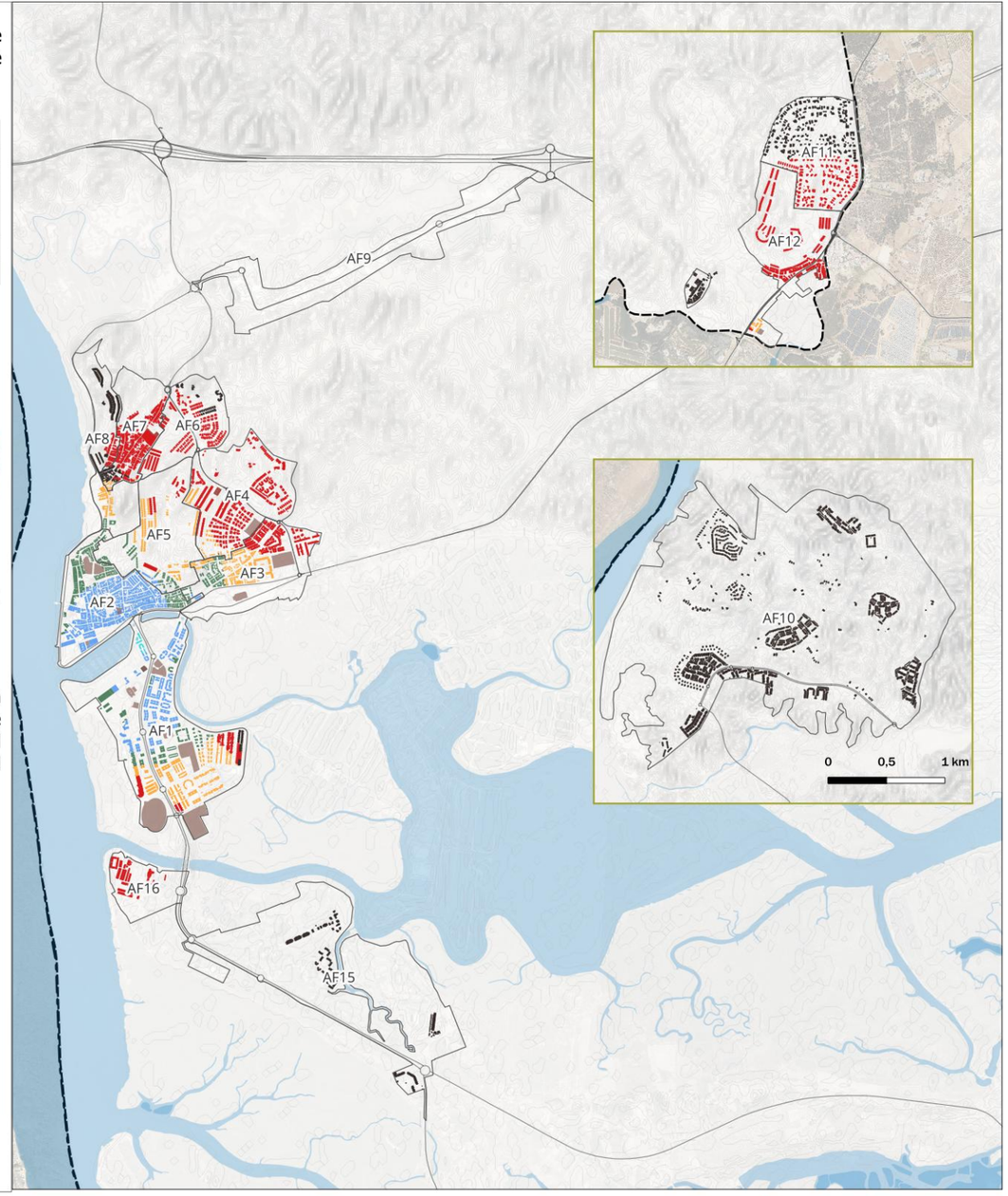
100% Población con acceso a 4/5 tipos de equipamientos

Valor Existente



24,28% Población con acceso a 4/5 tipos de equipamientos

Solo el 0,28% de la población cuenta con acceso simultáneo a los cinco tipos de equipamiento, un valor muy inferior al deseable (100%) y también por debajo del mínimo aceptable (75%).



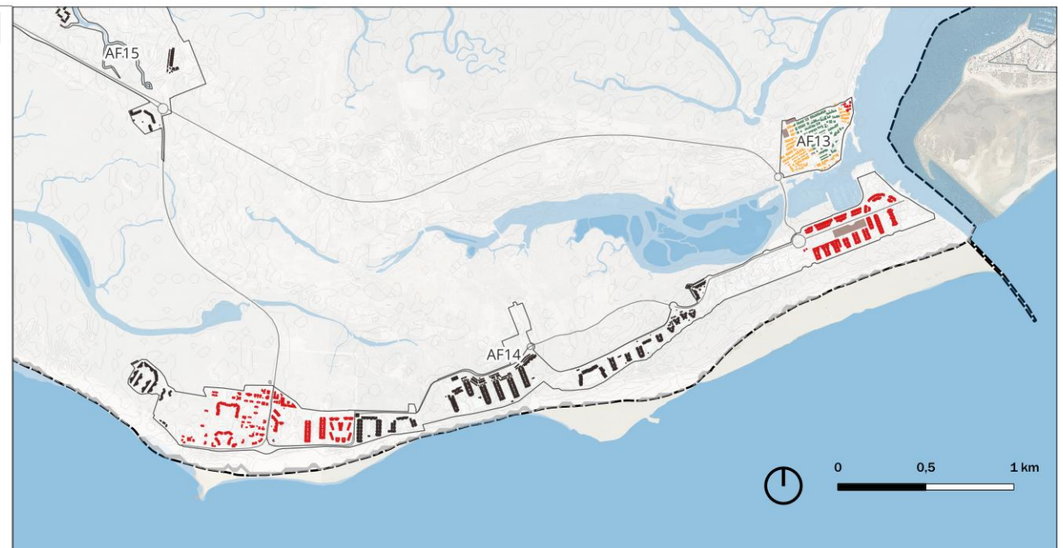
LEYENDA

Accesibilidad Simultánea

- Acceso simult. a 0 equipamientos
- Acceso simult. a 1 equipamientos
- Acceso simult. a 2 equipamientos
- Acceso simult. a 3 equipamientos
- Acceso simult. a 4 equipamientos
- Acceso simult. a 5 equipamientos

- Equipamientos

- Áreas Funcionales
- Red viaria



POU AYAMONTE

B.b).3.4. Accesibilidad simultanea de Equipamientos Públicos.

Objeto

El presente indicador evalúa la accesibilidad simultánea de las viviendas a los principales tipos de equipamientos públicos, con el fin de estimar el grado de proximidad de la población a los servicios urbanos básicos.

El análisis permite identificar cuántos tipos de equipamientos distintos pueden ser alcanzados desde cada vivienda dentro de los radios de proximidad definidos para cada categoría.

Parámetros de cálculo

Accesibilidad (%): [Viviendas con acceso simultáneo a un número determinado de tipos de equipamientos] / [Total de viviendas del ámbito] x 100.

*El análisis se realiza a partir de la localización de los **equipamientos existentes y de las viviendas** del municipio.*

Criterios

Se consideran cinco tipos de equipamientos públicos de proximidad:

- culturales
- deportivos
- educativos
- sanitarios
- sociales

*Para cada vivienda se contabiliza el número de tipos de equipamientos accesibles dentro de sus radios de influencia, permitiendo identificar niveles de accesibilidad simultánea entre **0 y 5 equipamientos.***

Valores

- **Mínimo:** ≥ 75 % de las viviendas con acceso simultáneo a **4 o más tipos de equipamientos.**
- **75 % (Mínimo):** nivel mínimo de cobertura recomendado

Resultados

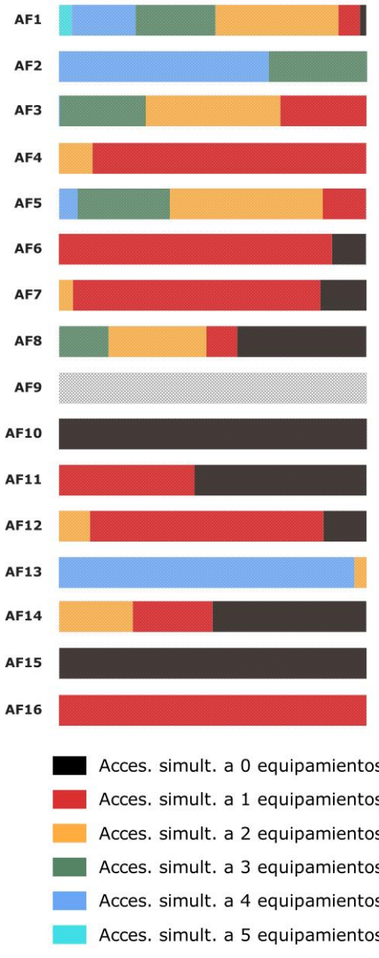
El análisis muestra que el 22,88 % de las viviendas dispone de acceso simultáneo a cuatro o más tipos de equipamientos, valor claramente inferior al nivel mínimo recomendado (75 %).

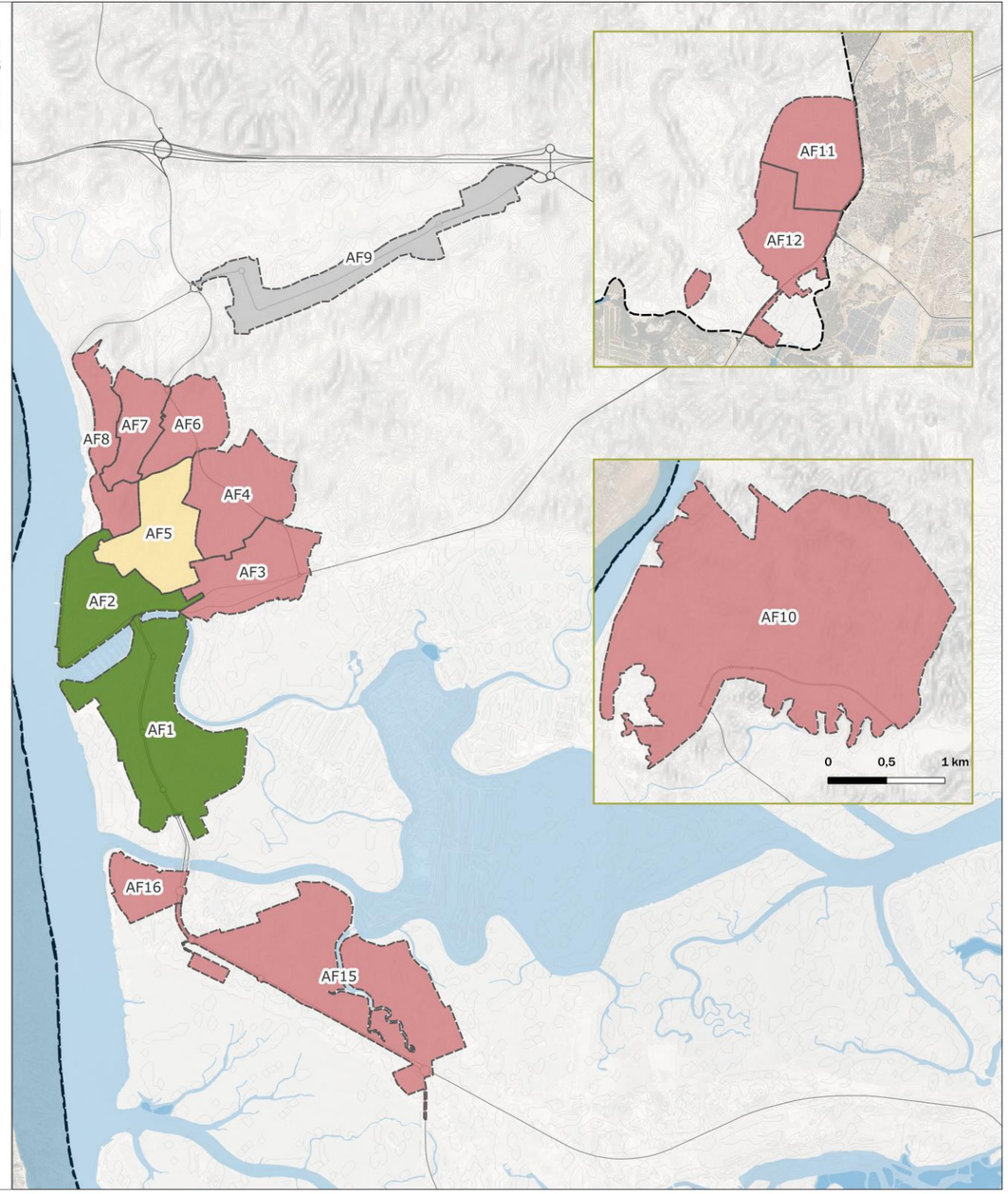
Desde el punto de vista territorial, los mayores niveles de accesibilidad simultánea se concentran en el núcleo urbano consolidado de Ayamonte, donde se localiza la mayor parte de los equipamientos públicos.

Por el contrario, ámbitos como Costa Esuri, Isla Canela y Pozo del Camino, así como las áreas residenciales más recientes, presentan los niveles más bajos de accesibilidad simultánea, debido a la menor presencia o proximidad de equipamientos públicos.

En el plano se muestra el nivel de accesibilidad simultánea de las viviendas a los equipamientos en cada área funcional, evaluado a partir del porcentaje de viviendas con acceso a 2 o más tipos de equipamiento.

Resultados por Área Funcional



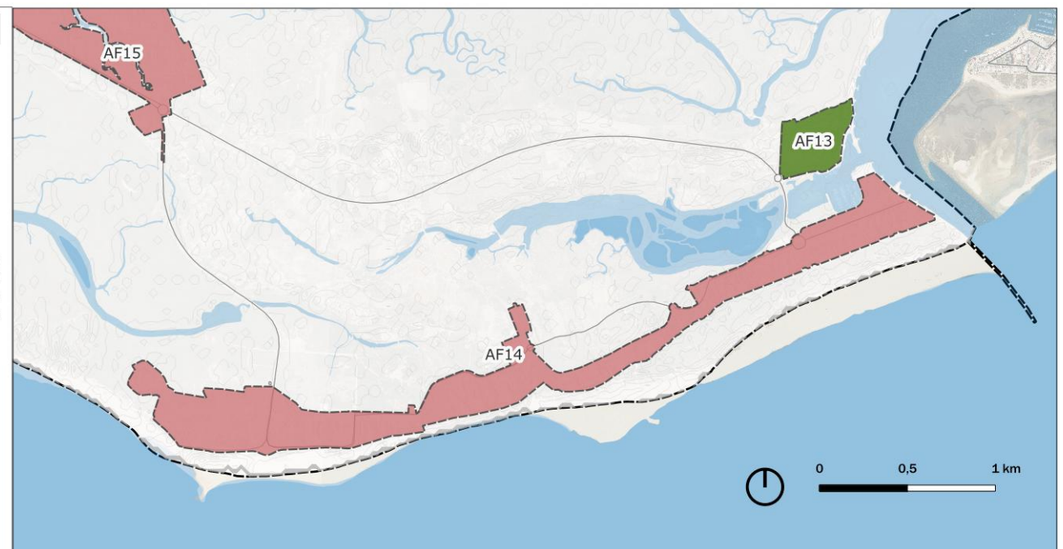


Accesibilidad simultánea

- <75% Insuficiente
- 75-90% - Deseable
- 90-100% - Ideal
- Sin población

El plano muestra el nivel de accesibilidad simultánea de las viviendas a los equipamientos en cada área funcional, evaluado a partir del porcentaje de viviendas con acceso a 2 o más tipos de equipamiento.

- Áreas Funcionales
- Red viaria



B.b).3.4.1) *Accesibilidad simultanea de Equipamientos Públicos – Área Funcional.*

Objeto

El presente plano analiza la accesibilidad simultánea de la población a las zonas verdes (ZV) y espacios libres (EL) en cada área funcional, considerando el acceso a uno o varios tipos de espacios dentro de la distancia establecida.

Criterios

La clasificación de cada área funcional se establece a partir del porcentaje de viviendas **con acceso simultáneo a 2 o más tipos de equipamiento**. En función de este valor se distinguen los siguientes rangos de evaluación:

- **<75%**: situación insuficiente
- **75–90%**: situación aconsejable
- **90–100%**: situación ideal

El mapa representa, para cada área funcional, el nivel de accesibilidad simultánea a equipamientos según el porcentaje de viviendas que alcanza al menos 2 tipos de dotación. Esta lectura permite identificar de forma sintética los ámbitos con cobertura insuficiente, aceptable o elevada, así como diferenciar aquellos en los que el acceso se concentra en uno, varios o ningún equipamiento.

Resultados

Los resultados muestran una distribución muy desigual de la accesibilidad simultánea a equipamientos. Las condiciones más favorables se concentran en AF2 Casco Histórico (100%), AF1 Barriada Salón de Santa Gadea (94,20%) y AF13 Punta del Moral (100%), que alcanzan una situación ideal al registrar una proporción muy elevada de viviendas con acceso a 2 o más tipos de equipamiento. También AF5 Vacíos Urbanos (86,12%) presenta una situación deseable, con una cobertura relativamente diversificada.

Por debajo de estos valores, AF3 Federico Mayo (71,66%) se sitúa próximo al umbral mínimo, aunque permanece en situación insuficiente. Más alejados quedan AF8 Frente Fluvial (48,12%), AF14 Isla Canela (25,49%), AF4 Barrio Alto 2 (11,47%), AF12 Pozo del Camino (10,33%) y AF7 La Villa (4,25%), donde la accesibilidad simultánea resulta claramente limitada. Los déficits más acusados se localizan en AF6 Barrio Alto 1, AF10 Costa Esuri, AF11 Villa Antonia, AF15 Golf Residencial Isla Canela y AF16 Barriada Canela, donde no se registran viviendas con acceso a 2 o más equipamientos. En AF9 Polígono Industrial Sepes no se contabiliza población residencial. En conjunto, el mapa refleja una fuerte concentración de la accesibilidad integrada a equipamientos en el núcleo principal y en Punta del Moral, frente a una cobertura más débil y fragmentaria en los ámbitos periféricos, turísticos o de menor complejidad urbana.

Mide la proporción de población residente que se encuentra dentro de radios de influencia de 300 m, 600 m y 1000 m desde las paradas de autobús urbanas e interurbanas.

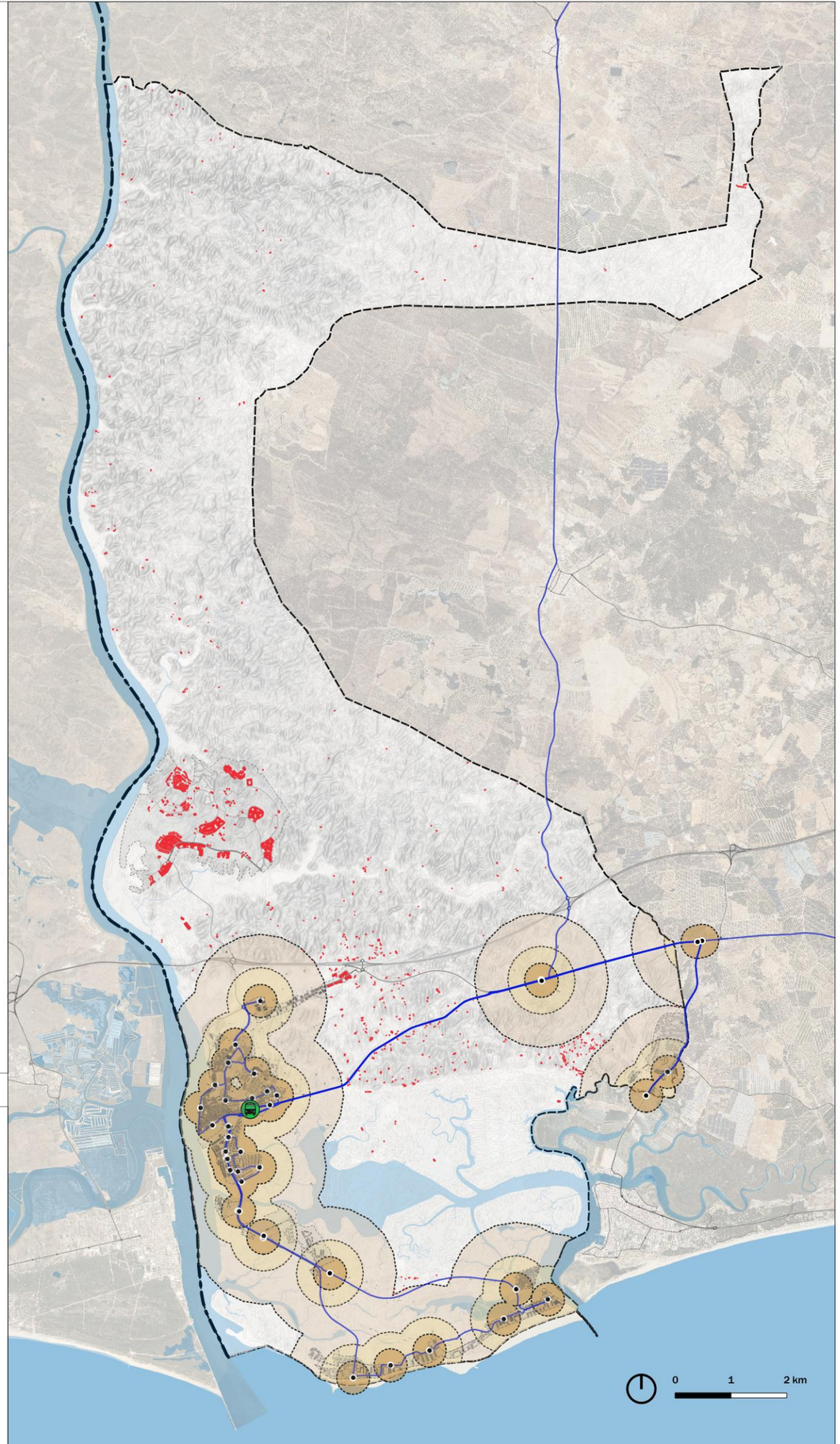
Nivel de accesibilidad

- ≤ 300 m — Alta accesibilidad (Peatonal inmediata)
- \> 300 m – ≤ 600 m — Accesibilidad mediana (Peatonal)
- \> 600 m – ≤ 1200 m — Baja accesibilidad (Bicicleta o caminata)
- \> 1200 m — No Accesible (Vehículo privado)

Población cubierta (%)

≤ 300 m (radio deseable)
82%
≤ 600 m
91%
≤ 1200 m
93%
> 1200 m
7%

Se considera deseable que las viviendas se ubiquen a menos de 300 m de una parada de transporte público.



Radio de influencia

- 300 m (Deseable)
- 600 m
- 1200 m (Fuera del área)
- Paradas
- Líneas de Autobus
- Estación de Autobuses
- Edificaciones no atendidas

B.b).4. Movilidad.

B.b).4.1. Proximidad a redes de transporte público alternativos al automóvil.

B.b).4.1.1) *Transporte Colectivo.*

Objeto

El indicador evalúa el nivel de accesibilidad de la población residente a la red de transporte público urbano e interurbano, considerando la distancia a las paradas de autobús como principal referencia. Su objetivo es identificar el grado de cobertura poblacional y la dependencia potencial del vehículo privado, tomando como base la red de transporte colectivo existente.

El análisis permite cuantificar la proporción de población que reside dentro de radios de influencia de 300 m, 600 m y 1200 m desde las paradas de autobús, definidos según los niveles de accesibilidad peatonal y ciclista. Este enfoque facilita la evaluación de la equidad territorial en el acceso al transporte público y contribuye a la identificación de áreas deficitarias donde sería prioritaria la mejora de la red o la implantación de nuevos servicios.

Parámetros de cálculo

- Fuente de datos: malla de población de 250 × 250 m (IECA, 2024).
- Se calculó la población residente dentro de los radios de influencia de 300 m, 600 m y 1200 m respecto a las paradas de autobús.
- Cuando el radio de influencia interceptaba parcialmente una celda de la malla, la población fue estimada proporcionalmente según la área y densidad de viviendas dentro del perímetro de intersección.
- La cobertura se expresa como porcentaje del total de población del ámbito de estudio.

Criterios

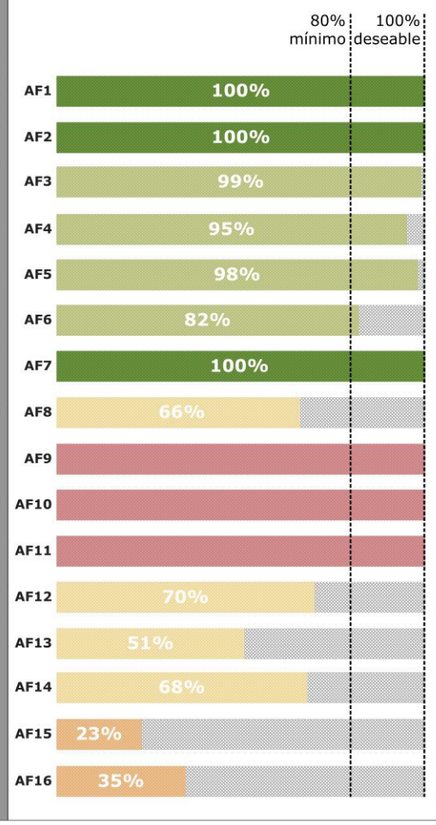
- ≤ 300 m: Alta accesibilidad (peatonal inmediata).
- 300 m – ≤ 600 m: Accesibilidad media (peatonal).
- 600 m – ≤ 1200 m: Baja accesibilidad (bicicleta o caminata extendida).
- > 1200 m: No accesible (dependencia del vehículo privado).

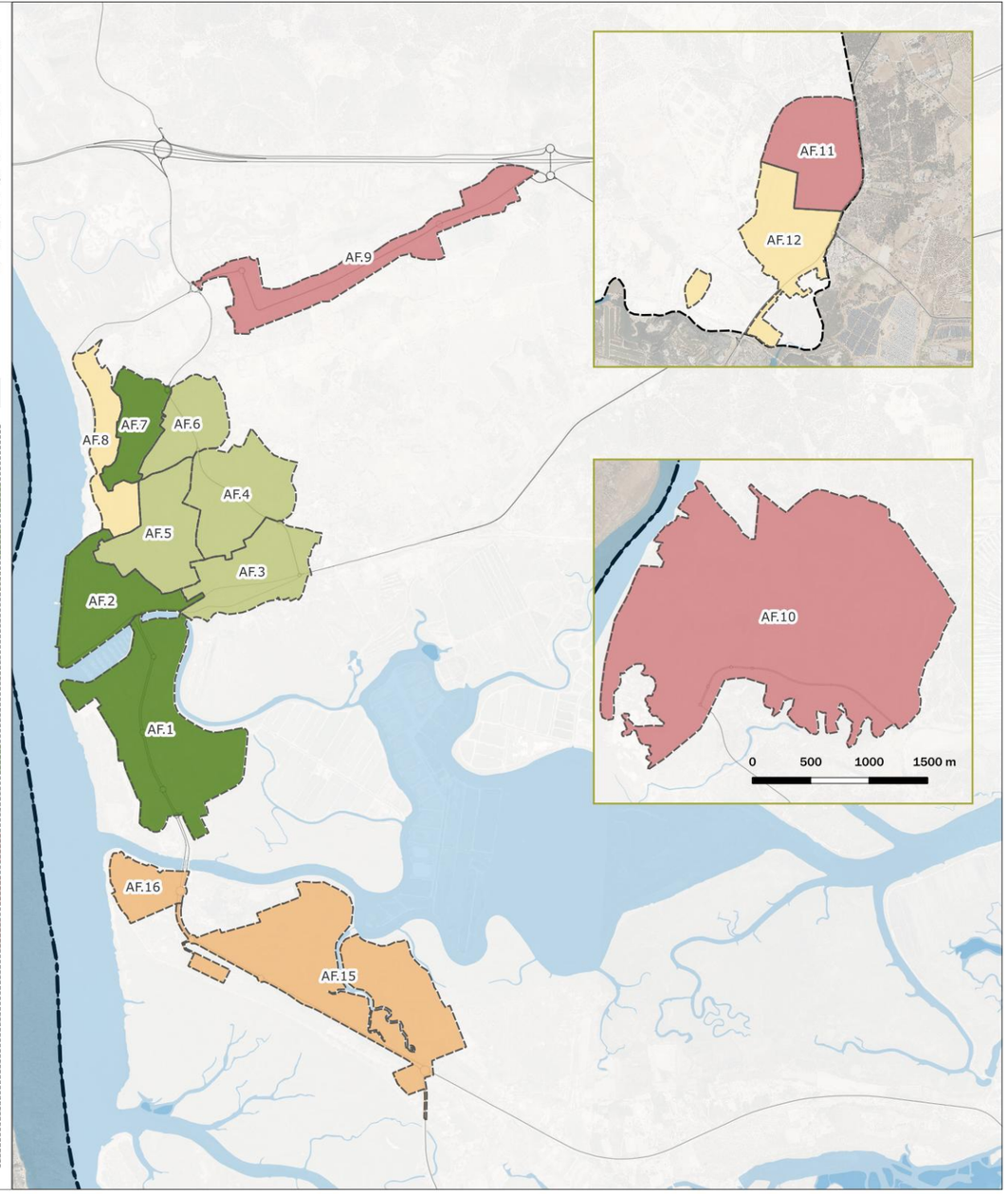
Resultados

Los resultados evidencian una alta accesibilidad general al transporte público, con la mayor cobertura en la franja sur donde se concentran las líneas principales. Las áreas con menor cobertura se corresponden con tejidos de baja densidad y dispersión urbana, lo que señala la necesidad de mejorar la conectividad y la integración modal en estos sectores.

El mapa representa el nivel de proximidad de la población residente a las paradas de transporte público, calculado como el porcentaje de población de cada Área Funcional Urbana situada dentro de un radio de 300 m. La clasificación por intervalos permite identificar ámbitos que alcanzan los niveles mínimo y deseable de cobertura poblacional, así como áreas sin atención efectiva de la red de transporte colectivo.

Resultados por Área Funcional

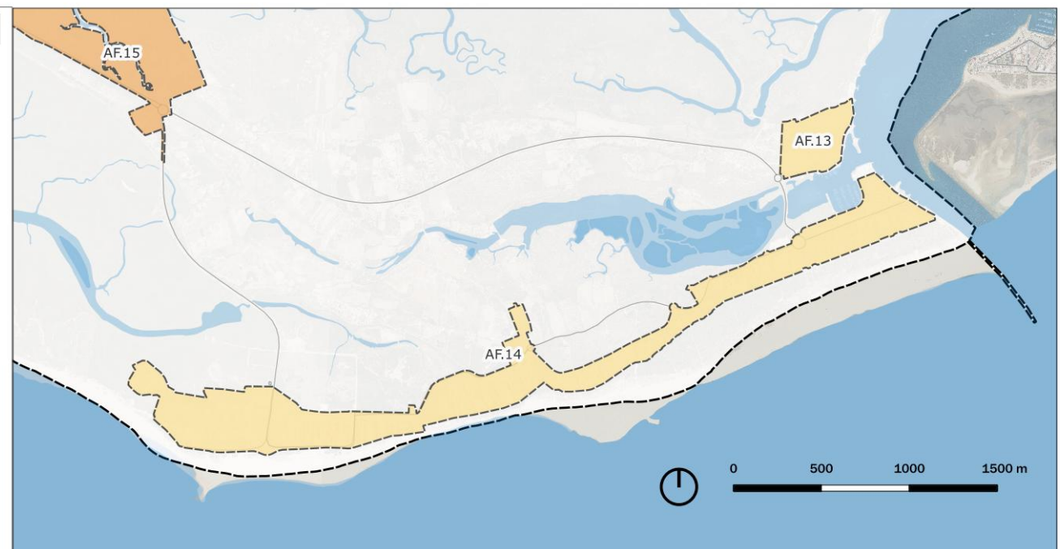




Evaluación del indicador (%)

- <20%
- >20%
- >40%
- >80%: mínimo
- =100%: deseable

- Áreas funcionales
- Red viaria



B.b).4.1.2) *Transporte Colectivo – Áreas funcionales Urbanas.*

Objeto

El presente plano analiza la accesibilidad simultánea de las viviendas a los equipamientos en cada área funcional, evaluada a partir del porcentaje de viviendas con acceso a 2 o más tipos de equipamiento dentro de las distancias de proximidad establecidas para cada categoría dotacional.

Metodología de análisis

El cálculo se realiza delimitando áreas de influencia de 300 m en torno a las paradas existentes de transporte público y superponiéndolas a la malla de población del suelo urbano. Para cada AFU se estima la población incluida dentro del radio y se expresa como porcentaje respecto al total de población residente del área funcional. Este enfoque permite comparar el grado de cobertura territorial del servicio y localizar ámbitos con déficit de accesibilidad a la red.

Criterios de evaluación

Para la interpretación de los resultados se adoptan los siguientes umbrales:

- < 80 %: cobertura insuficiente (no alcanza el nivel mínimo).
- ≥ 80 %: nivel mínimo de cobertura poblacional.
- = 100 %: nivel deseable (cobertura total de la población del ámbito).

Estos niveles permiten identificar áreas con cobertura adecuada y aquellas donde resulta necesario reforzar la red para garantizar la equidad en el acceso al transporte público.

Resultados

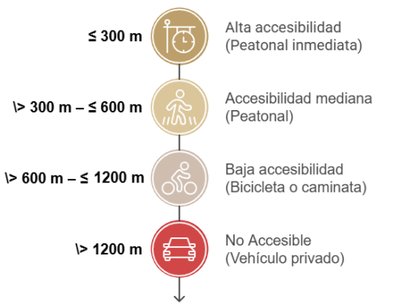
El análisis por Áreas Funcionales Urbanas evidencia una distribución desigual de la cobertura. El núcleo principal de Ayamonte (AF1 – AF8) concentra los mejores resultados, alcanzando valores compatibles con el nivel mínimo (≥80%) y, en determinados ámbitos, con el nivel deseable (100%), lo que refleja una accesibilidad elevada de la población residente a la red existente.

En contraste, Costa Esuri (AF10) no presenta población atendida dentro del radio de 300 m, evidenciando ausencia de cobertura efectiva en el ámbito analizado. Asimismo, el sector de Pozo del Camino / Villa Antonia (AF11/AF12) queda en gran medida fuera del radio de cobertura, lo que se traduce en porcentajes bajos o nulos de población atendida.

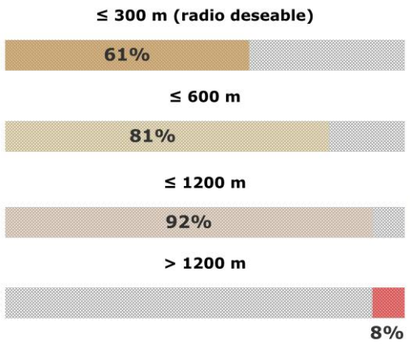
En conjunto, los resultados confirman que la accesibilidad al transporte público se apoya principalmente en el núcleo principal, mientras que los núcleos periféricos presentan déficits significativos

Mide la proporción de población residente que se encuentra dentro de radios de influencia de 300 m, 600 m y 1200 m respecto a la infraestructura ciclista existente (Carrilbici y la Vía Verde). El indicador permite identificar el grado de cobertura y accesibilidad de la red ciclista para la población urbana.

Nivel de accesibilidad



Población cubierta (%)



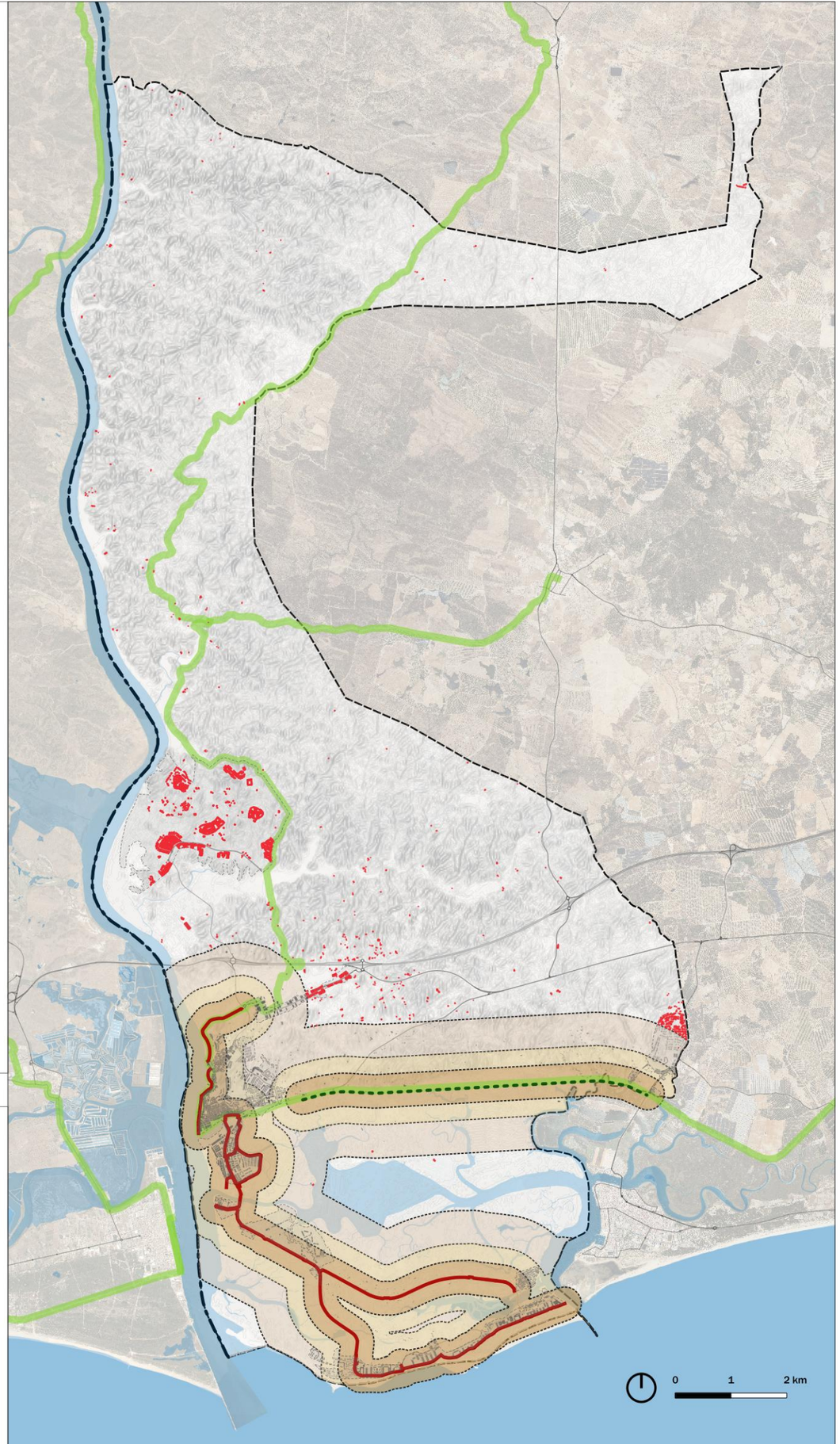
Se considera óptimo el acceso a una vía ciclista a menos de 300 metros.
Hasta 600 metros, el acceso sigue siendo adecuado y caminable.
Entre 600 y 1200 metros, la accesibilidad es parcial, mientras que más allá de 1,2 km las viviendas se consideran fuera del área de cobertura ciclista

Radio de influencia

- 300 m (Alta accesibilidad)
- 600 m
- 1200 m (Acceso parcial)

Infraestructura Ciclistica

- Carrilbici
- Via Verde
- Red de Sendereros (CiclosendSUR)
- Edificaciones no atendidas



B.b).4.1.3) *Infraestructura ciclista.*

Objeto

El indicador evalúa el nivel de accesibilidad de la población residente a la red de infraestructura ciclista existente, entendida como un elemento clave para promover la movilidad activa y reducir la dependencia del vehículo privado. Su objetivo es identificar el grado de proximidad y conectividad de la población con la red ciclista, valorando tanto la cobertura territorial como el potencial de uso cotidiano y la percepción de seguridad asociada a la disponibilidad de infraestructuras adecuadas.

El análisis permite cuantificar la proporción de población que reside dentro de radios de 300 m, 600 m y 1200 m desde la red ciclista, definidos según niveles de accesibilidad que reflejan la posibilidad de conexión directa o complementaria con otros modos sostenibles de transporte. Este enfoque facilita la identificación de áreas con déficit de infraestructura ciclista, donde sería prioritaria la mejora de la conectividad o la implementación de nuevos tramos.

Parámetros de cálculo

- Fuente de datos: malla de población de 250 × 250 m (IECA, 2024).
- Se calculó la población residente dentro de los radios de influencia de 300 m, 600 m y 1200 m respecto a la red ciclista existente.
- Cuando el radio de influencia interceptaba parcialmente una celda de la malla, la población fue estimada proporcionalmente según la área y densidad de viviendas dentro del perímetro de intersección.
- La cobertura se expresa como porcentaje del total de población del ámbito de estudio.

Criterios

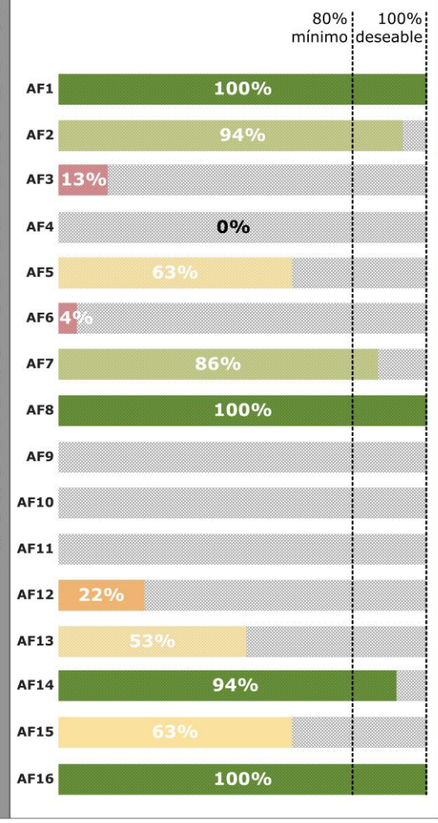
- ≤ 300 m: Alta accesibilidad (acceso inmediato y seguro).
- 300–600 m: Accesibilidad media (acceso adecuado).
- 600–1200 m: Accesibilidad parcial (conexión baja y prolongada).
- > 1200 m: Sin acceso (fuera del área de cobertura).

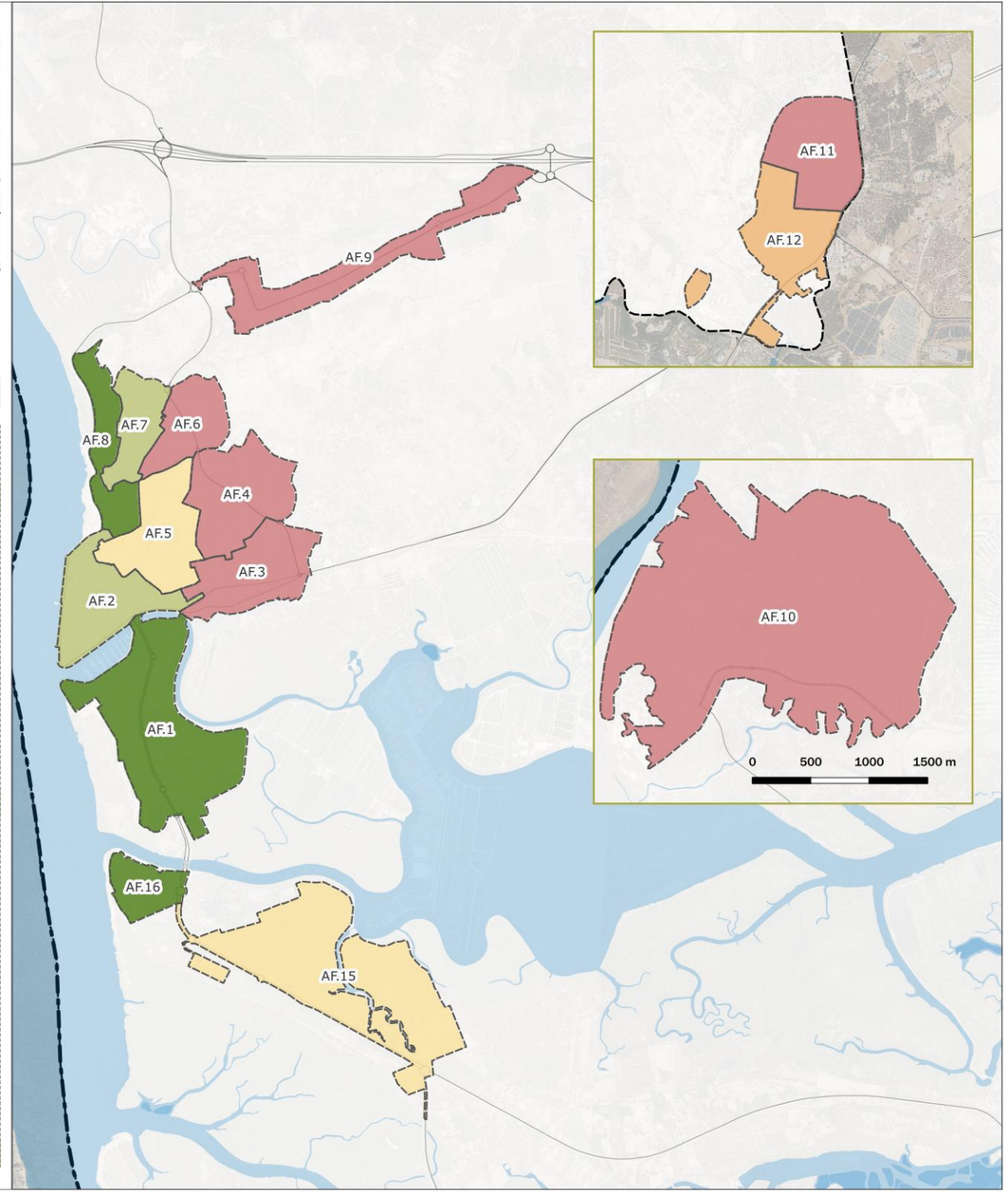
Resultados

El análisis refleja una distribución desigual de la accesibilidad ciclista, con mayor cobertura en las zonas centrales y del sur del ámbito, donde la red existente se integra con los ejes principales de movilidad. Las áreas periféricas presentan déficits de infraestructura y menor seguridad vial, lo que limita la conectividad y el uso potencial de la bicicleta como modo cotidiano. Se recomienda reforzar la continuidad de la red ciclista y su conexión con nodos de transporte público para consolidar una movilidad verdaderamente multimodal y sostenibles.

El mapa representa el nivel de proximidad de la población residente a la red ciclista, calculado como el porcentaje de población de cada Área Funcional Urbana situada a menos de 300 m de un carril bici. La clasificación por intervalos permite identificar los ámbitos que alcanzan los niveles mínimos de cobertura poblacional, así como aquellos en los que la accesibilidad a la red ciclista resulta más limitada.

Resultados por Área Funcional

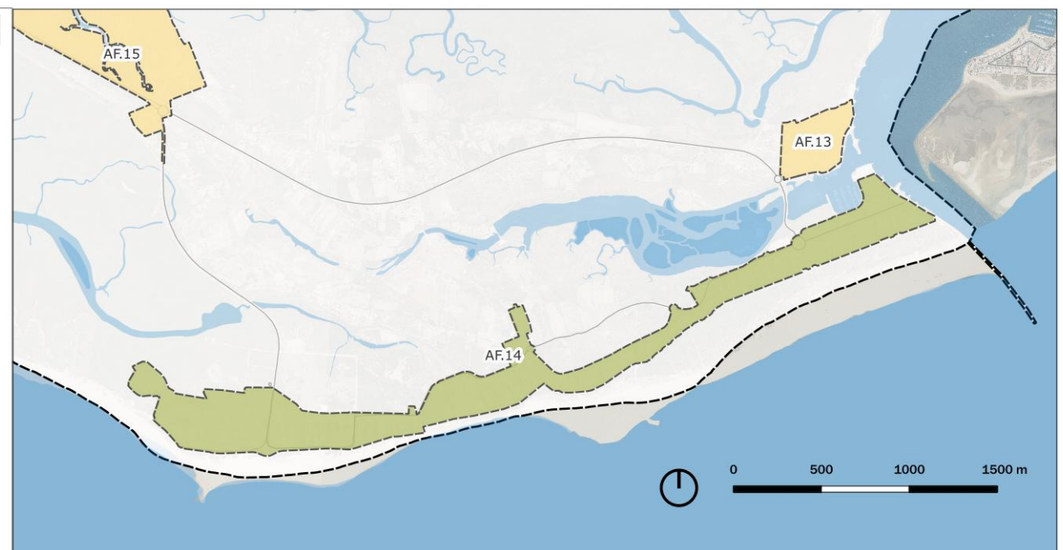




Evaluación del indicador (%)

- <20%
- >20%
- >40%
- >80%: mínimo
- =100%: deseable

Áreas funcionales
Red viaria



B.b).4.1.4) *Transporte ciclista – Áreas funcionales Urbanas.*

Objeto

El indicador evalúa el nivel de accesibilidad de la población residente a la red ciclista existente, a partir del porcentaje de población que se sitúa dentro del radio de influencia de un carril bici. En el marco del POU, el análisis se aplica por Áreas Funcionales Urbanas (AFU) y se centra en el radio de 300 m, considerado como distancia deseable de acceso peatonal inmediato a la infraestructura ciclista.

Metodología de análisis

El cálculo se realiza delimitando áreas de influencia de 300 m en torno a los tramos de la red ciclista existente y superponiéndolas a la malla de población del suelo urbano. Para cada AFU se estima la población incluida dentro del radio de cobertura y se expresa como porcentaje respecto al total de población residente del área funcional. Este enfoque permite comparar el grado de cobertura territorial de la red ciclista e identificar ámbitos con déficit de accesibilidad.

Criterios de evaluación

Para la interpretación de los resultados se adoptan los siguientes umbrales:

- < 80 %: cobertura insuficiente (no alcanza el nivel mínimo).
- ≥ 80 %: nivel mínimo de cobertura poblacional.
- = 100 %: nivel deseable (cobertura total de la población del ámbito).

Estos niveles permiten identificar áreas con cobertura adecuada de la red ciclista y aquellas donde resulta necesario reforzar su extensión o continuidad.

Resultados

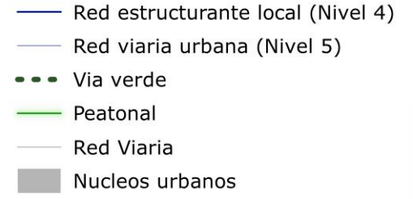
El análisis por Áreas Funcionales Urbanas evidencia una distribución desigual de la accesibilidad ciclista en el conjunto del suelo urbano. El núcleo principal de Ayamonte concentra los mejores resultados, destacando ámbitos como Barrio de la Villa (AF7), Frente Fluvial (AF8), Casco Histórico (AF2), Isla Canela (AF14), Barriada Canela (AF16) y Barriada Salón de Santa Gadea (AF1), que alcanzan valores compatibles con el nivel mínimo (≥80%) y, en varios casos, con el nivel deseable (100%).

En una situación intermedia se sitúan áreas como Vacíos Urbanos (AF5), Golf Residencial Isla Canela (AF15) y Punta del Moral (AF13), que presentan coberturas parciales asociadas a una implantación incompleta de la red ciclista. Por el contrario, se identifican ámbitos con coberturas muy bajas o nulas, principalmente en sectores periféricos y desarrollos aislados, lo que confirma que la accesibilidad ciclista se concentra en determinados sectores del suelo urbano. El POU deberá orientar actuaciones de ampliación, conexión y refuerzo de la red ciclista para garantizar una cobertura más equilibrada y favorecer el uso de la bicicleta como modo de movilidad cotidiana

La estructura jerárquica del viario influye en la capacidad, la función y el tipo de movilidad que cada vía soporta, afectando directamente la conectividad interna y la distribución del tráfico. Este indicador analiza el peso relativo de las vías estructurantes, urbanas y peatonales, permitiendo evaluar cómo se organiza la movilidad en el municipio y en qué medida la red favorece los desplazamientos de proximidad.

Índice de permeabilidad urbana

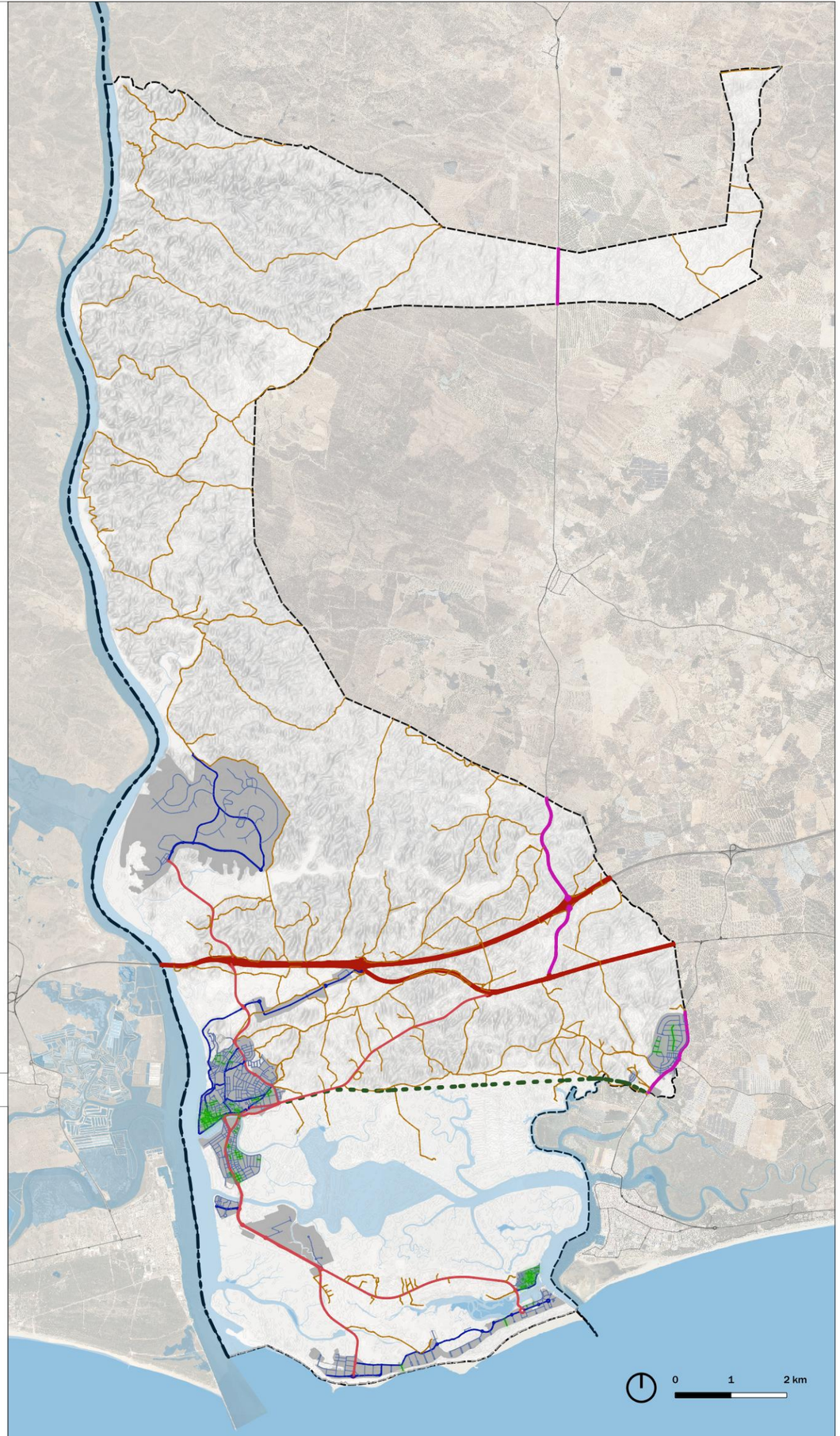
Distribuición jerárquica



Los resultados muestran una predominancia del viario local y urbano, lo que indica una buena permeabilidad interna, aunque la baja presencia de vías peatonales exclusivas limita el potencial de la movilidad activa. La red alcanza un índice de permeabilidad del 64%, aunque la infraestructura peatonal exclusiva sigue siendo reducida (3%), lo que limita la movilidad activa a pesar de la buena presencia de viario de proximidad.

Jerarquia viaria

- Caminos
- Red Principal (Nivel 1)
- Red Secundaria (Nivel 2)
- Red Terciaria (Nivel 3)
- Red estructurante local (Nivel 4)
- Red viaria urbana (Nivel 5)
- Via verde
- Peatonal
- Red Viaria
- Nucleos urbanos



B.b).4.2. Jerarquía de la Red Viaria.

B.b).4.2.1) *Distribución Jerárquica del Viario y Permeabilidad Urbana.*

Objeto

El indicador analiza la estructura jerárquica de la red viaria municipal y la permeabilidad urbana, entendida como la capacidad del tejido para ofrecer conexiones finas mediante la red local y peatonal.

Su objetivo es identificar el equilibrio entre las vías estructurantes (que canalizan el tráfico de paso) y el viario urbano de proximidad, fundamental para la movilidad interna, la caminabilidad y la integración entre barrios.

Parámetros de cálculo

- La red viaria se clasificó en seis categorías jerárquicas:
  - Nivel 1: Red principal
  - Nivel 2: Red secundaria
  - Nivel 3: Red terciaria
  - Nivel 4: Red local estructurante
  - Nivel 5: Viario urbano
  - Red peatonal: Vías exclusivas para peatones
- Los cálculos se basan en la longitud total de cada categoría sobre el conjunto del viario municipal.
- Para medir la permeabilidad urbana, se calculó la proporción de la red formada por red estructurante local + urbano + peatonal, representando la continuidad de la malla fina y la capacidad del territorio para favorecer desplazamientos de proximidad.

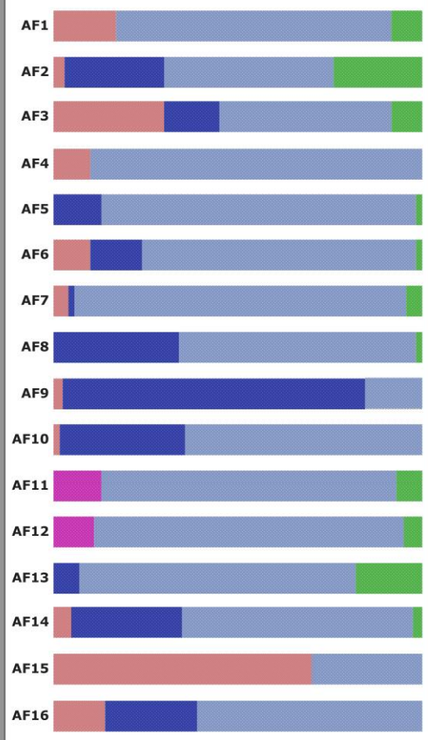
Resultados

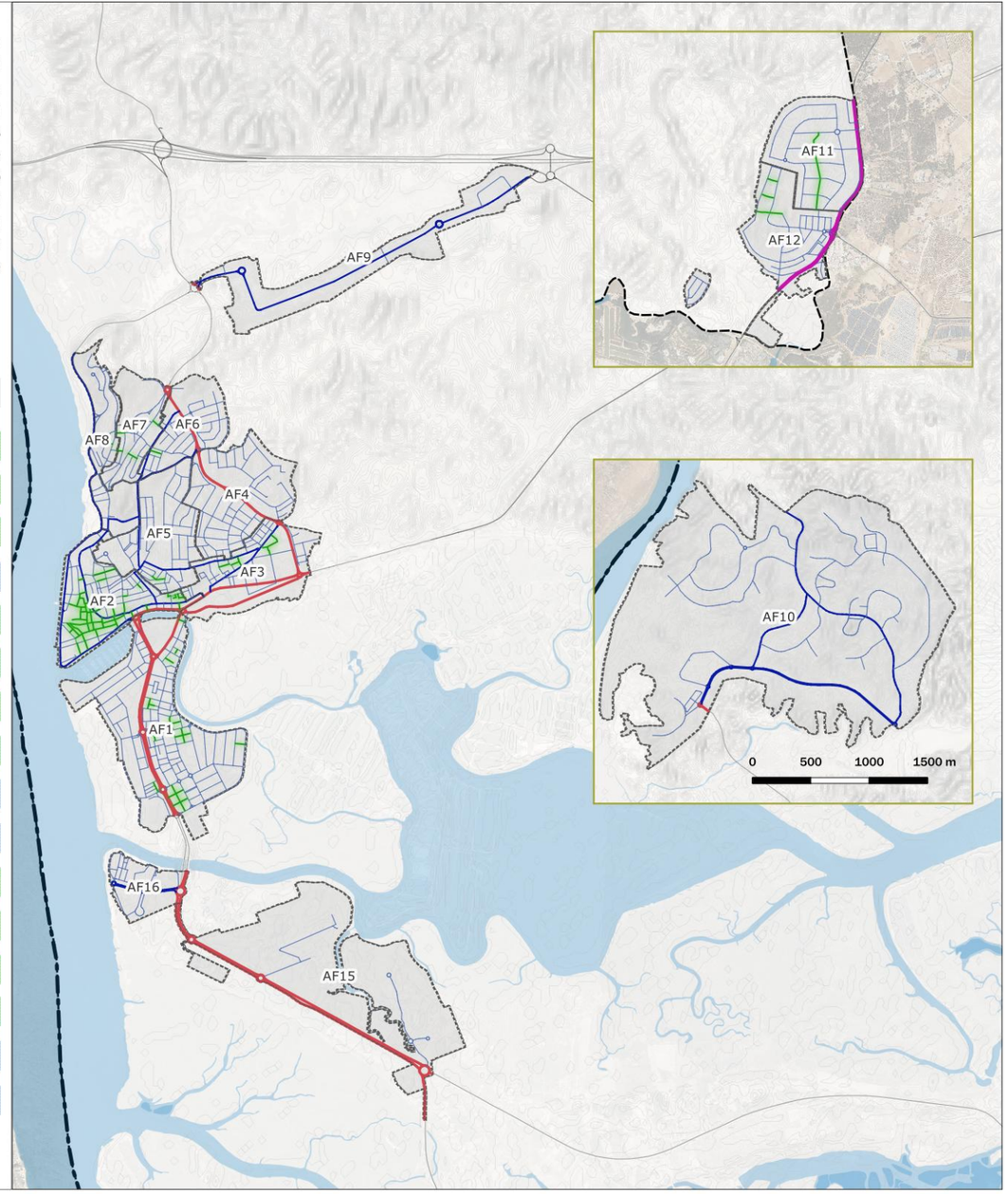
La red viaria muestra una clara predominancia del viario urbano y local (**64%**), mientras que las vías estructurantes de mayor capacidad (N1–N3) representan únicamente **36%** del total. El índice de permeabilidad urbana (**64%**) refleja una buena disponibilidad de conexiones de proximidad, aunque la red peatonal exclusiva sigue siendo muy limitada (**3%**).

En conjunto, estos valores indican una malla interna relativamente permeable, pero dependiente del viario rodado para la movilidad activa y con una estructura jerárquica poco equilibrada, lo que puede generar presión sobre las vías urbanas y limitar la caminhabilidad em determinados sectores.

El mapa representa la estructura jerárquica del viario y su papel en la conectividad urbana e interurbana, analizada por Áreas Funcionales. La clasificación de la red en distintos niveles permite identificar cómo se organiza la movilidad, el peso relativo de las vías estructurantes y del viario urbano, así como la capacidad de cada ámbito para favorecer la continuidad de la malla y los desplazamientos de proximidad.

Resultados por Área Funcional

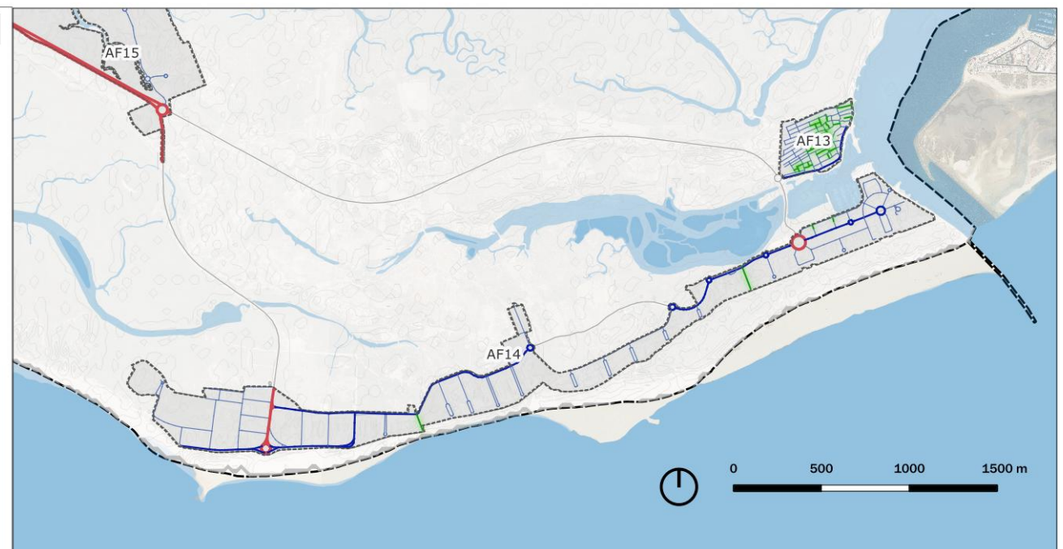




Jerarquia viaria

- Red Secundaria (Nivel 2)
- Red Terciaria (Nivel 3)
- Red estructurante local (Nivel 4)
- Red viaria urbana (Nivel 5)
- Peatonal

- Áreas funcionales
- Red viaria



B.b).4.2.2) *Jerarquización viaria y permeabilidad – Áreas Funcionales.*

Objeto

El indicador evalúa la estructura jerárquica de la red viaria y su incidencia en la conectividad urbana e interurbana, analizando el peso relativo de las vías estructurantes, del viario urbano y de la red peatonal. En el marco del POU, el análisis se aplica por Áreas Funcionales Urbanas (AFU) con el objetivo de caracterizar el funcionamiento del sistema viario y su capacidad para favorecer la movilidad de proximidad y la permeabilidad del tejido urbano.

Parámetros de cálculo

La red viaria se clasifica en distintos niveles jerárquicos en función de su capacidad y función (red secundaria, terciaria, local estructurante, viario urbano y red peatonal). Para cada AFU se calcula la longitud de cada categoría y su peso porcentual respecto al total de la red del ámbito, permitiendo comparar la estructura viaria entre áreas funcionales y detectar desequilibrios en la distribución de la malla urbana. La red viaria se clasificó en seis categorías jerárquicas:

- Nivel 1: Red principal
- Nivel 2: Red secundaria
- Nivel 3: Red terciaria
- Nivel 4: Red local estructurante
- Nivel 5: Viario urbano
- Red peatonal: Vías exclusivas para peatones

Resultados

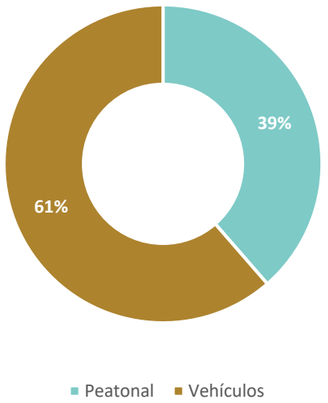
El análisis por Áreas Funcionales evidencia una clara predominancia del viario urbano en la mayor parte del suelo urbano, especialmente en áreas residenciales consolidadas como Villa Antonia (AF11), Pozo del Camino–La Estación (AF12), Barrio Alto 1 y 2 (AF6 y AF4) y Barrio de la Villa (AF7), donde la malla viaria presenta una mayor continuidad interna.

El Casco Histórico (AF2) destaca por una mayor presencia de red peatonal, asociada a su carácter central y a una mayor permeabilidad para la movilidad a pie. Por el contrario, los ámbitos turísticos y especializados, como Isla Canela (AF14), Golf Residencial Isla Canela (AF15), Costa Esuri (AF10) y el Polígono Industrial SEPES (AF9), muestran una mayor dependencia de viarios de rango superior y una implantación muy limitada de la red peatonal, lo que reduce la conectividad de proximidad.

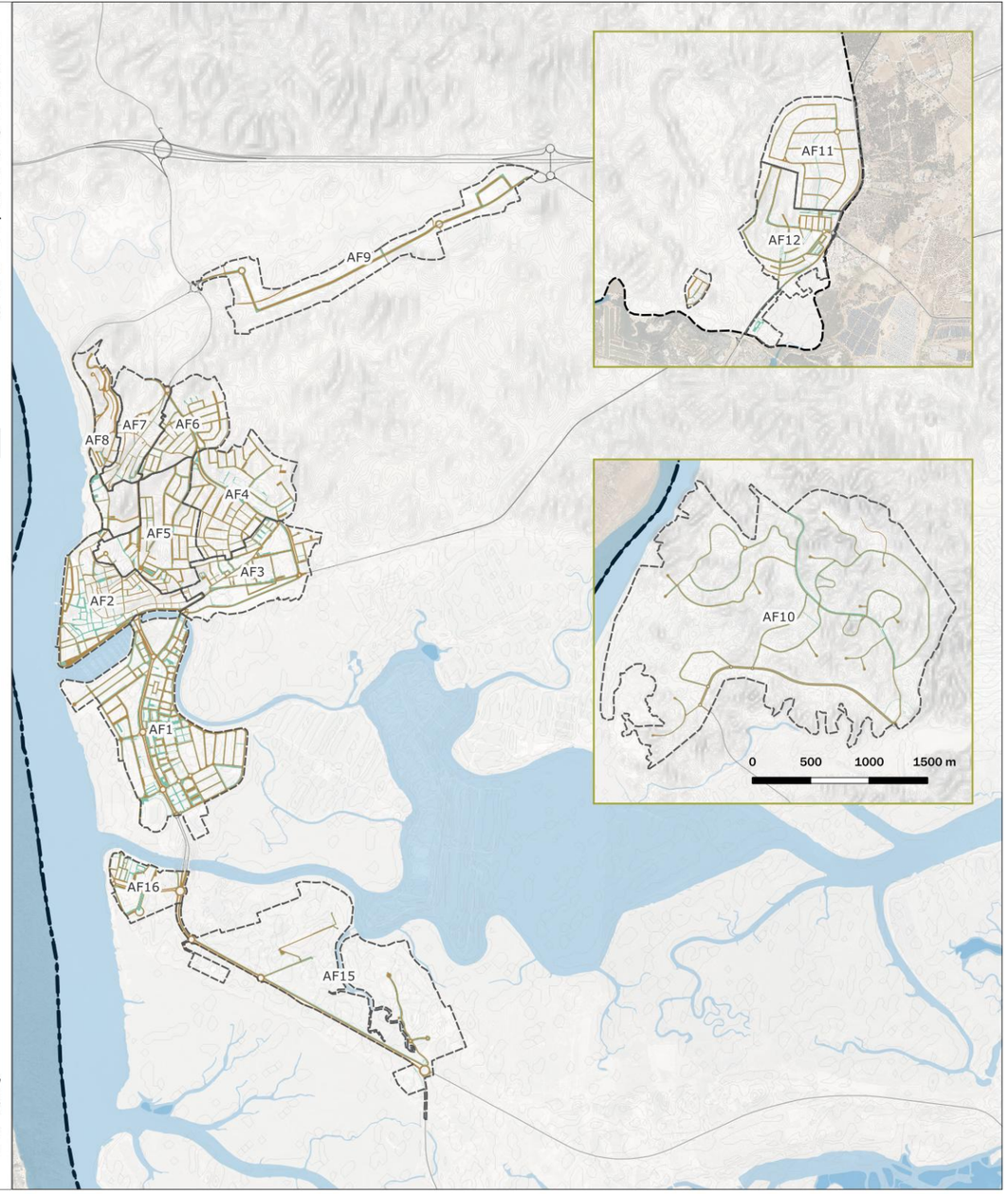
En conjunto, el sistema viario de Ayamonte resulta funcional para la movilidad rodada, pero presenta una implantación desigual de la red peatonal, concentrada en áreas centrales y residenciales tradicionales. El POU, en coherencia con el PMUS, deberá orientar actuaciones destinadas a reforzar la continuidad del viario local y peatonal en las áreas con mayor dependencia del viario estructurante, favoreciendo una movilidad más equilibrada y accesible.

El presente plano delimita y clasifica el viario del suelo urbano de Ayamonte según su función principal, diferenciando superficies destinadas a peatones y a circulación motorizada. El levantamiento se ha realizado a partir del callejero municipal y la interpretación cartográfica de la sección viaria. Esta base permite cuantificar superficies por tipología y establecer una lectura homogénea por Áreas Funcionales. Su resultado constituye el soporte técnico para el cálculo del indicador de reparto peatonal del viario.

Reparto global del viario urbano

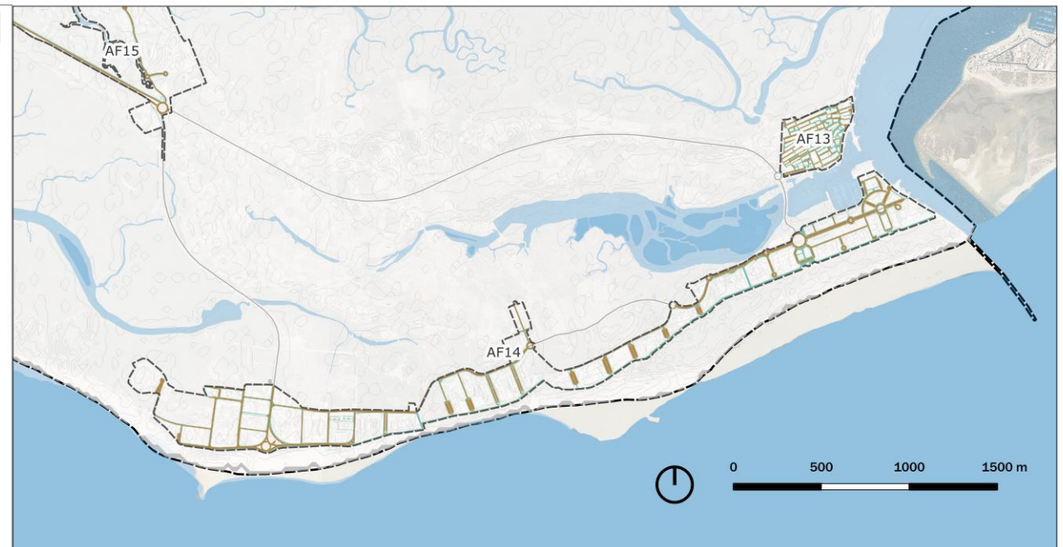


El reparto global se obtiene a partir del cómputo de superficies de aceras y ejes peatonales frente a la superficie viaria total, resultando un 39% peatonal y 61% vehicular.



Calzada y viario motorizado

- Aceras y peatones
- Calles
- Áreas funcionales
- Red viaria



B.b).4.3. Reparto viario.

Objeto

El indicador evalúa el reparto global del espacio viario entre superficies peatonales (aceras y ejes peatonales) y viario destinado a la circulación motorizada, con el objetivo de caracterizar el modelo de ocupación del espacio público viario en el suelo urbano de Ayamonte. Este análisis constituye la base para la evaluación posterior del reparto viario por Áreas Funcionales Urbanas (AFU) en el marco del POU.

Parámetros de cálculo

El cálculo se realiza a partir de la delimitación y clasificación del viario urbano según su función principal, diferenciando entre espacio peatonal y calzada para tráfico motorizado. A partir del callejero municipal y de la interpretación de la sección viaria, se computan las superficies correspondientes a cada tipología y se expresan en términos porcentuales sobre el total del espacio viario urbano.

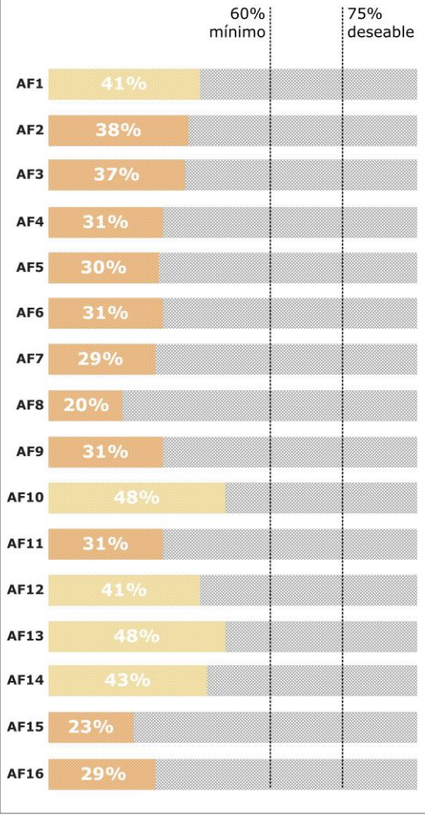
Resultados

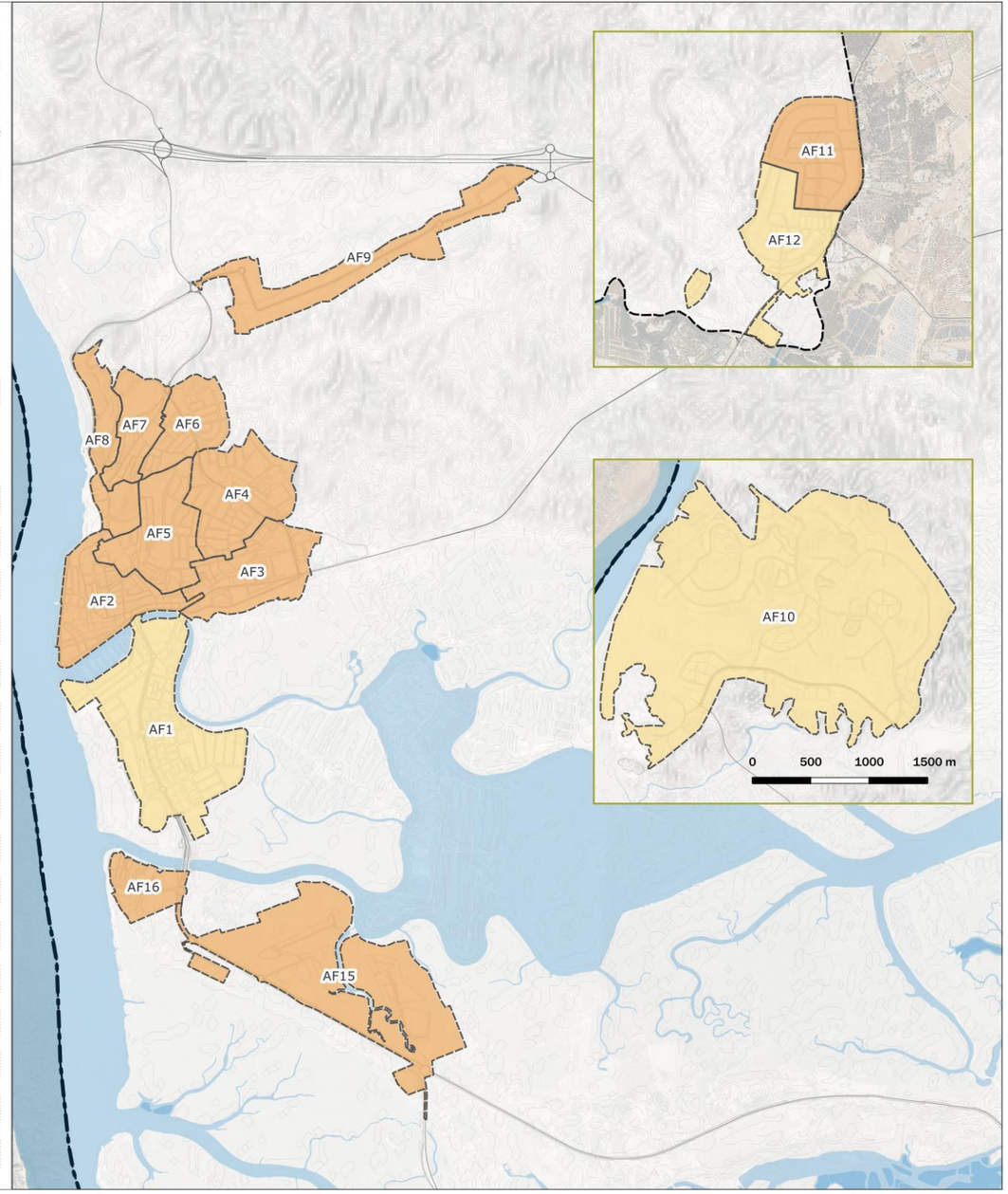
El análisis global del viario urbano muestra un reparto del espacio claramente dominado por la circulación motorizada, que representa el 61 % de la superficie viaria, frente a un 39 % destinado a usos peatonales. Este resultado refleja un modelo viario orientado prioritariamente al tráfico rodado, aunque con una presencia significativa de espacio peatonal en determinados tejidos urbanos.

Este reparto global pone de manifiesto un margen de mejora en la asignación del espacio público a la movilidad a pie, especialmente relevante de cara al análisis desagregado por Áreas Funcionales y a la definición de estrategias de reequilibrio modal en coherencia con los objetivos del POU y del PMUS.

El indicador de reparto peatonal del viario mide el porcentaje de superficie del viario público destinado al desplazamiento a pie respecto al total del espacio viario. Su análisis permite identificar el grado de prioridad del peatón en las distintas Áreas Funcionales.

Resultados por Área Funcional

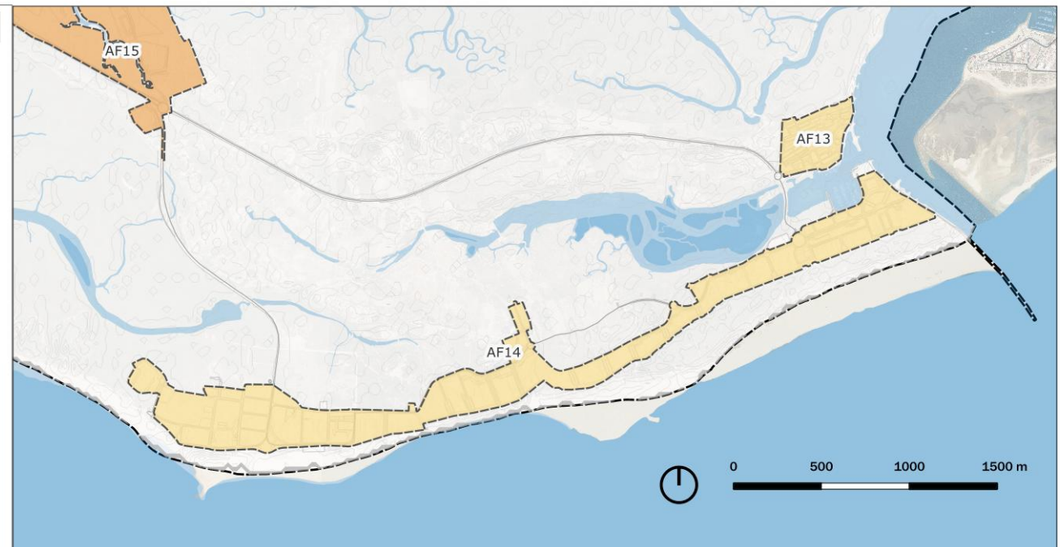




Evaluación del indicador (%)

- <20%
- >20%
- >40%
- >60%: mínimo
- >75%: deseable

Áreas funcionales
Red viaria



B.b).4.3.1) *Reparto peatonal del viario – Área funcional.*

Objeto

El indicador de reparto peatonal del viario evalúa el porcentaje de superficie del viario público destinada a la movilidad a pie respecto al total del espacio viario en cada Área Funcional Urbana (AFU). Su aplicación permite identificar el grado de prioridad otorgado al peatón en los distintos ámbitos del suelo urbano y analizar las diferencias espaciales en la asignación del espacio público viario.

Metodología de análisis

El cálculo se realiza a partir de la superficie del viario clasificada como espacio peatonal (aceras, ejes peatonales y calles de uso restringido al tráfico motorizado) en relación con la superficie total del viario público de cada AFU. La información se obtiene del callejero municipal y de la interpretación cartográfica de la sección viaria, permitiendo una lectura homogénea y comparable entre áreas funcionales. Los resultados se expresan en porcentaje de superficie peatonal respecto al total del espacio viario de cada ámbito.

Criterios de evaluación

Para la interpretación de los resultados se adoptan como referencia los siguientes umbrales:

- < 60 %: nivel insuficiente de prioridad peatonal.
- ≥ 60 %: nivel mínimo recomendado de viario público destinado al peatón.
- ≥ 75 %: nivel deseable de prioridad peatonal.

Resultados

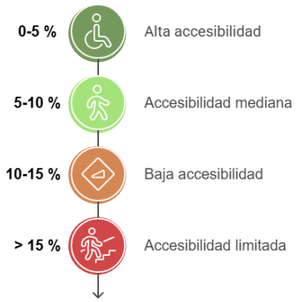
El análisis por Áreas Funcionales Urbanas muestra que ningún ámbito del suelo urbano de Ayamonte alcanza el nivel mínimo recomendado del 60 % de viario peatonal, evidenciando un modelo de reparto del espacio viario dominado por la circulación motorizada.

Los valores más elevados se registran en Costa Esuri (AF10) y Punta del Moral (AF13), ambos con un 48 %, seguidos por Isla Canela (AF14), Barriada Salón de Santa Gadea (AF1) y Pozo del Camino–La Estación–Mª Auxiliadora (AF12), con valores en torno al 40 %, que reflejan una mayor presencia relativa de espacio peatonal, aunque aún insuficiente.

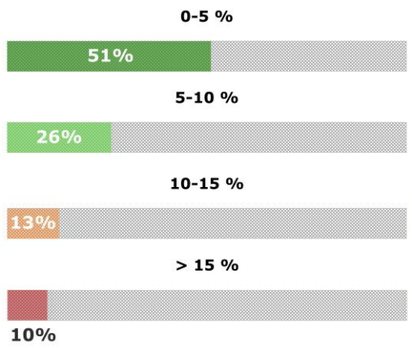
Las áreas centrales y residenciales consolidadas, como el Casco Histórico (AF2), Barrio El Bandrín / Federico Mayo (AF3) y Villa Antonia (AF11), presentan valores intermedios, mientras que los niveles más bajos se concentran en ámbitos especializados o periféricos, como el Golf Residencial Isla Canela (AF15) y el Frente Fluvial (AF8), donde predomina un modelo viario orientado al tráfico rodado.

La pendiente del terreno condiciona la comodidad, el esfuerzo y la seguridad del desplazamiento ciclista, influyendo directamente en la accesibilidad de la red vial y en el uso potencial de la bicicleta como medio cotidiano. Este indicador evalúa las condiciones topográficas del ámbito en relación con la red ciclista existente, permitiendo identificar zonas más favorables o limitadas para la movilidad activa.

Nivel de accesibilidad



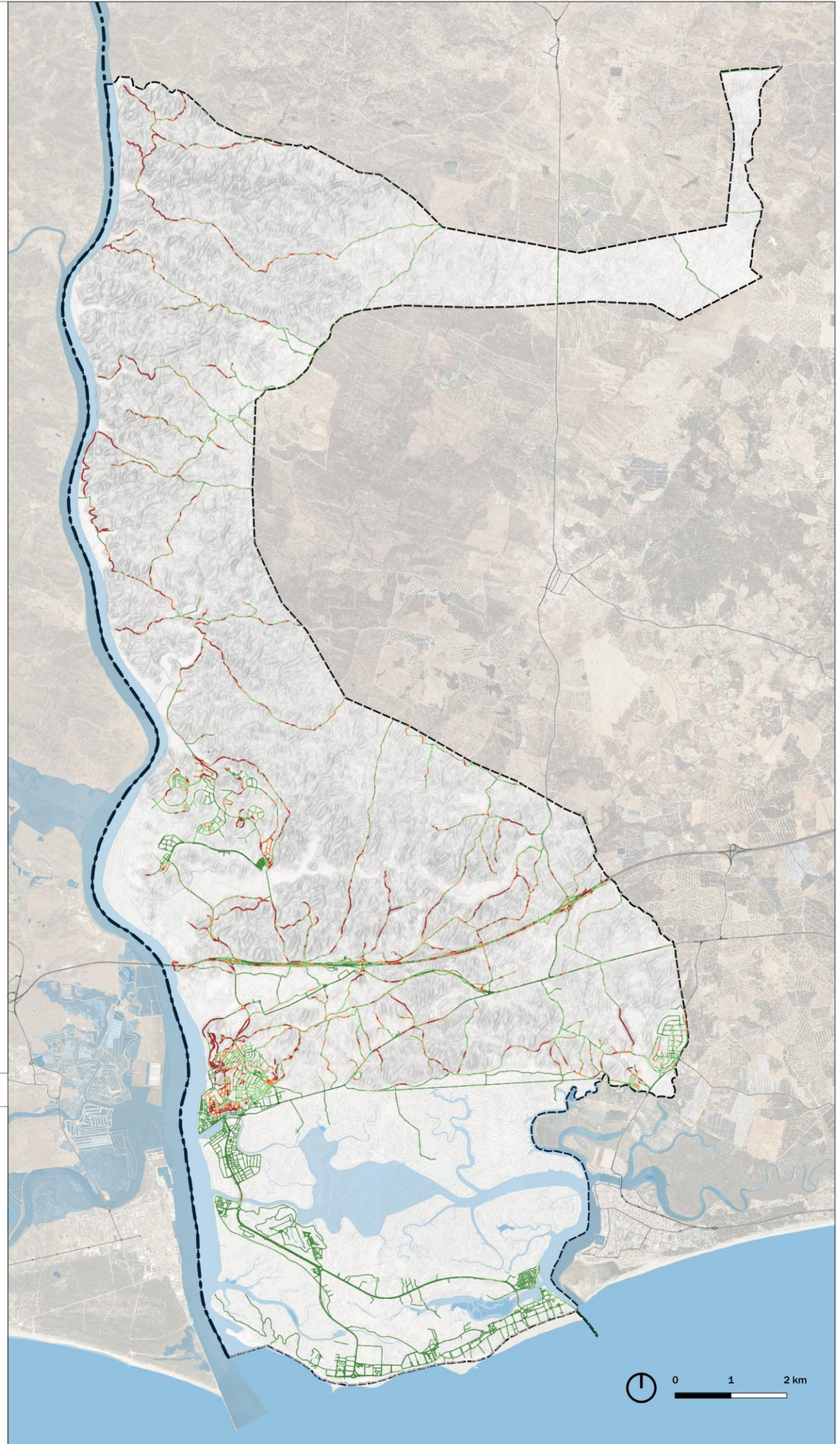
% Clases de pendientes



Se considera óptimo el acceso a una vía ciclista a menos de 300 metros.
Hasta 600 metros, el acceso sigue siendo adecuado y caminable, garantizando una conexión directa con la red ciclista.
Entre 600 y 1200 metros, la accesibilidad es parcial, mientras que más allá de 1,2 km las viviendas se consideran fuera del área de cobertura.

es de pendiente (%)

- 0–5
- 5–10
- 10-15
- >15



B.b).4.4. Condiciones del espacio viario.

B.b).4.4.1) *Condiciones topográficas.*

Objeto

El indicador analiza las condiciones topográficas del ámbito mediante la clasificación de las pendientes del terreno, con el fin de evaluar su influencia sobre la accesibilidad, la calidad del espacio viario y la movilidad activa. La pendiente condiciona la conectividad urbana, la seguridad vial y el confort de desplazamiento, especialmente para peatones y ciclistas, influyendo directamente en la calidad del espacio público y en la eficiencia del sistema de movilidad.

Parámetros de cálculo

- Fuente: modelo digital del terreno (MDT) y clasificación de pendientes según los intervalos definidos en la leyenda del mapa.
- La red analizada incluye la red viaria general, los caminos rurales y las vías urbanas locales, proporcionando una visión integral del territorio.
- Las clases de pendiente se agruparon en cuatro categorías para facilitar la interpretación:
    - 0–5%: Terreno plano o ligeramente inclinado - condiciones óptimas para la movilidad y el confort vial.
    - 5–10%: Pendiente moderada - accesibilidad adecuada con diseño adaptado.
    - 10–15%: Inclinación fuerte - accesibilidad limitada, requiere medidas de mitigación.
    - >15%: Alta pendiente - condiciona la accesibilidad y reduce la seguridad del desplazamiento activo.

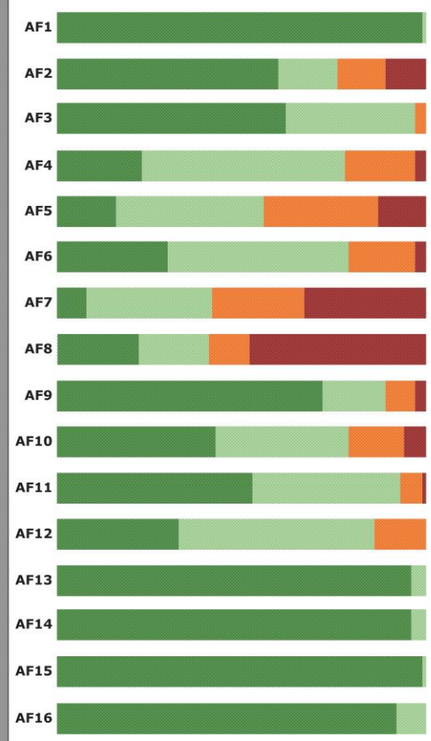
Resultados

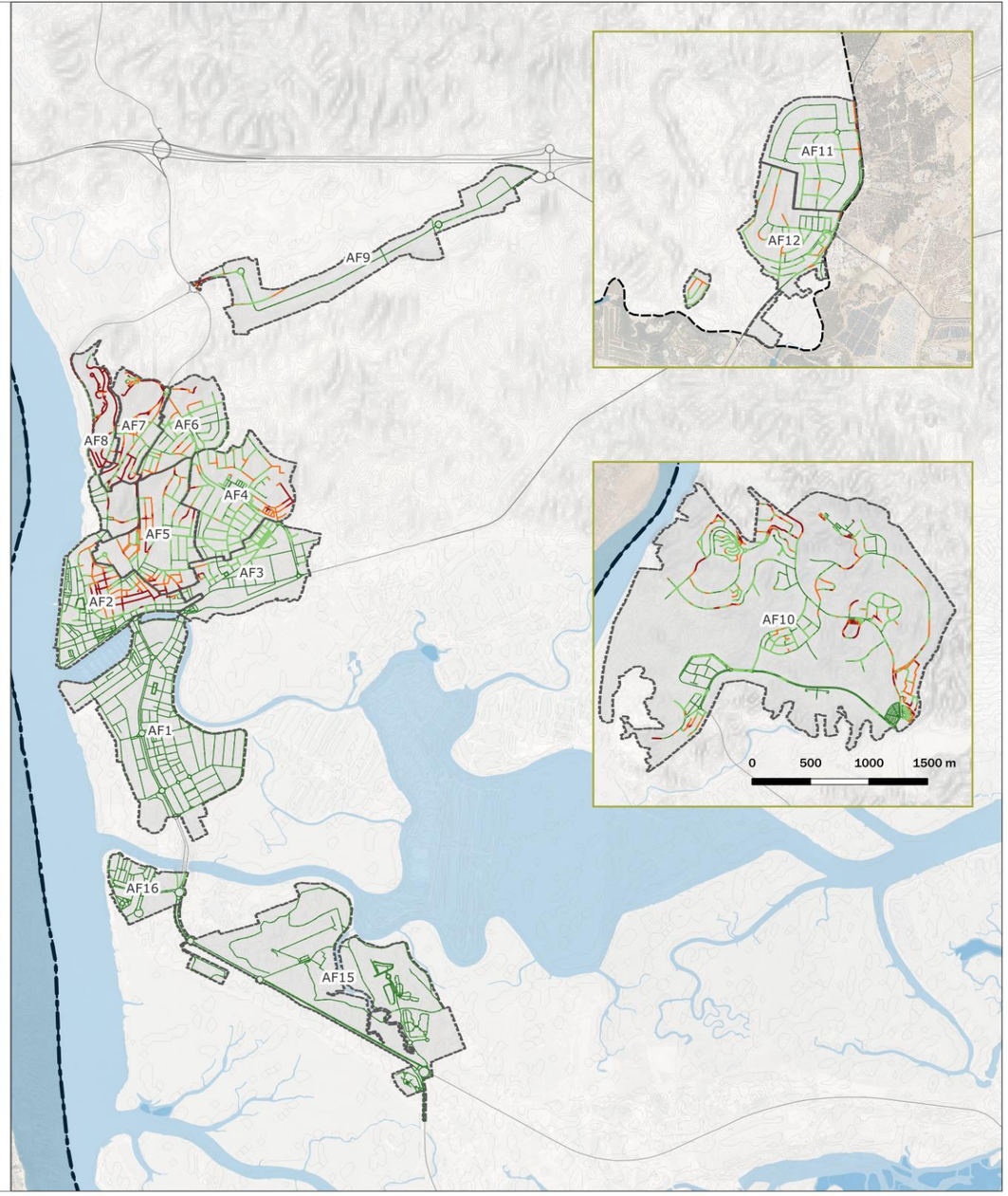
El análisis muestra que el 51% de la red viaria se localiza en áreas con pendientes entre 0 y 5%, indicando un territorio mayoritariamente llano y favorable para la movilidad activa. Un 26% presenta pendientes entre 5 y 10%, consideradas adecuadas, aunque con ciertas limitaciones en tramos específicos. El 13 % se sitúa entre 10 y 15%, donde las condiciones topográficas comienzan a restringir el confort y la seguridad del desplazamiento, y un 10% supera el 15%, representando zonas de difícil accesibilidad y mayores costes de urbanización.

En conjunto, la morfología del terreno se considera favorable para el desarrollo de una red viaria accesible y segura, aunque las áreas con mayores pendientes requieren soluciones de diseño adaptadas, como pavimentos antideslizantes, trazados curvos o pendientes compensadas, para garantizar la calidad y la funcionalidad del espacio público.

El mapa representa el nivel de accesibilidad del viario en función de las condiciones topográficas, analizado por Áreas Funcionales Urbanas. La clasificación de la red viaria por clases de pendiente permite identificar los ámbitos con condiciones más favorables para la movilidad peatonal y ciclista, así como aquellos sectores donde las pendientes elevadas introducen limitaciones a la accesibilidad y al confort del desplazamiento.

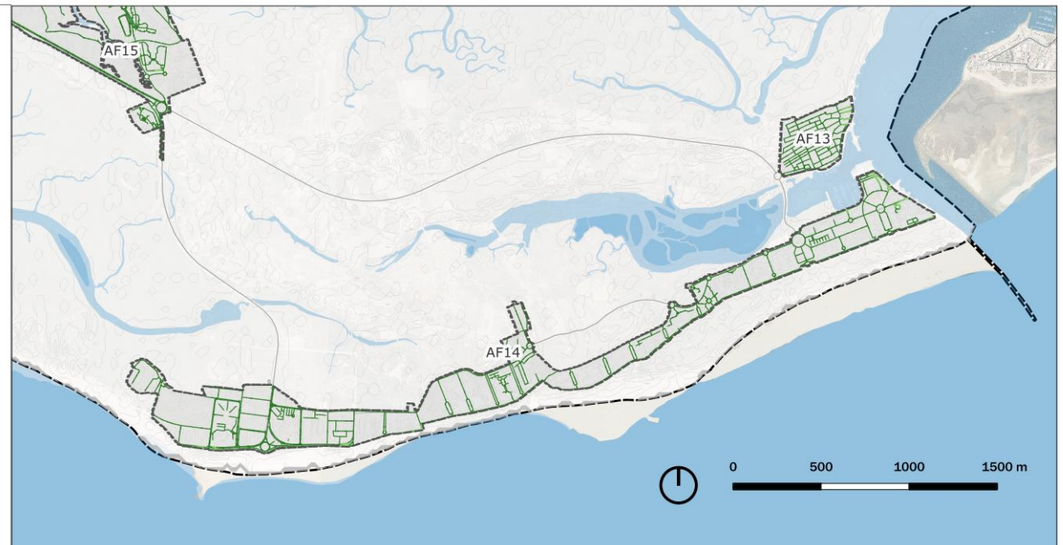
Resultados por Área Funcional





% Clases de Pendientes

- 0–5
- 5–10
- 10–15
- >15



- Áreas funcionales
- Red viaria

B.b).4.4.2) *Condiciones topográficas y accesibilidad por Áreas Funcionales.*

Objeto

Este apartado complementa el análisis global de las condiciones topográficas del ámbito, incorporando una lectura desagregada por Áreas Funcionales Urbanas. El objetivo no es redefinir los criterios de pendiente, ya establecidos previamente, sino identificar cómo se distribuyen las condiciones de accesibilidad topográfica en cada área funcional.

Parámetros de cálculo

A partir de la clasificación de la red viaria por clases de pendiente definida en el análisis general, se calcula para cada Área Funcional Urbana la proporción de viario incluida en cada intervalo. Esta lectura comparativa permite valorar el comportamiento relativo de los distintos ámbitos frente a las condiciones topográficas.

Resultados

La lectura por Áreas Funcionales Urbanas evidencia un comportamiento topográfico muy desigual entre ámbitos. Se identifican áreas con predominio casi total de pendientes suaves (0–5 % y 5–10 %) —y, por tanto, con mejores condiciones de accesibilidad para la movilidad activa— frente a otras donde aumenta de forma significativa el peso de las pendientes 10–15 % y >15 %, que condicionan el confort y la continuidad de los itinerarios.

En el grupo de áreas más favorables, con barras prácticamente concentradas en las clases 0–5 % y 5–10 %, destacan los ámbitos llanos y lineales, como Punta del Moral (AF13), Isla Canela (AF14) y Golf Residencial Isla Canela (AF15), así como Barriada Canela (AF16) y los sectores periféricos de menor complejidad topográfica (AF11–AF12). En estos ámbitos, la pendiente no constituye un factor limitante relevante para la accesibilidad cotidiana del viario.

Por el contrario, el mapa identifica un conjunto de áreas con mayor presencia de pendientes medias y altas, donde aparecen de forma visible los tramos en 10–15 % y >15 %. Este patrón es especialmente marcado en Barrio de la Villa (AF7) y Barrio Alto 1 (AF6), y también se aprecia con intensidad en Vacíos Urbanos (AF5) y, en menor medida, en Barrio Alto 2 (AF4) y Frente Fluvial (AF8). En estos ámbitos, la accesibilidad topográfica resulta más condicionada y la movilidad activa depende en mayor medida de la selección de recorridos, la continuidad de itinerarios accesibles y soluciones de diseño adaptadas.

Finalmente, áreas como Casco Histórico (AF2), Barriada El Bandrín / Federico Mayo (AF3) y Costa Esuri (AF10) presentan un comportamiento intermedio, con predominio de pendientes suaves pero con presencia puntual de tramos más exigentes, lo que sugiere condiciones generalmente favorables aunque no homogéneas dentro del ámbito.

B.b).4.4.3) *Evaluación del nivel de accesibilidad topográfica del viario por Áreas Funcionales.*

Objeto

Este apartado evalúa el grado de cumplimiento del indicador de accesibilidad topográfica del viario por Áreas Funcionales Urbanas, a partir de la proporción de viario que presenta pendientes compatibles con la movilidad peatonal y ciclista. El objetivo es identificar los ámbitos que alcanzan condiciones favorables de accesibilidad y aquellos donde la topografía constituye un factor limitante para la movilidad activa.

Parámetros de cálculo

La evaluación se realiza comparando los resultados obtenidos en cada Área Funcional Urbana con los valores de referencia del indicador, establecidos en los siguientes niveles:

- ≥ 90 %: nivel mínimo / deseable de accesibilidad topográfica.
- 100 %: nivel deseable.
- < 90 %: nivel insuficiente.

Esta clasificación permite sintetizar el comportamiento topográfico del viario en cada ámbito y facilitar una lectura comparativa del grado de accesibilidad territorial.

Resultados

La evaluación del indicador muestra un comportamiento claramente diferenciado entre Áreas Funcionales Urbanas, tal como se refleja en el mapa de evaluación.

Los ámbitos que alcanzan o superan el nivel mínimo del indicador (≥ 90 %) se concentran mayoritariamente en áreas llanas y de desarrollo lineal, destacando Punta del Moral (AF13), Isla Canela (AF14), Golf Residencial Isla Canela (AF15) y Barriada Canela (AF16), que presentan condiciones topográficas favorables para la movilidad activa y una elevada continuidad de itinerarios accesibles.

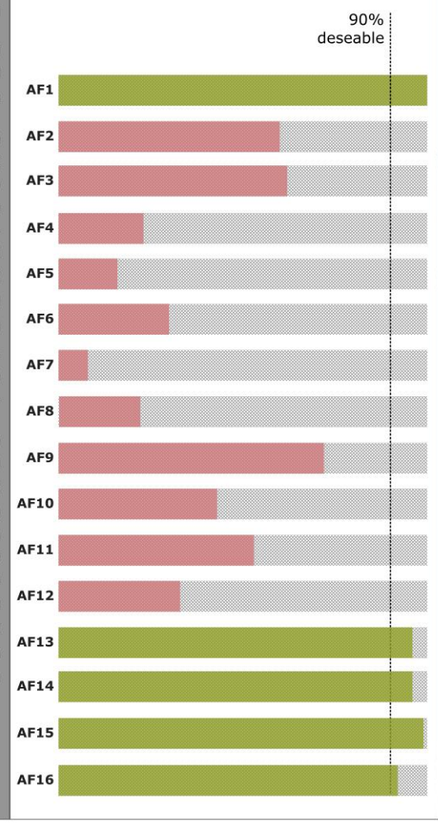
Por el contrario, un número significativo de Áreas Funcionales se sitúa por debajo del umbral del indicador (< 90 %), evidenciando limitaciones topográficas que condicionan la accesibilidad del viario. Este comportamiento se observa de forma predominante en los ámbitos del núcleo principal, como Barrio de la Villa (AF7), Barrio Alto 1 (AF6), Barrio Alto 2 (AF4), Vacíos Urbanos (AF5) y Casco Histórico (AF2), donde la presencia de pendientes más exigentes reduce la proporción de viario accesible.

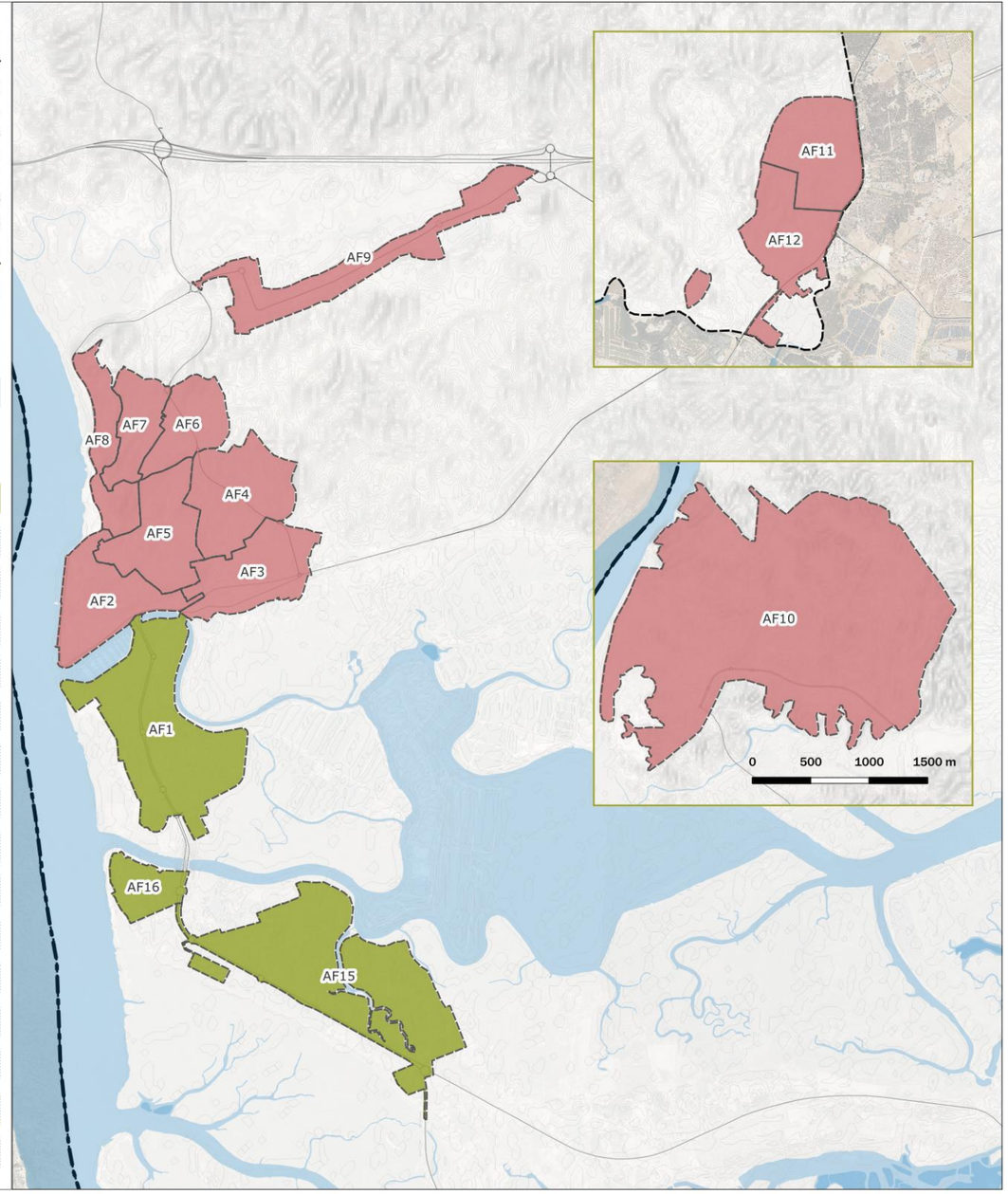
En conjunto, la evaluación pone de manifiesto que la accesibilidad topográfica favorable no se distribuye de forma homogénea en el conjunto del suelo urbano, concentrándose los mejores resultados en ámbitos periféricos y turísticos, mientras que gran parte del núcleo consolidado no alcanza los niveles de referencia del indicador.

CONDICIONES TOPOGRÁFICAS DEL ESPACIO VIARIO

El mapa representa la accesibilidad del viario según su pendiente, analizada por Áreas Funcionales mediante una clasificación en clases (0-5% a >15%). Esta escala permite identificar barreras topográficas y evaluar si cada ámbito alcanza el mínimo deseable del 90% o el cumplimiento total del 100% de viario accesible. El análisis detecta zonas críticas con niveles inferiores al 90%, fundamentales para priorizar intervenciones hacia una red peatonal continua e inclusiva.

Resultados por Área Funcional





LEYENDA

Evaluación del Indicador (%)

- <90%
- >90% Mínimo Deseable
- 100%

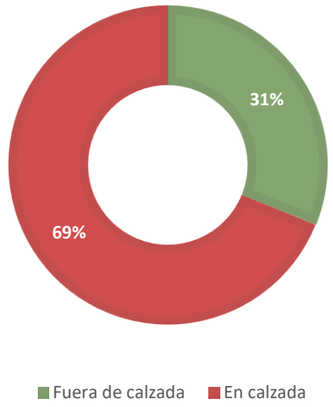
- Areas funcionales
- Red viaria



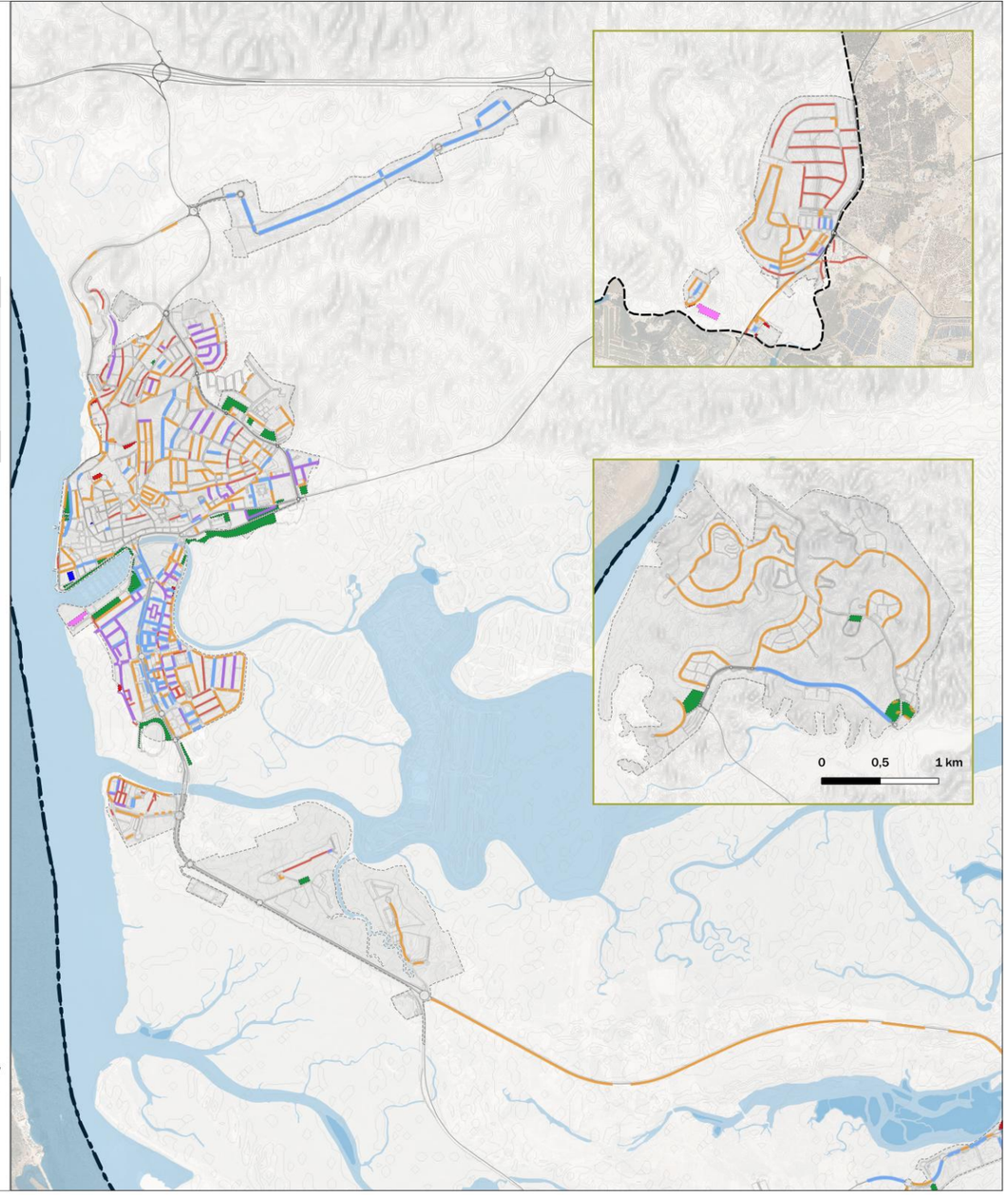
Este indicador analiza la distribución de las plazas de aparcamiento identificadas en el ámbito, diferenciando entre estacionamiento en calzada y fuera de calzada, conforme la tipología y clasificación del PMUS.

Aparcamientos fuera de calzada

Tipologia	Plazas	%
Autocaravanas	112	2%
Gratuito / Público	5.554	83%
Irregulares	904	14%
Regulado / de pago	75	1%
Total general	**6.655**	**100%**



Se considera nivel mínimo una proporción ≥ 80 % de plazas fuera de la calzada, y nivel deseable una proporción ≥ 90 %, indicadores de una adecuada liberación del espacio viario.

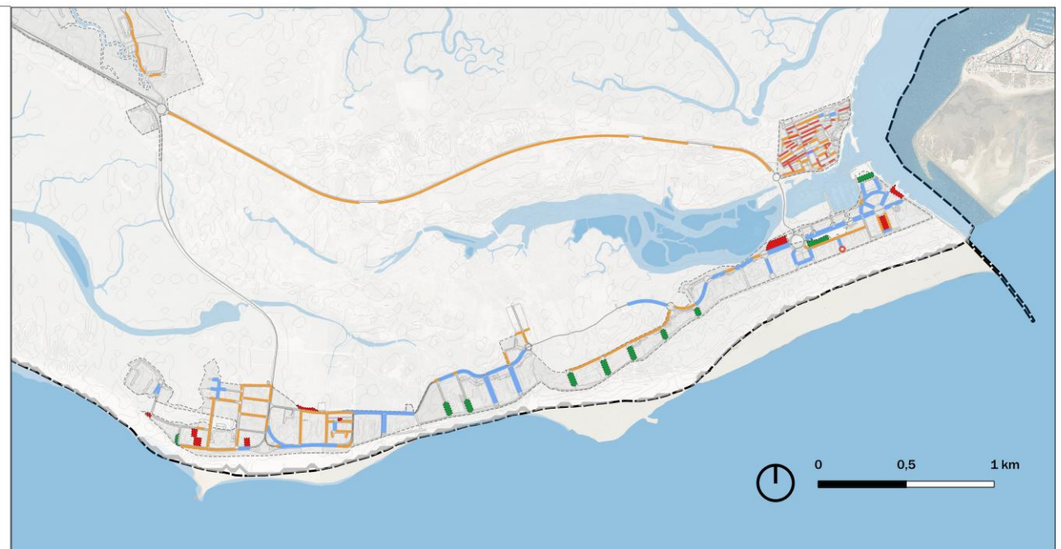


Sistema de aparcamientos

- Autocaravanas
- Gratuito / Público
- Irregulares
- Regulado / pago

Aparcamientos en la calzada

- 1 lado
- 1 lado no regulado
- 2 lados
- 2 lados no regulado
- Red viaria



B.b).4.4.4) *Sistema de aparcamientos.*

Objeto

El indicador evalúa la **proporción de plazas de aparcamiento que se localizan fuera de la calzada** respecto al total de plazas identificadas, con el objetivo de analizar el grado de ocupación de

l espacio viario por el vehículo privado. Este parámetro permite valorar la eficiencia del uso del espacio público y su compatibilidad con modos de movilidad activa y sostenible.

La presencia de aparcamientos en calzada implica una reducción del espacio destinado al peatón y a la movilidad no motorizada, afectando la calidad y la seguridad del entorno urbano. Por el contrario, los aparcamientos fuera de calzada (en bolsas o áreas reguladas) favorecen una distribución más equilibrada del espacio público y la intermodalidad con el transporte público.

Parámetros de cálculo

- Fuente de información: datos disponibles en el PMUS, complementados con levantamientos realizados mediante Google Earth y Street View (2023).
- Se identificaron y clasificaron las áreas de aparcamiento en dos grupos principales: Aparcamientos fuera de calzada: bolsas de estacionamiento, áreas gratuitas, reguladas o de gestión pública/privada.
- Aparcamientos en calzada: espacios regulados con demarcación horizontal o vertical, así como tramos sin señalización formal donde se detectó estacionamiento sobre aceras o en condiciones irregulares.
- El indicador se calcula como la proporción de plazas fuera de calzada / total de plazas de aparcamiento × 100.º
- Para el cálculo del número de plazas se empleó la longitud aproximada del espacio de aparcamiento, dividiéndola por 2,5 m, o 5,0 m, como módulo estándar por plaza.

Resultados

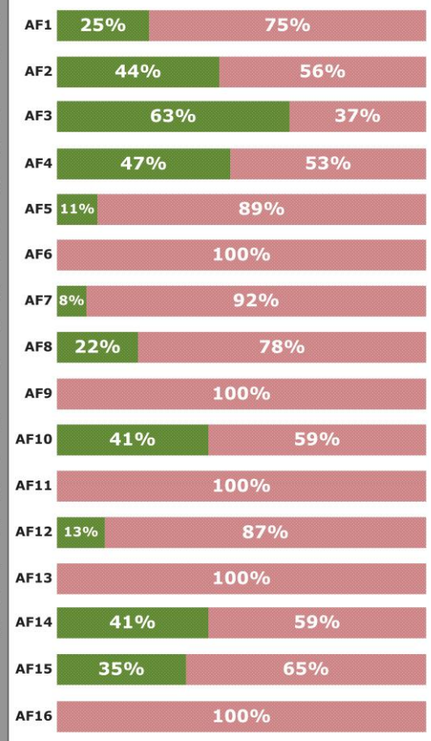
El análisis de las plazas de aparcamiento identificadas en el ámbito muestra una clara predominancia del estacionamiento en calzada, que representa el 69% del total. El 31% restante corresponde a plazas fuera de calzada, incluyendo bolsas de aparcamiento y áreas específicas habilitadas.

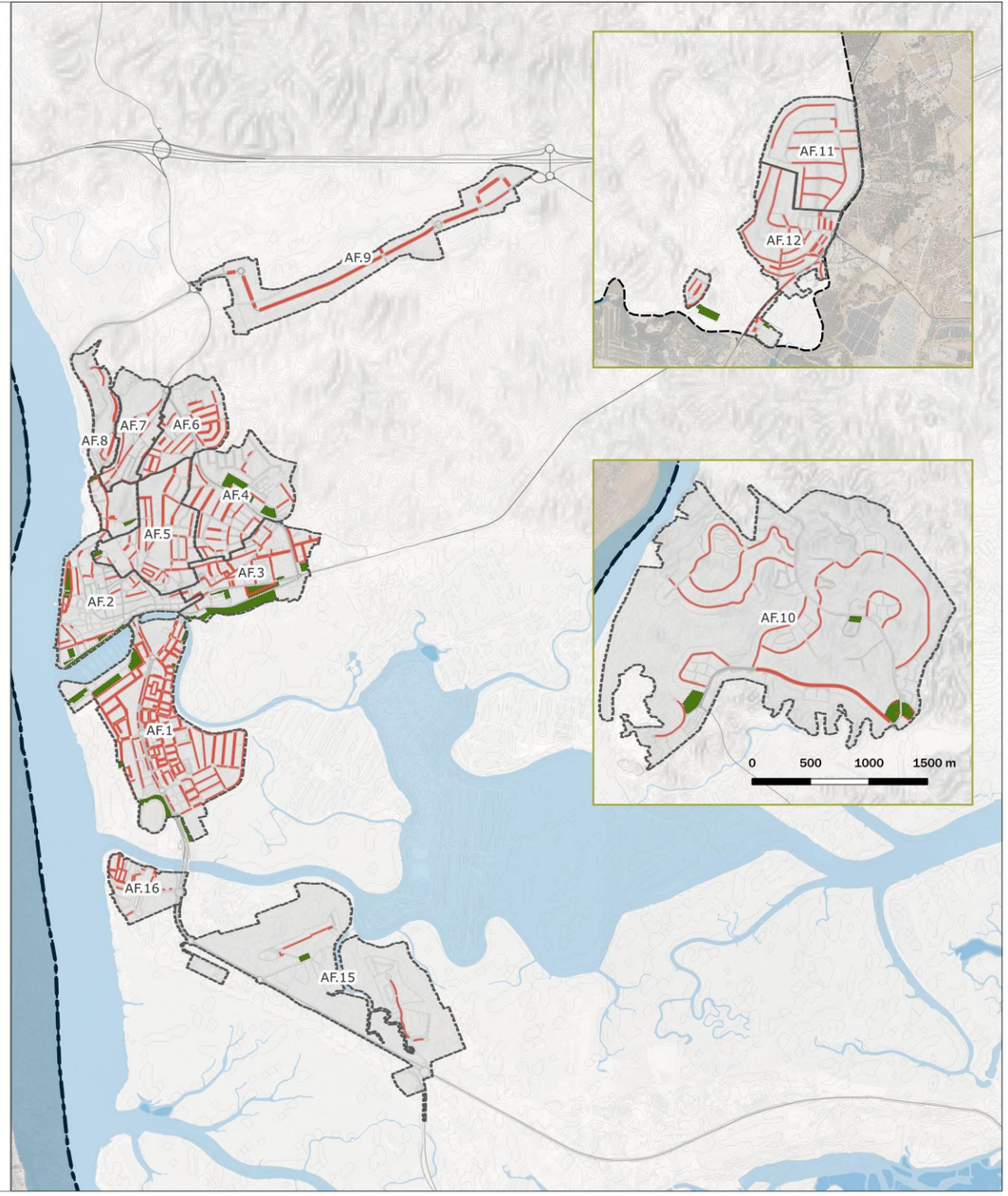
Dentro de las plazas fuera de calzada, el grupo más significativo es el de los aparcamientos gratuitos, que concentra el 83% del total. Le siguen los aparcamientos irregulares ubicados en áreas no habilitadas (14%), los regulados o de pago (1%) y, finalmente, las plazas destinadas a autocaravanas (2%), de presencia puntual y asociadas a zonas de uso recreativo o turístico.

En conjunto, los resultados reflejan que el estacionamiento en calzada sigue siendo mayoritario, mientras que las bolsas y espacios fuera de la vía suponen una proporción menor, aunque relevante, dentro de la oferta total.

El análisis permite identificar los distintos tipos de estacionamiento existentes en el ámbito urbano, diferenciando las plazas integradas en el sistema de aparcamientos y aquellas localizadas en la calzada. Esta lectura facilita reconocer la distribución espacial del estacionamiento y su relación con la red viaria.

Resultados por Área Funcional

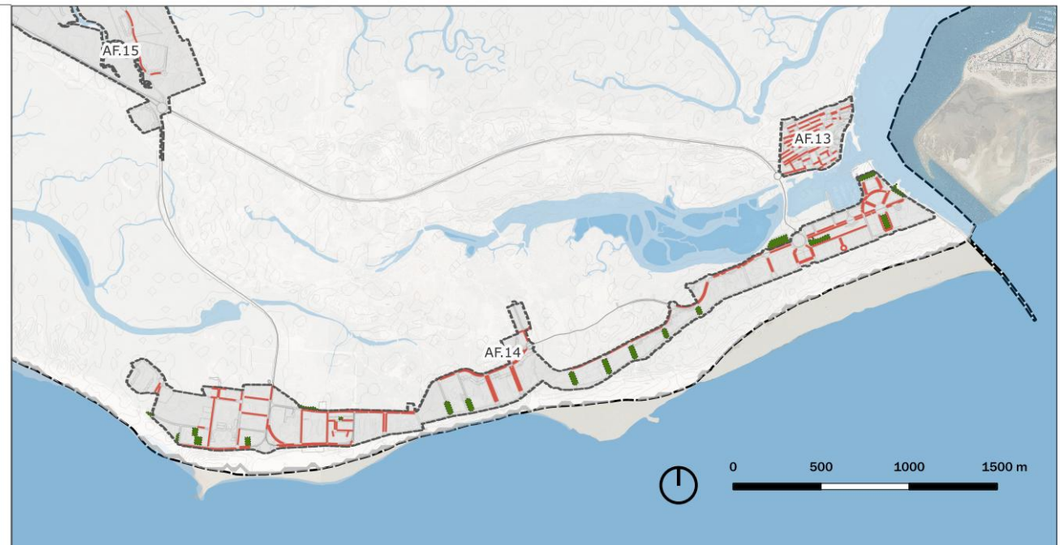




Sistema de aparcamientos

- Fuera de la calzada
- En la calzada

- Áreas funcionales
- Red viaria



B.b).4.4.5) *Reparto del aparcamiento por Áreas Funcionales Urbanas.*

Objeto

Este indicador analiza el reparto del estacionamiento del vehículo privado por Áreas Funcionales Urbanas, expresado como el porcentaje de plazas situadas fuera de la calzada y en la calzada respecto al total de plazas identificadas en cada ámbito. Su objetivo es caracterizar cómo se distribuye el estacionamiento en relación con la sección viaria y establecer una base comparativa entre áreas funcionales.

Metodología de análisis

A partir del inventario y clasificación de las plazas de aparcamiento existentes, se calcula para cada Área Funcional Urbana la proporción de plazas localizadas fuera de la calzada y en la calzada. Las plazas fuera de la calzada incluyen aparcamientos públicos, público-privados y privados de residentes, mientras que las plazas en calzada comprenden el estacionamiento en vía pública, regulado o no regulado, así como las zonas de rotación y carga y descarga. Los resultados se expresan en porcentaje sobre el total de plazas de cada ámbito.

Resultados

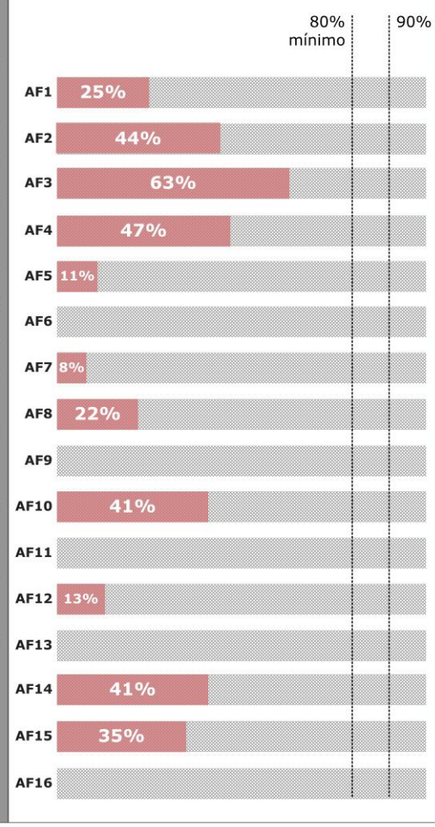
El análisis muestra una distribución desigual del estacionamiento entre Áreas Funcionales, con ámbitos donde una parte significativa de las plazas se localiza fuera de la calzada y otros donde el estacionamiento en vía pública sigue teniendo un peso predominante.

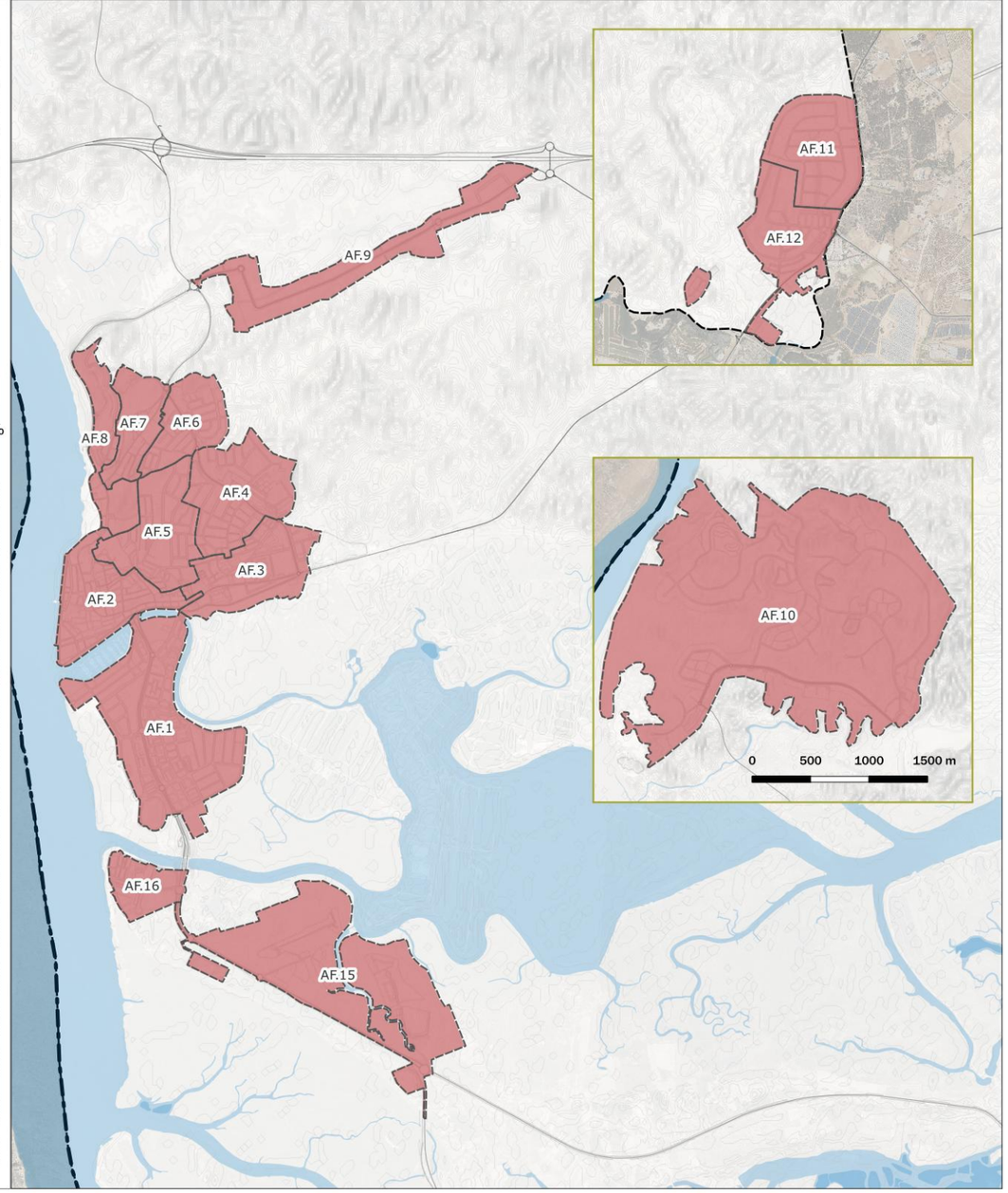
El reparto por Áreas Funcionales muestra un predominio general del estacionamiento en calzada, con diferencias significativas entre ámbitos. Destacan por una mayor proporción de plazas fuera de la calzada Barrio El Bandrín / Federico Mayo (AF3, 63%), Barrio Alto 2 (AF4, 47%), Casco Histórico (AF2, 44%), y Costa Esuri (AF10, 41%) junto con Isla Canela (AF14, 41%). En un nivel intermedio se sitúa Golf Residencial Isla Canela (AF15, 35%).

En el extremo opuesto, el aparcamiento fuera de calzada es muy reducido en Barrio de la Villa (AF7, 8%), Vacíos Urbanos (AF5, 11%) y Pozo del Camino–La Estación–Mª Auxiliadora (AF12, 13%), y es inexistente (0%) en Barrio Alto 1 (AF6), Polígono Industrial SEPES (AF9), Villa Antonia (AF11), Punta del Moral (AF13) y Barriada Canela (AF16), donde el estacionamiento se localiza íntegramente en calzada.

El mapa muestra la evaluación del nivel de accesibilidad del viario en función de las condiciones topográficas, analizado por Áreas Funcionales Urbanas. La clasificación por clases de pendiente permite identificar los ámbitos con condiciones favorables para la movilidad activa y aquellos donde la presencia de pendientes medias y elevadas introduce limitaciones al confort y a la continuidad de los desplazamientos peatonales y ciclistas.

Resultados por Área Funcional

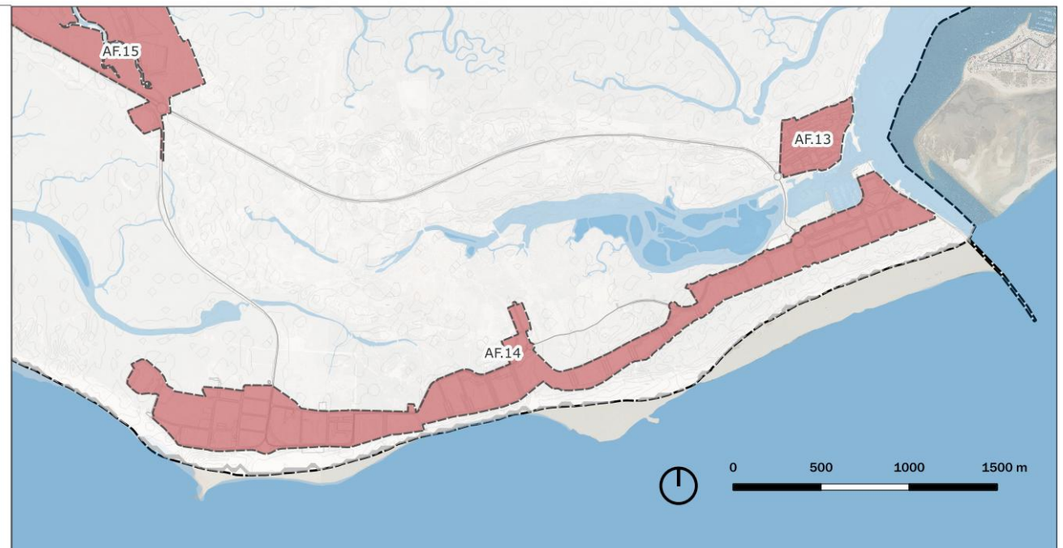




Evaluación del indicador (%)

- > 90% - Deseable
- >= 80% - Mínimo
- <80%

- Áreas funcionales
- Red viaria



B.b).4.4.6) *Evaluación del indicador de aparcamiento fuera de la calzada por Áreas Funcionales Urbanas.*

Objeto

Este indicador analiza la distribución general de las plazas de aparcamiento identificadas en el ámbito urbano, diferenciando entre estacionamiento localizado en calzada y plazas situadas fuera de la sección viaria. El objetivo es caracterizar el modelo global de ocupación del espacio viario por el estacionamiento del vehículo privado y establecer un marco de referencia previo al análisis desagregado por Áreas Funcionales Urbanas.

Metodología de análisis

El análisis se basa en el inventario y clasificación de las plazas de aparcamiento existentes, atendiendo a su localización y tipología, conforme a la información disponible y al levantamiento cartográfico realizado. Se identifican las plazas en calzada y las plazas situadas fuera de ella, incluyendo aparcamientos públicos, público-privados y privados de residentes. El indicador se expresa como la proporción de plazas fuera de la calzada respecto al total de plazas identificadas.

Resultados

El análisis global pone de manifiesto una predominancia del estacionamiento en calzada en el conjunto del ámbito urbano, lo que evidencia una ocupación significativa de la sección viaria por el vehículo privado. No obstante, se identifican ámbitos concretos donde el aparcamiento fuera de la calzada adquiere mayor relevancia, asociado principalmente a bolsas de estacionamiento y espacios específicos.

La evaluación del indicador evidencia que ninguna Área Funcional alcanza el valor mínimo (>80%) ni el deseable (>90%) de plazas fuera de la calzada. Incluso los ámbitos con mejor comportamiento se mantienen claramente por debajo del umbral mínimo.

En consecuencia, el conjunto del ámbito urbano refleja una alta dependencia del estacionamiento en calzada, especialmente en aquellas áreas con valores nulos o muy bajos de plazas fuera de la calzada (AF6, AF9, AF11, AF13, AF16, entre otras), donde la ocupación de la sección viaria por estacionamiento resulta estructural.

En el plano se representa la proporción de superficie construida destinada a usos terciarios (comercial, oficinas, talleres, almacenes, etc.) respecto al total de superficie lucrativa, según datos del Sistema de Catastro Nacional.

Intervalo	Nº de cuadrantes	(%)
0%	3.526	92,62
0 – 20 %	104	2,73
20 – 40 %	55	1,44
40 – 60 %	120	3,15
> 60 %	2	0,05

Valores

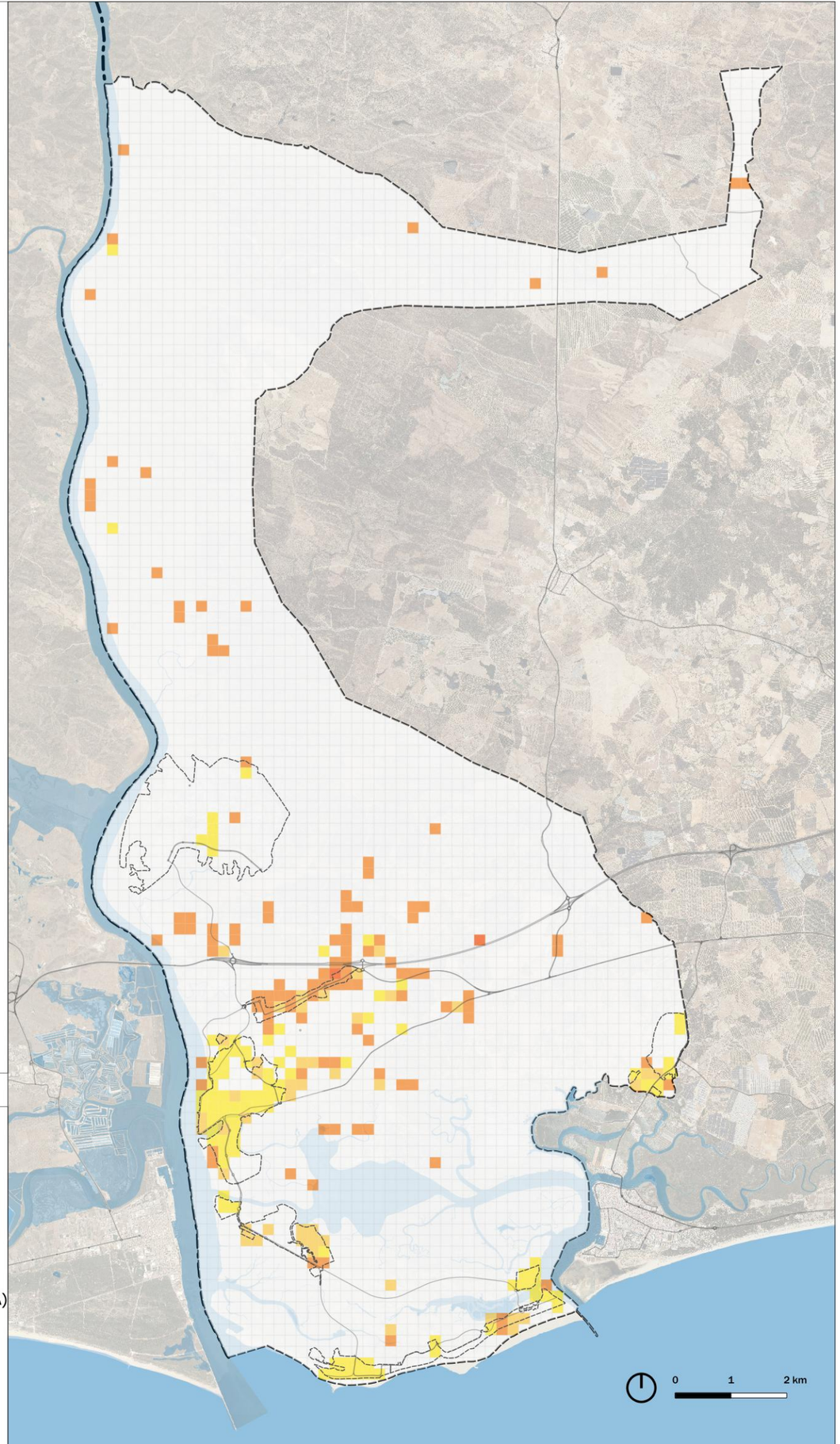
El valor deseable se establece en un 25% de superficie construida de uso terciario (respecto a al superficie construida total del municipio), mientras que el valor mínimo se establece en un 20% de superficie construida de uso terciario

Valor ideal

25%

Valor existente

2,4%



Rango de uso terciario

- 0% (Sin actividades)
- 0 - 20% (residencial dominante)
- 20 - 40% (residencial dominante)
- 40 - 60% (terciario dominante)
- > 60 % (terciario dominante)
- Límite del Suelo Urbano Vigente (LOUA)

B.b).5. Actividades económicas.

B.b).5.1. Equilibrio entre actividad y residencia.

Objeto

El indicador analiza la proporción de superficie construida destinada a usos terciarios —como comercio, oficinas, talleres, almacenes y otros servicios— en relación con la superficie construida total.

Su objetivo es evaluar la presencia y distribución de la actividad económica dentro del tejido urbano, identificando ámbitos con predominio residencial y áreas donde la actividad económica presenta mayor peso relativo.

La combinación de usos residenciales y actividades económicas contribuye a mejorar la proximidad entre vivienda, empleo y servicios, favoreciendo un modelo urbano más equilibrado y reduciendo la necesidad de desplazamientos.

Parámetros de cálculo

- **Variable principal:** Superficie construida destinada a usos terciarios (m²t).
- **Unidad de referencia**: Superficie construida total (m²t) dentro del ámbito analizado.
- **Fórmula del indicador:** Porcentaje de usos terciarios (%) = Superficie construida total (m²t) / Superficie construida de usos terciarios (m²t) × 100

El resultado permite estimar el peso relativo de la actividad económica dentro del conjunto del tejido edificado

Criterios

- Se consideran usos terciarios las actividades económicas no residenciales, como comercio, hostelería, oficinas, talleres, almacenes y servicios profesionales.
- La información procede de la base catastral actualizada, utilizando el uso principal de las edificaciones y su superficie construida.
- Se excluyen edificaciones en estado ruinoso o sin uso registrado.
- El análisis se limita a los cuadrantes con superficie edificada para evitar distorsiones derivadas de áreas no urbanizadas.

Resultados

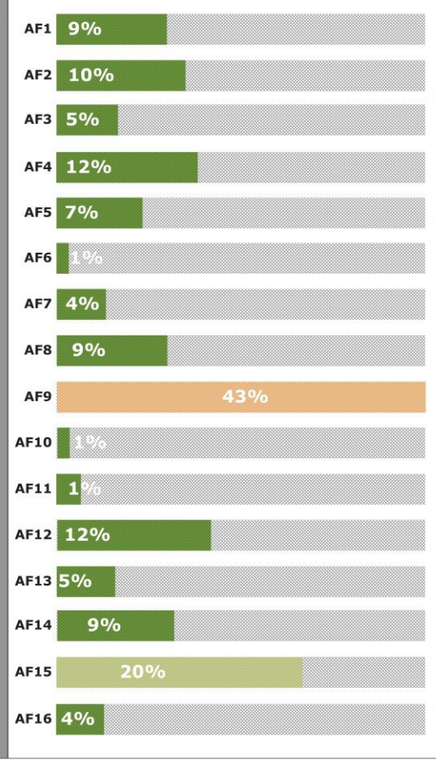
El análisis muestra que la actividad económica presenta una distribución espacial concentrada dentro del término municipal. Los valores más elevados de uso terciario se localizan principalmente en el entorno del polígono industrial y en algunos enclaves dispersos en suelo rústico vinculados a actividades productivas o de servicios.

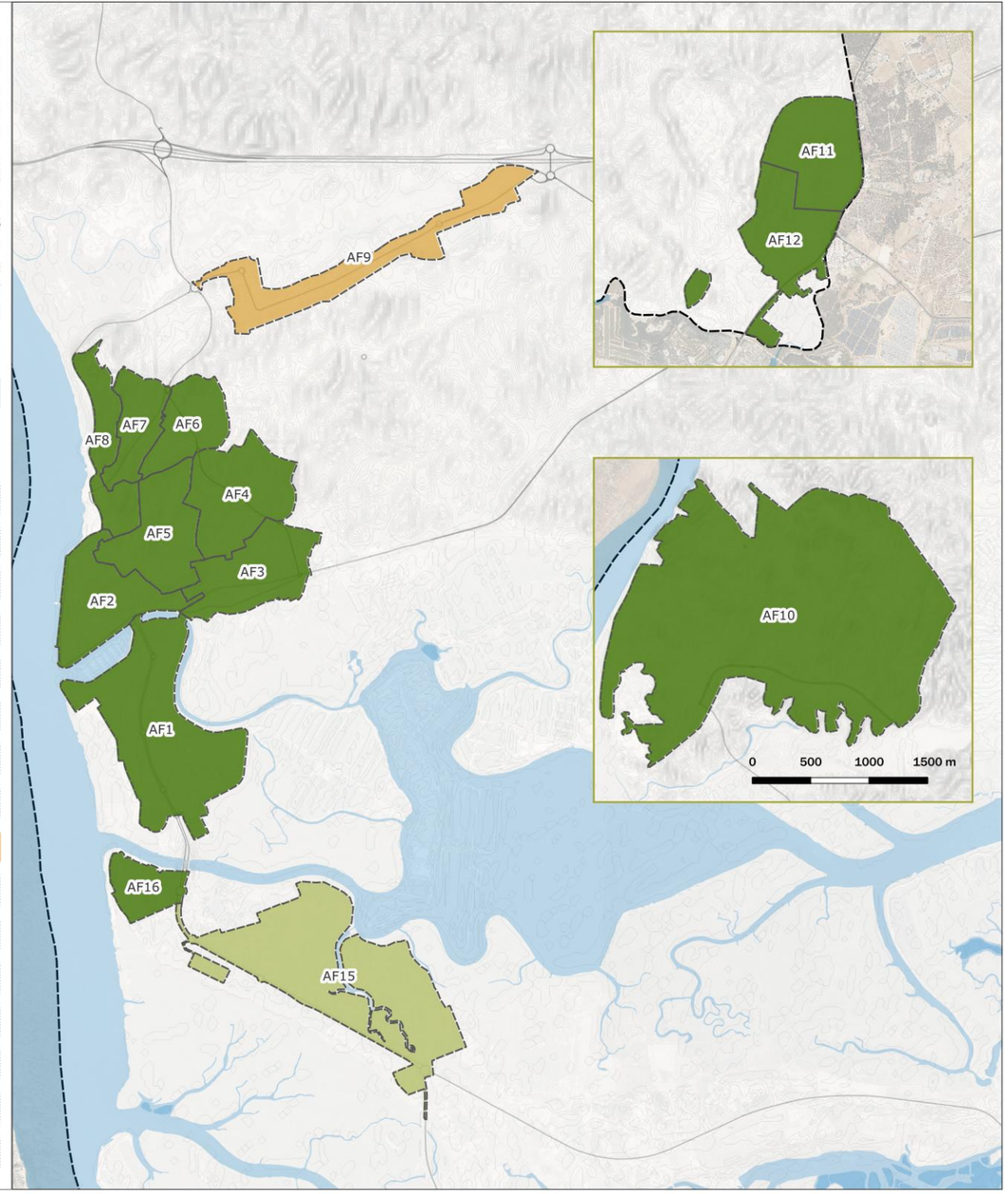
Por el contrario, el predominio del uso residencial se concentra en el núcleo urbano principal de Ayamonte y en los distintos núcleos residenciales del municipio.

En conjunto, el indicador refleja una estructura urbana mayoritariamente residencial, con la actividad económica concentrada en ámbitos específicos del territorio.

En el plano se representa la proporción de superficie construida destinada a usos terciarios en cada área funcional, calculada como el porcentaje de superficie edificada vinculada a actividades económicas —comercio, oficinas, talleres, almacenes y otros servicios— respecto al total construido. El indicador permite identificar los ámbitos con mayor peso relativo de la actividad económica y distinguir entre áreas de predominio residencial y sectores con presencia terciaria más significativa.

Resultados por Área Funcional





Rango de uso terciario

- 0 - 20%
- 20 - 40%
- 40 - 60%
- >60%

Áreas funcionales

Red viaria



POU AYAMONTE

B.b).5.1.1) *Actividades económicas - Área Funcional.*

Objetivo

El presente plano representa el índice de envejecimiento por área funcional, expresado como la relación entre la población de 65 años y más y la población de 0 a 15 años en cada ámbito. Su lectura permite identificar los sectores con una estructura demográfica más envejecida y aquellos donde la presencia de población joven sigue teniendo un mayor peso relativo.

Resultados

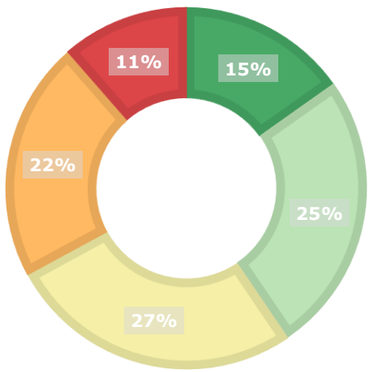
Los resultados muestran una distribución funcional adecuada de la actividad económica a escala de las áreas funcionales del POU. En la mayor parte de los ámbitos predomina claramente el uso residencial, con porcentajes de superficie terciaria inferiores al 20%, lo que resulta coherente con su carácter principalmente habitacional y con la función urbana que desempeñan dentro del municipio.

La principal excepción es AF9 (42,97%), que se sitúa en el intervalo 40–60% y constituye el ámbito con mayor peso relativo de actividades terciarias. Esta concentración resulta positiva y coherente, al corresponderse con el polígono industrial, donde es lógico que se localicen de forma preferente los usos económicos y productivos. También AF15 (20,03%) presenta una presencia terciaria apreciable, aunque en un grado mucho menor.

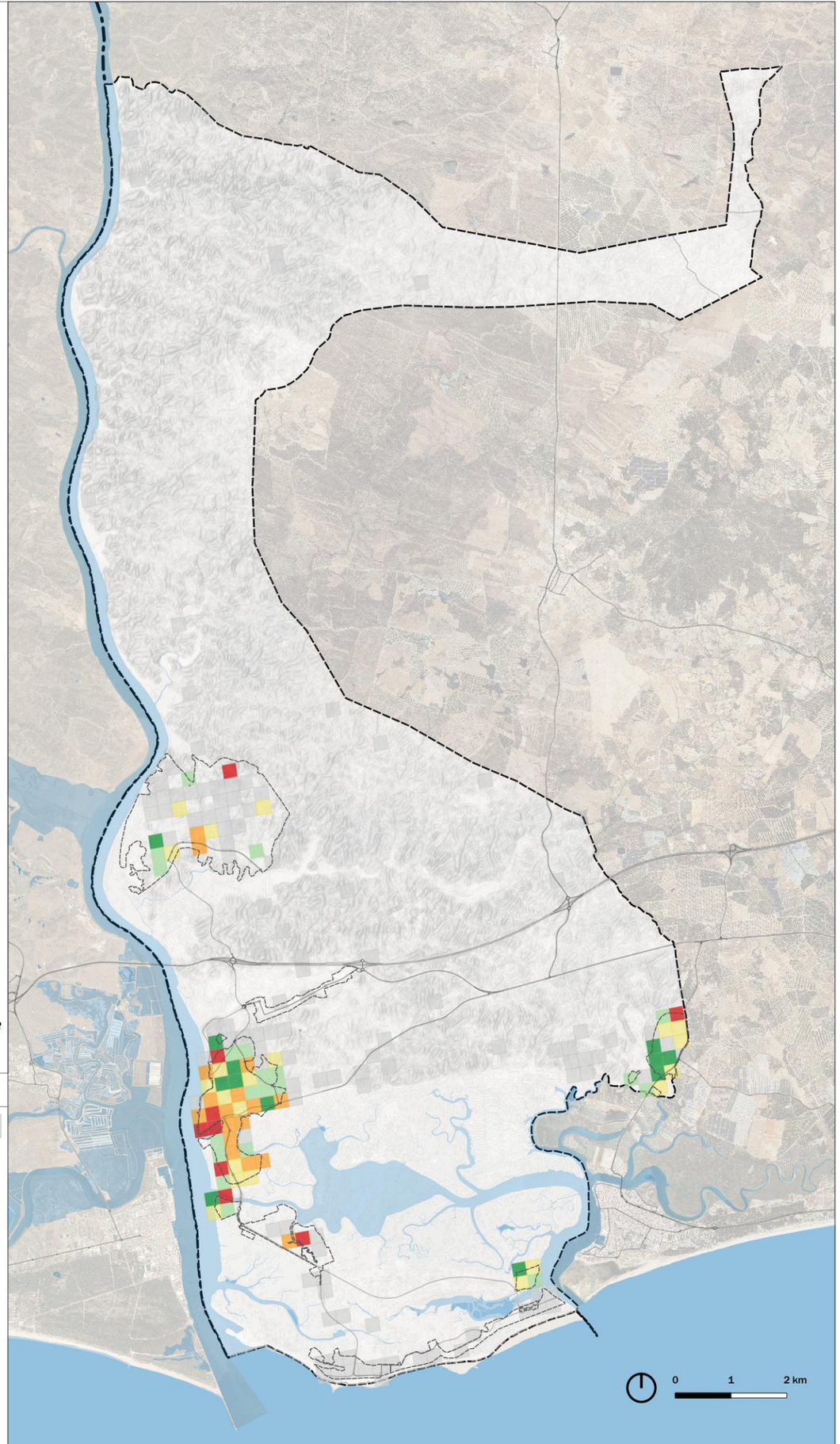
En conjunto, el mapa refleja un modelo funcional equilibrado, en el que las actividades económicas se concentran en los ámbitos específicamente destinados a ello, mientras que las áreas residenciales mantienen un perfil predominantemente habitacional.

En el plano se representa el índice de envejecimiento calculado a partir de la malla de población de Andalucía (2024). El indicador muestra la relación entre la población mayor de 65 años y la población menor de 15 años, permitiendo identificar la distribución espacial del envejecimiento demográfico en el municipio.

Intervalo	Nº de cuadrantes	(%)
< 50	12	15,19
50 – 100	20	25,32
100 – 150	21	26,58
150 – 200	17	21,52
> 200	9	11,39



Los porcentajes se calculan únicamente sobre los cuadrantes con datos disponibles.



Índice de envejecimiento

- < 50 (población joven)
- 50 - 100 (predominio de población joven)
- 100 - 150 (equilibrio relativo)
- 150 - 200 (envejecimiento alto)
- > 200 (envejecimiento muy alto)
- Cuadrantes no consideradas en el análisis
- Límite del Suelo Urbano Vigente (LOUA)

B.b).6. Cohesión Social.

B.b).6.1. Índice de Envejecimiento.

Objeto

El índice de envejecimiento mide la relación entre la población mayor de 65 años y la población joven menor de 15 años en el municipio. Este indicador permite analizar la estructura por edades de la población y detectar ámbitos con mayor grado de envejecimiento demográfico.

Su representación espacial facilita identificar diferencias territoriales en la distribución de la población por grupos de edad y orientar la planificación de servicios sociales, sanitarios y asistenciales.

Parámetros de cálculo

- Índice de envejecimiento (%) = [Población > 65 años (hab) / Población < 15 años (hab)] x 100
- Unidad espacial: Malla 250 x 250 m de población

El indicador expresa el número de personas mayores de 65 años por cada 100 menores de 15 años.

Criterios

- analizar la distribución espacial de la población por grupos de edad.
- El índice se calcula para cada celda de la malla mediante la relación entre la población mayor de 65 años y la población menor de 15 años.
- Para facilitar la interpretación cartográfica se establecen intervalos que reflejan distintos niveles de envejecimiento demográfico.

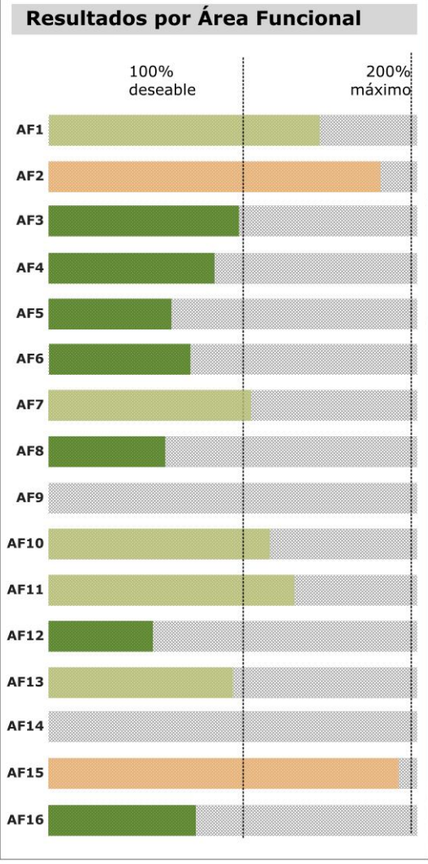
Resultados

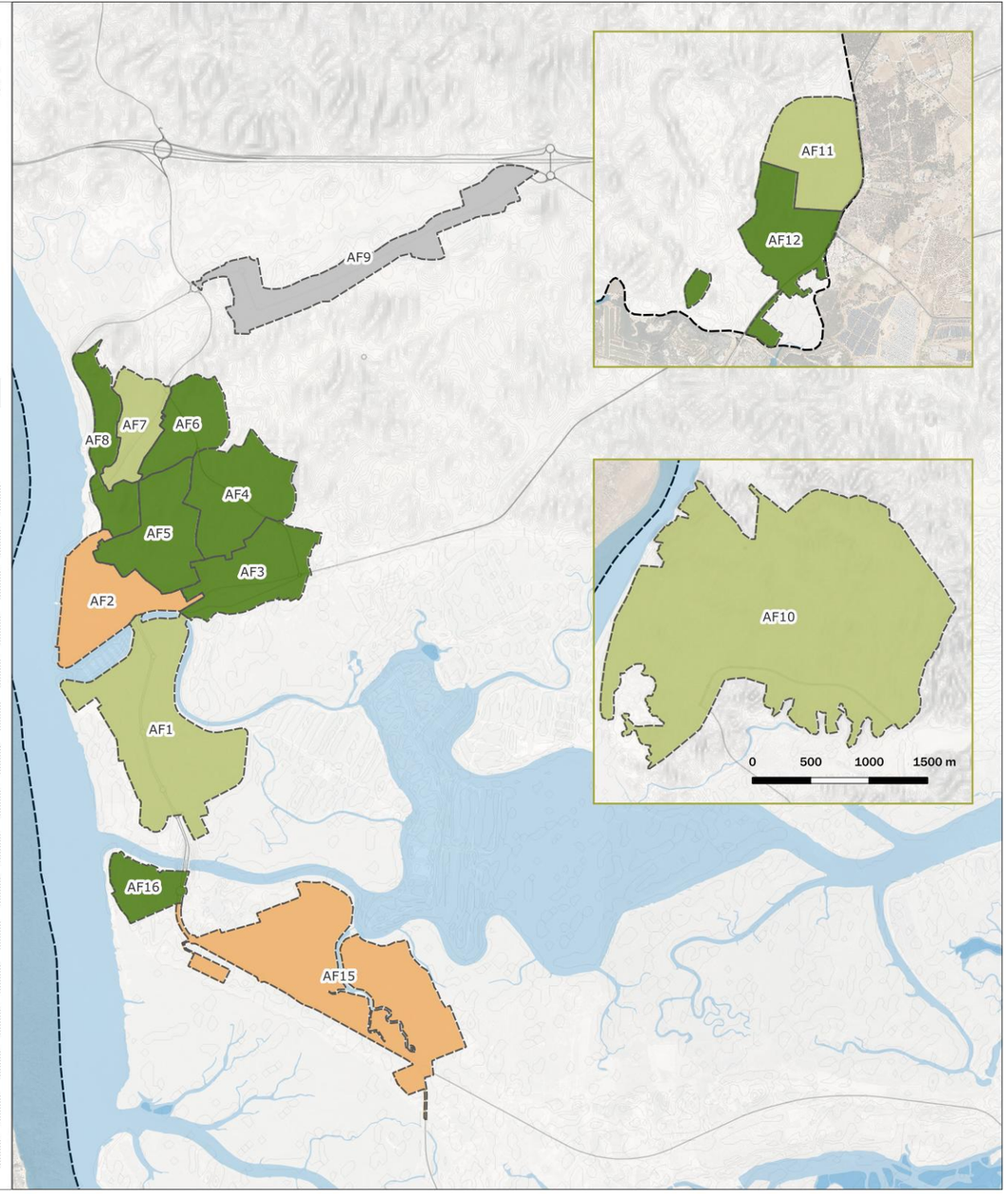
El análisis evidencia una clara relación entre la estructura demográfica y la evolución urbana del municipio. Los valores más elevados del índice de envejecimiento se concentran principalmente en los sectores urbanos más antiguos, como el casco histórico de Ayamonte y la Barriada de Canela, donde se observa una mayor presencia relativa de población de edad avanzada.

Por el contrario, los valores más bajos del índice se localizan en los barrios de desarrollo más reciente, donde la presencia de población joven resulta relativamente mayor.

Este patrón refleja un proceso de envejecimiento más acusado en los tejidos urbanos consolidados, mientras que las áreas residenciales más recientes presentan una estructura demográfica más joven.

El plano presenta el índice de envejecimiento en las áreas funcionales. Este índice hace relación entre las personas >65 años y las <15 años.









B.b).6.1.1) *Índice de Envejecimiento – Área Funcional.*

Objetivo

El presente plano representa el índice de envejecimiento por área funcional, expresado como la relación entre la población de 65 años y más y la población de 0 a 15 años en cada ámbito. Su lectura permite identificar los sectores con una estructura demográfica más envejecida y aquellos donde la presencia de población joven sigue teniendo un mayor peso relativo.

Resultados

Los resultados muestran una estructura demográfica desigual entre las distintas áreas funcionales del POU. Los valores más elevados se registran en AF15 (192,31%) y AF2 (181,37%), que presentan un envejecimiento alto, con una presencia de población mayor claramente superior a la población infantil. También se sitúan por encima del valor deseable AF1 (147,34%), AF11 (133,82%), AF10 (120,73%), AF7 (112,07%) y AF13 (100,00%), que reflejan ámbitos con un perfil demográfico envejecido o en proceso avanzado de envejecimiento.

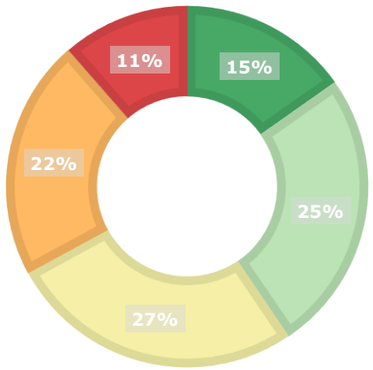
En una posición intermedia se sitúan AF3 (96,85%), AF4 (90,25%), AF16 (77,14%), AF6 (75,29%), AF5 (64,25%), AF8 (62,96%) y AF12 (54,40%), donde la relación entre población mayor y joven resulta más equilibrada. Por su parte, AF9 y AF14 figuran como no compatibilizados, al no disponer de una base homogénea suficiente para una lectura comparable dentro del conjunto.

En términos generales, el mapa evidencia que los índices más altos de envejecimiento se concentran en áreas consolidadas, como el casco antiguo, o con menor renovación demográfica, mientras que los valores más contenidos aparecen en ámbitos con una estructura poblacional relativamente más joven. Esta lectura permite identificar diferencias internas relevantes para la planificación de equipamientos, servicios asistenciales y estrategias de cohesión social a escala del POU.

TASA DEPENDENCIA

En el plano se representa la tasa de dependencia demográfica calculada a partir de la malla de población de la Junta de Andalucía (2024). El indicador muestra la relación entre la población dependiente (menores de 16 años y mayores de 64 años) y la población potencialmente activa (16-64 años), permitiendo identificar ámbitos con mayor presión demográfica sobre la población en edad activa.

Intervalo	Nº de Cuadrantes	(%)
<25 %	50	38,46
25 - 50 %	38	29,23
50 - 75 %	33	25,38
75 - 100 %	9	6,92

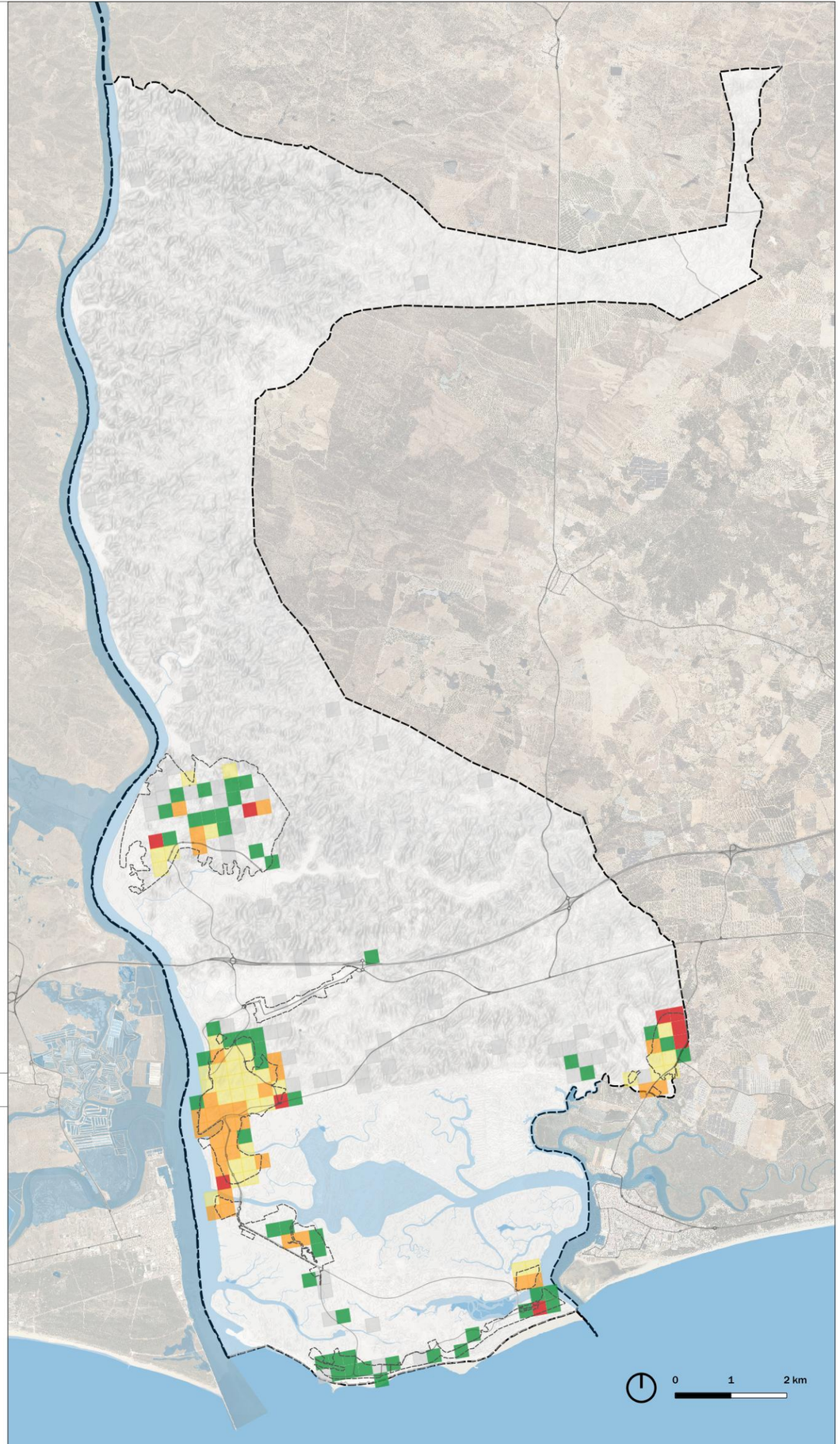


Los porcentajes se calculan únicamente sobre los cuadrantes con datos disponibles.

LEYENDA

Tasa dependencia

- <25 % (dependencia baja)
- 25 - 50 % (dependencia moderada)
- 50 - 75 % (dependencia alta)
- 75 - 100 % (dependencia muy alta)
- Cuadrantes no consideradas en el análisis
- Límite del Suelo Urbano Vigente (LOUA)



B.b).6.2. Tasa de dependencia.

Objeto

La tasa de dependencia mide la relación entre la población potencialmente activa (16-64 años) y la población dependiente por edad (menores de 16 años y mayores de 64 años). Este indicador permite evaluar la presión demográfica sobre la población en edad activa y analizar posibles situaciones de vulnerabilidad socioeconómica asociadas a la estructura demográfica.

Parámetros de cálculo

Fórmula básica:

Tasa de dependencia= (Población < 16 años + Población > 65 años / Población 16-64

Unidad espacial: Malla 250 x 250 m de población (Junta de Andalucía, 2023).

Criterios

- La información procede de la malla de población de la Junta de Andalucía (2023).
- La tasa se calcula para cada celda mediante la relación entre población dependiente (menores de 16 y mayores de 64 años) y población en edad potencialmente activa (16-64 años).
- Las celdas sin información poblacional o afectadas por secreto estadístico se excluyen del análisis.
- El indicador permite identificar ámbitos con mayor presión demográfica sobre la población activa y orientar la planificación de servicios públicos y equipamientos.

Resultados

El análisis muestra una clara relación entre la tasa de dependencia y la estructura demográfica del municipio. Los valores más elevados se concentran principalmente en los tejidos urbanos más antiguos, donde el índice de envejecimiento también resulta más alto.

En cambio, la mayor parte de las celdas analizadas presentan niveles bajos o moderados de dependencia demográfica, lo que indica una presencia predominante de población en edad activa.

Este patrón confirma que, aunque existen ámbitos con mayor presencia de población dependiente, el municipio mantiene en términos generales una estructura demográfica todavía dominada por población activa.

B.b).6.2.1) *Tasa de dependencia – Área Funcional.*

Objetivo

El presente plano analiza la distribución de la actividad económica por área funcional, evaluando el peso de los usos terciarios sobre el total de superficie construida en cada ámbito. Su lectura permite reconocer las áreas con mayor especialización funcional y diferenciar los sectores donde predomina claramente el uso residencial de aquellos con una presencia económica más relevante.

Resultados

Los resultados muestran una situación en general moderada, aunque con diferencias claras entre áreas funcionales. Los valores más elevados se registran en AF11 (62,11%), AF16 (57,67%), AF2 (56,06%) y AF13 (51,86%), que se sitúan en el intervalo 50–75%, indicando una mayor carga demográfica sobre la población activa. En estos ámbitos, la dependencia se asocia bien a una presencia significativa de población envejecida, bien a una estructura demográfica menos equilibrada.

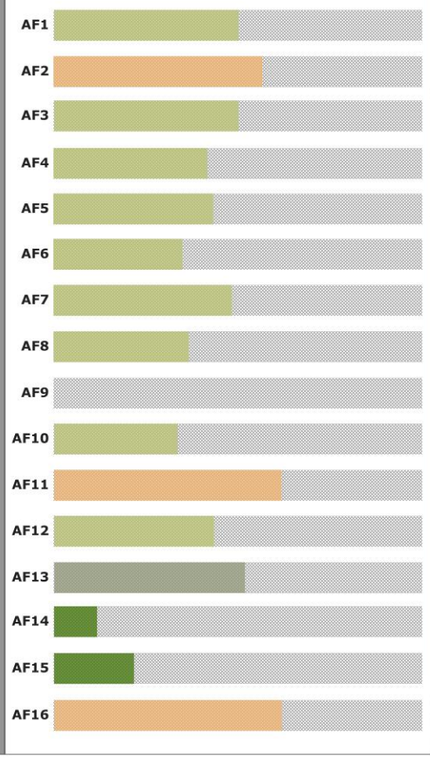
La mayor parte de las restantes áreas funcionales se sitúa en el rango 25–50%, como AF1 (49,02%), AF3 (48,90%), AF7 (48,19%), AF5 (43,48%), AF12 (43,13%) o AF4 (42,80%), reflejando niveles intermedios de dependencia. Los valores más bajos corresponden a AF14 (11,03%) y AF15 (21,97%), mientras que AF9 no presenta población compatible para el análisis.

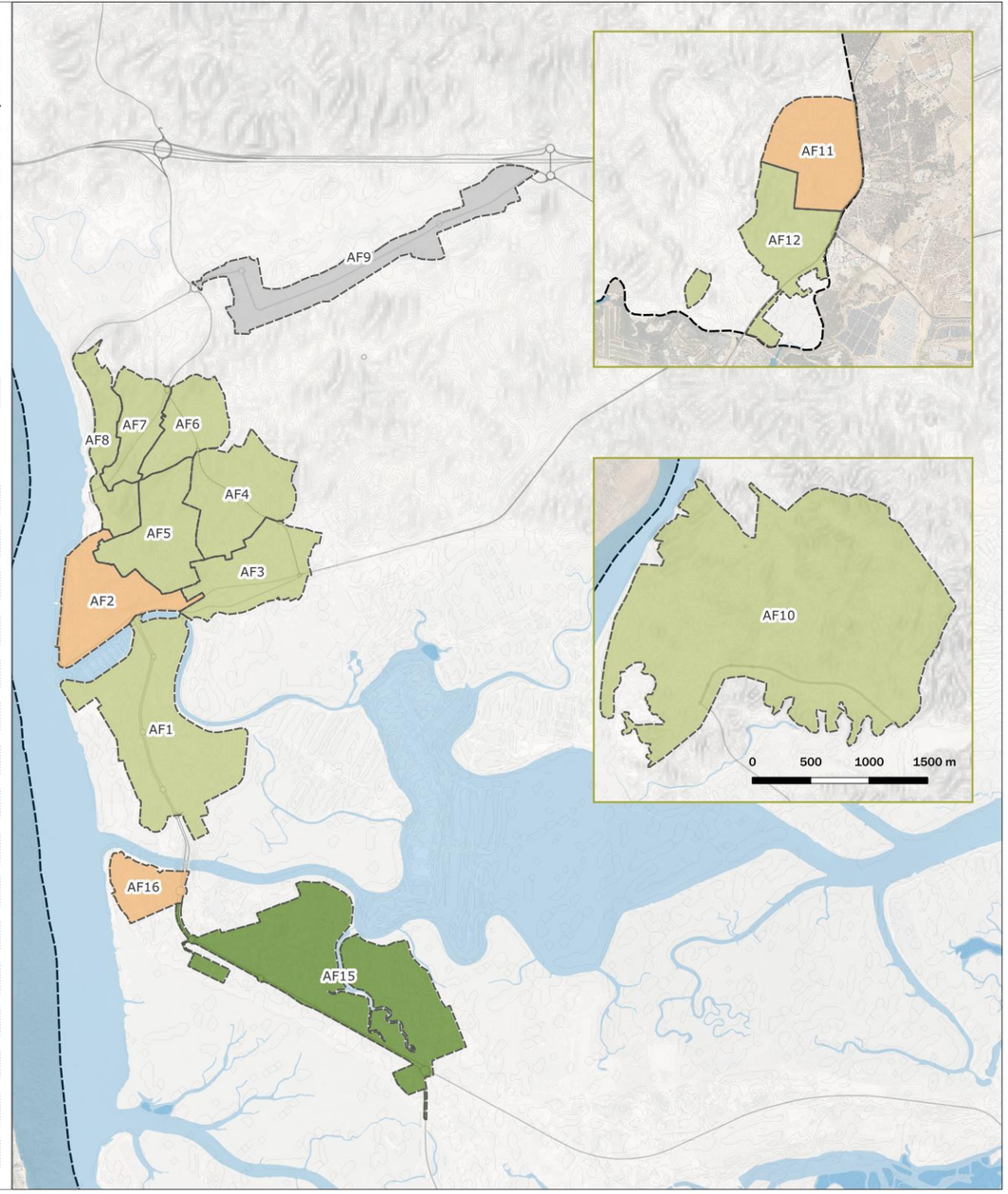
En conjunto, el mapa sugiere que las mayores tasas de dependencia tienden a concentrarse en ámbitos más consolidados o con una estructura demográfica más envejecida, mientras que las áreas con valores más bajos responden a perfiles poblacionales relativamente más jóvenes o menos cargados por población dependiente. Esta lectura permite identificar diferencias internas relevantes para la ordenación del POU y para la localización prioritaria de servicios asistenciales y dotaciones sociales.

TASA DE DEPENDENCIA

En el plano se representa la tasa de dependencia demográfica, calculada a partir de la malla de población de la Junta de Andalucía (2023). El indicador refleja la relación entre la población dependiente (menores de 16 y mayores de 64 años) y la población en edad potencialmente activa (16-64 años), permitiendo identificar las áreas con mayor presión demográfica y vulnerabilidad socioecónomica.

Resultados por Área Funcional





LEYENDA

Indice de dependencia

- <25%
- 25-50%
- 50-75%
- 75-100%
- Sin población

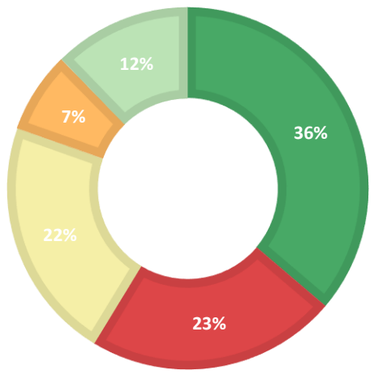
Áreas funcionales

Red viaria

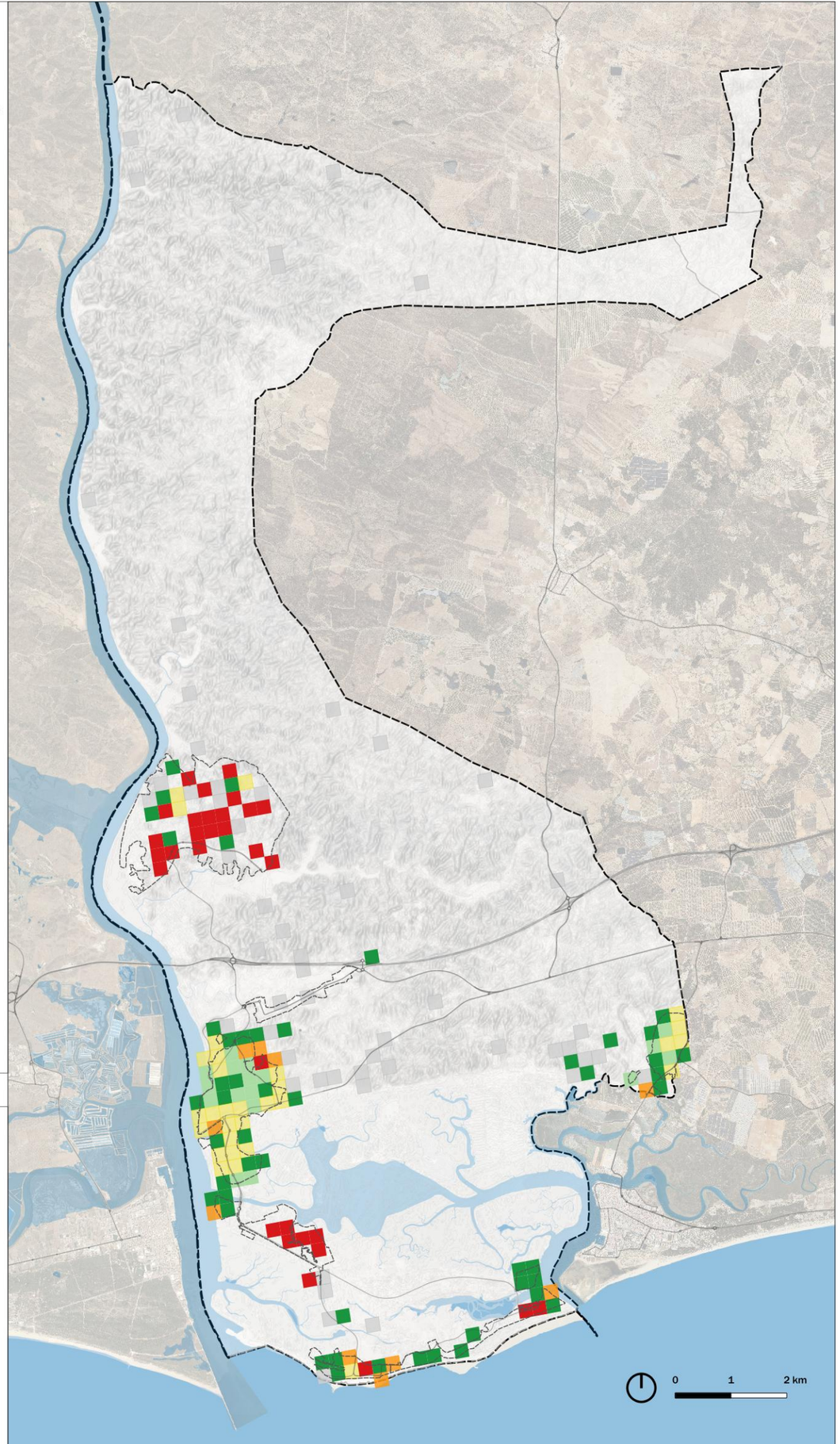


En el plano se representa el porcentaje de población extranjera sobre el total de habitantes, calculado a partir de la malla de población de la Junta de Andalucía (2024) con celdas de 250 × 250 m. El indicador permite identificar la distribución territorial y concentración de población de origen extranjero, reflejando los patrones de diversidad e integración social en el municipio.

Intervalo	Nº de cuadrantes	(%)
< 5 %	50	36
5 – 10 %	17	12
10 – 20 %	30	22
20 – 30 %	10	7
> 30 %	31	23



Los porcentajes se calculan únicamente sobre los cuadrantes con datos disponibles.



LEYENDA

Índice de población extranjera

- < 5 % (baja concentración)
- 5 - 10 %
- 10 - 20 %
- 20 - 30 %
- > 30 % (alta concentración)
- Cuadrantes no consideradas en el análisis
- Límite del Suelo Urbano Vigente (LOUA)

B.b).6.3. Índice de población extranjera.

Objeto

El índice de población extranjera mide el peso relativo de la población de nacionalidad extranjera respecto al total de habitantes en un ámbito determinado.

Este indicador permite analizar la distribución territorial de la población extranjera y detectar áreas de mayor concentración o presencia significativa dentro del municipio.

La presencia de población extranjera puede estar asociada a dinámicas turísticas, residenciales o laborales, y constituye un elemento relevante para el análisis de la diversidad social y la integración dentro del tejido urbano.

Parámetros de cálculo

Fórmula:

Índice = (Población extranjera / Población total) x100.

Unidad espacial: Malla de población de 250 × 250 m (Junta de Andalucía, 2024).

Criterios

- El cálculo se realiza para cada celda de la malla de población de 250 × 250 m.
- La población extranjera se obtiene a partir de las categorías de nacionalidad disponibles en la base de datos (UE15, Magreb, América del Sur y otros países).
- Los resultados se expresan como porcentaje de población extranjera respecto al total de habitantes de cada celda.
- Las celdas con valores afectados por secreto estadístico o sin datos disponibles se excluyen del análisis.

Resultados

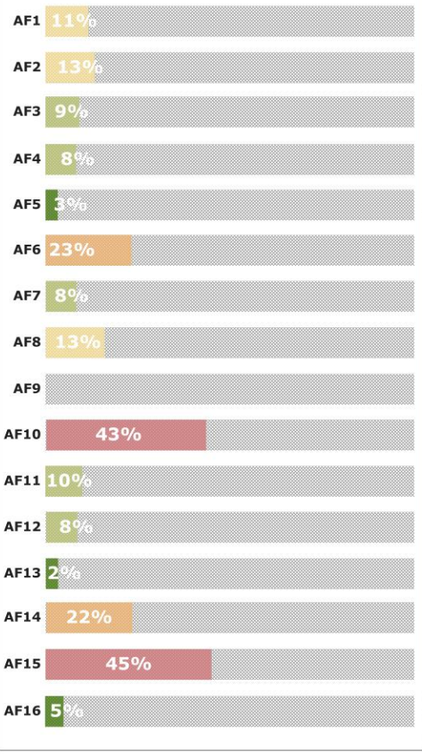
Los resultados muestran que la población extranjera se concentra principalmente en los ámbitos residenciales asociados a áreas turísticas y urbanizaciones vinculadas a los campos de golf, especialmente en los sectores próximos a Isla Canela y Costa Esuri.

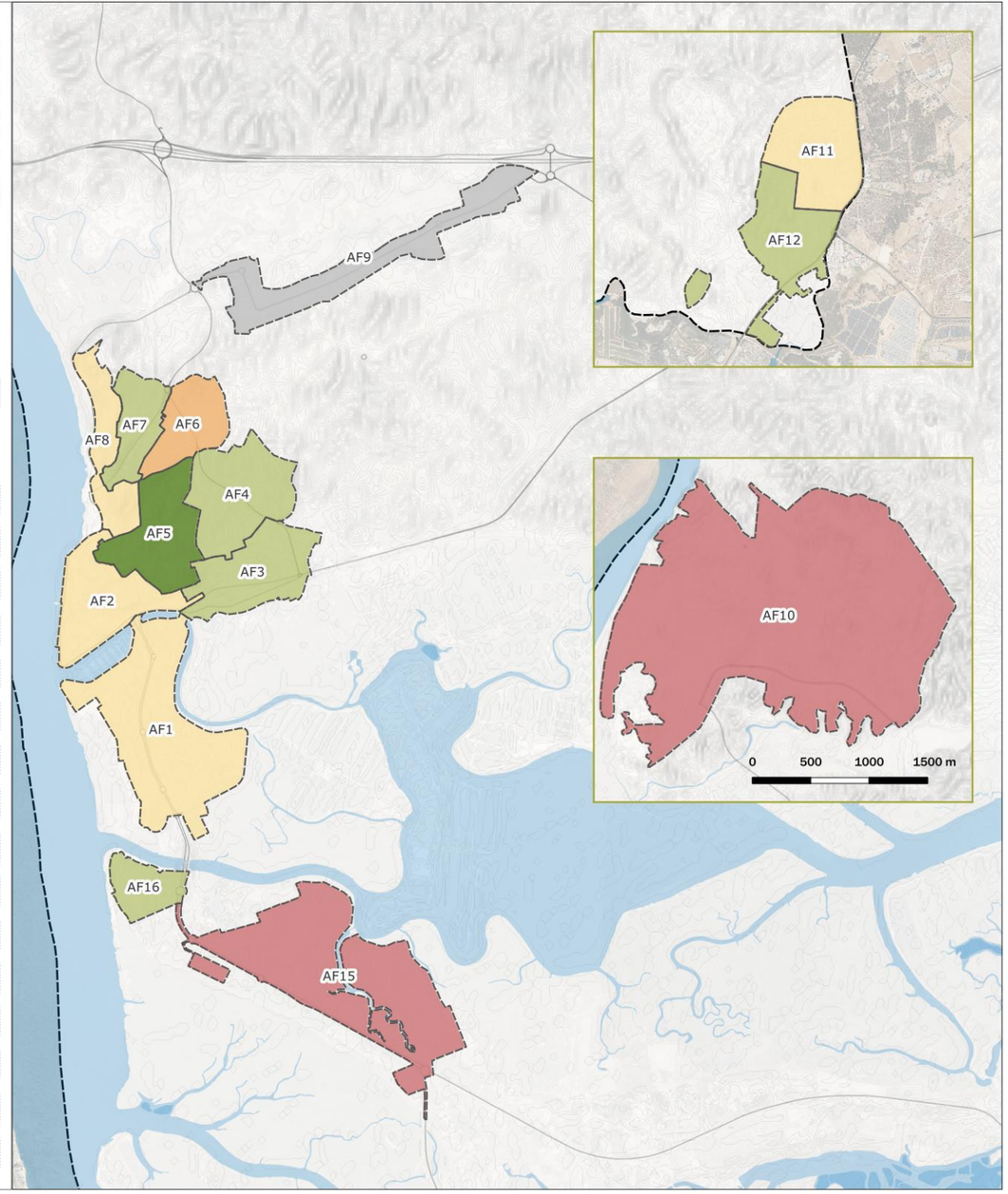
En contraste, el núcleo urbano tradicional de Ayamonte presenta, en general, porcentajes más moderados o bajos de población extranjera.

Este patrón refleja la relación entre la presencia de población internacional y los desarrollos residenciales vinculados al turismo y a la segunda residencia, configurando una distribución territorial diferenciada dentro del municipio.

En el plano se representa la tasa de dependencia demográfica, calculada a partir de la malla de población de la Junta de Andalucía (2023). El indicador permite identificar la distribución territorial y concentración de población de origen extranjero, reflejando los patrones de diversidad e intregación social en el municipio.

Resultados por Área Funcional





Índice de población extranjera

- < 5 %
- 5 - 10 %
- 10 - 20 %
- 20 - 30 %
- > 30 %
- Sin población



B.b).6.3.1) *Índice de población extranjera – Área Funcional.*

Objetivos

El presente plano representa el índice de población extranjera por área funcional, expresado como el porcentaje de población de nacionalidad extranjera respecto al total de habitantes en cada ámbito. Su lectura permite identificar las áreas funcionales con mayor presencia relativa de población internacional y reconocer diferencias internas vinculadas a dinámicas residenciales, turísticas y de integración social.

Resultados

Los resultados muestran una distribución claramente desigual de la población extranjera entre las distintas áreas funcionales. Los valores más elevados se registran en AF15 (45,36%) y AF10 (42,81%), que superan ampliamente el umbral del 30% y concentran la mayor presencia relativa de población extranjera del conjunto. También presentan valores altos AF6 (23,17%) y AF14 (22,58%), situándose en el intervalo 20–30%.

En un nivel intermedio se encuentran AF2 (12,86%), AF8 (12,82%), AF1 (10,60%) y AF11 (10,19%), mientras que AF3 (8,60%), AF4 (8,42%), AF7 (8,21%), AF12 (8,27%) y AF16 (5,01%) se sitúan por debajo del 10%. Los valores más reducidos corresponden a AF5 (3,39%) y AF13 (2,35%), y en AF9 no se registra población compatible para el análisis.

En conjunto, el mapa pone de manifiesto que la mayor presencia de población extranjera se concentra en áreas funcionales vinculadas a dinámicas turísticas, residenciales recientes o de segunda residencia, mientras que los ámbitos más tradicionales del núcleo urbano presentan, en general, porcentajes más moderados o bajo.

B.b).7. Normativa Vigente.

B.b).7.1. Cumplimiento de las ordenanzas residenciales.

Objeto

Identificar y espacializar la calificación pormenorizada de las parcelas de suelo urbano en los núcleos de Ayamonte. El fin es diagnosticar la realidad jurídica y morfológica del municipio, armonizando el planeamiento vigente (NNSS) con los instrumentos de ordenación detallada, detectando posibles solapamientos técnicos o vacíos de calificación.

Parámetros de cálculo

Fórmula básica:

La cuantificación se realiza mediante el sumatorio de superficies de parcelas catastrales adscritas a cada código de ordenanza residencial, expresado en porcentaje sobre el total de suelo urbano calificado= {ordenanza} = {Superficie de parcelas con código} / {Superficie total de parcelas calificadas} *100

Criterios

- Tratamiento SIG: Cruce de la base de datos catastral con la cartografía de la Adaptación a las NNSS y planes de desarrollo.
- Categorización: Se diferencia de forma estanca entre Residencial Unifamiliar, Residencial Colectiva, Conservación Ambiental, Mantenimiento de la Edificación y Uso Mixto.
- Detección de Conflictos: Se señalizan específicamente las áreas con duplicidad normativa, identificando ámbitos donde coexisten planeamientos en desarrollo o solapamientos jurídicos que dificultan la gestión.

Resultados

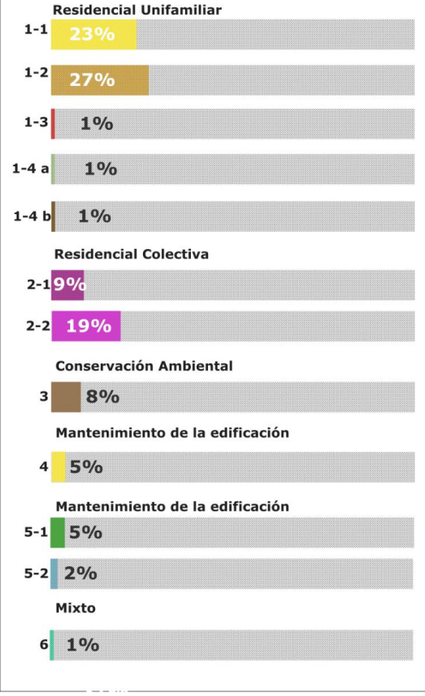
La estructura residencial de Ayamonte presenta una clara hegemonía de la baja densidad

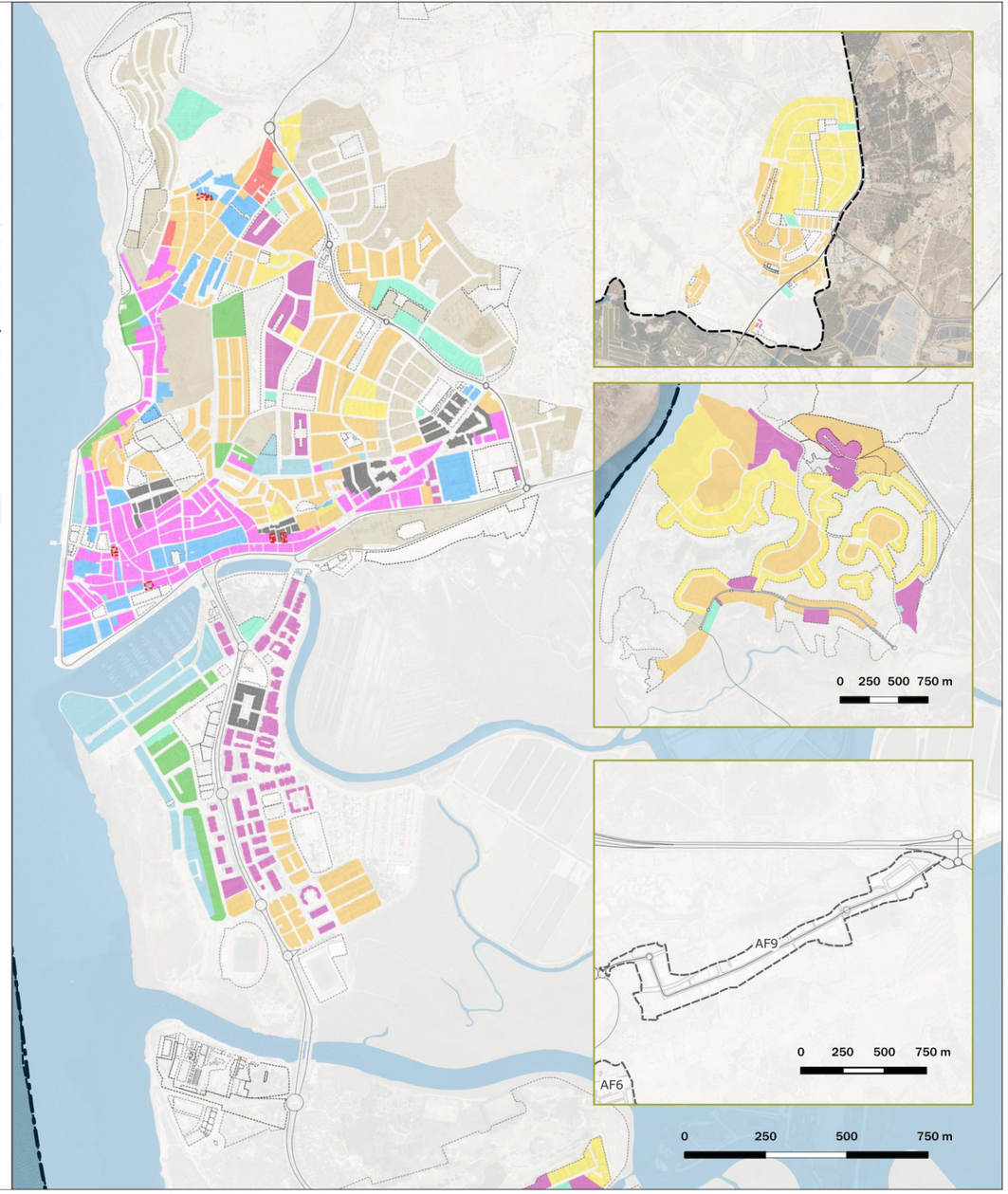
El diagnóstico revela que el 50% del suelo urbano está calificado como unifamiliar (1-1 y 1-2), lo que explica las bajas densidades detectadas en el bloque de compacidad (especialmente en áreas como Costa Esuri). El valor crítico es el 1% de Uso Mixto, lo que valida la hipótesis de la Alternativa 0: Ayamonte funciona como una suma de piezas monofuncionales, obligando al desplazamiento motorizado para acceder a servicios.

RESIDUMPCIALIESNTO ESTADÍSTICAS GENERALES

Este plano representa la calificación pormenorizada de las parcelas de suelo urbano en los núcleos de Ayamonte, armonizando el planeamiento vigente y sus ordenanzas residenciales con los instrumentos de ordenación detallada. La cartografía identifica de forma diferenciada las parcelas con aprovechamiento definido, aquellas sujetas a planeamiento en desarrollo y los ámbitos que presentan ausencia de calificación. Asimismo, se han señalizado las áreas con duplicidad normativa, con el fin de diagnosticar posibles solapamientos técnicos y facilitar una interpretación precisa de la realidad jurídica y morfológica del municipio

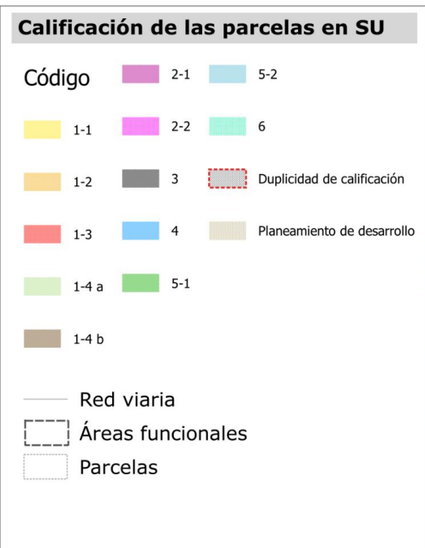
Resultados

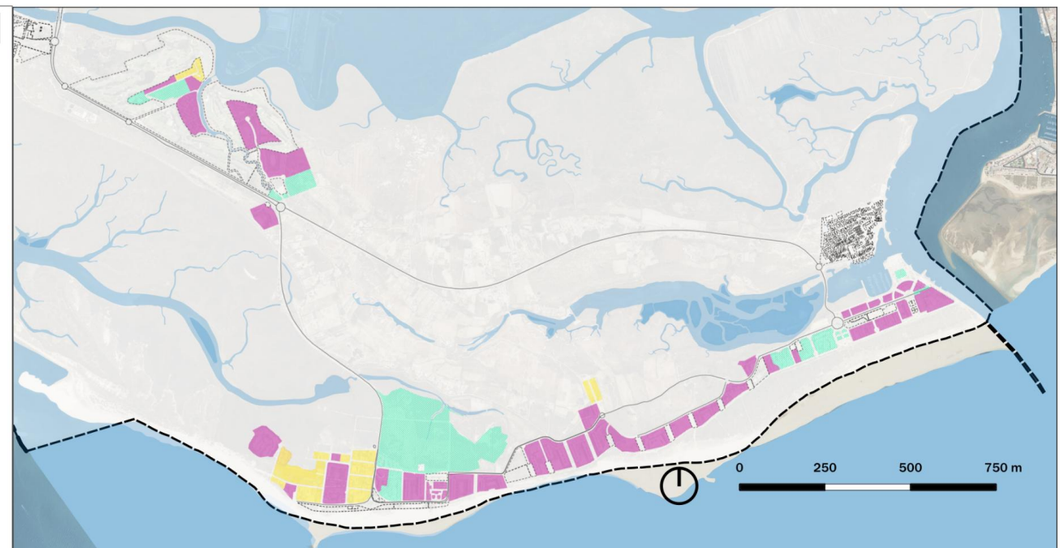




LEYENDA

Calificación de las parcelas en SU





El análisis cartográfico de la Vivienda Unifamiliar evalúa la capacidad de aprovechamiento del suelo en Ayamonte mediante tres parámetros clave: la parcela mínima, que define el umbral de segregación y densidad; la ocupación máxima, que limita la huella del edificio para garantizar espacios libres privados; y la edificabilidad máxima, que acota el volumen total construible en cada parcela.

Parámetros

Calificación	Parcela min (m2)	Ocupa.min (%)	Edifica.max (m2/m2)
1-1	400	40	0,80
1-2 a	200	40	0,80
1-2 b	100	75	1,50
1-2 c	20	90	1,80
1-3	250	60	1,20
1-4 a	400	40	0,80
1-4 b	150	75	1,50

Parcela Mínima

Calificación	No Parcelas	Cumplen	%
1-1	1140	1095	96,05
1-2 a	130	49	37,69
1-2 b	878	706	80,41
1-2 c	0	0	0,00
1-3	35	30	85,71
1-4 a	37	37	100
1-4 b	153	153	100

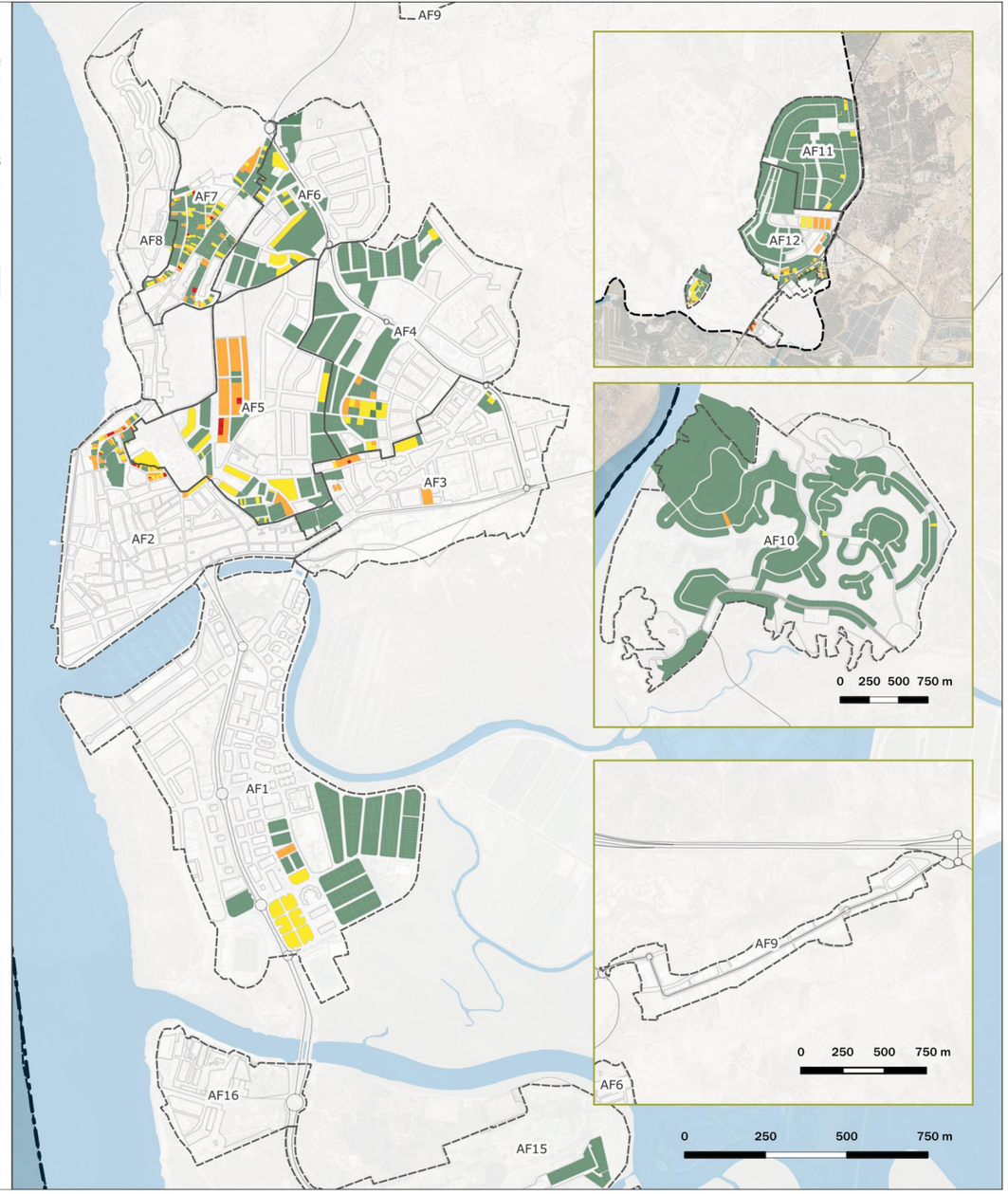
Ocupación Máxima

Calificación	No Parcelas	Cumplen	%
1-1	1140	1129	99,04
1-2 a	93	54	58,08
1-2 b	878	726	82,69
1-2 c	0	0	0,00
1-3	35	34	97,14
1-4 a	37	37	100
1-4 b	153	153	100

Edificabilidad Máxima

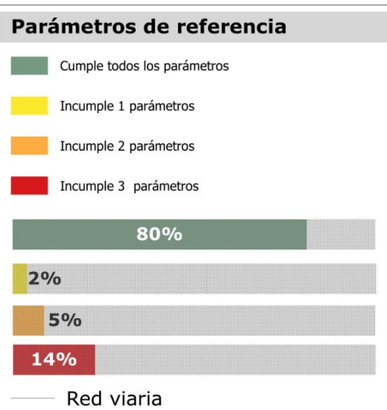
Calificación	No Parcelas	Cumplen	%
1-1	1140	1123	98,51
1-2 a	93	50	53,76
1-2 b	878	765	87,13
1-2 c	0	0	0,00
1-3	35	34	97,14
1-4 a	37	37	100
1-4 b	153	153	100

* Las parcelas no edificadas no son evaluadas en los parámetros de ocupación máxima y edificabilidad máxima



Parámetros de referencia

- Cumple todos los parámetros
- Incumple 1 parámetros
- Incumple 2 parámetros
- Incumple 3 parámetros



- Red viaria
- Áreas funcionales
- Manzanas



POU AYAMONTE

B.b).7.1.1) *Grado de Cumplimiento de Ordenanzas Unifamiliares.*

Objeto

Evaluar la capacidad de adecuación del tejido edificado de Ayamonte a los parámetros normativos de las NNSS vigentes. El indicador identifica el nivel de desfase entre la realidad física de la vivienda unifamiliar y las exigencias de **parcela mínima**, **ocupación máxima** y **edificabilidad máxima**, permitiendo detectar áreas en situación de "fuera de ordenación" técnica.

Parámetros de cálculo

Se realiza un análisis triple por parcela catastral, comparando los valores reales obtenidos mediante SIG frente a los umbrales teóricos de la ordenanza (1-1 a 1-4 b):

Parcela Mínima (m2): Umbral de segregación y densidad.

Ocupación Máxima (%): Límite de la huella del edificio sobre la parcela.

Edificabilidad Máxima (m2/m2): Volumen total construible.

Cálculo de Incumplimiento: Se asigna un valor incremental (0 a 3) según el número de parámetros que la parcela no cumple simultáneamente.

Criterios

- Identificación por Tejido: Se han analizado las manzanas de la ordenanza 1-2 donde la realidad física consolidada muestra una continuidad de fachadas o pareos sistemáticos.
- Asignación de Tipología (Adosada/Pareada): A estas manzanas se les ha aplicado un factor de corrección en el cálculo de cumplimiento. En lugar de evaluar retranqueos laterales propios de una vivienda aislada (que situarían a todo el barrio en "fuera de ordenanza"), se ha evaluado el cumplimiento acorde a su naturaleza real como vivienda adosada o pareada.
- Finalidad: Este criterio permite que la evaluación de la Ocupación Máxima y la Parcela Mínima sea fiel a la tipología constructiva predominante en el área funcional. De este modo, el POU puede diagnosticar con precisión si una vivienda incumple por exceso de volumen real o si simplemente el planeamiento anterior no supo categorizar correctamente la forma de crecimiento de ese sector.

Resultados

Gracias a esta caracterización especial, el índice de cumplimiento en las zonas 1-2 refleja la legalidad morfológica del barrio, permitiendo que el POU proponga ordenanzas que reconozcan y protejan estas tipologías (adosadas/pareadas) en lugar de mantener parámetros de vivienda aislada que resultan inaplicables en la ciudad consolidada.

B.b).7.1.2) *Grado de Cumplimiento de Ordenanzas Unifamiliares – Área Funcional.*

Objeto

Sintetizar y comparar el grado de adecuación de la edificación unifamiliar a las ordenanzas vigentes en cada una de las Áreas Funcionales de Ayamonte. El objetivo es detectar patrones territoriales de incumplimiento que justifiquen propuestas de ordenación diferenciadas, priorizando la regularización de aquellos tejidos donde el planeamiento actual es inaplicable.

Parámetros de cálculo

Se calcula el porcentaje de parcelas que cumplen simultáneamente con los tres parámetros (parcela mínima, ocupación y edificabilidad) respecto al total de parcelas calificadas como residenciales unifamiliares dentro de cada AF

Criterios

- Agregación Espacial: Los datos individuales de las parcelas se agrupan por AF para obtener una lectura política y de gestión urbana.
- Escala de Valoración: Se establece un gradiente de colores según el porcentaje de éxito, desde el rojo (<25%) hasta el verde oscuro (100% / Valor Deseable).
- Contextualización Tipológica: Se mantiene el criterio especial de asignación de características (adosada/pareada) en las manzanas 1-2 para garantizar que el resultado refleje la realidad del entorno y no un error de interpretación normativa.

Resultados

El diagnóstico revela una fragmentación profunda en la seguridad jurídica del municipio:

Zonas de Cumplimiento Óptimo (Verde): Áreas como AF10 (Costa Esuri), AF1, AF8 y AF15 presentan niveles de cumplimiento cercanos al 100%. Son tejidos de reciente creación o con ordenanzas muy holgadas que no presentan conflictos de gestión.

Zonas de Conflicto Crítico (Rojo/Naranja):

Zonas de Desajuste Moderado (Amarillo): AF6, AF12 y AF9 muestran un volumen significativo de parcelas que incumplen al menos un parámetro (parcela mínima o edificabilidad), lo que dificulta la obtención de licencias de ampliación o reforma.

CUMPLIMIENTO DE ORDENANZAS UNIFAMILIARES

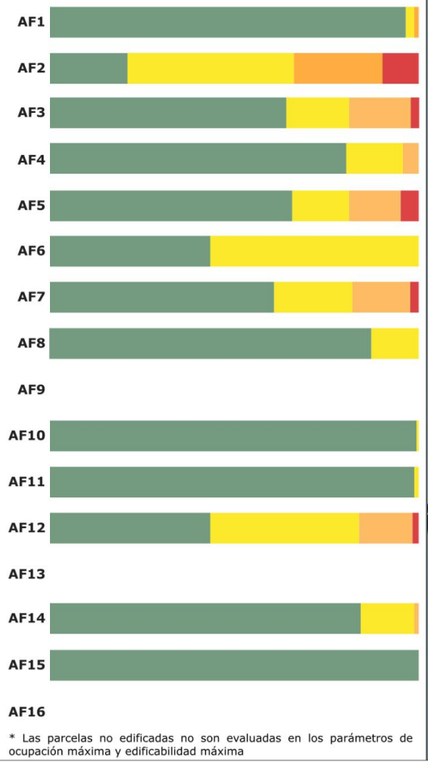
En el plano se presenta, para cada área funcional, el porcentaje de parcelas calificadas como residencial unifamiliar con todos los parámetros analizados. (parcela mínima, ocupación máxima y edificabilidad máxima)

Cumplimiento de parámetros

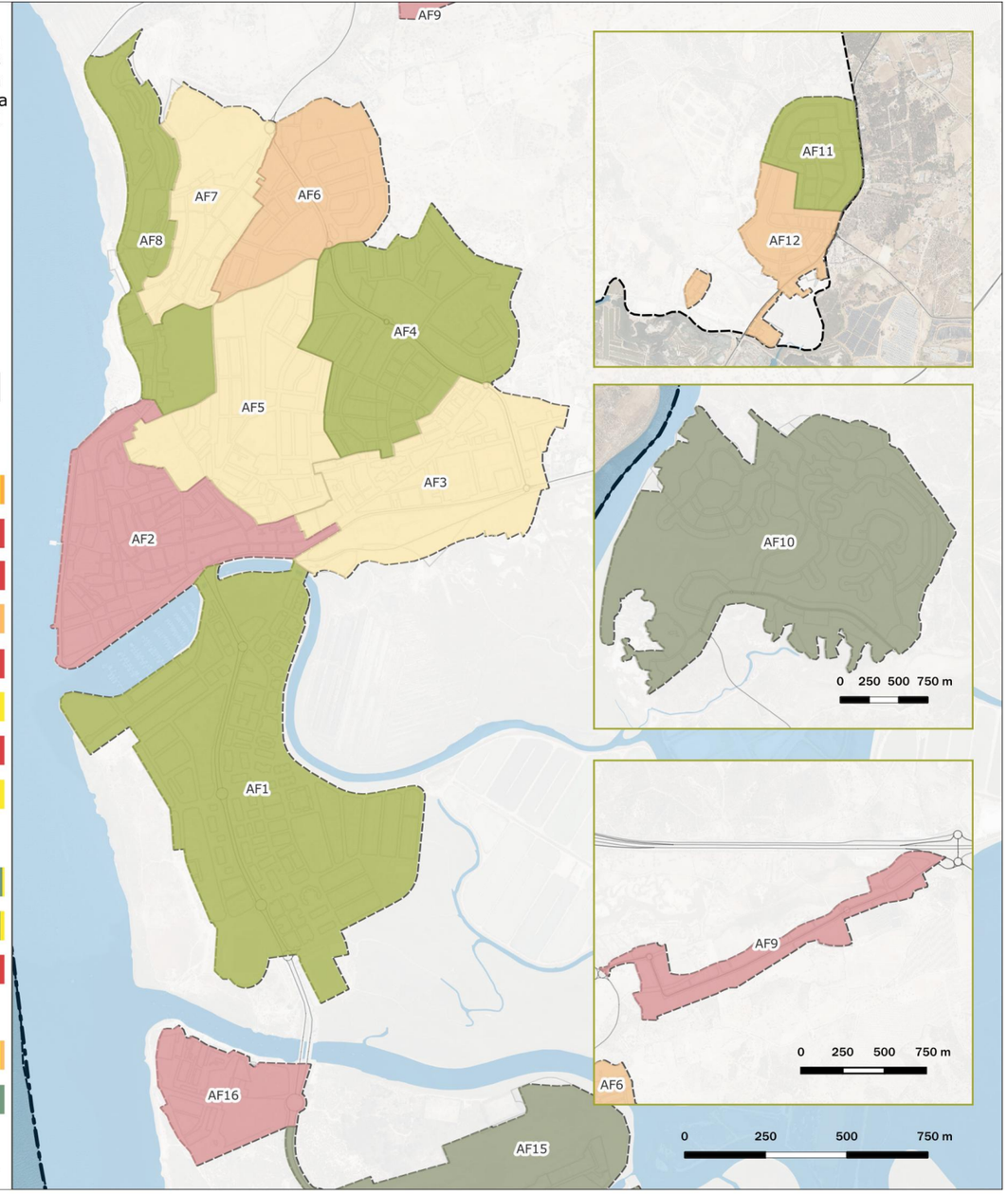
- Cumple todos los parámetros
- Incumple 1 parámetro
- Incumple 2 parámetro
- Incumple 3 parámetro

Parámetros

Resultados por Área Funcional



* Las parcelas no edificadas no son evaluadas en los parámetros de ocupación máxima y edificabilidad máxima



LEYENDA

Cumplimiento Ordenanzas por AF

- <25%
- 25 - 50 %
- 50 - 75 %
- >75% valor mínimo
- 100% valor deseable

- Red viaria
- Áreas funcionales
- Manzanas



B.b).7.1.3) *Grado de Cumplimiento de las Ordenanzas de Vivienda Colectiva.*

Objeto

Evaluar la adecuación del tejido de vivienda colectiva de Ayamonte a los parámetros de la Adaptación de las NNSS. El análisis distingue entre dos tipologías fundamentales: Residencial Colectiva Abierta (2-1) y Residencial Colectiva Cerrada (2-2), identificando el grado de desfase entre la realidad física y la norma vigente.

Parámetros de cálculo

Se aplican criterios diferenciados según la tipología para reflejar la disponibilidad de datos y la naturaleza de la ordenanza:

Para Colectiva Abierta (2-1): Evaluación triple de Parcela Mínima (500 m2), Ocupación Máxima (50%) y Edificabilidad Máxima (2 m2/m2).

Para Colectiva Cerrada (2-2): Evaluación exclusiva de Parcela Mínima ($100 m2).

Nota metodológica: Debido a las limitaciones en la definición de la ordenanza vigente y la complejidad del tejido consolidado, no se ha procedido a la valoración de ocupación y edificabilidad en la tipología 2-2 para evitar sesgos en el diagnóstico.

Criterios

- **Tratamiento de Datos:** Comparación de la huella constructiva y volumetría real frente a los techos máximos permitidos por el planeamiento de las NNSS.
- **Visualización:** Gradiente de cumplimiento para la tipología abierta (verde a rojo) y dicotómico para la cerrada (azul/gris).

Resultados

El diagnóstico muestra una situación de fuerte irregularidad técnica en los bloques de viviendas:

Residencial Colectiva Abierta (2-1):

- Cumplimiento Pleno: Solo el 44% de las parcelas cumplen los tres parámetros.
- Incumplimiento Crítico: Un 43% incumple dos parámetros y un 6% los tres. El dato más alarmante es el de Edificabilidad Máxima, donde solo el 49,02% de las parcelas cumplen, indicando que la mitad de los bloques de Ayamonte agotan o superan el volumen permitido.

Residencial Colectiva Cerrada (2-2):

- Cumplimiento: Un 57% cumple con la parcela mínima.
- Incumplimiento: Un 43% se sitúa por debajo del umbral de parcela mínima, lo que dificulta operaciones de reparcelación o nueva planta en el tejido consolidado.

DE LA ORDENANZA RESIDENCIAL COLECTIVA

El análisis cartográfico de la Vivienda Colectiva evalúa la capacidad de aprovechamiento del suelo en Ayamonte mediante tres parámetros clave: la parcela mínima, que define el umbral de segregación y densidad; la ocupación máxima, que limita la huella del edificio para garantizar espacios libres privados; y la edificabilidad máxima, que acota el volumen total construible en cada parcela.

Parámetros

Calificación	Parcela min (m2)	Ocupa.min (%)	Edifica.max (m2/m2)
2-1	500	50	2
2-2	100	-	-

Parcela Míni

Calificación	No Parcelas	Cumplen	%
2-1	412	386	93,68
2-2	928	532	57,32

Ocupación Máxima

Calificación	No Parcelas	Cumplen	%
2-1	412	189	87,32
2-2	-	-	-

Edificabilidad Máxima

Calificación	No Parcelas	Cumplen	%
2-1	412	202	49,02
2-2	-	-	-

Resultados

Residencial Colectiva Abierta - 2-1

44%

7%

43%

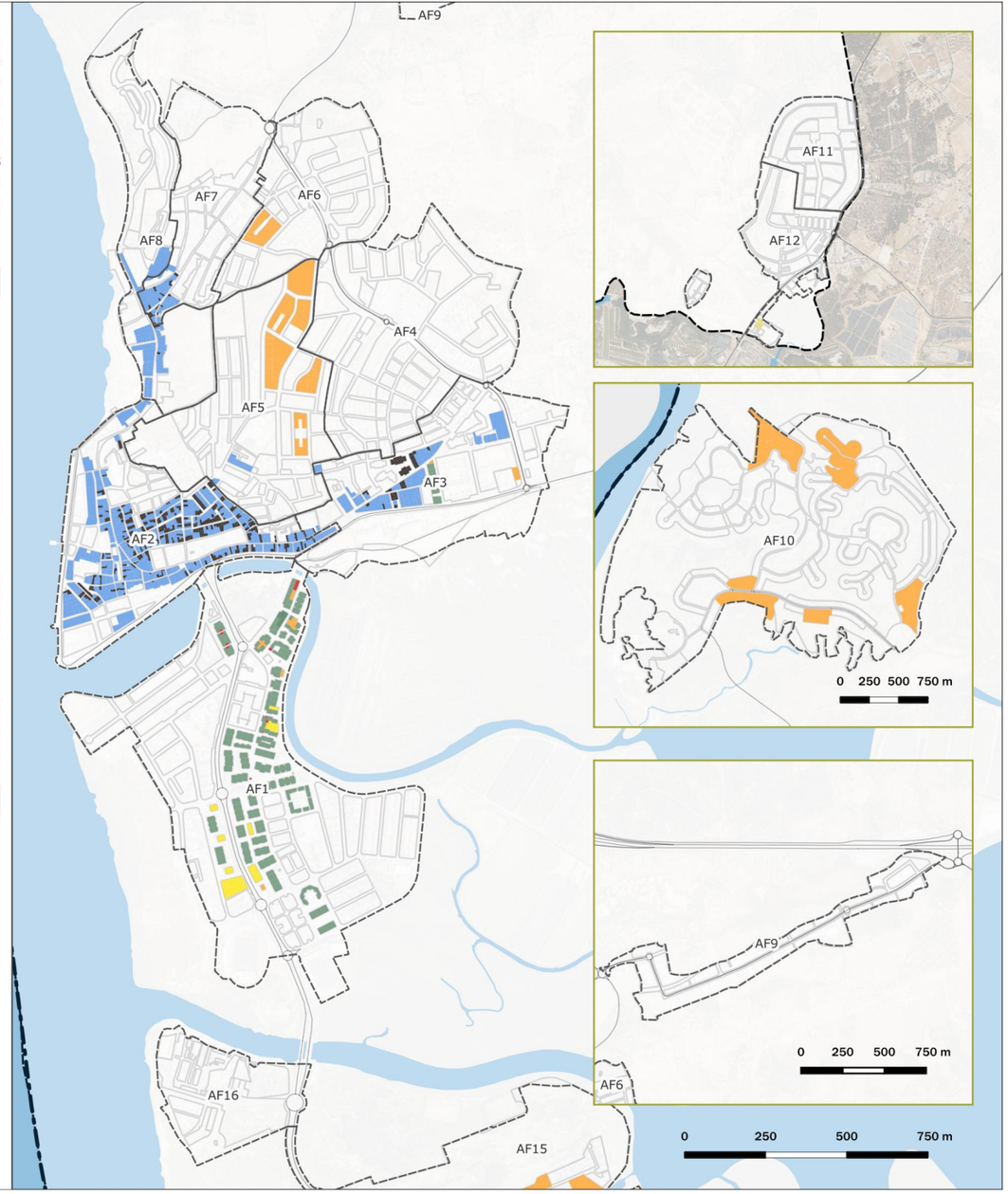
6%

Residencial Colectiva Cerrada - 2-2

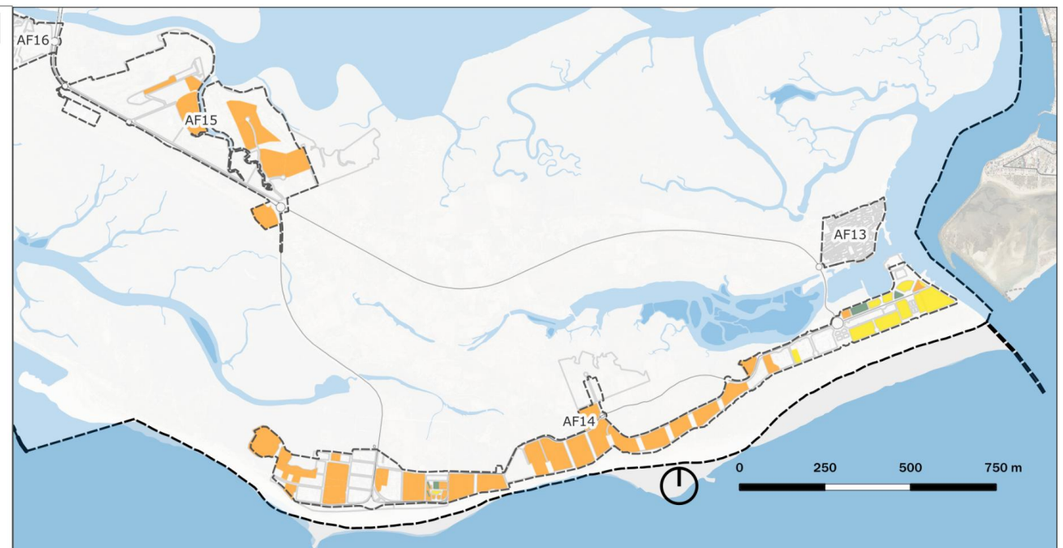
57%

43%

* La Colectiva abierta 2-2 no se evalúa la ocupación y edifibilidad



LEYENDA



B.b).7.1.4) *Grado de Cumplimiento de las Ordenanzas de Vivienda Colectiva – Área Funcional.*

Objeto

Sintetizar geográficamente el grado de adecuación de la edificación colectiva (bloques y manzanas cerradas) a las ordenanzas vigentes en cada AF. Este análisis permite identificar los núcleos donde el planeamiento actual ha quedado totalmente desfasado por la realidad construida, generando inseguridad jurídica y parálisis en la rehabilitación.

Parámetros de cálculo

Se calcula el porcentaje de parcelas de uso residencial colectivo que cumplen con los parámetros evaluados (triple cumplimiento en 2-1 y parcela mínima en 2-2) respecto al total de parcelas de esa categoría en cada AF.

Criterios

- **Diferenciación Tipológica: Se agrupan los resultados de las tipologías 2-1 (Abierta) y 2-2 (Cerrada) bajo un mismo índice de éxito por área.**
- Gradiente de Alerta: Se utiliza una escala cromática donde el rojo (<25%) señala un colapso normativo y el verde oscuro un ajuste óptimo entre norma y realidad.
- Limitación en 2-2: Se recuerda que para la edificación en manzana cerrada solo se computa la parcela mínima, por lo que los valores de cumplimiento en zonas como el casco histórico podrían estar sobreestimados frente a la realidad de la edificabilidad.

Resultados

El diagnóstico por AF es demoledor para la Alternativa 0 en el frente marítimo y las zonas de expansión de los años 80-90. Que el AF14 esté en rojo significa que casi ninguna comunidad de propietarios podría acometer obras de ampliación o cambios estructurales bajo la norma vigente, ya que el edificio "sobre el papel" es ilegal o está fuera de ordenanza en su mayor parte.

El POU debe, obligatoriamente, recalcular los índices de edificabilidad y ocupación en el AF14 y AF5 para que la nueva ordenación pormenorizada legalice la realidad física y permita la modernización del parque edificado.

CUMPLIMIENTO DE LAS ORDENANZAS RESIDENCIAL COLECTIVA

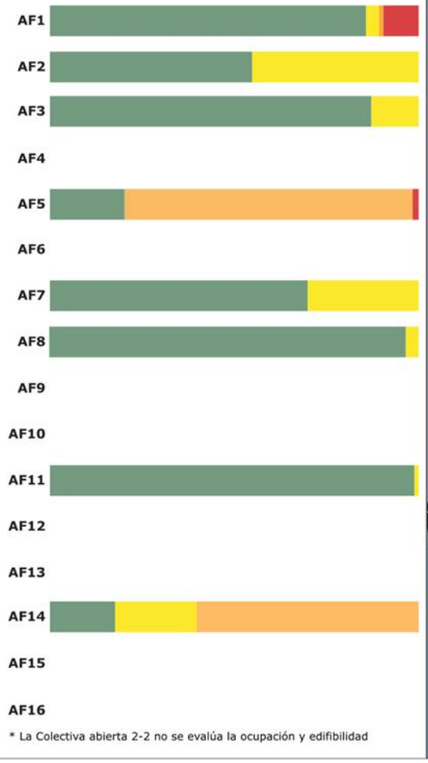
En el plano se presenta, para cada área funcional, el porcentaje de parcelas calificadas como residencial colectiva con todos los parámetros analizados. (parcela mínima, ocupación máxima y edificabilidad máxima)

Cumplimiento de parámetros

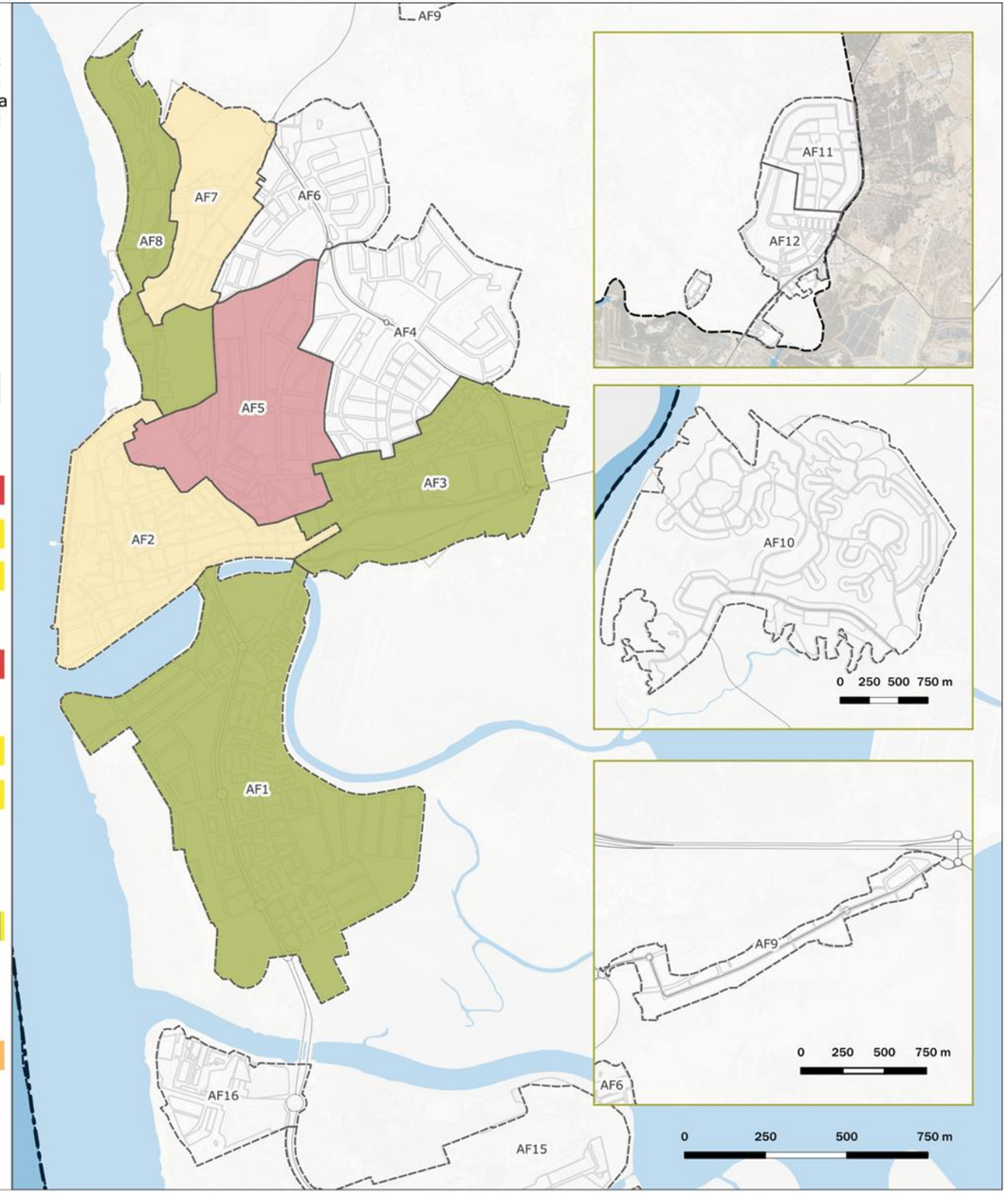
- Cumple todos los parámetros
- Incumple 1 parámetro
- Incumple 2 parámetro
- Incumple 3 parámetro

Parámetros

Resultados por Área Funcional



* La Colectiva abierta 2-2 no se evalúa la ocupación y edifibilidad

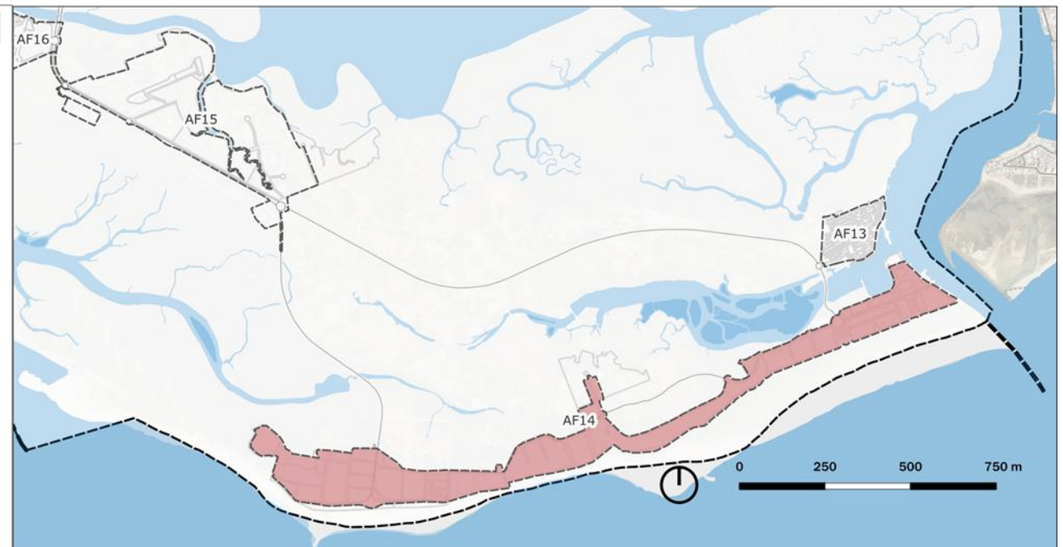


Cumplimiento Ordenanzas por AF

- <25%
- 25 - 50 %
- 50 - 75 %
- >75% valor mínimo
- 100% valor deseable

LEYENDA

- Red viaria
- Áreas funcionales
- Manzanas



B.b).8. Medio Ambiente y Riesgos del Territorio.

B.b).8.1. Áreas funcionales afectadas por superficies de inundación del SNCAZI.

Objeto

La identificación y análisis de las edificaciones afectadas por zonas inundables permite caracterizar la vulnerabilidad de Ayamonte ante dicho riesgo ambiental, que además es el más preocupante de los que aparecen en municipio y en el entorno del litoral. Una vez se identifiquen las AF más vulnerables podrán priorizarse medidas de mitigación y adaptación

Parámetros de cálculo

Edificaciones y subedificaciones del servicio oficial *Inspire* del Catastro.

Zona inundable: Terreno que sería cubierto por la lámina de agua derivada de una inundación marina y/o fluvial para el periodo de retorno T500 (riesgo bajo), del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI)

Criterios

1. Se ha utilizado la base de las subedificaciones, por tener mayor nivel de detalle que las edificaciones, identificando cuáles de ellas están dentro o en contacto con las zonas inundables.

   Dicha base en ocasiones es poco consistente con la forma de agrupar las edificaciones. Con todo, es el registro oficial más pormenorizado con el que se cuenta, y permite analizar con detalle hasta dónde llega la afección de las zonas inundables.

2. La superficie de inundación está compuesta por dos capas que se conjugan: inundaciones marinas (asociada a los eventos de marea y oleaje) y fluviales. Así, no considera directamente el cambio climático o los eventos catastróficos como los tsunamis. Con todo, es hasta la fecha la información de referencia en materia de inundaciones, como indica el Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación.

Resultados

De las 21.484 subedificaciones existentes según el Catastro en el municipio, tan solo 910 se verían afectadas por las zonas inundables, lo que supone tan solo un 4,2% del total. Estas subedificaciones se reparten en las AF de la siguiente forma

EDIFICACIONES AFECTADAS POR SNCZI

Este indicador identifica como se reparten las edificaciones afectadas por las Zonas Inundables del municipio (provenientes del SNCZI para el T500). Su análisis permite identificar el grado de vulnerabilidad en las distintas Áreas Funcionales ante los eventos de inundación.

Los resultados muestran que las edificaciones afectadas se concentran en el AF14 y, en medida mucho menor, el AF2. Asimismo, se observa como en la mayoría de áreas funcionales no hay ni una sola edificación afectada.

Resultados por Área Funcional

AF1	0,33%
AF2	7,8%
AF3	0%
AF4	0%
AF5	0%
AF6	0%
AF7	0%
AF8	0%
AF9	0%
AF10	0%
AF11	0%
AF12	1,76%
AF13	0,88%
AF14	88,46%
AF15	0,77%
AF16	0%



LEYENDA

Evaluación del indicador (%)

- 0 - 1
- 1 - 5
- >5

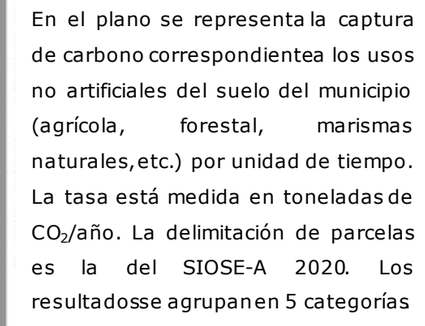
- Áreas funcionales
- Red viaria

Este indicador permite ver en qué Áreas

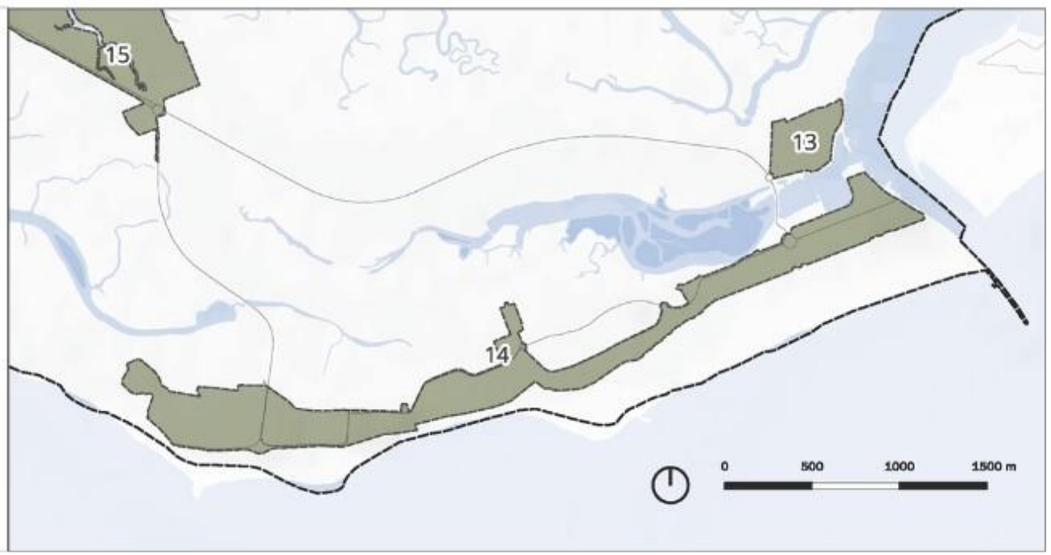
En el plano se representa la captura de carbono correspondientea los usos no artificiales del suelo del municipio (agrícola, forestal, marismas naturales,etc.) por unidad de tiempo. La tasa está medida en toneladas de CO_2/año. La delimitación de parcelas es la del SIOSE-A 2020. Los resultadosse agrupanen 5 categorías

En muchos casos, las parcelas que presentan mayor capacidad de sumidero son, naturalmente, aquellas de mayor superficie. Con todo, hay algunas pequeñas que también destacan, lo que revela una tasa de captura asociada muy significativa (comparar con indicador anterior).

En sentido contrario, también se aprecian parcelas que, a pesar de tener altas tasas de captura en el indicador anterior, no actúan como sumideros de carbono significativos, por ocupar superficies muy pequeñas







LEYENDA

Evaluación del indicador (%)

- 1 - 15
- 15 - 35
- 35 - 55
- 55 - 85
- > 85

Áreas funcionales

Red viaria

B.b).8.2. Temperatura superficial.

Objeto

La temperatura superficial es un condiciona de forma directa e indirecta gran cantidad de determinaciones territoriales y urbanísticas. En sí mismo, supone un riesgo para la salud, especialmente en periodo estival. Además, repercute en otros procesos naturales como la evapotranspiración de los cultivos, la expansión de materiales de construcción y sustratos, el bienestar animal y vegetal, la eficiencia de sistemas eléctricos etc.

Así, tiene sentido hacer una aproximación a la temperatura superficial del municipio para poder identificar de forma localizada riesgos y oportunidades

Parámetros de cálculo

Temperatura superficial a fecha 6 de junio de 2025, obtenida de la imagen multiespectral de la misión Landast 8/9, desarrolladas por la NASA y el USGS. Concretamente, se utilizan los datos del sensor TIRS, que capta las bandas 10 y 11, del infarrojo térmico. La resolución espacial es de 30 metros.

Red viaria principal: viales de mayor entidad seleccionado a partir de la Red de Carreteras del Estado y de la Red de Carreteras de Andalucía.

Criterios

Los resultados de temperatura superficial se han reclasificado en varias categorías, y para este indicador nos hemos quedado con aquellas partes que presentan temperaturas superiores a 41ºC

Se escoge ese valor de temperatura porque es considerado ampliamente como valor crítico para la salud de las personas ante un posible golpe de calor. Además, es un valor muy por encima de la temperatura máxima para evitar el impacto en la salud que define el *Plan Nacional de Actuaciones Preventivas de los Efectos del Exceso de Temperaturas sobre la Salud* para la región del litoral onubense (36,3ºC)

Resultados

Se aprecia claramente como las AF que se encuentran más alejadas de las masas de agua superficial son las que tienen un mayor porcentaje de superficie con temperaturas superiores a los 41ºC. Es decir, la población que vive o se desarrolla en esas zonas ven afectada su salud por culpa de las altas temperaturas.

AF	Superficie con T>41ºC (ha)	% de su sup. total con T>41ºC
9	30,7	99
11	37,1,6	99
4	30,6	93
12	28,8	91
6	16,9	90
3	25,3	87
10	324,3	70
5	19,1	67
1	36,3	55
7	8,37	52

B.b).9. Conclusiones

El presente capítulo de Conclusiones del Diagnóstico tiene por objeto integrar e interpretar de forma conjunta los resultados obtenidos a partir del sistema de indicadores territoriales, urbanísticos, ambientales y socioeconómicos aplicados al suelo urbano de Ayamonte.

A diferencia de los apartados anteriores, centrados en el desarrollo individualizado de cada indicador, este capítulo adopta una lectura comparada e integrada de los resultados, tomando como referencia las áreas funcionales definidas en el POU como escala intermedia de análisis del suelo urbano.

Sobre esta base, la información obtenida se somete a una evaluación sintética por áreas funcionales, mediante la cual es posible valorar el comportamiento relativo de cada ámbito en los distintos bloques temáticos del diagnóstico. Esta evaluación permite traducir los resultados a categorías homogéneas de valoración —adecuado, mejorable o deficiente—, con el fin de identificar de forma comparable las áreas que presentan mejores condiciones relativas, aquellas que requieren corrección o reequilibrio, y las que concentran mayores carencias estructurales.

Las conclusiones que se presentan no incorporan nuevos análisis, sino que se fundamentan en los resultados ya obtenidos en los distintos indicadores y en su posterior evaluación comparada. Su finalidad es ofrecer una visión de conjunto del modelo urbano actual, poniendo en relación las distintas variables analizadas para reconocer patrones territoriales, desequilibrios, concentraciones de déficit y oportunidades de mejora.

Desde el punto de vista metodológico, este capítulo se estructura en dos niveles complementarios de síntesis:

- Una **primera aproximación sintética**, mediante una tabla resumen de indicadores que permite comparar de forma homogénea el comportamiento de cada ámbito y asignarle un nivel de adecuación en función de los resultados obtenidos.
- Un **segundo nivel de interpretación** a través del diagnóstico crítico por temáticas y áreas funcionales, en el que se profundiza en la relación entre variables, la identificación de patrones territoriales y la detección de desequilibrios estructurales.
- **Un tercer nivel de cierre sintético**, mediante una evaluación global comparada de las áreas funcionales, construida a partir de una valoración homogénea de los indicadores válidos de cada ámbito temático, con el fin de resumir el comportamiento general del diagnóstico e identificar prioridades de intervención.

La síntesis resultante permite construir una interpretación del modelo urbano de Ayamonte basada no solo en la medición de variables concretas, sino también en su distribución territorial y en su incidencia diferenciada sobre las distintas áreas funcionales. De este modo, el capítulo se configura como una fase de interpretación integrada imprescindible para fundamentar la posterior definición de criterios y estrategias del POU.

B.b).9.1. Síntesis de análisis por Áreas Funcionales.

Con el fin de facilitar una lectura sintética y comparada del conjunto de indicadores analizados, se incorpora a continuación una tabla resumen estructurada por ámbitos temáticos y organizada por áreas funcionales.

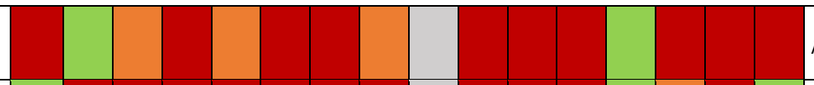
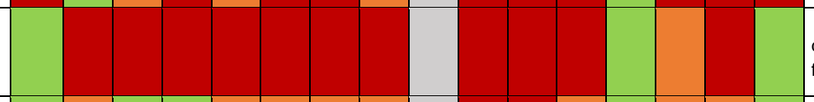
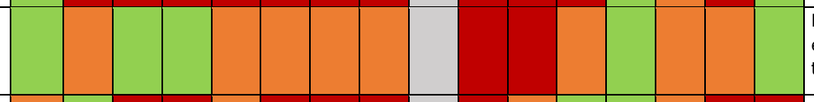
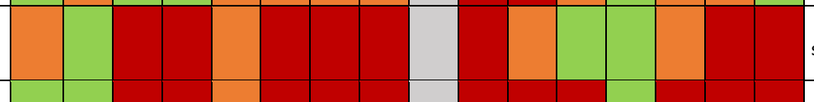
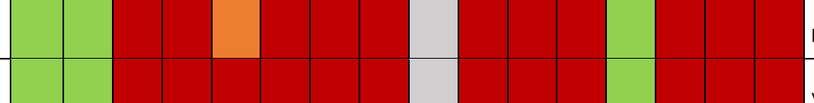
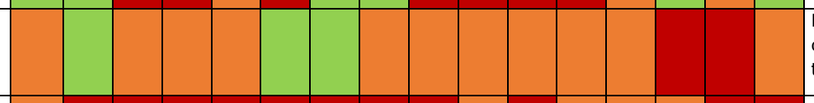
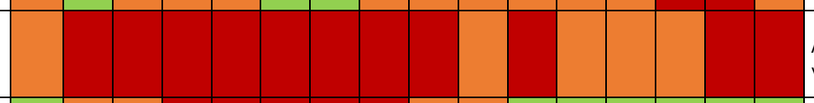
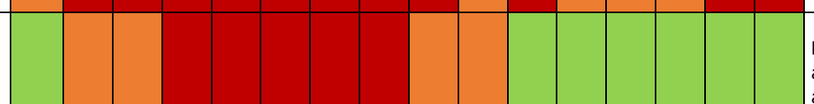
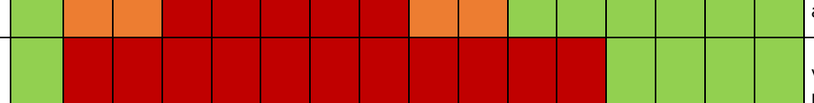
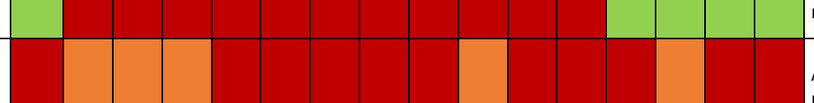
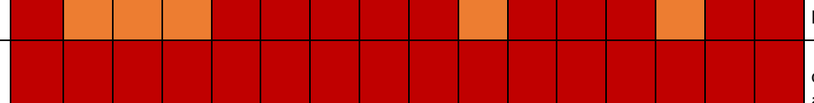
Esta tabla recoge, de forma sistemática, los principales resultados obtenidos en cada bloque de análisis y su correspondiente evaluación sintética, permitiendo visualizar de forma conjunta el comportamiento de los indicadores y el nivel de adecuación alcanzado en cada ámbito funcional.

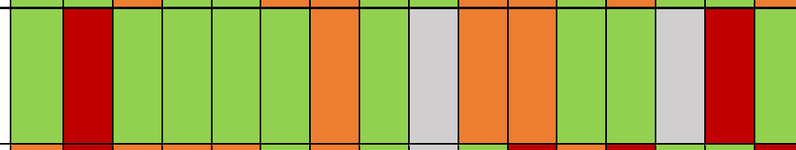
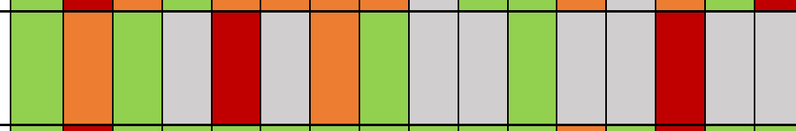
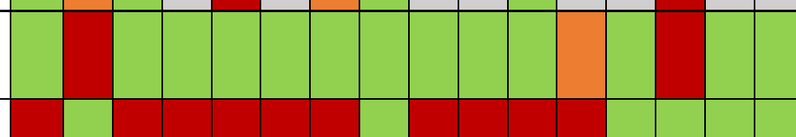
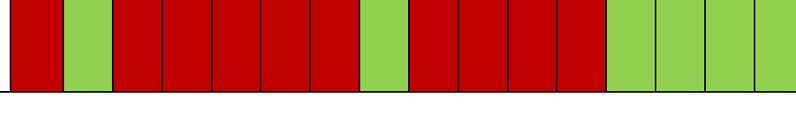
La evaluación se realiza a partir de la interpretación comparada de los indicadores, traduciendo sus resultados a una escala homogénea de valoración que permite clasificar cada área funcional, según los casos, en categorías de comportamiento adecuado, mejorable o deficiente.

Esta sistematización permite identificar con claridad las áreas funcionales que presentan un comportamiento más equilibrado, aquellas que registran déficits parciales o situaciones intermedias, y los ámbitos que acumulan mayores carencias o desequilibrios. La tabla actúa, por tanto, como un instrumento de síntesis y comparación que sirve de base para la posterior elaboración del diagnóstico crítico.

A partir de esta primera evaluación, en los apartados siguientes se desarrolla el diagnóstico crítico por temáticas, donde se profundiza en la relación entre variables, en la lectura conjunta de los resultados y en la identificación de las principales dinámicas, desequilibrios y oportunidades del suelo urbano de Ayamonte. Finalmente, el capítulo se cierra con una evaluación global comparada de las áreas funcionales, orientada a resumir de forma homogénea el comportamiento general del diagnóstico.

Ámbito de Diagnóstico	Indicador		Evaluación																Resultado
			AF1	AF2	AF3	AF4	AF5	AF6	AF7	AF8	AF9	AF10	AF11	AF12	AF13	AF14	AF15	AF16	
1. OCUPACIÓN DEL SUELO Y MEDIO URBANO	1.1 Compacidad absoluta																		Se observa una estructura polarizada, con mejores niveles de compacidad en las áreas centrales y más consolidadas, mientras que los valores más bajos se localizan en ámbitos turísticos, especializados o de ocupación más dispersa.
	1.2 Densidad de viviendas																		Predominan densidades bajas o muy bajas en la mayor parte de las áreas funcionales, con mejor comportamiento en las áreas residenciales más consolidadas y menor intensidad habitacional en los ámbitos extensivos, turísticos o de actividad económica.
	1.3 Eficiencia energética																		Los mejores resultados se concentran en los tejidos más recientes o renovados, mientras que los déficits corresponden sobre todo a las áreas más antiguas y consolidadas, donde la mayor antigüedad del parque edificado reduce el desempeño energético.
2. SISTEMA GENERAL DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	2.1 Ratio de Sistemas de Zonas Verdes y Espacios Libres	2.1.3 Ratio de Sistema General y Local																	Déficit severo en el casco histórico (AF2) y barriadas tradicionales (AF16). Aunque la ratio municipal es aceptable, la distribución es desigual, sobrando espacio verde en la periferia y faltando donde reside la mayor densidad de población.
	2.2. Proximidad a Zonas Verdes y Espacios Libres de carácter general y local.	2.2.1 Proximidad a zonas verdes y espacios libres de carácter general y local – radio 150 m																	La cobertura próxima es más favorable en el núcleo principal y más débil en los ámbitos periféricos o aislados.
		2.2.2 Proximidad a zonas verdes y espacios libres de carácter general y local – radio 300 m																	El radio de 300 m ofrece una buena cobertura en la mayor parte del núcleo principal, con déficits concentrados en los ámbitos exteriores.
		2.2.3 Proximidad a zonas verdes y espacios libres de carácter general y local – radio 500 m																	Gran parte del tejido consolidado incumple los radios de 150-300m. La falta de "verde de bolsillo" penaliza la salud urbana en las zonas más envejecidas.
	2.4 Accesibilidad simultánea a zonas verdes y espacios libres de carácter general y local																		La accesibilidad simultánea es favorable en el núcleo principal y más limitada en los ámbitos periféricos, donde disminuye la diversidad de acceso.
3. SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS	3.1 Nivel dotacional de equipamientos públicos																		La dotación global es muy desigual, con mejores condiciones en AF13 y AF14 y déficits generalizados en gran parte del sistema urbano.
	3.2 Dotación de equipamientos públicos	3.2.1 Dotación de equipamientos públicos - Cultural																	La dotación cultural se concentra en pocos ámbitos, con cobertura favorable en AF2, AF3, AF8 y AF13 y ausencia en el resto.
		3.2.2 Dotación de equipamientos públicos - Deportivo																	La dotación deportiva presenta una fuerte concentración en AF1, AF13 y AF14, mientras el resto de áreas carece prácticamente de este servicio.
		3.2.3 Dotación de equipamientos públicos - Educativo																	La dotación educativa se concentra en el núcleo principal, con valores favorables en AF3 y AF4 y presencia parcial en varios ámbitos próximos.
		3.2.4 Dotación de equipamientos públicos - Sanitario																	La dotación sanitaria es muy limitada y se apoya casi exclusivamente en AF14, con presencia parcial en AF1, AF12 y AF13.
		3.2.5 Dotación de equipamientos públicos - Bienestar Social																	La dotación de bienestar social es muy reducida y solo presenta cierta presencia en AF1, AF2 y AF5.

4. MOVILIDAD	3.3 Proximidad de equipamientos públicos	3.3.1 Proximidad de equipamientos públicos - Cultural		La proximidad cultural es favorable en AF2 y AF13, intermedia en AF3, AF5 y AF8, y muy débil en el resto.
		3.3.2 Proximidad de equipamientos públicos - Deportivo		La proximidad deportiva se concentra en AF1, AF13 y AF16, con cobertura parcial en AF14 y ausencia en la mayor parte de áreas funcionales.
		3.3.3 Proximidad de equipamientos públicos - Educativo		La proximidad educativa es la más extendida, con buena cobertura en el núcleo principal y carencias en los ámbitos periféricos y turísticos.
		3.3.4 Proximidad de equipamientos públicos - Sanitario		La proximidad sanitaria se concentra en AF2, AF12 y AF13, con situaciones intermedias en AF1, AF5, AF11 y AF14.
		3.3.5 Proximidad de equipamientos públicos - Bienestar Social		La proximidad a bienestar social es muy restringida y solo alcanza parcialmente a AF1, AF2 y AF5.
	3.4 Accesibilidad simultánea a equipamientos públicos			La accesibilidad simultánea solo es favorable en AF1, AF2 y AF13, y resulta débil o inexistente en la mayor parte de las áreas funcionales.
	4.1 Proximidad a redes de transporte público alternativos al automóvil.	4.1.1 Transporte Colectivo		La cobertura es alta en el núcleo principal, especialmente entre AF1 y AF7. Los déficits se concentran en los ámbitos periféricos y turísticos, con situaciones intermedias en AF12, AF13 y AF14.
		4.1.1 Transporte Ciclista		La red ciclista ofrece buenos resultados en AF1, AF2, AF7, AF8, AF14 y AF16. En cambio, presenta carencias claras en varios ámbitos periféricos y en parte del núcleo urbano.
	4.2 Jerarquía de la Red Viaria	4.2.2 Jerarquización viaria y permeabilidad – Áreas Funcionales		La estructura viaria es más favorable en los ámbitos residenciales consolidados y menos permeable en los sectores periféricos, turísticos o especializados, como AF9, AF10, AF14 y AF15.
	4.3 Reparto Viario	4.3.1 Reparto peatonal del viario		Ninguna área funcional alcanza los umbrales de referencia. Aunque AF10, AF13, AF14, AF1 y AF12 presentan los valores más altos, el viario peatonal sigue siendo insuficiente en todo el sistema urbano.
	4.4 Condiciones del espacio viario.	4.4.2 Condiciones topográficas y accesibilidad por Áreas Funcionales Urbanas		Las mejores condiciones topográficas se localizan en los ámbitos llanos y litorales, como AF11 a AF16 y AF1. Las mayores limitaciones aparecen en varios sectores del núcleo principal con pendientes más acusadas.
		4.4.3 Evaluación del nivel de accesibilidad topográfica del viario por Áreas Funcionales Urbanas		Solo AF1 y los ámbitos litorales AF13, AF14, AF15 y AF16 alcanzan valores favorables. El resto queda por debajo del umbral de referencia, con limitaciones topográficas relevantes.
		4.4.5 Reparto del aparcamiento por Áreas Funcionales Urbanas		El aparcamiento fuera de la calzada tiene más peso en AF2, AF3, AF4, AF10 y AF14, pero en la mayor parte de las áreas sigue predominando el estacionamiento en calzada.
		4.4.6 Evaluación del indicador de aparcamiento fuera de la calzada por Áreas Funcionales Urbanas		Ninguna área funcional alcanza el umbral mínimo del indicador. En conjunto, el modelo sigue dependiendo claramente del aparcamiento en vía pública.

5. ACTIVIDADES ECONÓMICAS	**5.1 Equilibrio entre actividad y residencia**		La actividad económica presenta una distribución funcional bastante coherente. Predominan los valores bajos en la mayor parte de las áreas residenciales, mientras que AF9 destaca como principal ámbito especializado y AF15 muestra una presencia terciaria secundaria pero significativa.
6. COHESIÓN SOCIAL	**6.1 Índice de envejecimiento**		La estructura demográfica es desigual entre áreas funcionales. Los valores más altos se concentran en AF2 y AF15, mientras que buena parte del resto mantiene niveles más equilibrados o próximos al valor de referencia, con situaciones intermedias en AF7, AF10 y AF11.
	6.2 Tasa de dependencia		La tasa de dependencia muestra un comportamiento general intermedio, aunque con diferencias claras. Los valores más altos se registran en AF2, AF11, AF13 y AF16, mientras que AF14 y AF15 presentan las situaciones más favorables y AF9 no cuenta con población compatible para el análisis.
	6.3 Índice de población extranjera		La población extranjera se concentra sobre todo en AF10 y AF15, y en menor medida en AF6 y AF14. En el núcleo principal predominan valores moderados o bajos, lo que refuerza la diferencia entre ámbitos residenciales tradicionales y áreas más vinculadas a dinámicas turísticas o de segunda residencia.
7. NORMATIVA VIGENTE	**7.1.2 Grado de Cumplimiento de Ordenanzas Unifamiliares**		El cumplimiento es alto en varios ámbitos unifamiliares consolidados, con mejores resultados en AF1, AF4, AF10, AF11 y AF15. Los principales conflictos se concentran en AF2 y AF16, mientras que en el resto predominan situaciones intermedias.
	7.1.4 Grado de Cumplimiento de Ordenanzas de vivienda colectiva		La vivienda colectiva presenta un cumplimiento muy desigual. Destacan AF1, AF3, AF8 y AF11, mientras que AF5 y AF14 concentran los mayores desajustes; en muchos ámbitos no procede evaluación por ausencia o escasa presencia de esta tipología.
8. MEDIO AMBIENTE Y RIESGOS DEL TERRITORIO	**8.1 Áreas funcionales afectadas por superficies de inundación del SNCAZI**		La afección es reducida en casi todo el sistema urbano. Los únicos casos claramente problemáticos son AF2 y, sobre todo, AF14, mientras que AF12 presenta una afección intermedia.
	8.2 Temperatura superficial		Las mayores intensidades térmicas se concentran en AF9, AF11, AF4, AF12, AF6, AF3 y AF10. Las condiciones más favorables se localizan en AF13, AF14, AF15 y AF16, con valores también bajos en AF2 y AF8.

B.b).9.2. Diagnóstico Crítico

B.b).9.2.1) *Ocupación del suelo y medio urbano*

El análisis integrado de los indicadores de compacidad, densidad residencial y estado del parque edificado revela que el suelo urbano de Ayamonte presenta una **fractura estructural**. El problema no es la falta de suelo, sino un modelo de ocupación extremadamente ineficiente que alterna un centro histórico saturado y envejecido con periferias de muy baja intensidad que comprometen la sostenibilidad del sistema.

Modelo de ocupación ineficiente: Dispersión vs Saturación

El análisis de la Compacidad Absoluta y la Densidad de Vivienda confirma un patrón de crecimiento dual y desequilibrado:

- Baja Compacidad Periférica: El indicador de compacidad muestra valores críticos en las áreas de expansión. El AF10 (Costa Esuri) presenta la cifra más baja del municipio con 0,14 m, seguida del AF15 con 0,18 m. Esta debilidad morfológica se traduce en una densidad de vivienda irrisoria (apenas 2,49 viv/ha en AF10 y 3,81 viv/ha en AF15), valores que se sitúan radicalmente lejos del umbral deseable de 100 viv/ha.
- Saturación del Núcleo: En el extremo opuesto, el AF2 (Casco Histórico) registra la compacidad más alta (1,47 m) y la mayor densidad (74 viv/ha). Si bien estos valores se acercan a los estándares de ciudad compacta, el diagnóstico identifica que esta densidad no viene acompañada de una renovación funcional, sino de un proceso de colmatación que agota las posibilidades de esponjamiento y dotación de espacios libres.

Obsolescencia Energética y Dualidad del Parque Edificado

El indicador de Eficiencia Energética revela una correlación directa entre la antigüedad del tejido y la vulnerabilidad residencial:

- El "Cinturón de Precariedad" Energética: Las áreas centrales y tradicionales (AF2, AF16, AF7 y AF8) concentran el mayor porcentaje de edificaciones con eficiencia "Muy Baja" (anteriores a 1980). En el Casco Histórico (AF2), el predominio de construcciones antiguas supone una barrera para la sostenibilidad, con altos costes de mantenimiento térmico y necesidades urgentes de rehabilitación estructural.
- Eficiencia Aceptable en la Periferia Dispersa: Paradójicamente, las zonas con mejores prestaciones energéticas (posteriores al año 2000) coinciden con los modelos de ocupación más ineficientes en términos de suelo, como el AF10, AF9 y AF14. Esto genera una paradoja urbana: los barrios "modernos" son eficientes en su construcción individual pero insostenibles en su modelo de ciudad por la dependencia del vehículo y el consumo de suelo.

El agotamiento del modelo actual

El diagnóstico de la ocupación del suelo en el POU de Ayamonte evidencia que el modelo de las NNSS ha fomentado un crecimiento extensivo que debilita el funcionamiento de la ciudad consolidada. La combinación de una densidad mínima en las nuevas áreas y una obsolescencia crítica en las áreas centrales revela un modelo que ha crecido sin consolidar su estructura interna

En consecuencia, las prioridades del POU en este ámbito deben centrarse en:

- Reurbanización y Colmatación: Priorizar la ocupación de vacíos en áreas con densidades medias para optimizar infraestructuras.
- Rehabilitación Energética Selectiva: Fomentar programas de mejora térmica específicamente en el AF2, AF16 y AF7, donde el parque edificado es más frágil.
- Corrección del Modelo en Áreas de Expansión: Establecer mecanismos para incrementar la intensidad residencial y la mixtura de usos en sectores como AF10, evitando que sigan operando como urbanizaciones dormitorio aisladas.

B.b).9.2.2) *Sistema de Zonas Verdes y Espacios Libres*

El análisis del sistema de espacios libres de Ayamonte revela uno de los desequilibrios más profundos del modelo urbano. El problema principal no radica solo en la cantidad de metros cuadrados calificados, sino en una fractura de proximidad: la red actual es incapaz de dar servicio cotidiano a la mayor parte del tejido residencial, especialmente en el casco consolidado y en las periferias fragmentadas.

Ratio de espacio libre: desequilibrio entre áreas funcionales

Aunque el municipio presenta una reserva de suelo considerable, el análisis por Área Funcional (AF) muestra una asimetría que invalida la lectura global:

- Áreas Deficitarias: El AF2 (Casco Histórico) y el AF16 registran las ratios de zona verde por habitante más bajos del municipio, situándose en umbrales críticos de salud urbana.
- Falsa Dotación: En sectores como el AF10, la ratio es elevado debido a grandes extensiones calificadas, pero que no se traducen en una red de espacios libres de calidad o uso intensivo para el ciudadano.

El Déficit de Proximidad: Una red inalcanzable

Los indicadores de distancia (150m, 300m y 500m) demuestran que el sistema actual no garantiza el acceso cotidiano al esparcimiento:

- Fallo en la escala de barrio (150m): Solo el 31% de las viviendas dispone de un espacio libre a menos de 2 minutos caminando. El 69% de la población vive en una situación de "desierto de proximidad", lo que penaliza especialmente a la población más vulnerable (infancia y tercera edad).
- Discontinuidad Territorial: A pesar de ampliar el radio a los 500m, un 41% del tejido residencial sigue quedando fuera de cobertura. Esto indica que los espacios libres operan como piezas aisladas y no como una infraestructura verde continua que acompañe los recorridos diarios.

Accesibilidad simultánea y Fragilidad del Sistema

- La debilidad de la infraestructura verde se confirma al analizar la capacidad del sistema para ofrecer distintas escalas de espacios de forma simultánea:
- **Exclusión Dotacional**: Un **44% de las viviendas** de Ayamonte no tiene acceso a **ningún tipo de** espacio libre en radios razonables.
- **Falta de Jerarquía**: Solo el **12% de la población** disfruta de una dotación completa (acceso simultáneo a espacios pequeños, medianos y grandes). El escenario predominante es el de viviendas que solo acceden a un único tipo de espacio, obligando a largos desplazamientos para encontrar variedad funcional.

Inoperancia de los Espacios Calificados

Como se desprende del análisis del medio urbano, parte del suelo que computa como zona verde presenta condicionantes que anulan su función:

Barreras Físicas y Técnicas: Existen áreas calificadas bajo tendidos de alta tensión, parcelas con pendientes superiores al 15% (especialmente en AF7 y AF8) y espacios de uso privado. Estas circunstancias reducen la "superficie útil real" de la infraestructura verde a valores muy inferiores a los nominales

En consecuencia, las prioridades del plan en este ámbito deben centrarse en:

El diagnóstico evidencia que Ayamonte dispone de un mosaico de espacios libres inconexos en lugar de una infraestructura verde integrada. La red actual se caracteriza por:

- Una insuficiencia crítica en la escala de proximidad (150m), afectando a casi el 70% de la ciudad.
- Una fuerte asimetría territorial, donde el centro consolidado y los núcleos tradicionales son los más perjudicados.
- Una falta de jerarquía, donde la accesibilidad simultánea es la excepción y no la norma.

B.b).9.2.3) *Sistema de Equipamientos*

El sistema de equipamientos de Ayamonte se caracteriza por una fuerte asimetría territorial. El análisis pormenorizado por Áreas Funcionales (AF) revela que la concentración puntual de determinadas dotaciones en ámbitos concretos no se traduce en una cobertura real y equilibrada de proximidad, dejando amplios sectores residenciales, periféricos y turísticos con una accesibilidad limitada a servicios básicos.

Desequilibrio tipológico y déficit crítico de bienestar y salud

A diferencia de los sistemas deportivo y cultural, que presentan niveles de implantación elevados en el núcleo central, los equipamientos de cuidado y salud muestran carencias estructurales:

- **Sanitario y Bienestar Social**: Son los indicadores más críticos. Áreas de expansión y núcleos exentos como el **AF10 (Costa Esuri), AF14 e incluso zonas del AF16** presentan una dotación nula en su radio de proximidad. El nivel de servicio sanitario apenas alcanza el 16,39% de lo deseable, una cifra alarmante dada la tasa de envejecimiento detectada en el ámbito de Cohesión Social.
- **Educativo:** Aunque presenta una cobertura más extendida, se concentra en el eje central del núcleo urbano (**AF1, AF2, AF3**), perdiendo toda capilaridad en los desarrollos litorales y el norte del municipio.

El Fracaso de la Proximidad: La Ciudad Inaccesible

El análisis de radios de influencia demuestra que los equipamientos de Ayamonte funcionan como "piezas destino" (a las que hay que ir en coche) y no como "piezas de barrio":

- Desconexión Barrial: Solo el 32% de las viviendas tiene acceso peatonal a equipamientos de bienestar social y menos del 25% a equipamientos culturales. Esto penaliza directamente a las Áreas Funcionales con mayor índice de dependencia (AF1, AF2), donde la movilidad activa es esencial para la autonomía de la población mayor.
- El caso Deportivo: Es el ejemplo más claro de ineficiencia funcional. A pesar de tener un superávit cuantitativo (216%), su cobertura real de proximidad es de apenas el 30%, al estar concentrado en grandes unidades (como el AF12) inaccesibles a pie para la mayoría de las barriadas.

Fragmentación y Exclusión Dotacional Simultánea

La prueba definitiva de la debilidad del sistema es el indicador de Accesibilidad Simultánea, que mide cuántos servicios básicos tiene un vecino a su alcance al mismo tiempo:

- Zonas de Exclusión: El 22,69% de las viviendas de Ayamonte no tiene acceso a ningún equipamiento básico en su radio de proximidad. Esta situación se vuelve crónica en las AF exentas y en las barriadas periféricas de autoconstrucción.
- Inexistencia de Red Integrada: Solo el 0,56% de la población disfruta de una cobertura completa de los cinco sistemas. El modelo actual no genera "centros de barrio" o nodos dotacionales que ayuden a estructurar la identidad barrial planteada por Le Corbusier, sino que dispersa las funciones de forma aleatoria.

El diagnóstico de equipamientos para el POU confirma que Ayamonte sufre de una concentración funcional ineficiente. Las conclusiones para la ordenación pormenorizada son:

- Necesidad de descentralización: El POU debe aprovechar los Vacíos Urbanos (AF5) y las reservas de suelo en las áreas periféricas para introducir equipamientos de "bolsillo" o escala local, especialmente sanitarios y sociales.
- Multifuncionalidad: Ante la falta de suelo en el Casco (AF2) y Barrios Altos (AF4, AF6), se debe apostar por la hibridación de los equipamientos existentes.
- Equidad Territorial: Es imperativo romper la dependencia del vehículo para trámites básicos, reforzando la dotación en núcleos como Canela (AF16), Costa Esuri (AF10) y Punta del Moral (AF13).

B.b).9.2.4) *Movilidad y espacio público*

El sistema de movilidad en el suelo urbano de Ayamonte presenta una estructura heredada que prioriza el vehículo privado, con una infraestructura de transporte público y ciclista que, aunque presente, no logra una capilaridad homogénea. La configuración del espacio público actual actúa, en muchos casos, como una barrera para la movilidad activa y la accesibilidad universal.

Cobertura de modos alternativos: Fragmentación territorial
El análisis de proximidad (300 m) al transporte público y a la red ciclista revela una Ayamonte dividida:

- Transporte Público: Aunque el núcleo consolidado presenta coberturas superiores al 90%, existen "puntos ciegos" críticos en sectores de expansión y periferias residenciales donde la cobertura cae al 0% (como en el AF10), obligando a una dependencia total del coche.
- Red Ciclista: La accesibilidad es alta en los ejes costeros y grandes avenidas, pero desaparece en el interior de las Áreas Funcionales. Sectores como el AF6, AF7 o AF16 presentan un 0% de cobertura en radio de proximidad, evidenciando que la red ciclista es un elemento lineal de paso y no una malla de servicio al residente.

Jerarquía y Reparto del Espacio Viario: El coche como protagonista
A pesar de que el 64% del viario tiene un carácter local o de proximidad (Nivel 5), el reparto del suelo no refleja esta vocación:

- Predominio de la Calzada: En la mayoría de las Áreas Funcionales, el espacio destinado al vehículo (calzada) consume más del 60-70% de la sección total, dejando el espacio restante para acerados que a menudo no cumplen los anchos mínimos de accesibilidad.
- Inexistencia de Espacio Peatonal Exclusivo: La red peatonal segregada es prácticamente inexistente en el diagnóstico, lo que obliga al peatón a compartir espacios con el tráfico rodado en condiciones de baja seguridad y confort.

Sistema de Aparcamiento: Colonización de la Calzada
La topografía introduce dificultades añadidas que no han sido compensadas por el diseño urbano:

- Pendientes Críticas: Sectores como el AF7 y el AF8 presentan una red viaria con pendientes superiores al 15% en gran parte de su trazado.
- Falta de Cumplimiento: Como resultado, el cumplimiento de la normativa de accesibilidad en estos barrios es alarmante, con valores de apenas el 7,8% en el AF7 y el 22% en el AF8. El viario actual en estas zonas no es apto para personas con movilidad reducida.

El diagnóstico de movilidad del POU evidencia que Ayamonte tiene una base viaria de proximidad desaprovechada. Los problemas principales son:

- **Monopolio del coche en la sección pública**, reforzado por un sistema de aparcamiento que consume la totalidad de la calzada en el 40% de las áreas funcionales.
- **Inaccesibilidad física** en los barrios con pendiente, donde el diseño del viario no ofrece alternativas al esfuerzo físico.
- **Desconexión de las redes alternativas** (bici y bus) en los barrios residenciales, limitando su uso a fines recreativos o ejes principales.

B.b).9.2.5) *Actividades económicas*

El análisis de las actividades económicas muestra un claro predominio residencial y una implantación muy limitada del uso terciario en la mayor parte del tejido urbano de Ayamonte. Solo una pequeña proporción de la superficie construida se destina a actividades económicas, mientras que en la mayoría de las áreas funcionales el peso del uso terciario se mantiene en valores bajos, generalmente inferiores al 20%.

Los resultados evidencian una concentración funcional muy localizada. La principal excepción es AF9, que actúa como el ámbito con mayor especialización económica, al concentrar el porcentaje más elevado de superficie terciaria. En un segundo nivel se sitúa AF15, con una presencia económica apreciable, aunque claramente menor. El resto de áreas funcionales mantienen un perfil predominantemente residencial, con escasa mezcla de usos y baja capacidad para articular centralidad cotidiana.

En consecuencia, el diagnóstico confirma una estructura urbana poco diversificada, donde la actividad económica no se distribuye de forma equilibrada ni contribuye suficientemente a reforzar la proximidad entre vivienda, empleo y servicios. Desde la ordenación pormenorizada, ello apunta a la necesidad de favorecer una mayor mezcla de usos, reforzar la implantación de actividad económica compatible en el tejido urbano consolidado y activar vacíos o ámbitos infrautilizados como soporte para nuevos usos terciarios.

B.b).9.2.6) *Cohesión social*

El análisis sociodemográfico del suelo urbano de Ayamonte revela un municipio polarizado. Los indicadores de envejecimiento, dependencia y distribución de la población extranjera dibujan una ciudad segmentada, donde las necesidades de intervención urbana varían drásticamente entre el centro tradicional y los nuevos desarrollos periféricos.

Envejecimiento Crítico en el Núcleo Consolidado
El **Índice de Envejecimiento** muestra una realidad preocupante en las áreas históricas y tradicionales. Mientras que en las periferias los valores son moderados, en el corazón del municipio el indicador se dispara:

- Valores Extremos: El **F15 (192,31%)** y **AF2 (181,37%)**, seguidos por **AF1, AF11, AF10 y AF7**, lo que confirma la existencia de ámbitos con una estructura demográfica claramente envejecida. Esta situación resulta especialmente relevante en tejidos consolidados, donde la mayor edad media de la población suele asociarse a mayores necesidades.
- Impacto Urbano: Esta concentración en los tejidos más antiguos coincide con las zonas de mayor obsolescencia edificatoria y peores condiciones de accesibilidad física, lo que eleva el riesgo de exclusión social de la población mayor si no se interviene en el espacio público.

La carga de la dependencia
La Tasa de Dependencia refuerza la vulnerabilidad de los barrios consolidados. El diagnóstico muestra una distribución que penaliza al centro frente a la costa:

- Concentración de Cuidados: El AF11 (62,11%), AF16 (57,67%), AF2 (56,06%) y AF13 (51,86%), mientras que AF14 (11,03%) y AF15 (21,97%) presentan las situaciones más favorables. En conjunto, el indicador muestra una presión demográfica desigual, con ámbitos donde aumentan las necesidades de cuidados y servicios de proximidad frente a otros con una estructura más equilibrada.
- Contraste con la Expansión: Áreas como el AF10 (Costa Esuri) presentan las tasas de dependencia más bajas (12,3%), lo que refleja un perfil demográfico de población joven o en edad laboral, con necesidades urbanas completamente distintas (conciliación, deporte, movilidad activa).

Segmentación Territorial de la Población Extranjera

La distribución de la población extranjera no es homogénea, lo que evidencia una especialización de los barrios según el perfil del residente:

- **Segmentación vs. Integración:** Existe una concentración elevada en sectores periféricos y de expansión. El AF15 (45,36%) y AF10 (42,81%), y en un segundo nivel en AF6 (23,17%) y AF14 (22,58%). En el núcleo principal predominan, en general, porcentajes más moderados o bajos, lo que apunta a una mayor concentración de población extranjera en ámbitos vinculados a dinámicas turísticas, residenciales recientes o de segunda residencia.
- **Riesgo de Desconexión Funcional**: La localización de la población extranjera en los ámbitos con menor cobertura de transporte público y menores índices de compacidad sugiere un modelo de asentamiento que puede favorecer la desconexión social si no se refuerzan los vínculos físicos y los servicios comunes.

El diagnóstico de cohesión social para el POU de Ayamonte arroja tres realidades críticas:

- Emergencia en el Centro (AF2, AF16): Barrios envejecidos y con alta dependencia que requieren una "cirugía de accesibilidad" y rehabilitación urgente.
- Concentración en la Expansión (AF10): Áreas con alta presencia de población extranjera y joven que sufren el aislamiento por falta de servicios y transporte.
- Desequilibrio Dotacional: La estructura urbana actual no responde de forma equitativa a estos perfiles; mientras el centro necesita servicios asistenciales, las periferias demandan integración y conectividad.

B.b).9.2.7) *Normativa Vigente.*

El análisis del grado de cumplimiento de las ordenanzas residenciales constituye el indicador definitivo de la obsolescencia del planeamiento vigente. Los resultados demuestran que la Adaptación de las NNSS opera sobre una realidad teórica que no coincide con la realidad física de Ayamonte, situando a un porcentaje significativo del parque edificado en una situación de inseguridad jurídica o "fuera de ordenación".

Estructura de la Calificación Residencial

El suelo urbano de Ayamonte presenta una fuerte hegemonía de la baja densidad. El 50% de las parcelas están calificadas bajo ordenanzas de vivienda unifamiliar, frente a un 28% de vivienda colectiva. Destaca la escasa presencia de Uso Mixto (apenas el 1%), lo que confirma la monofuncionalidad del municipio analizada en capítulos anteriores.

Desfase de la Vivienda Unifamiliar

El cumplimiento de los parámetros en vivienda unifamiliar (parcela mínima, ocupación y edificabilidad) revela una fractura entre los nuevos desarrollos y el tejido tradicional:

- Fallo Normativo en el Centro: En las Áreas Funcionales más antiguas, como el AF2 y AF16, el cumplimiento es inferior al 25%. Esto significa que 3 de cada 4 viviendas incumplen la normativa actual, lo que bloquea cualquier intento de rehabilitación o mejora legal bajo los parámetros vigentes.
- Parámetros Críticos: La Parcela Mínima es el indicador más conflictivo; en ordenanzas como la 1-2a, el 62% de las parcelas son "ilegales" respecto al tamaño mínimo exigido por las NNSS, lo que impide segregaciones o nuevas licencias.

La Situación Crítica de la Vivienda Colectiva

Si la situación de la vivienda unifamiliar es compleja, la de la vivienda colectiva (bloques) es de parálisis técnica:

- **Incumplimiento de Edificabilidad**: Solo el **49% de las parcelas** de tipología colectiva abierta (2-1) cumplen con el parámetro de edificabilidad máxima. Esto implica que la mitad de los bloques de Ayamonte superan el volumen permitido por las NNSS, quedando en situación de fuera de ordenación volumétrica.
- **Colapso en el Frente Litoral**: El análisis por AF sitúa al AF14 y AF5 en niveles de cumplimiento inferiores al 25%. En estas zonas costeras, el planeamiento vigente es totalmente ajeno a la realidad construida, impidiendo que las comunidades de propietarios puedan modernizar sus edificios.

Duplicidad y Vació Normativo

El diagnóstico identifica áreas con "Duplicidad de Calificación" o situaciones donde la norma de las NNSS colisiona con planes de desarrollo posteriores. Esta falta de claridad jurídica, sumada a que el 21% del total de parcelas unifamiliares incumple algún parámetro, justifica la necesidad imperativa del POU para:

- **Regularizar la ciudad consolidada**, adaptando los parámetros de las ordenanzas a la realidad física detectada en el AF2, AF13, AF14 y AF16.
- **Eliminar las barreras a la rehabilitación**, ajustando las ocupaciones y edificabilidades para que el parque edificado actual entre en la legalidad ordinaria.

El diagnóstico de la normativa vigente confirma que las NNSS de Ayamonte han quedado agotadas. La persistencia de esta normativa (Alternativa 0) supondría:

- Mantener al **50% de la vivienda colectiva** y al **25% de la unifamiliar** del centro en un limbo jurídico.
- Impedir la regeneración urbana en los sectores más envejecidos.
- Fomentar el crecimiento hacia el exterior mientras el interior consolidado permanece bloqueado por una norma inaplicable.

B.b).9.2.8) *Medio Ambiente y Riesgos del territorio*

El análisis de las variables ambientales y los riesgos naturales en el suelo urbano de Ayamonte revela una vulnerabilidad estructural crítica. A diferencia del entorno natural protegido que rodea al municipio, el tejido edificado se enfrenta a una "amenaza de inundabilidad" que afecta directamente a la consolidación de la ciudad y a la seguridad jurídica de sus parcelas.

La inundabilidad como limitante del suelo urbano

El indicador de Superficie Inundable por Área Funcional demuestra que el agua no es un elemento periférico, sino un factor que condiciona el corazón de los núcleos:

- Áreas de Exposición Máxima: El AF14 (Isla Canela) y el AF13 (Punta del Moral) presentan los valores más alarmantes, con casi la totalidad de su superficie urbana bajo la influencia de dinámicas mareales y fluviales. A estas se suman sectores del núcleo principal como el AF2 (Casco) y el AF5, donde la cota del terreno los sitúa en zonas de riesgo recurrente.
- Impacto en el Tejido Consolidado: Esta exposición no es solo una variable ambiental; es una restricción física que afecta a la capacidad de los espacios libres para actuar como drenaje natural, saturando el sistema de alcantarillado en episodios de precipitaciones intensas o pleamares extraordinarias.

Edificabilidad en Riesgo: La "Ciudad Vulnerable"

El indicador de Superficie Edificada bajo Riesgo (SNCZI) pone cifras al peligro real sobre el patrimonio construido. El diagnóstico identifica que una parte significativa del aprovechamiento urbanístico de Ayamonte se sitúa en zonas de flujo preferente o inundación:

- Afectación del Parque Residencial: En áreas como el AF13, la coincidencia entre alta densidad de vivienda y riesgo de inundación genera una situación de vulnerabilidad civil elevada. El hecho de que edificios plurifamiliares completos se ubiquen en estas zonas limita drásticamente las posibilidades de nuevas actuaciones de transformación urbana.
- Restricción a la Consolidación: La presencia de edificabilidad bajo riesgo en el AF14 y sectores del AF5 actúa como un freno a la inversión y a la seguridad jurídica, ya que cualquier intervención en el parque edificado debe cumplir con exigentes medidas de autoprotección y limitaciones normativas estatales.

Conflicto entre Urbanización y Dinámica natural

El diagnóstico evidencia que el modelo de crecimiento histórico de Ayamonte ha ignorado los vectores de riesgo:

- **Ocupación de Zonas de Servidumbre:** La presión del uso residencial ha colonizado bordes de marisma y zonas de drenaje natural, eliminando la capacidad de "esponja" del territorio.
- **Vulnerabilidad por Áreas Funcionales:** Se observa que las áreas con mayores deficiencias en accesibilidad y mayor envejecimiento (como el AF2) coinciden en parte con zonas de riesgo, lo que dificulta la evacuación y la respuesta ante emergencias climáticas.

El diagnóstico ambiental del POU confirma que Ayamonte ha agotado su capacidad de expansión sobre suelos con seguridad hidráulica. Las conclusiones principales son:

- El **riesgo de inundación es una realidad urbana consolidada**, no potencial, afectando especialmente a los frentes litorales (AF14, AF13) y zonas bajas del núcleo (AF2, AF5).
- **Existe un volumen crítico de edificabilidad en situación de riesgo**, lo que obliga al POU a establecer ordenanzas de edificación específicas que integren la resiliencia y la protección contra inundaciones.
- **La infraestructura azul (marismas y caños)** debe dejar de ser vista como una amenaza para ser integrada como un sistema de defensa natural que mitigue el impacto del ascenso del nivel del mar sobre el tejido residencial.

B.b).9.3. Síntesis comparada y evaluación global de los ámbitos de diagnóstico

Una vez desarrollado el diagnóstico temático y formuladas las principales conclusiones del medio urbano, resulta conveniente incorporar una lectura sintética y comparada por Áreas Funcionales, con el fin de disponer de una visión homogénea y operativa de los resultados obtenidos. Esta síntesis no sustituye al análisis pormenorizado previo, sino que lo complementa, permitiendo identificar de forma inmediata qué áreas funcionales presentan una situación relativamente más favorable, cuáles concentran mayores desequilibrios y en qué ámbitos temáticos se localizan sus principales debilidades.

La finalidad de esta evaluación global es doble. Por un lado, permite resumir el diagnóstico por AF en un único cuadro interpretativo, facilitando la comparación transversal entre áreas. Por otro, constituye una base útil para orientar la ordenación pormenorizada, al señalar con claridad qué ámbitos requieren una respuesta más intensa en materia de dotaciones, accesibilidad, rehabilitación, equilibrio funcional o adaptación ambiental.

Metodología de evaluación

La evaluación global por Áreas Funcionales se ha realizado a partir de la valoración individual de los indicadores válidos que integran cada ámbito temático. Con objeto de garantizar una lectura transparente, homogénea y fácilmente interpretable, se ha adoptado la misma conversión cualitativa utilizada en la síntesis general del diagnóstico:

- **Adecuado** = 3
- **Mejorable** = 2
- **Deficiente** = 1
- **No computan**

En la evaluación por Áreas Funcionales, los indicadores **sin población** o **no compatibles** con el ámbito analizado no se incorporan al cálculo, computándose únicamente los indicadores efectivamente válidos en cada AF.

A partir de esta asignación, la valoración final de cada ámbito en cada Área Funcional se obtiene mediante la **media aritmética simple** de sus indicadores válidos. De este modo, la síntesis mantiene un criterio de valoración claro, reproducible y comparable entre áreas, evitando introducir ponderaciones específicas que no cuentan con una justificación suficientemente objetiva para esta fase del diagnóstico.

La fórmula aplicada es la siguiente:

Valor medio del ámbito en cada AF = suma de los valores de sus indicadores válidos / número de indicadores válidos del ámbito en esa AF

Una vez obtenida la media correspondiente, la evaluación global de cada ámbito se clasifica en tres intervalos:

- **Adecuado**: valores comprendidos entre 2,50 y 3,00
- **Mejorable:** valores comprendidos entre 1,75 y 2,49
- **Deficiente:** valores comprendidos entre 1,00 y 1,74

Este sistema de síntesis permite transformar el conjunto del diagnóstico por Áreas Funcionales en una lectura comparada sencilla y robusta, manteniendo la coherencia con la metodología general del documento y facilitando su traslado posterior a los criterios de ordenación.

Evaluación global de los ámbitos de diagnóstico por Área Funcional

Ámbito	AF1	AF2	AF3	AF4	AF5	AF6	AF7	AF8	AF9	AF10	AF11	AF12	AF13	AF14	AF15	AF16
1. Ocupación del suelo y medio urbano																
2. Sistema general de zonas verdes y espacios libres																
3. Sistema de equipamientos																
4. Movilidad y articulación territorial																
5. Actividades económicas																
6. Cohesión social																
7. Edificaciones en suelo rústico																
8. Medio ambiente y riesgos del territorio																

Interpretación de los resultados

La síntesis comparada por Áreas Funcionales muestra una estructura interna claramente desigual. Las situaciones más favorables se concentran en AF1, AF13 y, en menor medida, AF8, que reúnen mejores resultados en varios bloques temáticos. También presentan un comportamiento relativamente equilibrado AF6, AF7, AF14 y AF15, aunque con déficits concretos en algunos ámbitos.

En cambio, los resultados más débiles se concentran en AF2, AF5, AF9, AF10, AF11, AF12 y AF16 según el ámbito considerado, mientras que AF3 y AF4 muestran posiciones intermedias con contrastes internos. Los déficits más extendidos se localizan en el sistema de equipamientos, claramente insuficiente en la mayor parte de las áreas funcionales, y en la movilidad y articulación territorial, especialmente fuera de los ámbitos con mejores condiciones de accesibilidad o estructura urbana.

Por bloques temáticos, el sistema general de zonas verdes y espacios libres ofrece sus mejores resultados en buena parte del núcleo principal y peores condiciones en los ámbitos más periféricos o desconectados. Las actividades económicas presentan la lectura más estable, aunque apoyada en una implantación muy concentrada. La cohesión social refleja diferencias claras entre áreas envejecidas, ámbitos con mayor dependencia y sectores con más presencia de población extranjera. La normativa vigente muestra una situación dual, con áreas bien adaptadas a las ordenanzas y otras donde persisten desajustes significativos. Finalmente, el bloque de medio ambiente y riesgos del territorio ofrece una respuesta comparativamente más favorable en varios ámbitos litorales o periféricos, aunque mantiene limitaciones puntuales ligadas al riesgo de inundación o al comportamiento térmico.

En conjunto, esta evaluación confirma que las prioridades de intervención del POU deben orientarse hacia el reequilibrio dotacional, la mejora de la accesibilidad cotidiana, la corrección de déficits en equipamientos y movilidad, la adaptación de los tejidos con mayores desajustes normativos y una respuesta más afinada a las diferencias sociales y ambientales existentes entre las distintas Áreas Funcionales.

POU AYAMONTE

Eurociudad Guadiana

jmmeléndez
arquitecturaurbanismo

www.ayamontepgom.es