

5. Anuncios

5.2. Otros anuncios oficiales

CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

Anuncio de 6 de marzo de 2026, de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, mediante el que se publica la Resolución de la Dirección General, de 21 de enero de 2026, por la que se aprueba la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Ayamonte (Huelva), y el contenido del documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

De conformidad con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, se procede, mediante el presente anuncio, a la publicación de la Resolución de 21 de enero de 2026, de la Dirección General de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, por la que se aprueba el Plan de Usos de los Espacios Portuarios del puerto de Ayamonte (Huelva).

«Por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se ha elaborado la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Ayamonte (Huelva), ajustándose en su tramitación a los criterios de procedimiento establecidos en el artículo 9 y siguientes de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Se han cumplimentado los trámites de audiencia e información pública mediante publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 168, de 2 de septiembre de 2025, y asimismo, se ha solicitado informe al Ayuntamiento del municipio afectado por razón de su ubicación territorial y a las administraciones con competencias sectoriales que inciden en el ámbito portuario que puedan verse afectadas, de conformidad con lo establecido en el artículo 10 de la referida Ley 21/2007, de 18 de diciembre.

Por lo expuesto, vista la propuesta de aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Ayamonte (Huelva), y el informe jurídico emitido por el Área Jurídica de la Agencia, y en virtud de la delegación de competencias acordada por Orden de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de 6 de octubre de 2025, por la que se delegan competencias en materia de puertos en la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, publicada en el BOJA núm. 196, de 10 de octubre, en relación con lo dispuesto en los artículos 5.c) de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía y 10.2.j) del Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, modificado por Decreto 167/2024, de 26 de agosto,

R E S U E L V O

Aprobar la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Ayamonte (Huelva) que se anexa a la presente resolución.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 115.2 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, y 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, o ser impugnado directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo en el plazo de dos meses contados a partir

00334665

del día siguiente al de su notificación, en los términos establecidos en los artículos 8, 14 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Todo ello, sin perjuicio de su facultad de ejercitar cualquier otro recurso que estime procedente.

Sevilla, 6 de marzo de 2026.- El Director General, Ignacio Álvarez-Ossorio Ramos.

00334665

**DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE AYAMONTE (HUELVA)**

JUNIO 2025

00334665



Director de los trabajos:
Rafael Bordons Gangas
Jefe Departamento Planeamiento y Desarrollo Portuario
Agencia Pública de Puertos de Andalucía

Equipo redactor:
Manuel Cameáns Rodríguez
Ingeniero de caminos, canales y puertos
Incat Infraestructuras, S.A.

00334665



ÍNDICE

1	OBJETO.....	6
2	EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y ANTECEDENTES.....	7
2.1	CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO.....	7
2.2	ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.....	22
3	SITUACIÓN ACTUAL.....	26
3.1	DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO.....	26
3.2	ÁREAS FUNCIONALES.....	28
3.3	ACTIVIDADES EN EL RECINTO PORTUARIO.....	29
3.3.1	ACTIVIDAD PESQUERA.....	30
3.3.2	TRANSPORTE MARÍTIMO DE VIAJEROS.....	33
3.3.3	ACTIVIDAD NÁUTICO-RECREATIVA.....	34
3.3.4	ACTIVIDADES AUXILIARES Y COMPLEMENTARIAS.....	35
3.3.5	ACTIVIDADES COMPATIBLES.....	37
3.4	OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.....	38
4	RELACIÓN CON EL ENTORNO URBANO.....	39
5	ORDENACIÓN TERRITORIAL.....	40
6	DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA.....	43
7	ASIGNACIÓN DE USOS.....	44
7.1	USOS EN EL DOMINIO PORTUARIO.....	44
7.2	ORDENACIÓN FUNCIONAL.....	45
8	VIGENCIA Y MODIFICACIÓN.....	47

PLANOS*INF. 01. ÁMBITO TERRITORIAL**INF. 02. SITUACIÓN ACTUAL**INF. 03. SITUACIÓN ACTUAL SOBRE ORTOIMAGEN**ORD. 01. ORDENACIÓN FUNCIONAL**ORD. 02. ORDENACIÓN FUNCIONAL SOBRE ORTOIMAGEN***ANEJOS***ANEJO 1. ACTA DE DELIMITACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO**ANEJO 2. RELACIÓN de AFECTADOS*

MEMORIA**DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS
PUERTO DE AYAMONTE (HUELVA)****1. OBJETO.**

El objeto de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios es establecer la ordenación funcional del puerto de Ayamonte, de acuerdo con las determinaciones del artículo 9 de la ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

A tal efecto, se determina la zona de servicio portuario integrada por los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de las actividades que resulta justificado encuentren soporte en el dominio público portuario.

Corresponde a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios establecer la delimitación de la zona portuaria y la asignación de usos.

Delimitación física

En virtud del R.D 1407/95, de 4 de agosto, sobre ampliación de medios adscritos a los servicios traspasados a la Comunidad Autónoma de Andalucía por R.D 3137/83 en materia de puertos, el puerto de Ayamonte es transferido por la Administración General del Estado una vez perdida su condición de interés general de acuerdo con el R.D 1046/1994, de 20 de mayo.

Como se justifica en el presente documento, se adopta como delimitación del recinto portuario la establecida mediante el acta suscrita en octubre de 1995 con la Autoridad Portuaria de Huelva, excluyendo la zona al sur de la dársena recreativa correspondiente a "Zona IV antiguas marismas", y adaptada en su contorno interior terrestre al tramo del deslinde del dominio público marítimo-terrestre aprobado conforme a los preceptos de la legislación vigente de costas que afecta a la zona sur de la dársena recreativa. En el resto del recinto portuario, a la espera de contar con un deslinde definitivo del dominio público marítimo-terrestre, se mantiene el contorno establecido en el acta de octubre de 1995, con la excepción del tramo correspondiente a los varaderos, que fue objeto de formalización mediante acta específica suscrita con la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar con fecha 5 de junio de 2015.

Asignación de usos

Se asignan usos a cada una de las áreas que conforman el puerto de Ayamonte de acuerdo con las funciones portuarias de carácter pesquero, náutico-recreativo y de transporte marítimo de viajeros, y las actividades auxiliares y complementarias de éstas, así como los usos compatibles con la actividad portuaria que encuentran soporte en el puerto de Ayamonte atendiendo a la relación del espacio portuario con la trama urbana adyacente y de acuerdo con las previsiones de la ordenación sectorial y territorial y las potencialidades del espacio portuario para contribuir al desarrollo socioeconómico del municipio de Ayamonte y su entorno de ámbito subregional.

2. EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y ANTECEDENTES.

2.1. CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO.

El río Guadiana forma en su desembocadura un estuario en avanzado estado de colmatación asociado a un sistema de marismas e isla barrera. El curso fluvial siempre ha aportado gran cantidad de sedimentos conformando históricamente una unidad litoral de gran dinamismo, de tal modo que la salida del río al mar ha sufrido notables modificaciones en los últimos siglos, caracterizándose por un canal principal y otros colaterales o bocas del Guadiana que enlazan con la ría del Carreras mediante distintos esteros o caños.

Desde la antigüedad, Ayamonte fue puerta de entrada para el desarrollo de los circuitos comerciales de distintas civilizaciones como la griega, fenicia y especialmente la romana, que desarrollaron la pesca y conservación en salazón del atún y la sardina, con continuidad durante el periodo de dominación árabe.

La actividad portuaria en Ayamonte comenzó a desarrollarse históricamente a los pies del barrio de la Villa, desde la batería defensiva del Buscarruidos hasta el palacio del Marqués de Ayamonte, en una zona actualmente colmatada y ocupada por zonas de varada, conocida como muelle norte. En el estero de la Ribera, al sur de esta zona y donde se ubica en la actualidad la dársena recreativa, se localizó igualmente históricamente una zona portuaria complementaria.

A partir del siglo XIV, las exploraciones del océano propiciaron el desarrollo de pesquerías más avanzadas y la creación de una marina autóctona. Las flotas pesqueras de Huelva, Moguer, y Ayamonte ya se encontraban presentes en la costa occidental africana, en caladeros de Senegal, Gambia y Guinea. Se estima que en el siglo XV tres cuartas partes de la población de Ayamonte participaba en la pesquería costera de sardina con arte de jávega, como actividad de temporada, mientras que la captura de atún estaba monopolizada por la Casa de Medina Sidonia con Ayamonte excluida del arte de almadraba. En paralelo, la colonización de América significó para Ayamonte el desarrollo de un tejido socioeconómico ligado a la actividad marítima con aportación de marineros y pilotos.

En el siglo XVIII se ha consolidado la industria pesquera y de salazón, y Ayamonte presenta una fuerte dependencia social de los trabajos vinculados a la actividad marítima. Pero la creciente presencia de flotas pesqueras catalanas y valencianas que concurren a la costera de la sardina en el litoral occidental de Huelva generará tensiones sociales. Finalmente, las pesquerías tradicionales entrarán en crisis ante las nuevas modalidades de pesca trasladadas desde el Levante y que aportan mayor desarrollo tecnológico asociado a una visión más mercantilista de las nuevas compañías pesqueras, de tal modo que el arte arrastre permite un notable incremento de las capturas y la consolidación en el litoral onubense de los pescadores de origen levantino y catalán que llegan a fundar poblaciones como Isla Cristina.

En aquella época, se tenía un concepto extensivo del puerto, constituido por las playas de la Tuta, la Higuerita y Canela que funcionaban como varaderos ocasionales y alojamiento de tripulaciones y manufactura del pescado, el muelle de la Lota para la venta del pescado, y la zona de ribera y estero donde se concentraba la industria de salazón.

En cualquier caso, a partir del siglo XVIII la actividad pesquera experimentará en Ayamonte un periodo de expansión sin precedentes, propiciado por la recuperación económica y demográfica, que transformará radicalmente la estructura socioeconómica de la ciudad, surgiendo una élite vinculada a la pesca, las salazones y el comercio de pescado salado. Aumenta la población marinera y el barrio de La Ribera se consolida como principal núcleo de actividad urbana.

Este periodo de expansión se verá truncado en el siglo XIX como consecuencia de las continuas epidemias, guerras e inestabilidad política, pero también por el agotamiento de la pesca por su explotación intensiva debido al uso de artes de arrastre, de tal modo que la actividad pesquera y de salazón entrará en una profunda crisis. Ya existía concienciación social sobre las consecuencias de los excesos de ciertas prácticas pesqueras, y la Diputación Provincial de Huelva solicita en 1837 a las Cortes la prohibición absoluta de las artes de arrastre. Administrativamente, en 1878 se constituyó la primera Junta del Puerto de Ayamonte.

En 1880 se decide la construcción de un muro de 100 m de longitud en la fachada del río Guadiana para impedir la inundación de la ciudad. La pujante actividad mercantil en torno al puerto se pone de manifiesto por la construcción de almacenes en el muelle de poniente. Al mismo tiempo, los vecinos del barrio de la Ribera demandan rellenos en la zona con el objeto de adelantar el cantil, ampliar las explanadas portuarias, generar nueva línea de atraque y mejorar las condiciones de salubridad posibilitando la canalización de aguas residuales.

Será en las dos últimas décadas del siglo XIX cuando se defina el perfil del puerto de Ayamonte como consecuencia de los impulsos municipales, de tal modo que las fábricas de salazones y conservas se van ubicando en el espacio privilegiado colindante con el río Guadiana y su brazo el estero de la Ribera. El impulso industrial atrajo otras actividades de servicio como astilleros o fábricas de envases.

El puerto de Ayamonte tenía vinculación y desarrollaba tráfico con distintos puertos de la región suratlántica, especialmente Cádiz y Sevilla, así como los portugueses, pero, a pesar de las demandas municipales, se mantenía en la categoría provincial no alcanzando la declaración de interés general que permitiera la financiación por parte del Estado de la totalidad de las obras precisas para el adecuado desarrollo del puerto.

Ayamonte se mantenía en una posición excéntrica en el contexto provincial y carecía de ferrocarril y una conexión potente con la red de carreteras que permitiera dar salida a sus productos y potenciar su actividad industrial.

La minería experimentaría un gran auge en el tramo final del siglo XIX, propiciada por la implantación de compañías extranjeras. El puerto de Ayamonte constituía la puerta de entrada al curso fluvial del Guadiana, navegable hasta el río Chanza en su vertiente española, y en el que se localizaba el cargadero de mineral de La Laja (El Granado), operativo hasta los años sesenta.



Fig. 1. Plano de la Plaza de Ayamonte (1756)

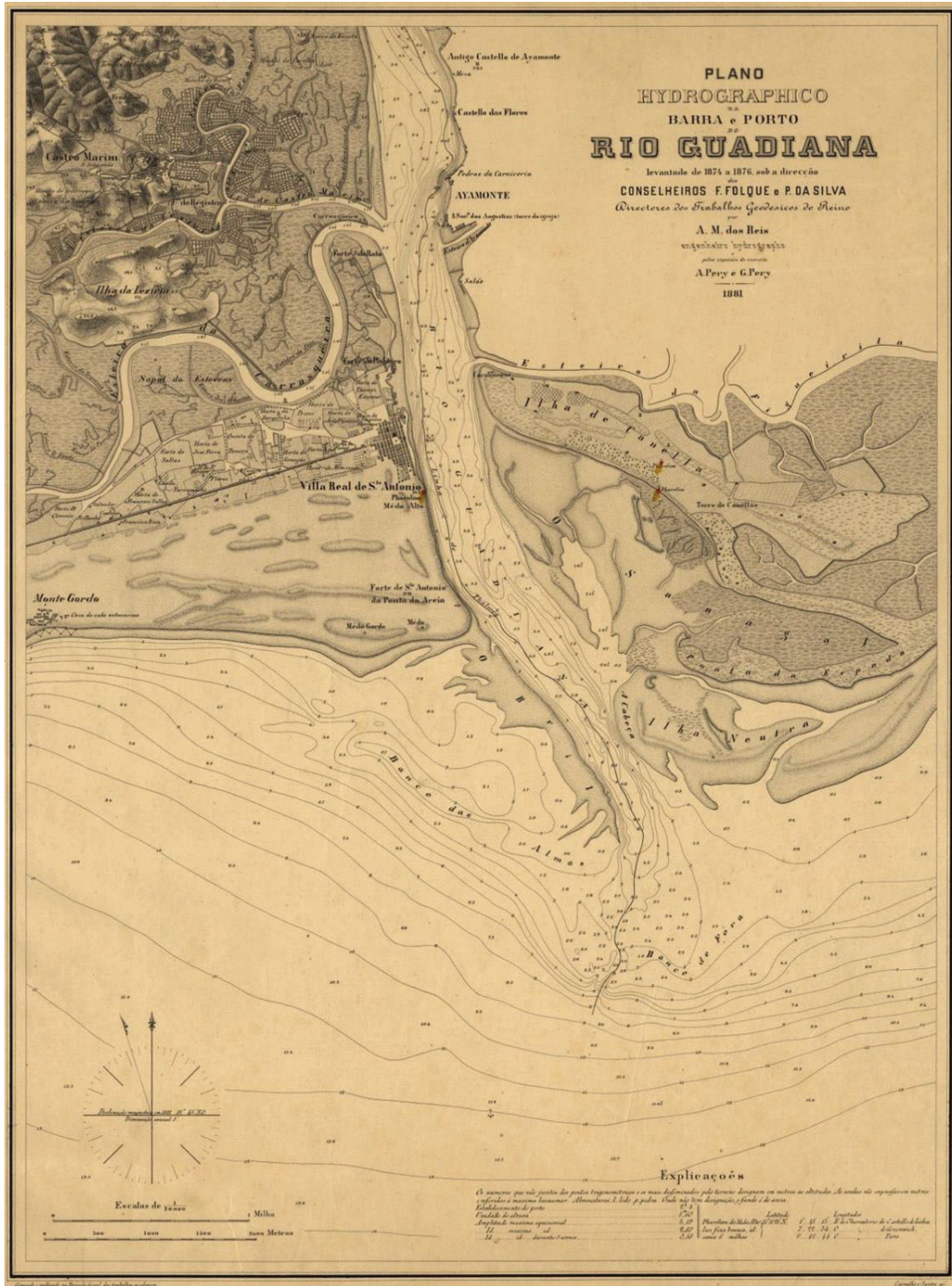


Fig. 2. Plano hidrográfico barra y puerto del río Guadiana. (Portugal 1881)

00334665





Fig. 3. Muelle de poniente o del pasaje (Principios del siglo XX)

En la década de los veinte del siglo XX, la ciudad se ha quedado sin terreno para atender la demanda de las firmas conserveras y de salazones, por lo que se aborda un planteamiento más ambicioso para la ordenación de un arco portuario desde la parte norte hasta el estero de la Ribera, donde se plantea la construcción de un auténtico puerto pesquero y de refugio en donde hasta entonces sólo había un malecón y jardines, ampliando las obras completadas en el año 1895. Esta actuación se justificaba, además, por motivos sanitarios y de seguridad, mejorando las condiciones de acceso viario desde la carretera de Gibraleón y posibilitando la conexión terrestre con los barrios de Isla Canela y la Isla del Moral, rodeados de esteros y caños. Se impulsaba así la vertebración del territorio atendiendo una reclamación histórica de la ciudad que todavía no había podido ser materializada, y que la inestabilidad política del primer tercio del siglo XX volvió a retrasar.

Se ganó terreno al río para alinear la ribera configurando un frente conformado, de norte a sur, por el muelle norte, el muelle comercial y el malecón de poniente situados entre la zona de varaderos, en el barrio de la Villa, y la boca del estero de la Ribera.

En 1936 se plantea un proyecto de embarcadero especial de automóviles mediante rampa articulada al muelle para acceso a una barcaza, similar al que se estaba desarrollando en Vila Real de Santo Antonio. Igualmente, en el plano administrativo se solicitaba la declaración de puerto de refugio que posibilitara su incorporación a la categoría de puerto de interés general que una vez más sería denegada.



Fig. 4. Malecón de Poniente (Principios del siglo XX)

En esos momentos, la actividad industrial conservera debía competir directamente con Galicia para situar sus productos en el mercado, por lo que resultaba de imperiosa necesidad la conexión ferroviaria con Huelva. Primaron los condicionantes de la defensa nacional, de tal modo que cuando tras décadas de discusión finalmente se acometió su construcción, en plena Guerra Civil, se adoptaría un trazado de perfil militar.

Finalizada la Guerra Civil, el puerto de Ayamonte constituía una instalación de refugio para las embarcaciones pesqueras y de pequeño cabotaje, así como entrada y salida para la exportación de los minerales que se embarcaban en los puertos de La Laja y Pomarão (Portugal), desarrollándose esta actividad en el frente fluvial de 650 m de longitud comprendido entre la ensenada norte y la boca del estero de la Ribera, donde se habían ido realizando distintos rellenos por particulares para ganar terrenos al río. Contaba, además, con un embarcadero de automóviles donde se desarrollaba el tráfico de pasajeros al haber quedado inoperativo el pantalán de madera construido específicamente en 1930 para el embarque y desembarque de viajeros.

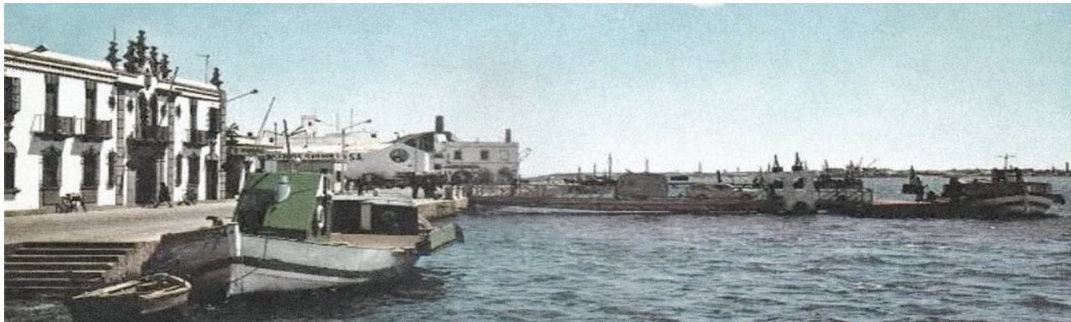


Fig. 5. Muelle de las Canoas (segunda mitad del siglo XX)

En el año 1941 se construyó el conocido como Muelle de las Canoas para operación de los transbordadores que cubrían las relaciones de tráfico de pasajeros con Vila Real de Santo Antonio en Portugal.

La actividad portuaria se enfocaba en la explotación pesquera, centrada en la captura de la sardina y en su industrialización, localizándose en Ayamonte una notable industria conservera que constituía el principal recurso económico de la ciudad. La flota pesquera precisaba de zona de invernada y de preparación de las artes. El tráfico fronterizo con Portugal se limitaba a viajeros y vehículos de turismo, y los movimientos comerciales se reducían a carbón destinado a flota fábricas y carga de madera de los bosques cercanos, así como al paso de los buques que remontaban el río para cargar mineral en el embarcadero de La Laja.



Fig. 6. Puerto de La Laja, en El Granado, a 45 km de Guadiana arriba (segunda mitad del siglo XX)

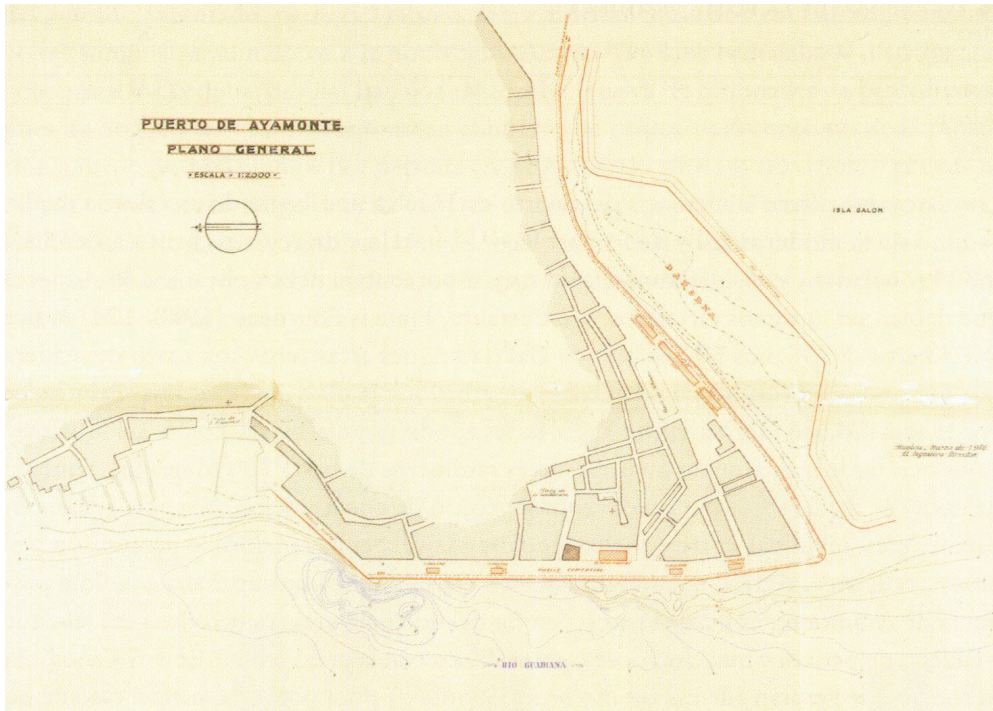


Fig. 7. Puerto de Ayamonte. Proyecto de Ordenación Portuaria 1946

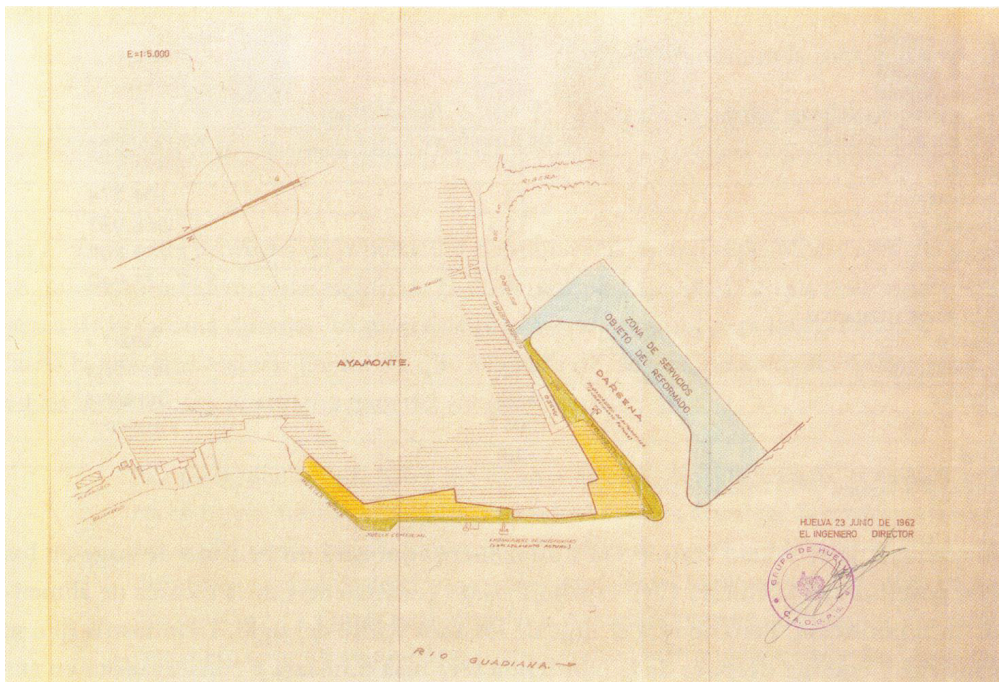


Fig. 8. Puerto de Ayamonte. Proyecto Modificado de Ordenación Portuaria 1962

Una vez superada la posguerra, se retomó la iniciativa de desarrollo de la dársena del estero de la Ribera a través del proyecto de ordenación del puerto (1954), con un presupuesto de 50 millones de pesetas. Este proyecto tiene repercusión no sólo en la actividad portuaria, sino en la ordenación del entorno al posibilitar el trazado de una carretera que uniera el núcleo urbano de Ayamonte con la Isla del Salón, y contemplar el relleno de las marismas con los materiales extraídos de la excavación de la nueva dársena destinada a la flota pesquera.

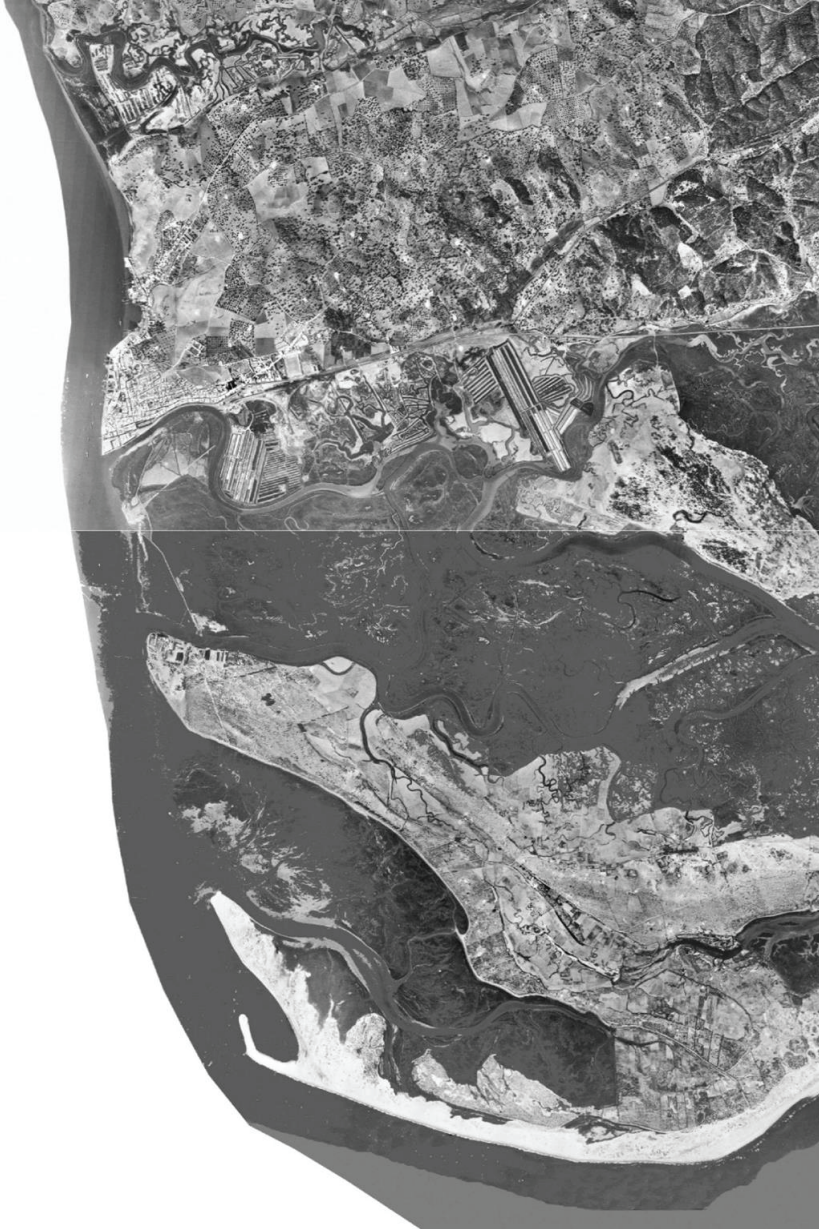


Fig. 9. Puerto de Ayamonte y barra del río Guadiana (1956)

Otro de los problemas de la explotación portuaria de Ayamonte era el originado en la barra del río como consecuencia de la dinámica litoral en la zona muy potente y que condicionaba el acceso al río desde mar abierto y el porte de las embarcaciones que podían operar en Ayamonte. El proyecto de ordenación contemplaba, igualmente, la restitución del calado en el canal de navegación hasta los 4 m BVME con retirada de unos 52.000 m³ de sedimentos.

Finalmente, se cegó el estero de la Ribera en 1959, posibilitando la conexión por tierra de ambas orillas, y rellenando la marisma hasta generar cerca de 15 Ha de nuevas superficies destinadas a la implantación de industrias asociadas a la pesca, y en la década de los sesenta comenzó el desarrollo de la dársena del estero de la Ribera que constituía una reclamación de la ciudad desde hacía prácticamente un siglo. Se desestimó la implantación de pantalanés previstos inicialmente, que fueron sustituidos por un muelle en la ribera sur de la nueva dársena, y del mismo modo no llegó a implantarse el embarcadero para automóviles previsto en la ribera norte de la dársena, manteniéndose dicho tráfico en el muelle de poniente en la ría.

Finalmente, en la década de los sesenta Ayamonte obtendría la categoría de puerto de refugio posibilitando que el Estado asumiera el coste de las infraestructuras necesarias para su desarrollo, integrándose en el Grupo de Puertos de Huelva.

En el puerto de Huelva se concentraba el tráfico comercial de la provincia, de tal modo que Ayamonte orientó su actividad al tráfico pesquero, las relaciones fronterizas con Portugal y constituir punto de entrada a los buques que remontaban el río con destino al cargadero de mineral de La Laja.



Fig. 10. Muelle norte (década de los sesenta)

En esta etapa se llevaron a cabo diferentes obras por el Grupo de Puertos, entre las que cabe destacar el ensanche del acceso norte del muelle pesquero (1970), la regularización de la línea de atraque del muelle pesquero, una nave para depósito y clasificación de la pesca (1985) y un nuevo pontón y ordenamiento de la zona para embarque de pasajeros y vehículos (1986), que irán configurando la imagen actual del recinto portuario.

De este modo, al inicio de la década de los ochenta Ayamonte contaba con cerca de 170 m de línea de atraque en el muelle pesquero al norte del recinto, y un frente de 90 m en la zona destinada al tráfico comercial equipada con dos puntos de atraque para transbordadores en el frente fluvial, más 130 m de línea de atraques destinados a la flota pesquera en la ribera sur de la dársena del estero de la Ribera.



Fig. 11. Puerto de Ayamonte (1969)

Aunque en el año 1983 se inicia el proceso de transferencia en materia portuaria desde la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía, el puerto de Ayamonte mantiene su clasificación de interés general y no se integrará en el sistema portuario autonómico hasta el año 1995.

Antes, se había producido un hito en la articulación de las relaciones entre Huelva y Portugal con la puesta en servicio en 1991 del puente internacional sobre el río Guadiana, de impacto directo sobre el tejido socioeconómico de la ciudad de Ayamonte y, específicamente sobre su puerto.

Así, el tráfico de pasajeros, con un volumen total medio en torno a los 2,5 millones de viajeros al año y más de 300.000 automóviles anuales en la década de los ochenta, experimentaría una drástica reducción a partir de 1991 cuando el transporte por carretera se constituyó en alternativa a la relación marítima tradicional mediante transbordador entre Ayamonte y Vila Real de Santo Antonio.

Antes de la apertura de la conexión directa por carretera, en época estival operaban hasta cuatro pontonas, algunas de ellas con capacidad de hasta 30 vehículos, y el tráfico diario podía llegar a superar los 250 vehículos. En la década de los noventa el movimiento de pasajeros se iría reduciendo hasta situarse por debajo de los 170.000 viajeros en el año 1997.



Fig. 12. Puerto de Ayamonte y barra del río Guadiana (1984)

En esta etapa, y siendo ya el puerto de Ayamonte gestionado por la entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía, se acometió una transformación de gran relevancia en el ámbito portuario y el tejido socioeconómico de la ciudad mediante la implantación del uso náutico-recreativo en la dársena del estero de la Ribera, hasta entonces destinada al uso pesquero. Se daba así respuesta a las demandas de introducción de la náutica de recreo en la ciudad, con su potencialidad de contribución a un turismo de calidad.

La reconversión de la dársena significaba igualmente la remodelación y recualificación del espacio urbano adyacente, posibilitando la implantación de nuevos usos de perfil urbano y la concentración de las actividades de carácter industrial en los muelles de ribera del río, optimizando las infraestructuras y espacios del dominio público portuario.

En la fase inicial puesta en servicio en el año 1997, se instalaron cinco pantalanes con capacidad para 174 de puestos de atraque de hasta 12 m de eslora dispuestos en la zona oriental de la dársena y con un calado operativo de 3 m. La urbanización de la ribera sur de la dársena posibilitó la integración del espacio portuario en la trama urbana. Posteriormente en el año 2006, se ocupó la totalidad de la lámina de agua operativa ampliando la capacidad náutico-recreativa hasta los 316 puestos de atraque.



Fig. 13. Instalación náutico-recreativa en la dársena del estero de la Ribera (1997)



Fig. 14. Dársena recreativa tras la ampliación de capacidad (2006)

En el año 2010 se remodelan las terminales de embarque, sustituyendo la pontona y rampa de embarque de vehículos por nuevos elementos con mejores dotaciones funcionales, incorporando un pantalán flotante para embarque de pasajeros, de tal modo que uno de los puntos de embarque se especializa en el transporte de personas en adecuadas condiciones de accesibilidad, mientras que por el otro pueden operar tanto vehículos como viajeros. En 2020 se realizan importantes mejoras en las condiciones de seguridad del acceso de los pasajeros a las embarcaciones mediante un nuevo pantalán de 30 m de longitud equipado con pasarela de embarque que garantiza adecuadas condiciones de accesibilidad a los viajeros en cualquier situación de la marea, avanzando en la dotación de los niveles de operación propios del transporte público de viajeros.

De este modo, se consolida la apuesta por el transporte marítimo de pasajeros como alternativa sostenible a la utilización de una red de carreteras cada vez más congestionada, de especial interés en las relaciones de carácter urbano entre los núcleos de Ayamonte y Vila Real de Santo Antonio como cabecera de la Eurorregión Alentejo-Algarve-Andalucía, y se propicia igualmente el desarrollo de operaciones de carácter turístico, cultural y ambiental remontando el río, iniciándose la remodelación del frente portuario de la ciudad en su tramo sur.

Esta intervención se completará en el año 2021 a través de la reurbanización completa de la ribera del río Guadiana en el frente urbano de Ayamonte, configurando un nuevo paseo peatonal suspendido sobre el agua de cerca de 350 m de longitud.

Mediante esta actuación se resuelve la presión urbana sobre el espacio portuario que conforma la fachada marítima de la ciudad y que constituye el soporte de la red viaria perimetral del núcleo urbano, solucionando los problemas causados por la reducida sección transversal del viario de borde correspondiente a la calle muelle de Portugal. Se trata de una intervención de gran impacto para la ciudad y que con una inversión superior a los 3 M€, que posibilita la apertura efectiva de la trama urbana hacia la ribera fluvial conformando una nueva fachada de la ciudad entre el muelle pesquero y la bocana de la dársena del estero de la Ribera, y que debe constituir el punto de partida para la

recualificación del antiguo frente portuario del casco urbano constituido por antiguos almacenes ligados a la actividad marítima que deben afrontar su definitiva reconversión.

De este modo, a partir del año 2021 queda conformado el perfil definitivo del moderno espacio portuario de Ayamonte que sitúa al norte del recinto el muelle pesquero y el muelle comercial y en su extremo sur la actividad náutico-recreativa, en la dársena del estero de la Ribera, como núcleos operativos de la actividad portuaria conectados mediante un viario que ejerce funciones de articulación de la trama urbana y de las relaciones específicamente portuarias y se desarrolla a lo largo de una fachada fluvial adecuadamente integrada en las necesidades de la ciudad, prestando soporte a las necesidades de estancia, paseo y disfrute del paisaje fluvial.



Fig. 15. Calle Muelle de Portugal antes de las actuaciones de integración urbana (2015)



Fig. 16. Obras de adecuación e integración urbana del frente portuario del Guadiana (2020)

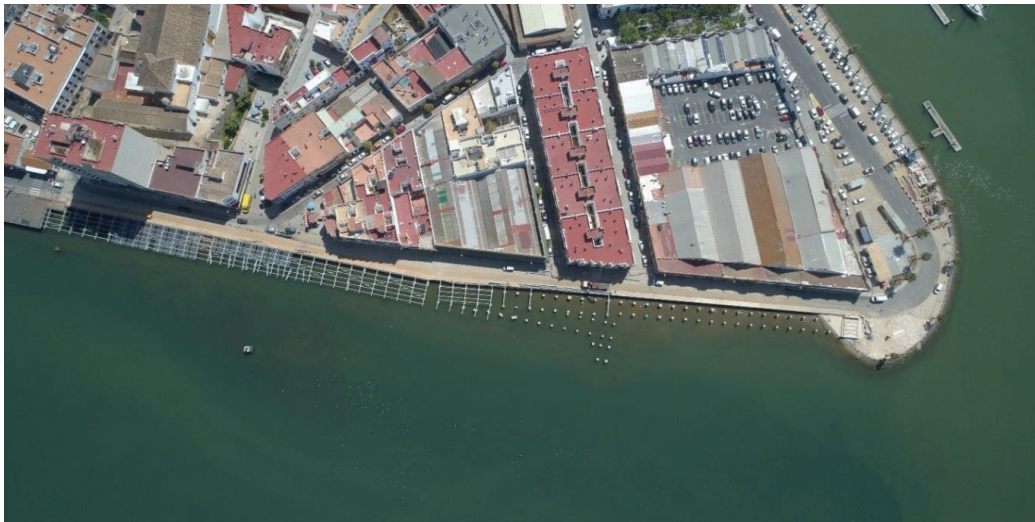


Fig. 17. Obras de adecuación e integración urbana del frente portuario del Guadiana (2020)

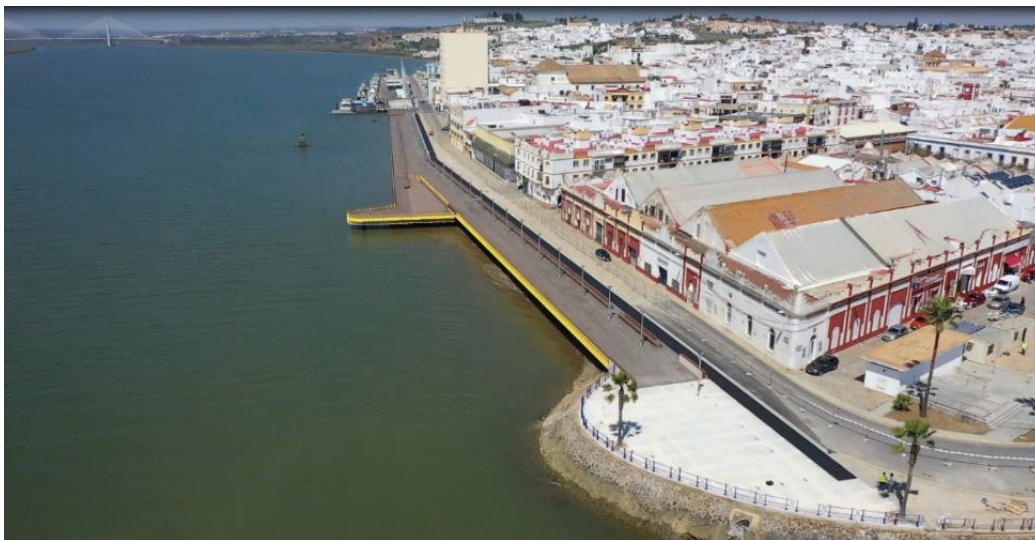


Fig. 18. Nuevo frente portuario fluvial (2021)

Una vez establecido el nuevo frente portuario de la ribera fluvial, en los últimos años las actuaciones se han centrado en completar la oferta de equipamientos y servicios en la dársena recreativa, donde se disponía de un gran potencial de desarrollo y espacios todavía vacantes de notable volumen.

En ese orden de cosas, en el año 2016 se puso en servicio el área de autocaravanas en la ribera sur de la dársena recreativa, ocupando una extensión de 2.400 m² y con capacidad para 27 puestos. Con posterioridad, las instalaciones serían reubicadas al extremo oeste de la dársena, pasando a ocupar cerca de 4.500 m² y permitiendo prestar servicio a 48 autocaravanas, con el objeto de diversificar las actividades que se desarrollan en el dominio público.

Dando continuidad al desarrollo de la dársena recreativa, a partir de 2021 se ha llevado a cabo la reurbanización de la dársena mediante reordenación de accesos, generación de aparcamientos en una superficie superior a 6.500 m², demolición de edificios obsoletos y adecuación de espacios libres con el objeto de propiciar la implantación de actividades complementarias de la práctica náutico-recreativa y avanzar en la integración del recinto portuario en la trama urbana adyacente.

A tal efecto, en junio de 2023 se puso en servicio la zona denominada "muelle gourmet" localizada en la ribera sur de la dársena y concebida como espacio para el desarrollo de la oferta de restauración. Esta actuación de readecuación hizo necesario el traslado del área de autocaravanas y se desarrolló en una superficie próxima a los 6.000 m². Se implantaron cinco módulos para albergar actividades de restauración en una zona de terrazas con identidad homogénea que se dispone sobre la nueva fachada sur de la dársena recreativa.

Completando el proceso de reconversión de la antigua dársena del estero de la Ribera de uso pesquero en espacio destinado a las actividades náutico-recreativas y de perfil complementario y a su integración efectiva en la nueva trama urbana, en octubre de 2024 fue puesto en servicio el edificio polivalente de la dársena de Ayamonte. Este equipamiento sustituye a instalaciones obsoletas y de carácter efímero, mejorando la prestación de servicios a los usuarios recreativos, integrando igualmente el resto de las dependencias precisas para el desarrollo de la zona recreativa.

El edificio polivalente conforma el remate urbanístico de la dársena recreativa, sustentado en su singular diseño y posición como elemento de cierre de la transformación de la zona, y su planta en forma de L ordena la plaza a la que se abre conformando un espacio preferente en el ámbito de ella dársena. El edificio se desarrolla en una planta con superficie construida de 670 m², y estructurada en tres zonas claramente diferenciadas: una administrativa donde se ubican oficinas y despachos de atención al público, otra para servicios de marinería, seguridad y almacenaje y otra de servicios y vestuario para el público donde se sitúan la lavandería y vestuarios. Se trata de un edificio muy eficiente en términos de consumo e instalaciones, incorporando una envolvente muy aislante térmicamente, así como instalaciones de alta eficiencia energética como aerotermia, recuperación de calor para ventilación y producción fotovoltaica, de acuerdo con los requerimientos de sostenibilidad que constituyen pauta básica de actuación en materia de dotación de infraestructuras y equipamientos portuarios.

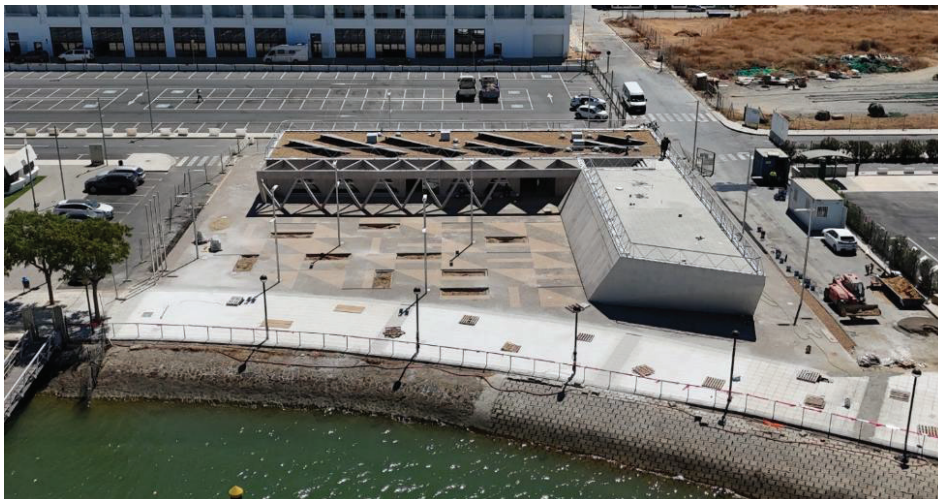


Fig. 19. Nuevo edificio polivalente en la dársena recreativa (Septiembre 2024)



Fig. 20. Dársena recreativa (Septiembre 2024)

2.2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS.

En virtud del R.D 1407/95, de 4 de agosto, sobre ampliación de medios adscritos a los servicios traspasados a la Comunidad Autónoma de Andalucía por R.D 3137/83 en materia de puertos, el puerto de Ayamonte es transferido por la Administración General del Estado una vez perdida su condición de interés general de acuerdo con el R.D 1046/1994, de 20 de mayo.

Con fecha 20 de octubre de 1995 la Autoridad Portuaria de Huelva y la entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía suscriben acta de entrega y recepción del puerto de Ayamonte, así como los correspondientes planos de la zona de servicio y autorizaciones y concesiones. La zona de servicio comprende muelles pesquero y de automóviles en la ribera fluvial y en el centro de la ribera sur de la dársena pesquera conformada en el tramo final del Estero de la Ribera, zona urbana-comercial en las explanadas asociadas a los muelles pesquero y de automóviles, zona industrial en la ribera este y sur de la dársena pesquera, y zona de antiguas marismas, así como almacén de señales marítimas situado a unos 500 m al norte del extremo del muelle pesquero, de acuerdo con el límite de la zona de servicio establecido por O.M 4-XI-64. En el caso de la denominada Zona IV Antiguas marismas, el plano de la zona de servicio establece que su límite queda definido por "aplicación del artículo 47 del reglamento para la ejecución de la antigua ley de puertos" extendiéndose por el sur hasta el Estero de Canela.

No llegó a suscribirse un acta de delimitación de la zona de servicio o de "adscripción" entre la administración portuaria autonómica (entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía) y la Dirección General de Costas como se fue haciendo con todos los puertos transferidos tanto en virtud del primer decreto de transferencias de 1983, como del segundo decreto de ampliación de medios del año 1994.

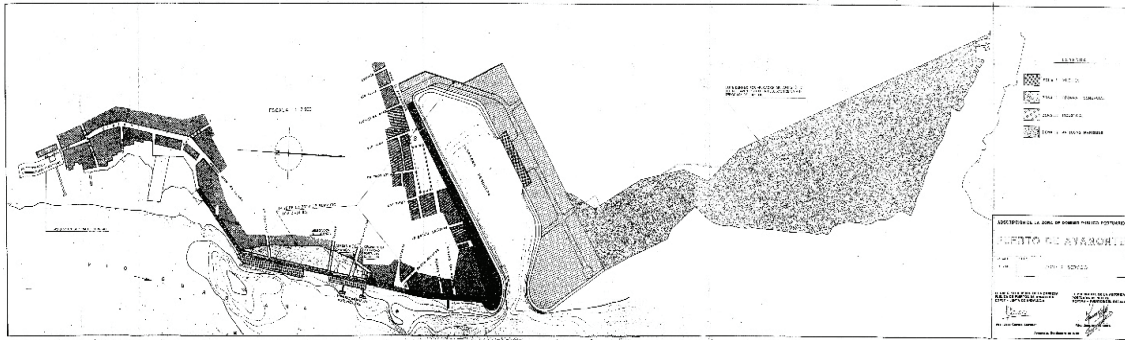


Fig. 21. Adscripción de la zona de dominio público portuario. Ayamonte (septiembre 1995)

En este orden de cosas, con fecha 23 de octubre de 1998 se propuso a la Dirección General de Costas la suscripción de "acta de formalización de la adscripción de terrenos de dominio público marítimo-terrestre del puerto de Ayamonte traspasado en aplicación del R.D 1407/1995" con el objeto de establecer con la suficiente precisión la poligonal que establecía el límite del espacio portuario para su ratificación por la Dirección General de Costas como órgano competente en la Administración General del Estado.

Se aportaba plano de la zona de dominio público portuario de Ayamonte con delimitación de espacios terrestres a partir del acta de 1995, aunque sin incluir la zona al sur de la dársena recreativa correspondiente a "Zona IV antiguas marismas", extendiéndose por el norte hasta los depósitos de combustible, asignando como aguas del puerto las comprendidas entre el puente internacional y la desembocadura del río y delimitadas hacia el oeste por la frontera entre España y Portugal trazada sobre el río.

Aunque dicha propuesta de delimitación del recinto portuario no llegó a ser formalizada entre ambas partes, constituyó desde ese momento en la práctica la delimitación del espacio portuario de Ayamonte.



Fig. 22. Propuesta de delimitación de zona de dominio público portuario. Ayamonte (octubre 1998)

Con posterioridad, a través del Plan de Usos aprobado en 2011 se establecería una nueva delimitación del recinto portuario. A partir de la establecida en el año 1995 se redefinía un recinto al que se proponía la incorporación de espacios al norte del muelle pesquero en los que se venían desarrollando actividades ligadas a la función portuaria. Se entendía que estas actividades debían tener encaje en el espacio administrativamente reconocido como puerto, posibilitando la conformación de un área técnica para dar servicio a flota pesquera y recreativa, así como la reconfiguración del frente fluvial situado al norte de dicha zona que posibilitara solucionar el estrangulamiento del sistema general viario generando un nuevo espacio urbano de gran amplitud sobre la ribera creando una nueva fachada fluvial, en lo que constituía una ambiciosa operación de integración puerto-ciudad.



Fig. 23. Intervenciones propuestas en el Plan de Usos de 2011. Área Técnica y zona de servicios norte.

El Plan de Usos del 2011 contemplaba igualmente otras intervenciones de relevancia, entre las que cabe destacar la prolongación del paseo fluvial entre el muelle de pasajeros y la dársena recreativa mediante construcciones ligeras que permitieran ampliar la plataforma útil disponible. Esta actuación fue materializada en el año 2021 mediante las actuaciones de adecuación e integración urbana del frente portuario, con una inversión superior a los 3 M€. En la dársena recreativa se proponía la ampliación de la lámina de agua para incrementar la capacidad de atraque, así como la mejora de servicios mediante dotación de un nuevo edificio para usuarios y aparcamientos, habiendo sido completadas las dos últimas.



Fig. 24. Plan de Usos 2011. Ordenación Propuesta

00334665

Con posterioridad, en el año 2015 se materializó la ampliación hacia el norte del recinto portuario, incorporando al dominio público portuario la zona de rampas y varaderos situada al norte del muelle pesquero que se entendían complementarias a la actividad portuaria y contiguas al recinto portuario procediendo su incorporación a éste en aplicación del R.D 62/2011, de 21 de enero, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de ordenación del territorio y gestión del litoral.

La incorporación al recinto portuario de esta zona fue formalizada mediante acta suscrita con la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar con fecha 5 de junio de 2015, y de acuerdo con las determinaciones básicas del Plan de Usos del Puerto de Ayamonte de 2011.

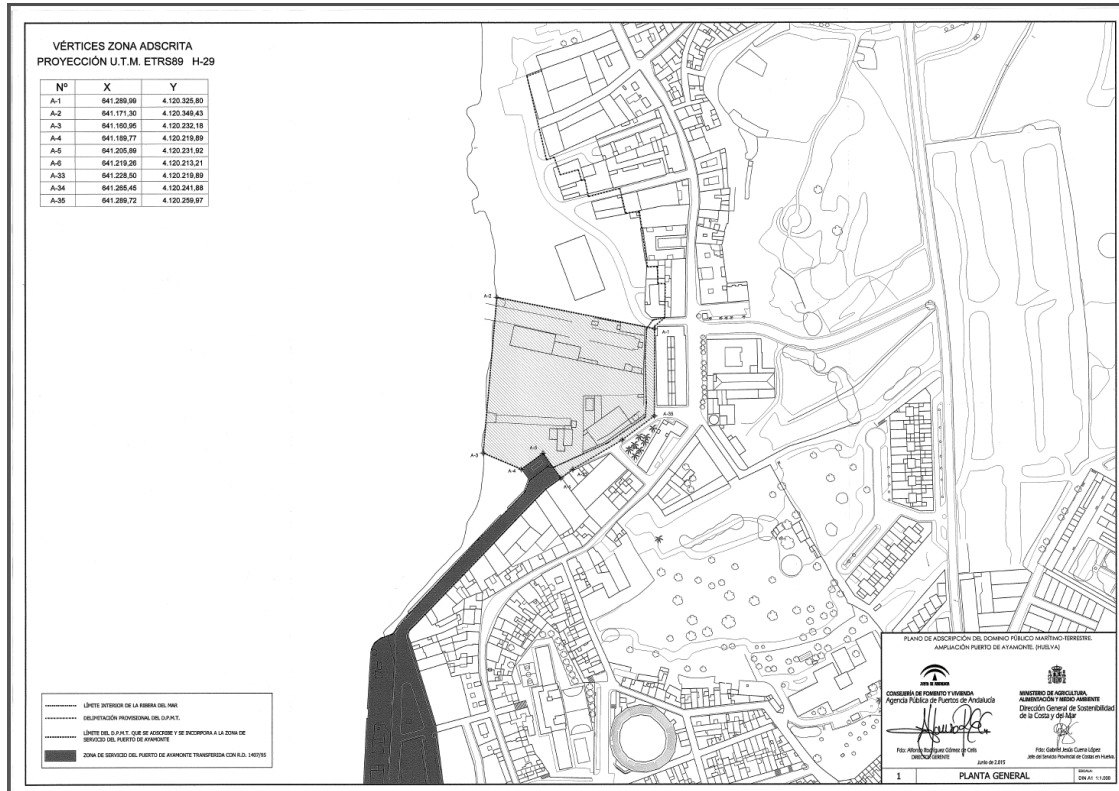


Fig. 25. Plano de adscripción de DPMT para la ampliación del puerto de Ayamonte (2015)

En el año 2017 se inició el procedimiento de modificación del Plan de Usos mediante su elevación a la Comisión Ejecutiva de la Agencia, contemplando la incorporación al ámbito administrativo de los espacios de Ayamonte de las instalaciones de Punta del Moral ubicadas en la Ría del Carreras y que se encuadran en el ámbito administrativo y funcional del puerto de Isla Cristina, y renunciando a algunas de las propuestas del Plan de Usos que se habían revelado excesivamente ambiciosas y planteando un reequilibrio de los usos en la dársena recreativa, pero la tramitación no tuvo continuidad.

Finalmente, el Decreto-ley, 26/2021, de 14 de diciembre, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica en Andalucía, introduce modificaciones en la ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, entre las que cabe destacar la implantación de la figura de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios como instrumento de ordenación funcional, y en su disposición transitoria decimonovena establece dejar sin efecto el Plan de Usos de los Espacios Portuario de Ayamonte.

Procede, en consecuencia, la elaboración y tramitación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Ayamonte.

3. SITUACIÓN ACTUAL

3.1. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO

El puerto de Ayamonte se sitúa en el extremo occidental de la provincia de Huelva, en la margen izquierda del río Guadiana y a 2,5 millas de su desembocadura. Los muelles pesquero y comercial se sitúan en la margen del río Guadiana, mientras que la dársena recreativa ocupa el antiguo Estero de la Ribera.

El frente portuario tiene unos 940 m de longitud en la ribera del Guadiana y penetra otros 500 m en el Estero de la Ribera, donde se sitúa la dársena deportiva. Todo el frente portuario está en contacto directo con el casco urbano.

El acceso a las instalaciones de Ayamonte se realiza preferentemente a través de la N-431, conectada pocos kilómetros antes con la autopista A-49 que une Huelva con Portugal. El puerto se encuentra en la zona oeste de la ciudad y se llega a su dársena deportiva a través de la prolongación del eje que genera la N-431 (Calle Cayetano Feu y Avenida de Andalucía). Un segundo acceso a la ciudad resulta igualmente posible a través de la comarcal H-133, que enlaza con la A-49 en las cercanías de la frontera con Portugal.

CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO DE AYAMONTE

Localización (bocana dársena del Estero de la Ribera)	
Latitud:	37° 12' 35,09'' N
Longitud:	7° 24' 34,93'' O
Condiciones operativas	
Calado en bocana dársena recreativa:	2 m
Calado en muelle pesquero:	3,5 m
Carrera de marea:	3,4 m
Caracterización de la zona de servicio	
Agua	30,6 Ha
Tierra	13,7 Ha
Principales infraestructuras y equipamientos pesqueros	
Línea de atraque	240 m
Lonja	720 m ²
Fábrica de hielo:	2,5 t/día
Cámara frigorífica:	57,1 m ²
Principales infraestructuras y equipamientos comerciales	
Línea de atraque pasajeros:	45 m
Principales infraestructuras y equipamientos náutico-recreativos y complementarios	
Puestos de atraque (gestión directa)	316 Ud.
Muelle Gourmet	5 establecimientos
Área autocaravanas:	47 plazas
Edificio de servicios	
Edificio polivalente	
Otros equipamientos y servicios	
Carretilla elevadora:	2,5 Tn
Combustible	Gasóleo B

Fig. 26. Cuadro resumen de las características del puerto de Ayamonte

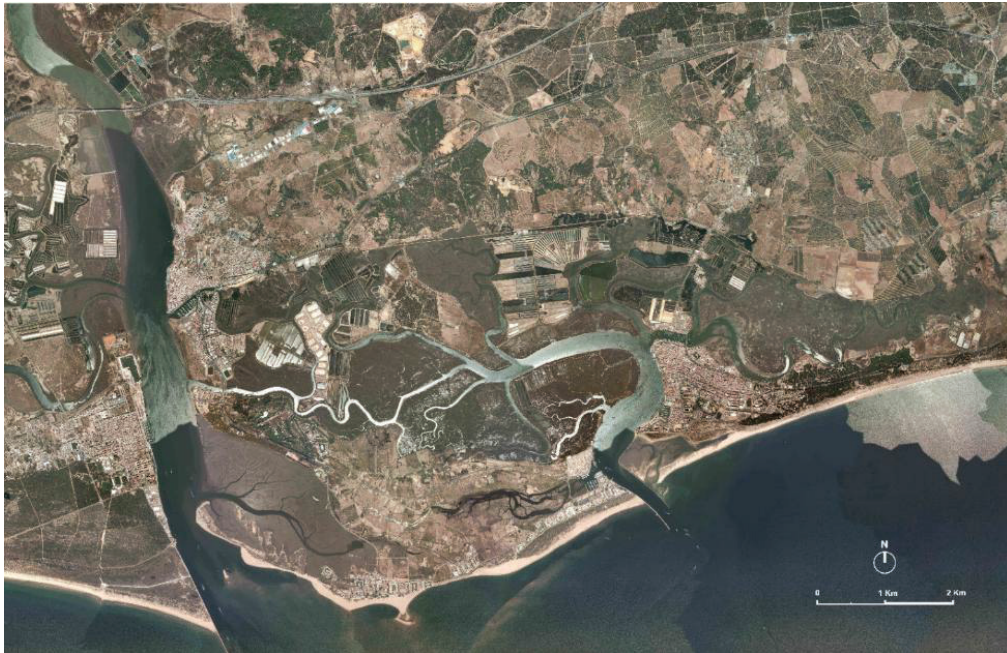


Fig. 27. Entorno natural del puerto: Desembocadura del río Guadiana y río Carreras

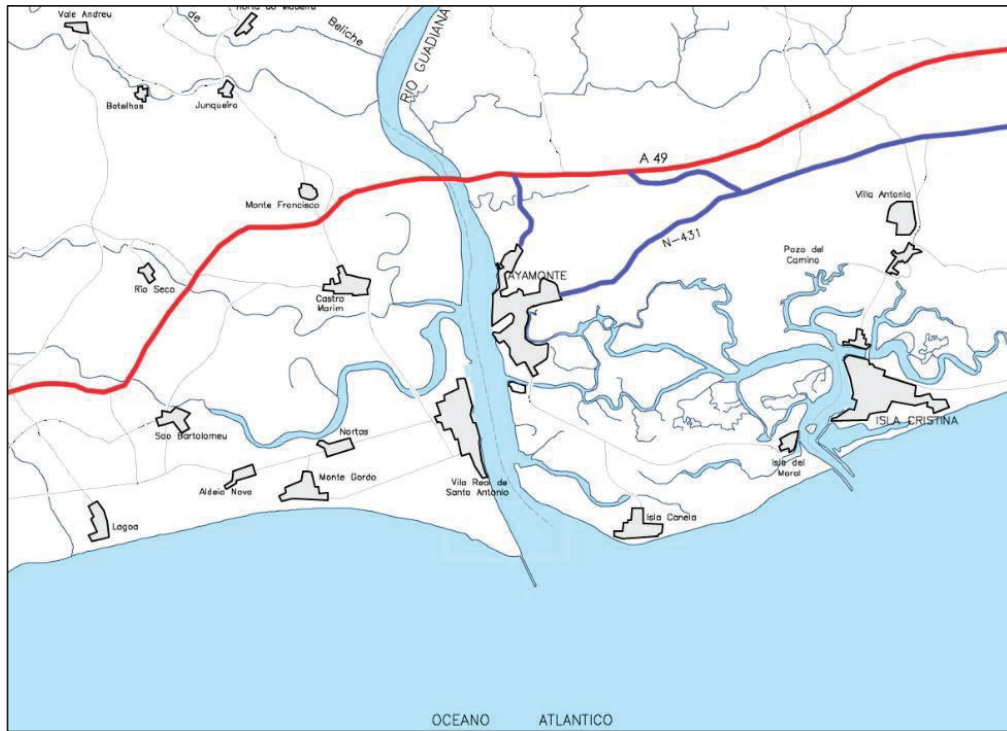


Fig. 28. Accesos viarios a Ayamonte

3.2. ÁREAS FUNCIONALES

Actualmente la zona de servicio del puerto de Ayamonte se estructura de acuerdo con las áreas funcionales que responden básicamente a las pautas establecidas por el Plan de Usos aprobado en el año 2011, aunque algunas sus previsiones han quedado superadas.

La zona de servicio del puerto de Ayamonte está constituida por dos grandes áreas diferenciadas: la ribera del Guadiana y la dársena del Estero de Ribera. Ambas zonas están comunicadas por una estrecha franja de terrenos en los que se desarrollan los viales portuarios. En cada una de estas zonas se desarrollan distintas áreas funcionales.

La conexión viaria entre ambos recintos se lleva a cabo mediante el eje urbano Avda de Vila Real de Santo Antonio-calle Muelle de Portugal, que discurre en gran parte sobre el propio dominio público portuario constituyendo tanto viario estructurante de la ciudad como elemento de conexión entre la dársena recreativa y los muelles pesquero y comercial.

El acceso a la dársena recreativa se realiza en su zona norte mediante viario específico que enlaza con la Avda. Alcalde Narciso Martín Navarro, y por la zona sur mediante la calle Extremadura que permite igualmente la conexión con la citada avenida que constituye el eje vertebrador de la zona sur del núcleo urbano y canaliza igualmente la conexión con las instalaciones portuarias de Punta del Moral e Isla Canela donde se llevan a cabo actividades pesqueras y náutico-recreativas respectivamente, ajenas al ámbito administrativo del puerto de Ayamonte aunque se localicen en el mismo término municipal, al situarse en la ría del Carreras y encuadrarse por tanto en la zona de servicio del puerto de Isla Cristina.

Ribera del Guadiana.

Zona pesquera.

La actividad pesquera ocupa una franja de 20 m de ancho a lo largo de los 250 m de longitud del muelle pesquero ubicado en la margen del río Guadiana. En este espacio se sitúan las instalaciones de servicio a la pesca, como la lonja, la fábrica de hielo y el suministro de combustible, al tiempo que sirve de explanada de operaciones.

Tráfico de pasajeros

El tráfico de pasajeros se desarrolla en la ribera del Guadiana, al sur de la zona pesquera. Consta de una explanada de aproximadamente 72 x 12 m desde la que arrancan los pantalanes de atraque de los transbordadores que hacen la ruta a Vila Real de Santo Antonio. Para el servicio a los pasajeros se dispone además de un pequeño edificio de unos 130 m² que hace las funciones de taquilla para la venta de los billetes de los transbordadores.

Zona de usos complementarios

Los usos compatibles en la ribera del Guadiana se desarrollan a lo largo de los 950 de longitud del frente portuario, comenzando en la zona de astilleros y varadero y terminando en la bocana de la dársena deportiva. Existe además un pequeño tramo de unos 92 m de longitud, situado unos 250 m más al norte y desconectado del resto de la zona portuaria, cuyo uso es el de plaza pública. Se trata de una banda continua que constituye el contacto con la trama urbana (Calle del Muelle de Portugal), en la que se localizan, además de los astilleros y varadero, viales, paseos y aparcamientos.

Zona de usos compatibles

Entre la zona dedicada al tráfico de pasajeros y la zona de usos compatibles, existe un área de 2.155 m² en la que se localizan usos compatibles con la actividad portuaria, que es este caso son el edificio de la Delegación de Hacienda y la antigua aduana de Ayamonte, donde se ubican las oficinas de la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Ayamonte y de la Cofradía de Pescadores Virgen de las Angustias de Ayamonte.

Dársena del Estero de Ribera**Zona náutico – deportiva**

La superficies terrestres dedicadas a la actividad náutico – deportiva se corresponden con una banda de 9 m de ancho y 300 m de largo en la margen sur de la dársena del Estero de Ribera, junto con la explanada en la que se ubica el nuevo edificio multifuncional.

Zona de usos complementarios

Los usos complementarios alrededor de la dársena del Estero de Ribera se corresponden por una parte con vial portuario que la une con la zona portuaria de la ribera del Guadiana (Avenida de Vila Real de Santo Antonio) y por otra parte con los accesos y aparcamientos de las instalaciones náutico deportivas, así como con el espacio dedicado a servicios de restauración “*Muelle Gourmet*”

Zona de usos compatibles

En la margen sur existe una amplia superficie, 41.000 m², destinada a usos compatibles, que en la actualidad ocupan parcialmente el aparcamiento de autocaravanas y un aparcamiento público. El resto de los terrenos están disponibles para futuros desarrollos.

3.3. ACTIVIDADES EN EL RECINTO PORTUARIO

En el puerto de Ayamonte se realizan actividades pesqueras, de tráfico marítimo de pasajeros y náutico-recreativas, así como actividades complementarias de perfil turístico y recreativo atendiendo a su posición en el ámbito subregional del litoral occidental de Huelva. En los espacios de borde a lo largo de la ribera del Guadiana y las explanadas alrededor de las dársena del Estero de Ribera se vienen desarrollando distintas actividades de perfil urbano que se corresponden tanto con los usos complementarios y auxiliares como con los usos compatibles recogidos en la legislación portuaria, y de gran relevancia en la articulación de las relaciones entre el puerto y la ciudad



Fig. 29. Frente portuario de la ribera del Guadiana y bocana de acceso a la dársena interior.

3.3.1. ACTIVIDAD PESQUERA

La flota pesquera que opera en el puerto de Ayamonte está compuesta por 62 embarcaciones (2024) correspondientes a fundamentalmente a embarcaciones de arrastre y artes menores, con presencia testimonial del palangre.

CARACTERIZACIÓN DE LA FLOTA PESQUERA [2022]

ARTE	ARRASTRE FONDO	PALANGRE SUPERFICIE	ARTES MENORES	TOTAL
EMBARCACIONES	15	1	46	62

ESLORA	< 8 m	8 a 12 m	12 a 15 m	15 a 20 m	> 20 m	TOTAL
EMBARCACIONES	23	15	9	8	7	62

Fig. 30. Caracterización de la flota pesquera. Fuente. "La flota española. Situación a 31 de diciembre de 2024" del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

Los datos del informe "La flota española. Situación a 31 de diciembre de 2024" del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación cifraban en 62 las embarcaciones con puerto base en Ayamonte, con un arqueo global de 1.172 GT, potencia global de 4.463 kW y eslora promedio de 11.70 m con antigüedad media de 28 años. Estos datos corresponden a la totalidad del municipio, recogiendo embarcaciones que operan tanto en Ayamonte como en punta del Moral, en la ría del Carreras.

Los datos de empleo pesquero en Andalucía disponibles en la web de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible correspondientes a la operación estadística "Empleo Pesquero en Andalucía" recogen para el año 2023 un total de 276 puestos de trabajo correspondientes al sector pesquero en el municipio de Ayamonte, correspondiendo 202 a personas embarcadas, 42 a marisqueo a pie o mediante inmersión y 32 a acuicultura marina. En el periodo 2013-2024 el volumen medio de pesca fresca desembarcada en Ayamonte se ha situado por encima de las 2.300 Tn/año con un valor anual medio próximo a los 13,7 M€, y participación creciente de las descargas efectuadas en las instalaciones de Punta del Moral y trasladadas por carretera a la lonja de Ayamonte.

En los últimos tres años el volumen medio de pesca fresca desembarcada en Ayamonte se ha situado por encima de las 2.200 Tn/año, con un valor anual medio próximo a los 17,6 Millones de euros, habiendo experimentado un incremento superior al 20% el importe unitario de la pesca desembarcada hasta situarse en 8,87 €/kg.

Las mayores descargas registradas en los últimos veinte años corresponden al ejercicio 2015, cuando se alcanzó un valor próximo a las 2.820 Tn. El ejercicio con mayor importe económico por venta fue 2022 con un valor cercano a los 18,4 millones de euros. Las principales especies capturadas por la flota ayamontina son la gamba blanca, el pulpo roquero, la merluza, la cigala y la bacaladilla.



Fig. 31. Muelle pesquero de Ayamonte, con la lonja en el centro y la fábrica de hielo a la izquierda.

ACTIVIDAD PESQUERA. 1996-2024

AÑO	CRUSTÁCEOS			MOLUSCOS			PECES			TOTAL		
	Tn	Miles €	€/Kg	Tn	Miles €	€/Kg	Tn	Miles €	€/Kg	Tn	Miles €	€/Kg
1996	311,70	1.986,55	6,37	794,95	594,53	0,75	1.659,86	2.241,60	1,35	2.766,51	4.822,67	1,74
1997	480,67	3.103,24	6,46	220,31	596,18	2,71	2.390,08	2.766,84	1,16	3.091,06	6.466,26	2,09
1998	795,01	4.146,26	5,22	191,14	698,03	3,65	2.465,69	3.149,58	1,28	3.451,83	7.993,87	2,32
1999	1.058,98	6.285,96	5,94	107,96	549,15	5,09	478,98	1.865,83	3,90	1.645,92	8.700,95	5,29
2000	480,92	3.534,85	7,35	61,69	301,92	4,89	327,24	1.785,11	5,46	869,85	5.621,88	6,46
2001	374,03	2.740,26	7,33	83,52	537,49	6,44	429,75	2.297,96	5,35	887,30	5.575,71	6,28
2002	151,47	1.170,10	7,72	38,12	233,51	6,13	541,32	1.590,33	2,94	730,91	2.993,94	4,10
2003	201,32	831,06	4,13	146,50	315,92	2,16	555,41	2.369,99	4,27	903,22	3.516,97	3,89
2004	56,22	460,15	8,19	122,59	392,00	3,20	849,48	2.900,05	3,41	1.028,29	3.752,19	3,65
2005	67,51	694,72	10,29	89,95	380,37	4,23	489,81	1.695,95	3,46	647,28	2.771,04	4,28
2006	73,55	683,67	9,30	109,31	274,57	2,51	296,69	959,44	3,23	479,55	1.917,68	4,00
2007	81,80	1.120,11	13,69	99,56	293,14	2,94	510,68	1.997,96	3,91	692,05	3.411,21	4,93
2008	462,72	3.417,14	7,38	106,88	385,62	3,61	332,42	971,31	2,92	902,02	4.774,07	5,29
2009	750,27	5.533,18	7,37	107,03	412,13	3,85	454,46	1.127,88	2,48	1.311,75	7.073,19	5,39
2010	409,86	5.322,84	12,99	158,38	695,42	4,39	776,07	1.874,83	2,42	1.344,30	7.893,08	5,87
2011	599,11	6.261,31	10,45	144,08	670,56	4,65	486,32	1.641,60	3,38	1.229,51	8.573,46	6,97
2012	434,55	4.961,81	11,42	407,85	1.556,67	3,82	689,61	2.367,75	3,43	1.532,02	8.886,23	5,80
2013	274,39	3.913,30	14,26	728,14	2.007,68	2,76	1.277,64	3.510,13	2,75	2.280,16	9.431,11	4,14
2014	325,94	4.633,54	14,22	658,54	1.721,04	2,61	1.621,09	3.256,60	2,01	2.605,57	9.611,18	3,69
2015	214,88	3.892,03	18,11	888,02	2.689,67	3,03	1.714,78	4.217,34	2,46	2.817,68	10.799,04	3,83
2016	318,55	5.507,73	17,29	916,87	3.304,03	3,60	1.541,43	3.866,03	2,51	2.776,84	12.677,79	4,57
2017	324,64	5.819,36	17,93	345,10	1.619,67	4,69	1.561,73	3.700,32	2,37	2.231,47	11.139,35	4,99
2018	571,21	7.421,30	12,99	433,37	2.251,74	5,20	1.073,41	2.476,29	2,31	2.077,99	12.149,33	5,85
2019	496,59	6.040,70	12,16	511,38	2.618,33	5,12	1.088,69	4.592,02	4,22	2.096,65	13.251,05	6,32
2020	645,48	9.478,09	14,68	615,36	3.124,88	5,08	1.070,79	3.458,04	3,23	2.331,63	16.061,01	6,89
2021	789,54	10.724,66	13,58	585,59	3.112,00	5,31	674,18	2.423,83	3,60	2.049,31	16.260,49	7,93
2022	973,57	12.311,50	12,65	691,12	3.510,60	5,08	832,68	2.571,73	3,09	2.497,36	18.393,83	7,37
2023	866,84	11.336,69	13,08	649,75	3.694,55	5,69	738,71	2.513,09	3,40	2.255,30	17.544,33	7,78
2024	713,98	11.146,59	15,61	603,45	3.309,96	5,49	581,78	2.381,45	4,09	1.899,21	16.838,00	8,87

Fig. 32. Actividad pesquera. Datos: Agencia Pública de Puertos de Andalucía

Los datos de avituallamiento ponen de manifiesto un comportamiento bastante estable de la actividad pesquera, en línea con el volumen de descargas de pesca fresca.

AVITUALLAMIENTO. 2010-2016

AÑO	GASOIL B [litros]
2010	6.857.501
2011	7.264.840
2012	6.977.576
2013	8.598.238
2014	8.860.392
2015	8.935.090
2016	8.348.017
2017	7.229.363
2018	7.420.114
2019	7.202.920
2020	7.409.753
2021	7.605.566
2022	6.444.474
2023	6.854.308
2024	6.892.457

Fig. 33. Avituallamiento en el puerto de Ayamonte. Datos: Agencia Pública de Puertos de Andalucía

La línea de atraque pesquera se corresponde con el muelle de la ribera del Guadiana, de 250 m de longitud y 20 m de ancho de explanada, donde se sitúa el tendido de redes, la lonja y la fábrica de hielo.



Fig. 34. Muelle pesquero y lonja de Ayamonte

3.3.2. TRANSPORTE MARÍTIMO DE VIAJEROS

El tráfico de pasajeros con origen/destino Vila Real de Santo Antonio, en la margen opuesta del río Guadiana y a una distancia en torno a 1,5 millas náuticas, se realiza con carácter regular durante todo el año e incluye igualmente vehículos.

Antes de la construcción del puente internacional sobre el río Guadiana en 1991, el volumen de pasajeros era superior a los dos millones anuales. Una vez que existe conexión directa por autopista entre Andalucía y el Algarve a través del puente internacional, el tráfico ha quedado restringido al puramente local y turístico. En cualquier caso, este tráfico continúa siendo de cierta entidad y constituye una alternativa sostenible al uso de las carreteras y el viario urbano para completar las relaciones entre los núcleos urbanos de Ayamonte y Vila Real de Santo Antonio posibilitando la disminución de cargas de tráfico sobre la viaria. En los tres últimos años se ha situado en unos niveles medios superiores a los 120.000 pasajeros y 1.400 vehículos al año.

TRANSPORTE MARÍTIMO DE VIAJEROS. 2010-2024

AÑO	VIAJEROS	VEHÍCULOS
2010	152.040	3.277
2011	143.356	3.416
2012	140.362	2.787
2013	123.064	2.362
2014	130.858	2.365
2015	130.453	2.432
2016	128.114	195
2017	140.740	1.469
2018	140.756	2.092
2019	144.141	2.012
2020	38.581	819
2021	54.380	1.169
2022	111.697	1.914
2023	117.970	1.428
2024	143.903	1.022

Fig. 35. Transporte de pasajeros. Datos: Agencia Pública de Puertos de Andalucía

Las instalaciones para embarque y desembarque del tráfico de pasajeros y automóviles se localizan al sur del muelle pesquero y han sido remodeladas en el año 2015. Consisten en un pantalán de 30 m de longitud y una pontona de 15 m para embarque de automóviles, así como casetas para venta de pasajes en el área de espera.



Fig. 36. Instalaciones para tráfico de pasajeros y transbordo de automóviles.

3.3.3. ACTIVIDAD NÁUTICO-RECREATIVA

La actividad náutico-recreativa en Ayamonte se ubica en la dársena del Estero de la Ribera, al sur del muelle pesquero. Fue puesta en servicio en el año 1997 con una capacidad inicial de 174 puestos de atraque, posteriormente ampliada hasta los 316 en el año 2006 con la instalación de pantalanes adicionales en la zona oeste.

Se trata de una instalación de gestión directa por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, que dispone de oficina del puerto con atención 24 horas, atraques en pantalán flotante con finger, suministro de agua y electricidad en atraques, punto limpio, vestuarios y duchas, lavandería y aparcamientos.

ATRAQUES PARA EMBARCACIONES DE RECREO

ESLORA [m]	ATRAQUES
6	48
8	66
10	62
12	92
15	30
18	14
20	2
25	2
TOTAL	316

Fig. 37. Cuadro de atraques en la dársena deportiva



Fig. 38. Atraques en pantalán flotante en la dársena deportiva

3.3.4. ACTIVIDADES AUXILIARES Y COMPLEMENTARIAS

Los usos auxiliares y complementarios en la ribera del Guadiana se desarrollan a lo largo de los 950 de longitud del frente portuario, comenzando en la zona de astilleros y varadero y terminando en la bocana de la dársena deportiva. Existe además un pequeño tramo de unos 92 m de longitud, situado unos 250 m más al norte y desconectado del resto de la zona portuaria, cuyo uso es el de plaza pública. Se trata de una banda continua que constituye el contacto con la trama urbana (Calle del Muelle de Portugal), en la que se localizan, además de los astilleros y varadero, viales, paseos y aparcamientos.



Fig. 39. Astillero y varadero

En 2021 se finalizaron las obras de reurbanización de la ribera del río Guadiana en el frente urbano de Ayamonte. Sobre un frente del Río Guadiana de trescientos cincuenta metros, a lo largo del paseo Muelle de Portugal, se ha construido una plataforma ligera en dos niveles suspendida sobre el agua, acabada con una tarima de madera natural. Esta actuación soluciona los problemas de presión urbana sobre el recinto portuario, con tensiones en el viario y zona de aparcamiento dada a la estrechez del viario en dominio público portuario y la proximidad de las fachadas de las edificaciones con la lámina de agua.

La plataforma funciona como paseo, y lugar de estancia, y abre la posibilidad de la reconversión de todo este frente portuario, ocupado en parte por almacenes y viviendas, suponiendo una apertura hacia el Guadiana de la ciudad.



Fig. 40. Urbanización de la ribera del Guadiana

Los usos complementarios y auxiliares alrededor de la dársena del Estero de Ribera se corresponden por una parte con vial portuario que la une con la zona portuaria de la ribera del Guadiana (Avenida de Vila Real de Santo Antonio) y por otra parte con los accesos y aparcamientos de las instalaciones náutico deportivas, así como al espacio dedicado a servicios de restauración "Muelle Gourmet"



Fig. 41. Avenida Vila Real de Santo Antonio al norte de la dársena deportiva



Fig. 42. Muelle Gourmet rodeando al sur de la dársena deportiva

3.3.5. ACTIVIDADES COMPATIBLES

Las actividades compatibles se desarrollan en el puerto en dos ubicaciones diferentes:

Ribera del Guadiana:

- Edificio de la Delegación de Hacienda
- Antigua Aduana de Ayamonte, donde está la sede de la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Ayamonte y de la Cofradía de Pescadores Virgen de las Angustias de Ayamonte.



Fig. 43. Antigua Aduana de Ayamonte

Dársena del Estero de Ribera:

- Aparcamiento público
- Área de Autocaravanas



Fig. 44. Área de Autocaravanas

3.4. OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.

Loa títulos de ocupación del dominio público portuario vigentes son los siguientes:

AUTORIZACIONES

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN
OFICINA EXPENDEDORA BILLETES Y SALA DE ESPERA	TRANSPORTE FLUVIAL DEL GUADIANA S.L.	01/02/2014	31/10/2016
OCUPACIÓN Y LIMPIEZA	AYANÁUTICA S.L.	05/10/2023	30/03/2026
VARADERO	JOSE JULIO LÓPEZ ALBARRÁN	27/06/2023	10/01/2026
MUELLE GOURMET LOTE-2	MUSEUM AYAMONTE S.L.L.	01/03/2023	01/03/2026
MUELLE GOURMET LOTE-4	MUSEUM AYAMONTE S.L.L.	01/03/2023	01/03/2026
LONJA	ASOCIACIÓN DE ARMADORES PUNTA DEL MORAL, S.C.A.	21/02/2024	25/05/2026

CONCESIONES

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PQ	CEPSA COMERCIAL DE PETROLEOS S.A.U.	25/05/2006	24/11/2028
COLECTORES Y DESAGÜES	MANCOMUNIDAD DE SERVICIOS DE LA PROVINCIA DE HUELVA	05/01/1995	04/01/2025

CONVENIOS

CONCEPTO	TITULAR	FECHA INICIO	FECHA FIN
USO SISTEMA VIARIO	AYUNTAMIENTO DE AYAMONTE	25/11/2024	25/11/2028

Fig. 45. Cuadro de títulos de ocupación de dominio público

4. RELACIÓN CON EL ENTORNO URBANO.

Las instalaciones portuarias de Ayamonte están en contacto directo con la trama urbana, tanto a lo largo de toda su fachada fluvial como rodeando la dársena del Estero de Ribera. De este modo, la presencia del puerto en el entorno urbano es especialmente significativa y condiciona completamente el desarrollo espacial de la localidad, constituyendo el viario portuario una parte esencial de los ejes estructurantes de la ciudad. La Calle Muelle de Portugal y la Avenida de Vila Real de Santo Antonio, ambas en terrenos portuarios, constituyen el borde fluvial del núcleo urbano.

El planeamiento urbanístico vigente en Ayamonte son las Normas Subsidiarias Municipales de Ayamonte y el Texto Refundido de las mismas, aprobadas entre 1993 y 1996. Estas Normas Subsidiarias han sido adaptadas parcial a la antigua ley urbanística (LOUA) en 2010. En la actualidad, al Ayuntamiento está en proceso de redacción de un nuevo planeamiento conforme a la Ley 7/2021, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA).

La Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo en sesiones de fechas 1/06/93 y 9/01/95 aprobó definitivamente los planeamientos urbanísticos de Ayamonte correspondientes a las Normas Subsidiarias Municipales de Planeamiento y Plan de Ordenación Urbana de Isla Canela, publicándose en BOP de Huelva n.º 173 de 28 de julio de 1995 las Normas Urbanísticas y Ordenanzas de los citados documentos.

El procedimiento de adaptación parcial de las normas subsidiarias de planeamiento municipal de Ayamonte a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía se resolvió mediante aprobación definitiva por el pleno de fecha 22 de mayo de 2009. En el BOP Huelva n.º 43 de 4 de marzo de 2011 se publica acuerdo plenario de fecha 5 de agosto de 2010 por el que se aprueba definitivamente el texto refundido de la Adaptación Parcial de las Normas Subsidiarias de planeamiento.

En el planeamiento vigente la zona de servicio portuaria está clasificada como sistema general portuario.

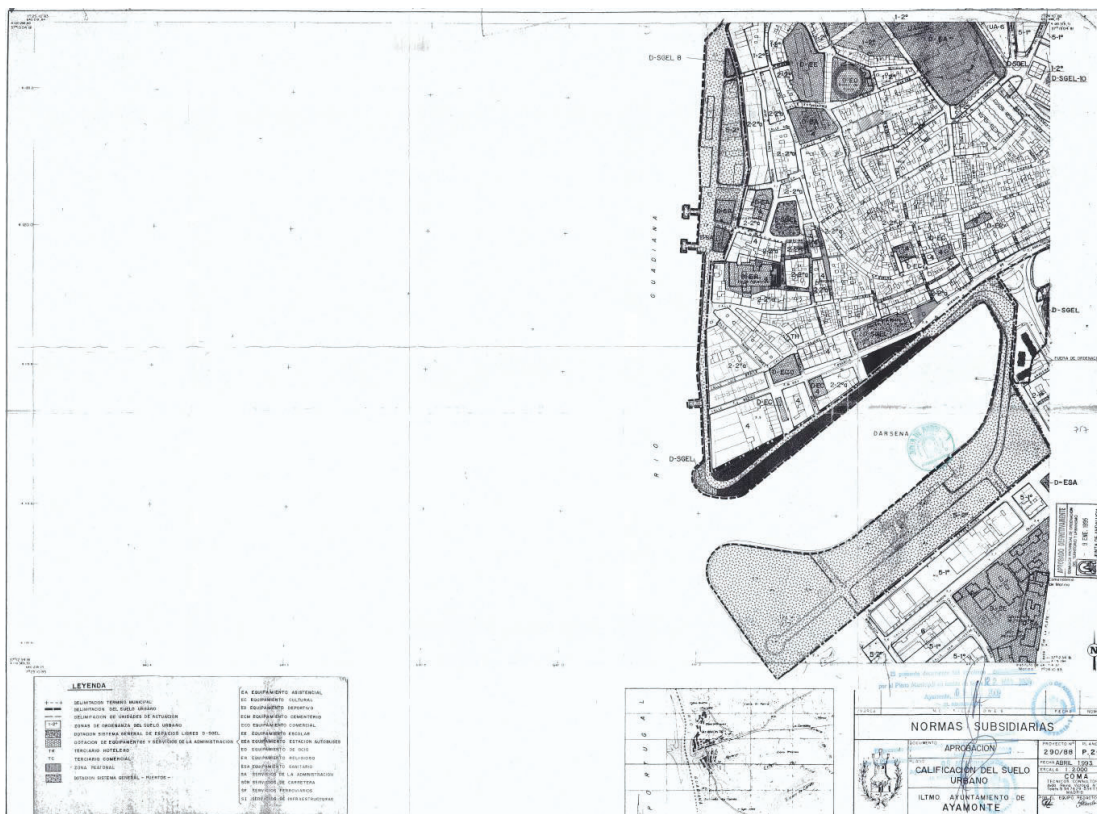


Fig. 46. Clasificación del suelo según las NN.SS. de planeamiento.

5. ORDENACIÓN TERRITORIAL.

El Plan de Ordenación del Territorio del Territorio del Litoral Occidental de Huelva, que comprende los municipios de Ayamonte, Cartaya, Isla Cristina, Lepe, Punta Umbría, San Silvestre de Guzmán y Villablanca, fue aprobado por el Decreto 130/2006, de 27 de junio (BOJA nº136 de 17 de Julio de 2006).

En su memoria informativa se recoge la función pesquera, náutico-recreativa y de soporte del tráfico marítimo de pasajeros del puerto de Ayamonte.

Uno de los objetivos generales del Plan, según su memoria de ordenación, es establecer las medidas para integrar la ribera del Guadiana, como elemento singular de gran significación territorial y paisajística, que tiene en la actualidad un papel marginal. En las vertientes del río Guadiana, el objetivo del Plan es configurar un conjunto de interés paisajístico, emblemático para el ámbito, cuya formalización definitiva debe venir asociada a la mejora ambiental de sus paisajes de riberas y vertientes.

En la síntesis del diagnóstico territorial del Plan se ponen de manifiesto las dificultades que está atravesando el sector pesquero en la comarca y la incertidumbre sobre la actividad pesquera, justificando la transformación a favor de instalaciones deportivas. En relación con las infraestructuras náutico deportivas, el plan establece los siguientes objetivos:

- a) Fomentar y facilitar el uso náutico-deportivo en condiciones de respeto e integración en el medio natural.
- b) Determinar las condiciones de ordenación para el desarrollo de las infraestructuras náutico-deportivas.

En la propuesta básica de ordenación del Plan y su normativa no se recogen directrices específicas sobre el sistema portuario de aplicación al puerto de Ayamonte. En el plano de Ordenación de Usos se recoge la zona de servicio del puerto de Ayamonte, de acuerdo con la delimitación contemplada en el momento de redacción y tramitación del Plan en el año 2005.

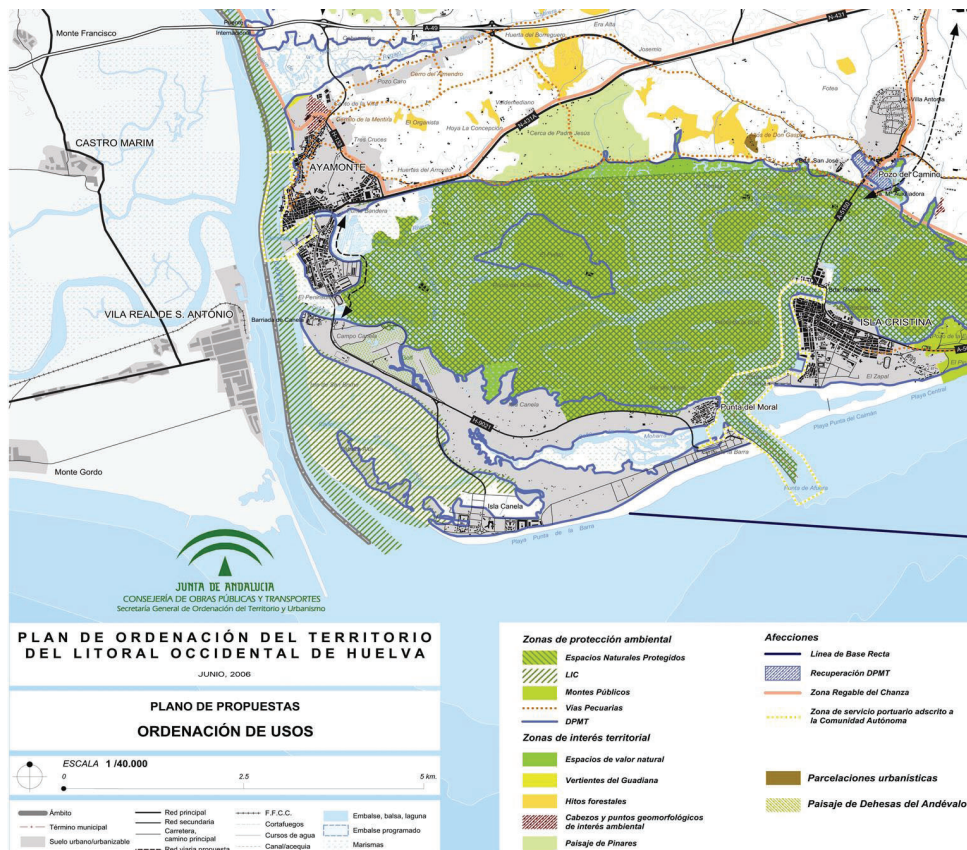


Fig. 47. Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva

El puerto de Ayamonte constituye un elemento de relevancia territorial, tal como establece genéricamente la legislación sectorial, que reconoce su carácter supralocal, y el Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva. La ordenación que establece la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, adaptando el modelo funcional portuario a las modificaciones introducidas recientemente en la Ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos, refuerza la coherencia en términos territoriales de una infraestructura de la importancia del puerto de Ayamonte en el contexto del litoral occidental de la provincia de Huelva.

En este orden de cosas, cabe considerar que la ordenación propuesta implica un impacto positivo sobre el núcleo urbano de Ayamonte reforzando la integración entre los espacios urbanos y la trama urbana adyacente a través de la asignación a la fachada marítimo-fluvial de la ciudad, que constituye dominio público portuario, del uso auxiliar y complementario en aquellos tramos que no están ocupados por infraestructura de atraque para la flota pesquera y de transporte de pasajeros, posibilitando el desarrollo de actividades de perfil urbano en contacto directo con la ribera del río Guadiana. Especial importancia cobra el reconocimiento del uso compatible en el extremo suroeste de la dársena recreativa donde se localiza una gran extensión de superficies terrestres aún por desarrollar en una posición privilegiada respecto al la ribera fluvial, y con gran potencialidad para contribuir a la recualificación urbana de la fachada marítima sur de la ciudad de Ayamonte.

La dársena recreativa se ha ido configurando a lo largo de los últimos treinta años a partir del antiguo Estero de la Ribera, constituyendo un espacio todavía por completar desarrollar en lo que se refiere a las explanadas portuarias generadas que se extienden sobre una superficie superior a los 65.000 m².

Aunque en su momento se contempló la posibilidad de ampliación de la lámina de agua para destinar más espacio a la estancia de la flota de recreo, la ordenación ahora propuesta considera de gran potencialidad de desarrollo los suelos disponibles en torno a la dársena a los que se asigna el uso auxiliar y complementario así como náutico-deportivo en la primera línea del frente de la dársena, destinándose al uso compatible el extremo de poniente de la dársena y las zonas en contacto directo con la trama urbana, en una superficie en torno a los 40.000 m². De este modo, en torno a la dársena recreativa debe configurarse el desarrollo de nuevas actividades complementarias y auxiliares de la función náutico-recreativa, así como la implantación de equipamientos o actividades industriales o comerciales no portuarias que contribuyan a la integración urbana y territorial del recinto portuario y la dinamización socioeconómica del entorno posibilitando una adecuada articulación entre el puerto y el espacio urbano respondiendo a la categoría de usos compatibles, de acuerdo con las modificaciones introducidas en la legislación portuaria en el año 2021.

Por tanto, en términos de incidencia territorial cabe concluir que la ordenación portuaria propuesta tiene un efecto positivo sobre el sistema de asentamientos, contribuyendo a la recualificación urbana de Ayamonte articulada a través de su fachada marítimo-fluvial.



Fig. 48. Zonas por desarrollar en la dársena recreativa

En la situación actual, las distintas instalaciones portuarias de Ayamonte disponen de una adecuada conectividad con el sistema viario urbano, ya que de hecho el principal eje perimetral del casco histórico Avda de Vila Real de Santo Antonio-calle Muelle de Portugal de la ciudad se sitúa sobre el propio dominio público portuario constituyendo tanto viario estructurante de la ciudad como elemento de conexión entre la dársena recreativa y los muelles pesquero y comercial.

Por su parte, el acceso a la dársena recreativa se realiza en adecuadas condiciones por la zona norte, mediante viario específico que enlaza con la Avda. Alcalde Narciso Martín Navarro, y por la zona sur mediante la calle Extremadura que permite igualmente la conexión con la citada avenida que constituye el eje vertebrador de la zona sur del núcleo urbano canalizando igualmente las relaciones con las instalaciones portuarias de Punta del Moral e Isla Canela, ajenas al ámbito administrativo del puerto de Ayamonte aunque situadas en su término municipal.

En la zona norte del espacio portuario, donde se localizan las infraestructuras pesqueras y de tráfico marítimo de pasajeros y vehículos, la ordenación propuesta no implica modificaciones relevantes de la situación actual, por lo que en términos de accesibilidad variada no se produce ninguna incidencia a escala local y territorial.

Del mismo modo, en lo que se refiere al ámbito de la dársena recreativa, la posible implantación de nuevas actividades de carácter auxiliar y complementario, así como las que puedan tener encaje en el uso compatible asignado al extremo suroeste de la dársena recreativa de acuerdo con la ordenación propuesta, se considera que no implicarán cargas adicionales de relevancia sobre el sistema viario urbano que éste no pueda absorber adecuadamente, atendiendo a su actual configuración, disponiendo los espacios conformados en torno a la dársena recreativa de dos accesos viarios que posibilitan la conexión con la Avda. Alcalde Narciso Martín Navarro,

En consecuencia, cabe considerar que la ordenación propuesta no implica afección a las infraestructuras de comunicaciones y transportes de relevancia a escala local y territorial.

El puerto de Ayamonte constituye un sistema general dotado de infraestructuras del ciclo del agua, energía y telecomunicaciones que permiten en las condiciones actuales dar adecuada respuesta a las necesidades del tráfico marítimo de viajeros y vehículos, el sector pesquero y las actividades náutico-recreativas, complementarias y auxiliares, y compatibles que se desarrollan en el recinto pesquero. La ordenación propuesta, que viene a dar continuidad a las actividades que ya tienen lugar en el recinto portuario, cabe considerar que no implica cargas adicionales de relevancia sobre las redes de servicios, desarrollándose las posibles nuevas actividades en suelos de carácter urbano que ya disponen de todas las infraestructuras propias de éste que se integran en las redes del puerto, o en espacios en desarrollo que precisarían de acciones complementarias puntuales para su conexión a las redes generales. En este sentido, es oportuno señalar que las zonas aún vacantes localizadas en torno a la dársena recreativa constituyen espacios de la franja marítimo-fluvial ya transformados y plenamente integrados en el ámbito portuario desde la conformación de la dársena del Estero de la Ribera en la década de los sesenta del siglo pasado.

Por tanto, en términos de incidencia territorial la ordenación propuesta no implica afección a las infraestructuras del ciclo del agua, energía y telecomunicaciones.

La ordenación propuesta por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios propicia el óptimo aprovechamiento del recinto portuario, que constituye una discontinuidad excepcional en la franja marítimo-fluvial, posibilitando el desarrollo de la función portuaria, así como la implantación de distintas actividades de carácter industrial, comercial, y recreativo, en la primera línea del litoral sin comprometer el uso, aprovechamiento y preservación de los recursos naturales básicos. La ordenación se desarrolla sobre el dominio público portuario que se encuentra integrado en la malla urbana de Ayamonte y dispone de conexión en red con los servicios básicos de agua, saneamiento, electricidad y telecomunicaciones así como conexión con la red viaria local y regional, constituyendo suelo urbano.

En consecuencia, la ordenación propuesta por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios no tiene incidencia sobre suelos rústicos de especial protección por legislación sectorial o preservados por instrumento de ordenación territorial, y se desarrolla en su totalidad sobre un puerto existente y plenamente consolidado por lo que no afecta al espacio marítimo-fluvial sino que contribuye a su adecuado desarrollo a través del aprovechamiento de la discontinuidad que significa el puerto en la franja litoral.

En lo que se refiere a la dársena recreativa, que concentra la mayor disponibilidad de suelos aún por desarrollar y que, como ya se ha venido indicando, constituyen espacios totalmente transformados e integrados en la estructura portuaria, la ordenación propuesta no implica alteración del paisaje natural de ribera que se encuentra ya interrumpido por la presencia del binomio puerto-ciudad que ha ido conformando la fachada marítimo-fluvial del Guadiana en este tramo. Atendiendo a estas consideraciones, la ordenación propuesta resulta plenamente coherente en términos territoriales y no implica incidencia negativa en la ordenación del territorio y el paisaje.

6. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA.

La presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Ayamonte incluye la nueva delimitación del recinto portuario atendiendo a los antecedentes expuestos y los criterios actuales de ordenación del dominio portuario con objeto de dar respuesta a las necesidades y oportunidades detectadas en el ámbito portuario en Ayamonte.

En este orden de cosas, es importante señalar que no se ha procedido todavía al deslinde definitivo del dominio público marítimo-terrestre en muchos tramos del municipio de Ayamonte, de tal modo que en el ámbito portuario del Guadiana únicamente en el tramo comprendido entre los puentes sobre el Estero de la Ribera y el Estero de Canela ha podido ser culminado el procedimiento de deslinde (DES 01/07/21/0005 aprobado por orden ministerial 21/06/2011). Esta circunstancia afecta directamente a la delimitación del recinto portuario de Ayamonte, toda vez que el dominio público portuario se entiende que necesariamente deberá apoyarse en la definición previa del dominio público marítimo-terrestre.

En consecuencia, se adopta como delimitación del recinto portuario la establecida mediante el acta suscrita en octubre de 1995 con la Autoridad Portuaria de Huelva, excluyendo la zona al sur de la dársena recreativa correspondiente a "Zona IV antiguas marismas", y adaptada en su contorno interior terrestre al tramo del deslinde del dominio público marítimo-terrestre aprobado conforme a los preceptos de la legislación vigente de costas que afecta a la zona sur de la dársena recreativa. En el resto del recinto portuario, en espera de contar con un deslinde definitivo del dominio público marítimo-terrestre se mantiene el contorno establecido en el acta de octubre de 1995, con la excepción del tramo correspondiente a los varaderos, que fue objeto de formalización mediante acta específica suscrita con la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar con fecha 5 de junio de 2015.

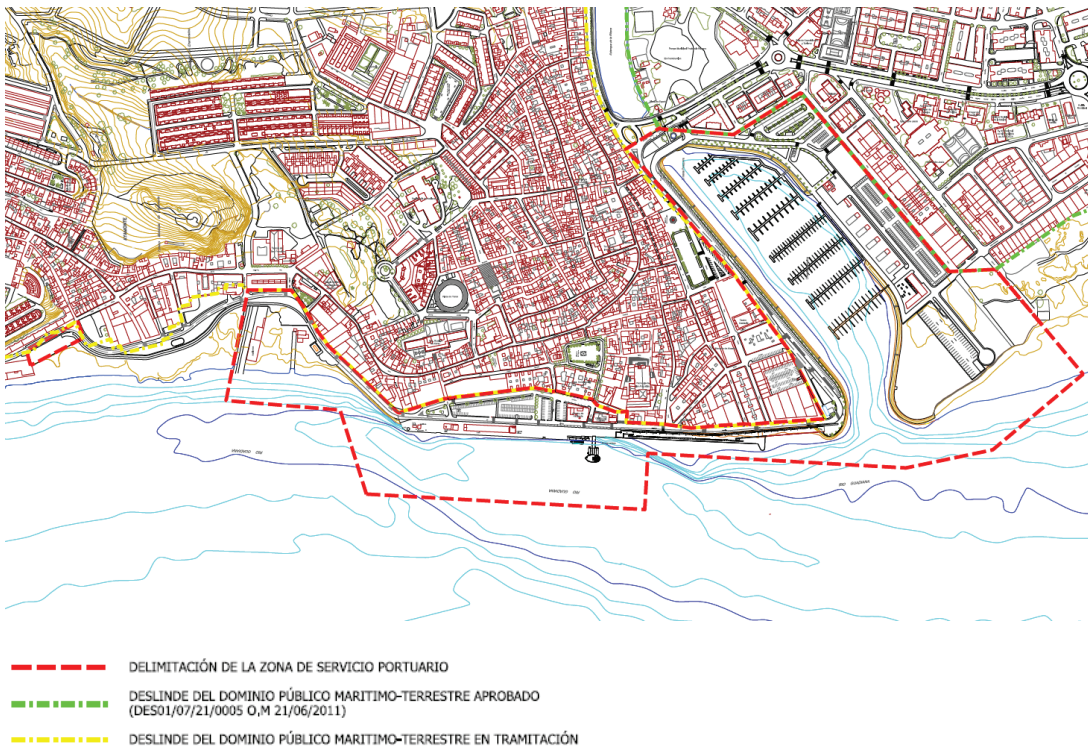


Fig. 49. Delimitación del recinto portuario incluida en la presente DEUP

El recinto portuario se desarrolla por tanto con continuidad a lo largo de cerca de 1.300 m de la ribera del río Guadiana, y comprende, igualmente, un espacio aislado de unos 2.200 m² de extensión localizado al norte del ámbito que responde al antiguo almacén de señales marítimas constituyendo de igual manera dominio público portuario.

7. ASIGNACIÓN DE USOS.

Atendiendo a las condiciones operativas del puerto de Ayamonte y su potencialidad como elemento de dinamización del desarrollo socioeconómico del litoral occidental de la provincia de Huelva, al constituir infraestructura de relevancia supralocal y con gran capacidad de recualificación del tejido local, y de acuerdo con las pautas de desarrollo en materia portuaria de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda recogidas en el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA), el puerto de Ayamonte debe constituir el soporte de usos comerciales correspondientes al tráfico marítimo de pasajeros y vehículos, usos pesqueros y náutico-recreativos, así como los auxiliares y complementarios de éstos, y los de carácter compatible con la actividad portuaria.

La conformación histórica del recinto portuario a lo largo del último siglo, que condiciona además de un modo determinante la propia configuración de una ciudad con origen y vocación marítima como Ayamonte, implica disponer de una notable extensión de superficies terrestres todavía sin desarrollar en la dársena del Estero de la Ribera, que no se configuró como espacio portuario hasta la década de los sesenta del siglo pasado, iniciándose su utilización por la flota de recreo a finales de la década de los noventa y habiendo experimentado un proceso de desarrollo muy dilatado en el tiempo y que todavía no puede darse por completado.

En torno a la citada dársena, que constituye la principal infraestructura náutico-recreativa del puerto, y se sitúa en una posición privilegiada de la fachada marítimo-fluvial del río Guadiana, debe configurarse el desarrollo de nuevas actividades complementarias y auxiliares de la función náutico-recreativa así como la implantación de equipamientos o actividades industriales o comerciales no portuarias que contribuyan a la integración urbana y territorial del recinto portuario y la dinamización socioeconómica del entorno posibilitando una adecuada articulación entre el puerto y el espacio urbano respondiendo a la categoría de usos compatibles.

7.1. USOS EN EL DOMINIO PORTUARIO

De acuerdo con el artículo 16 de la ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía, las actividades, instalaciones y construcciones a desarrollar en el dominio público portuario serán acordes con los siguientes usos:

- **Usos correspondientes al tráfico comercial marítimo**, incluidos el embarque y desembarque de pasajeros y vehículos, el intercambio entre modos de transporte y otras actividades portuarias comerciales.
- **Usos pesqueros**, incluidas las actividades de acuicultura marina y pesquero-turísticas.
- **Usos náutico-deportivos**.
- **Usos auxiliares y complementarios** de los anteriores, así como los correspondientes a mantenimiento y reparación de embarcaciones, y servicios a las tripulaciones, actividades logísticas y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en la zona de servicio esté justificada por razón del tráfico portuario o por los servicios que prestan a las personas usuarias del puerto.
- **Usos compatibles** con la actividad portuaria correspondientes a equipamientos culturales, deportivos, educativos, recreativos, certámenes feriales, exposiciones, así como actividades industriales o comerciales no portuarias, que puedan encontrar soporte en el dominio portuario, contribuyendo a la integración urbana y territorial de los puertos y su equilibrio social y económico, a la generación de empleo, al crecimiento de la economía andaluza y a la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano y que por su intensidad, y relevancia en la articulación de las relaciones entre el puerto y el espacio urbano trasciendan las previsiones de los usos auxiliares y complementarios.

7.2. ORDENACIÓN FUNCIONAL

El dominio público portuario de Ayamonte se extiende sobre una superficie total de 29,3 Ha, correspondiendo cerca de 126.000 m² a superficies terrestres útiles, y el resto a aguas y obras de abrigo, según se recoge en el cuadro adjunto:

DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO. TIPOLOGÍA

TIPOLOGÍA	SUPERFICIE [m ²]	%
SUPERFICIES TERRESTRES ÚTILES	125.879	43,0 %
OBRAS DE ABRIGO Y OTROS ESPACIOS SIN USO ASIGNADO	6.406	2,2 %
AGUAS INTERIORES	63.849	21,8 %
AGUAS EXTERIORES	96.932	33,1 %
TOTAL	293.083	100,0 %

Fig. 50. Cuadro de superficies de dominio público portuario.

Los usos cuyo desarrollo encuentra justificación en el puerto de Ayamonte han sido asignados a las distintas áreas del puerto atendiendo a su configuración y condiciones operativas actuales y potencialidades de desarrollo, conformando la ordenación funcional del puerto que se recoge en los planos de ordenación ORD01 y ORD02.

Los espacios terrestres útiles a los que se asigna uso se extienden sobre una superficie total de 125.897 m².

Tráfico marítimo comercial.

El área destinada al tráfico marítimo de pasajeros y vehículos se sitúa en la parte central del Muelle de Portugal ocupando una superficie de 1.470 m²

Actividad pesquera.

La actividad pesquera se desarrolla en la zona occidental del puerto en el área del Muelle de norte ocupando una superficie de 4.831 m² en los que se disponen las instalaciones y equipamientos precisos para el adecuado desarrollo de la función pesquera

Actividad náutico-deportiva.

Las actividades náutico-deportivas se desarrollan en la margen sur de la dársena interior, en la zona oriental del puerto. Ocupan una superficie de 4.386 m²

Actividades auxiliares y complementarias de las pesqueras y náutico-deportivas.

Estas zonas se ubican fundamentalmente en la zona de contacto con la trama urbana, en el límite interior de la zona portuaria, ocupando una superficie de 69.555 m².

Al norte del recinto portuario se localiza igualmente un espacio aislado de 2.179 m² destinado a actividades auxiliares y complementarias que constituye dominio público portuario.

Actividades compatibles.

Las actividades compatibles se desarrollan en dos zonas del recinto portuario. La primera se localiza en la zona sur ocupando una superficie de 41.321 m² y está ligada a la dársena recreativa. La segunda zona se sitúa junto al muelle comercial y ocupa una superficie de 1.068 m² en la que se sitúan edificios en los que se han venido desarrollando distintas funciones administrativas.

SUPERFICIES TERRESTRES ÚTILES. USOS ASIGNADOS

USO	SUPERFICIE [m ²]	%
USOS TRÁFICO MARÍTIMO COMERCIAL	1.470	1,2 %
USOS PESQUEROS	4.831	3,8 %
USOS NÁUTICO-DEPORTIVOS	4.386	3,5 %
USOS AUXILIARES Y COMPLEMENTARIOS	72.821	57,8 %
USOS COMPATIBLES	42.390	33,7 %
TOTAL	125.897	100,0 %

Fig. 51. Cuadro de usos asignados en las superficies terrestres útiles

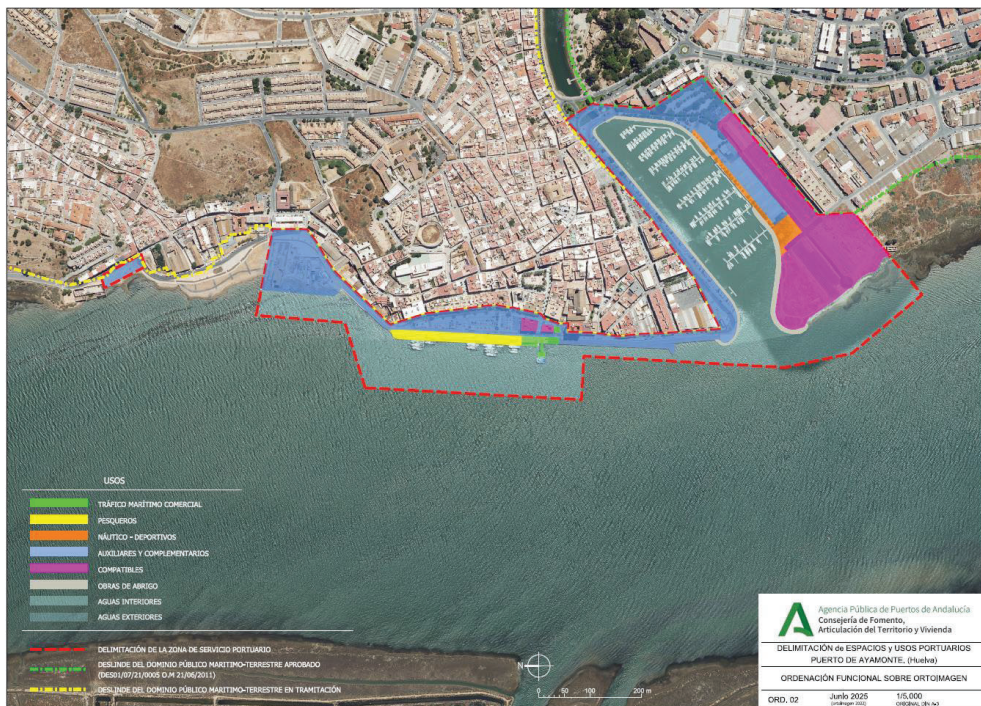
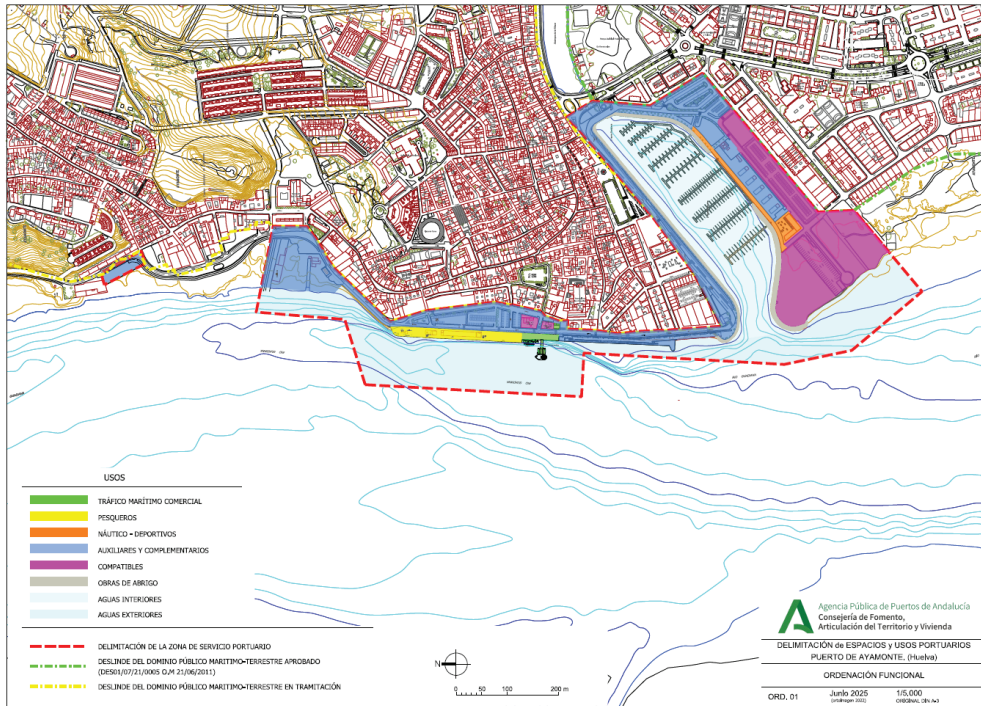


Fig. 52. Ordenación funcional de los espacios portuarios sobre cartografía y ortoimagen.

00334665

8. VIGENCIA Y MODIFICACIÓN.

Las determinaciones establecidas por la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios tendrán vigencia indefinida.

Cuando se considere necesario por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se procederá a la modificación del Plan, de acuerdo con la legislación sectorial vigente.

Se consideran como modificaciones no sustanciales, de acuerdo con el artículo 10 bis de la ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía aquellas que respondan a los siguientes supuestos:

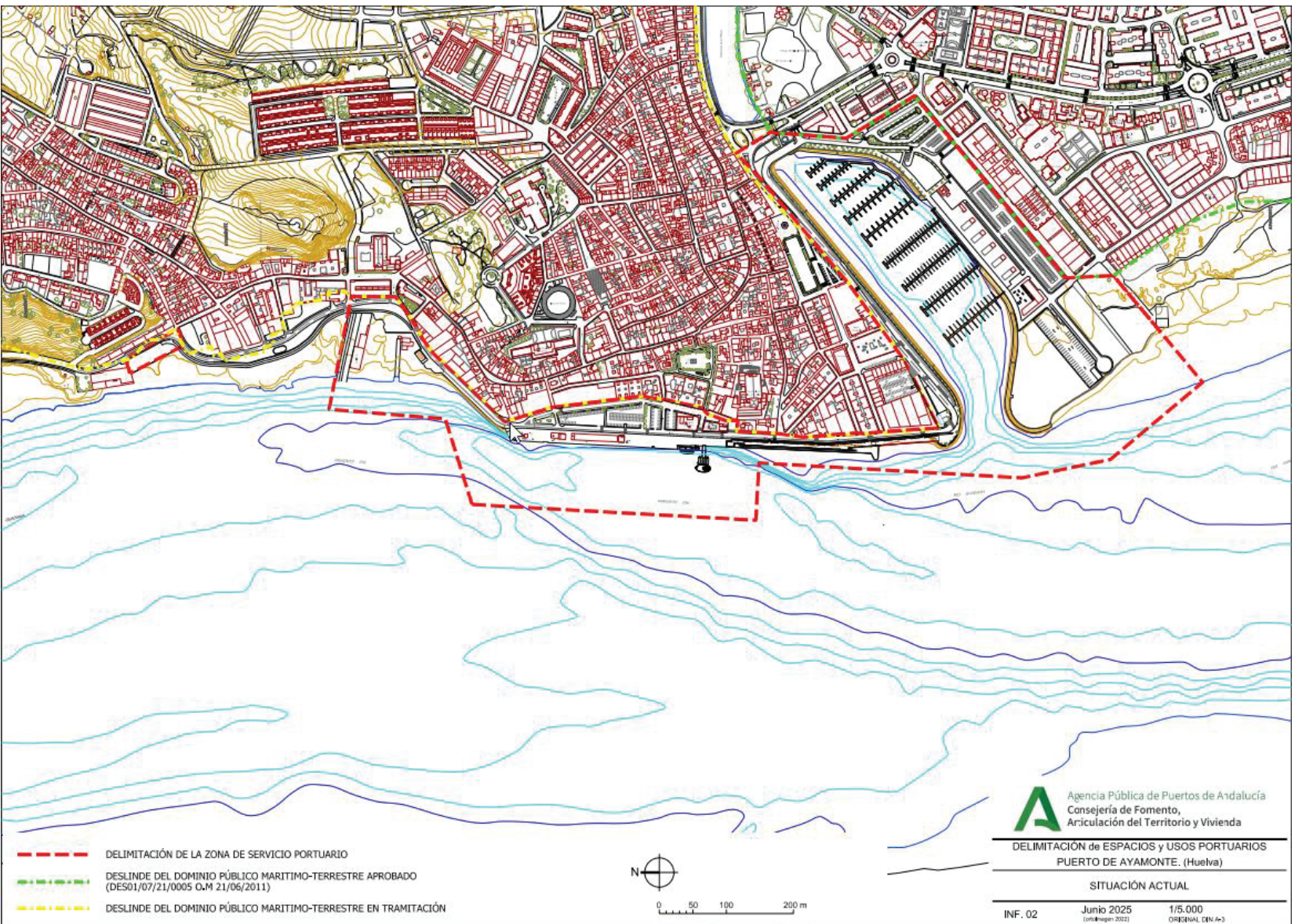
- Modificación producida por razones de explotación portuaria que no suponga una alteración significativa de las superficies asignadas a cada uso.
- Modificación que no implique una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en las que se divide el puerto, a efectos de la asignación de los usos previstos en la presente ley.
- Ampliación dentro de la zona de servicio de infraestructuras y otras instalaciones portuarias que resulten complementarias de las ya existentes y que no supongan una alteración significativa de las superficies asignadas a cada uso o impliquen la introducción del uso compatible.

Tendrá consideración de alteración significativa aquella que suponga una variación aislada o acumulada superior al 10% de la superficie atribuida a un determinado uso, de acuerdo con el punto 2 del artículo 10 bis de la ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía.

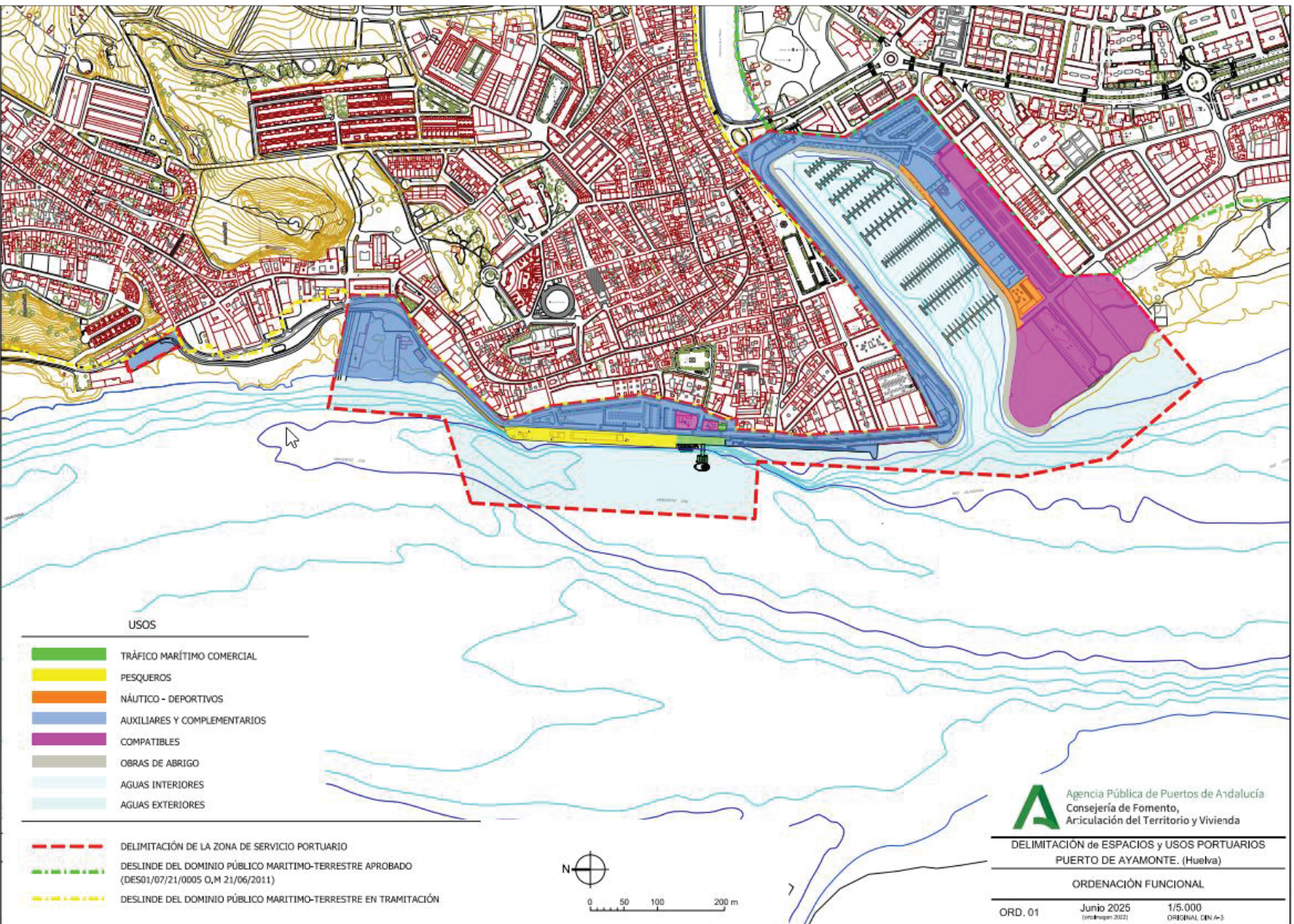
PLANOS

<i>INF.01</i>	<i>ÁMBITO TERRITORIAL</i>
<i>INF.02</i>	<i>SITUACIÓN ACTUAL</i>
<i>INF.03</i>	<i>SITUACIÓN ACTUAL SOBRE ORTOIMAGEN</i>
<i>ORD.01</i>	<i>ORDENACIÓN FUNCIONAL</i>
<i>ORD.02</i>	<i>ORDENACIÓN FUNCIONAL SOBRE ORTOIMAGEN</i>











ANEJOS

ANEJO 1 ACTA DE DELIMITACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

ANEJO 2 RELACIÓN DE AFECTADOS

00334665

ANEJO 1. ACTA DE DELIMITACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

00334665



**Puerto de Huelva**

Autoridad Portuaria de Huelva

**ACTA DE ENTREGA Y RECEPCIÓN POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE
HUELVA A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA
DEL PUERTO DE AYAMONTE**

Reunidos en las oficinas de la Autoridad Portuaria de Huelva, sitas en la Avda. de la Real Sociedad Colombina Onubense nº 1 en Huelva, en el día de hoy veinte de Octubre de 1.995, el Ilmo. Sr. D. Juan Arroyo Senra, como Presidente de la Autoridad Portuaria de Huelva y el Ilmo. Sr. D. José Clavero Salvador, Director Gerente de la Empresa Pública Puertos de Andalucía, en representación de la Comunidad Autónoma de Andalucía, facultado para ello por Decreto 127/1.995, hacen constar que se ha procedido a la entrega por parte del Ilmo. Sr. D. Juan Arroyo Senra al Ilmo. Sr. D. José Clavero Salvador de las funciones, servicios, patrimonio, derechos y obligaciones del Puerto de Ayamonte en base a lo previsto en el apartado C.2 y apartado E del anexo del Real Decreto 1.407/95 de 4 de Agosto sobre ampliación de medios adscritos a los servicios traspasados a la Comunidad Autónoma de Andalucía por Real Decreto 3137/1.983 de 25 de Agosto en materia de Puertos (B.O.E. 13.09.95).

Se adjunta a la presente Acta, planos de la zona de servicio del Puerto de Ayamonte, que se entregan.

Como consecuencia de lo expuesto, se traspasan las funciones y servicios y el patrimonio y se hace entrega del material, equipo y expedientes que figuran en la documentación adjunta a la presente.

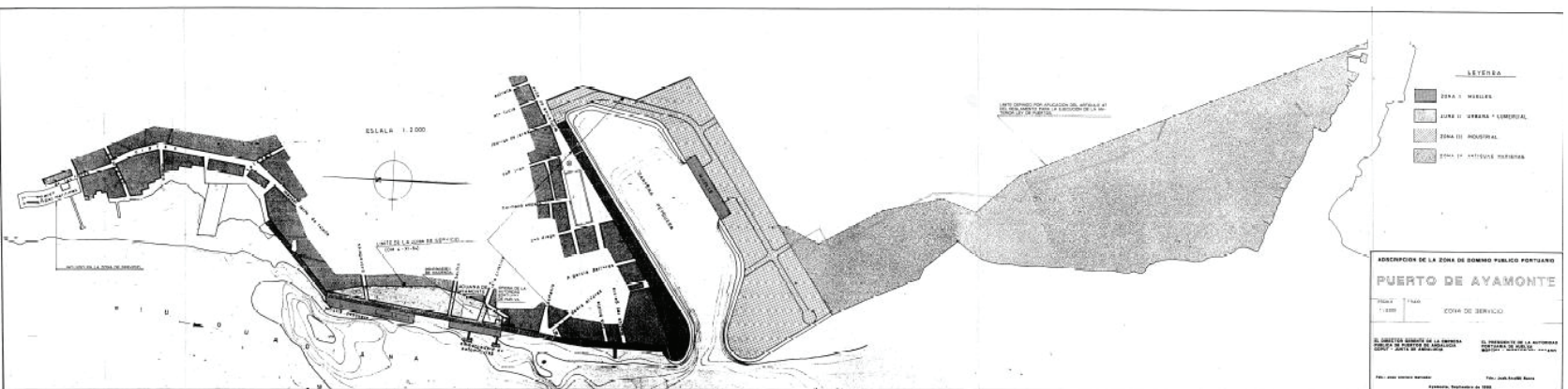
En prueba de conformidad con lo precedentemente consignado, se procede a la firma de este Acta y Planos, en cuadruplicado ejemplar.

EL PRESIDENTE DE LA
AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA

EL DIRECTOR GERENTE DE LA
EMPRESA PUBLICA DE PUERTOS

Fdo. Juan Arroyo Senra

Fdo. José Clavero Salvador



ACTA DE ADSCRIPCIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE**AMPLIACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE AYAMONTE**

Reunidos en Huelva el 5 de junio de 2015

D. Alfonso Rodríguez Gómez de Celis, Director Gerente de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, por orden de la Consejera de Fomento y Vivienda de 12 de febrero de 2015, en nombre de la Junta de Andalucía.

D. Gabriel Jesús Cuenca López, Jefe del Servicio Provincial de Costas en Huelva, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en representación de la Administración General del Estado.

Ambos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para intervenir en este acto, a los efectos de la firma del acta y plano de adscripción para la ampliación de la Zona de Servicio del Puerto de Ayamonte, en aplicación del apartado D.1 del R.D. 62/2011 de 21 de enero, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de ordenación y gestión del litoral, y dando cumplimiento a lo previsto en el art. 107.b) del Reglamento General de Costas, aprobado por RD 876/2014, de 10 de octubre.

En fecha 20 de octubre de 1995 se suscribió acta de entrega y recepción del Puerto de Ayamonte de acuerdo con el apartado C.2 y apartado E del Anexo del RD 1.407/95 de 4 de agosto sobre ampliación de medios adscritos a los servicios traspasados a la Comunidad Autónoma de Andalucía por Real Decreto 3137/1983 de 25 de agosto en materia de Puertos (BOE 13/09/95)

Existen solicitudes de promotores para la rehabilitación y explotación de las rampas y varaderos existentes, en la margen izquierda del río Guadiana, contiguas a la zona de servicio del Puerto de Ayamonte, constanding informe favorable de 19 de Abril de 2013, de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, sobre el mantenimiento de estas instalaciones

El Director Gerente de esta Agencia Pública en escrito de fecha 4 de febrero de 2014 solicita a la Demarcación de Costas de Andalucía-Atlántico del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de Huelva, informe de adscripción en aplicación del apartado D.1 del R.D. 62/2011, ya que estas instalaciones deben entenderse como instalaciones complementarias a la actividad portuaria del Puerto de Ayamonte tal y como aparecen en el Plan de Usos de los Espacios Portuarios de Ayamonte aprobado el 25 de noviembre de 2011 por Orden de esa Consejería.

Con fecha 11 de noviembre de 2014 la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, emite informe favorable de la solicitud de adscripción adicional de trece mil catorce (13.014) metros cuadrados, de bienes de dominio público marítimo-terrestre, situados al norte del muelle pesquero de Ayamonte, a la Comunidad Autónoma de Andalucía para ampliar la zona de servicio del Puerto de Ayamonte (Huelva), y en tal sentido ambas partes:

ACUERDAN

1. Dejar constancia de que los límites del dominio público marítimo terrestre adscrito que se incorpora a la zona de servicio del Puerto de Ayamonte son los interiores a la poligonal cerrada definida por los siguientes vértices:

**VÉRTICES ZONA ADSCRITA
PROYECCIÓN U.T.M. ETRS89 H-29**

Nº	X	Y
A-1	641.289,99	4.120.325,80
A-2	641.171,30	4.120.349,43
A-3	641.160,95	4.120.232,18
A-4	641.189,77	4.120.219,89
A-5	641.205,89	4.120.231,92
A-6	641.219,26	4.120.213,21
A-33	641.228,50	4.120.219,89
A-34	641.265,45	4.120.241,88
A-35	641.289,72	4.120.259,97

La superficie de dominio público marítimo-terrestre que se incorpora a la zona de servicio del puerto de Ayamonte asciende a 13.248 m².

2. Establecer como dominio público marítimo-terrestre adscrito a la Comunidad Autónoma de Andalucía, el espacio comprendido entre el deslinde del mismo y el contorno reflejado en el plano adjunto a la presente acta que se suscriben de conformidad.

3. Sobre la zona de dominio público marítimo-terrestre que se adscribe se localizan las obras e instalaciones objeto de los siguientes expedientes, todos ellos entregados en su momento a la Comunidad Autónoma de Andalucía por R.D. 62/2011 de 21 de enero:

C-554. Acta 8, fecha de entrega 19/9/11

Concesionario: Aurelio López Carro.

Fecha Otorgamiento: O.M. 25/3/1993.

Destino: Rampa de varada.

Informado favorablemente el mantenimiento de las instalaciones, resolución DGSCyM 19/4/2013.

CNC02/07/21/0024 Acta 8, fecha de entrega 19/9/11
Peticionario: José Julio López Albarrán.
Observaciones: Se trata de la misma rampa objeto del expediente C-554.

C-677
Concesionario: Etnomaya, S.A. Acta 8, fecha de entrega 19/9/11
Fecha Otorgamiento: O.M. 22/5/1986.
Destino: Fábrica de conservas.

C-329
Concesionario: José do Carmo Sousa (fallecido). Acta 10, fecha de entrega 8/11/11
Fecha Otorgamiento: O.M. 16/11/1959.
Destino: Varadero.

C-965
Concesionario: Tecnologías Navales del Guadiana, S.L. Acta 4, fecha de entrega 29/4/11
Destino: Varadero

Y para que conste se levanta la presente ACTA por duplicado ejemplar en el lugar y fecha arriba indicados.



JUNTA DE ANDALUCÍA

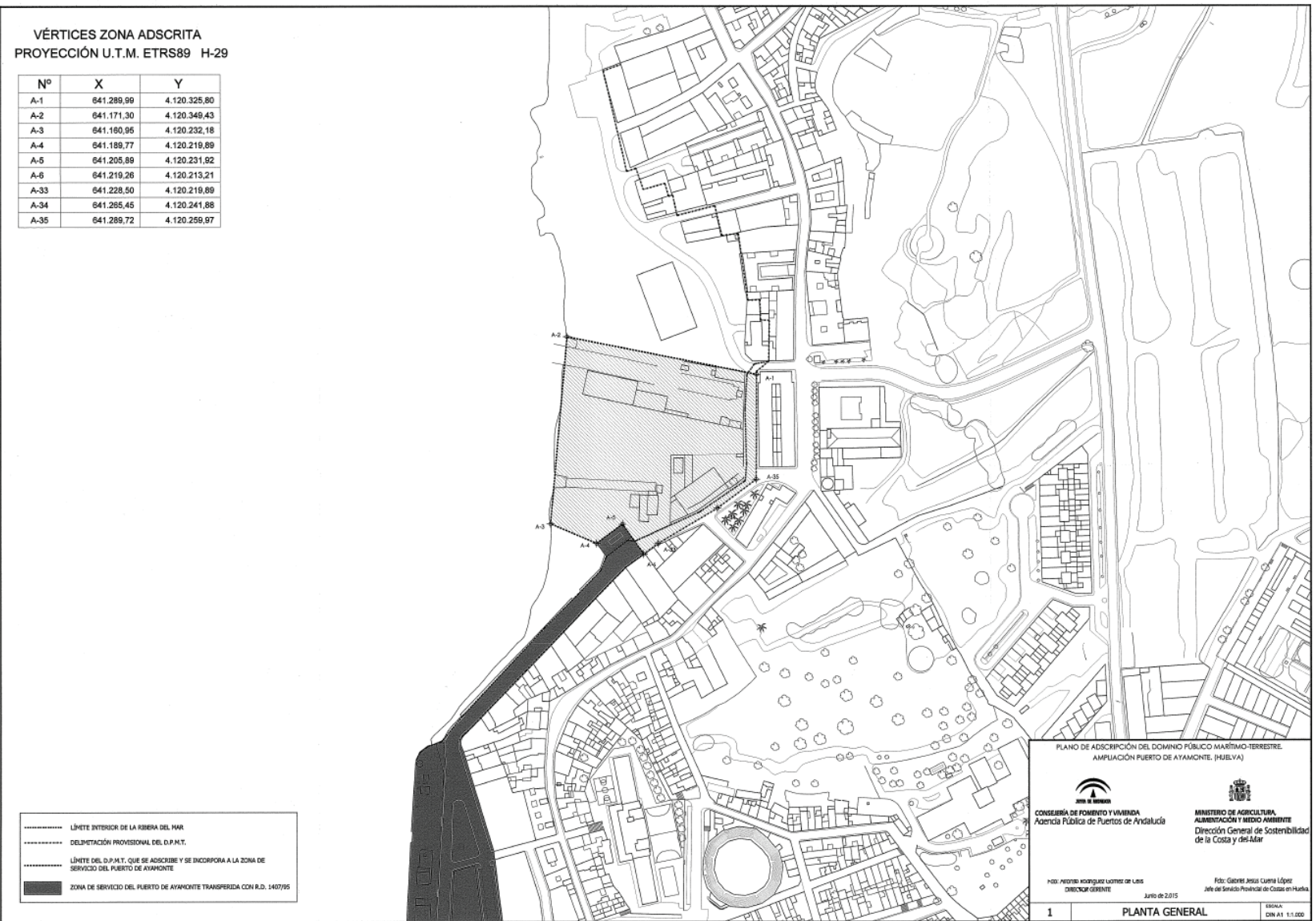
POR LA JUNTA DE ANDALUCÍA



POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL
ESTADO

Fdo: Alfonso Rodríguez Gómez de Celis
DIRECTOR GERENTE
AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

Fdo: Gabriel Jesús Cuenca López
JEFE DEL SERVICIO PROVINCIAL
DE COSTAS EN HUELVA
MINISTERIO DE AGRICULTURA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE



ANEJO 2. RELACIÓN DE AFECTADOS

00334665



AUTORIZACIONES

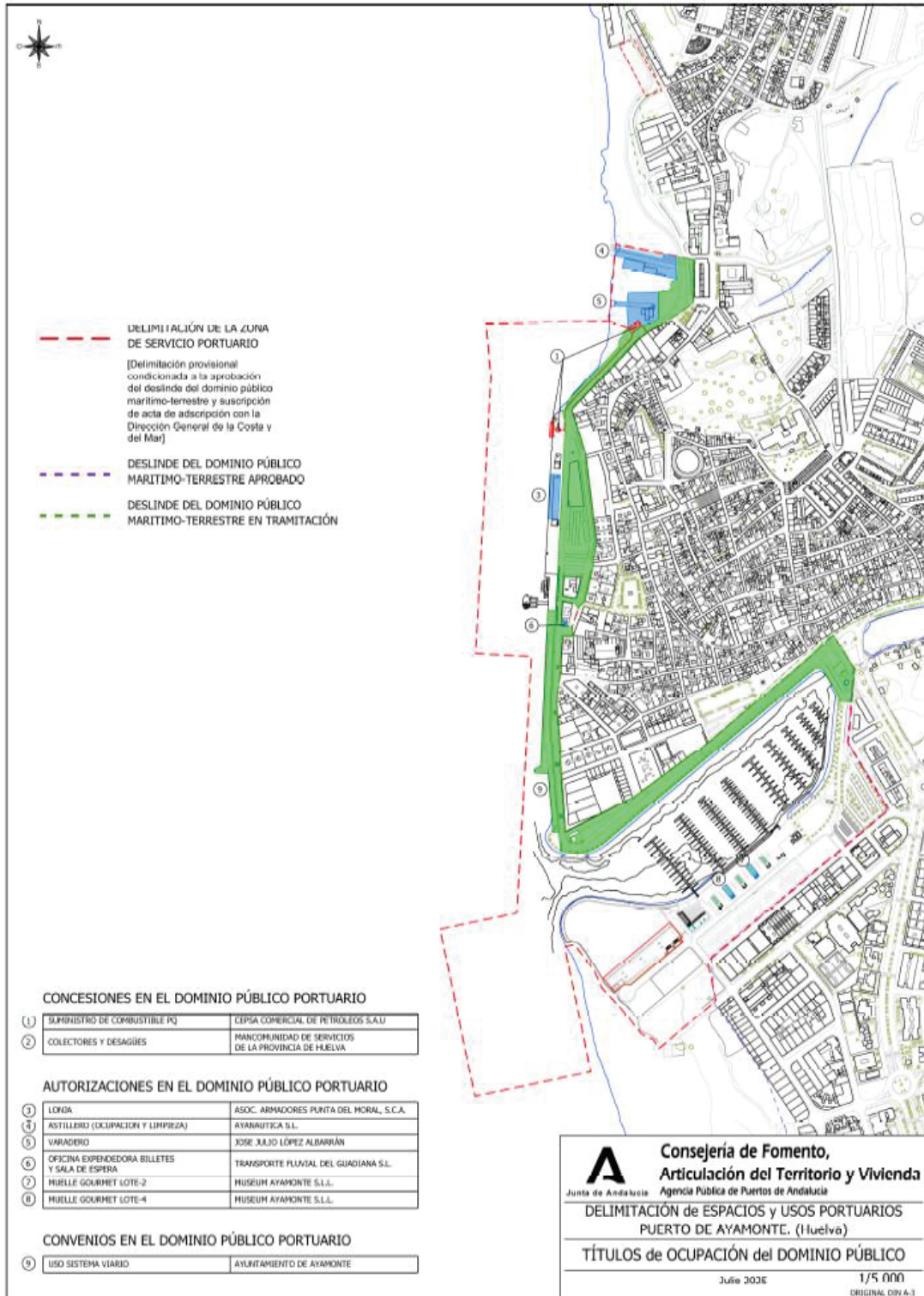
CONCEPTO	TITULAR
OFICINA EXPENDEDORA BILLETES Y SALA DE ESPERA	TRANSPORTE FLUVIAL DEL GUADIANA S.L.
OCUPACIÓN Y LIMPIEZA	AYANÁUTICA S.L.
VARADERO	JOSE JULIO LÓPEZ ALBARRÁN
MUELLE GOURMET LOTE-2	MUSEUM AYAMONTE S.L.L.
MUELLE GOURMET LOTE-4	MUSEUM AYAMONTE S.L.L.
LONJA	ASOCIACIÓN DE ARMADORES PUNTA DEL MORAL, S.C.A.

CONCESIONES

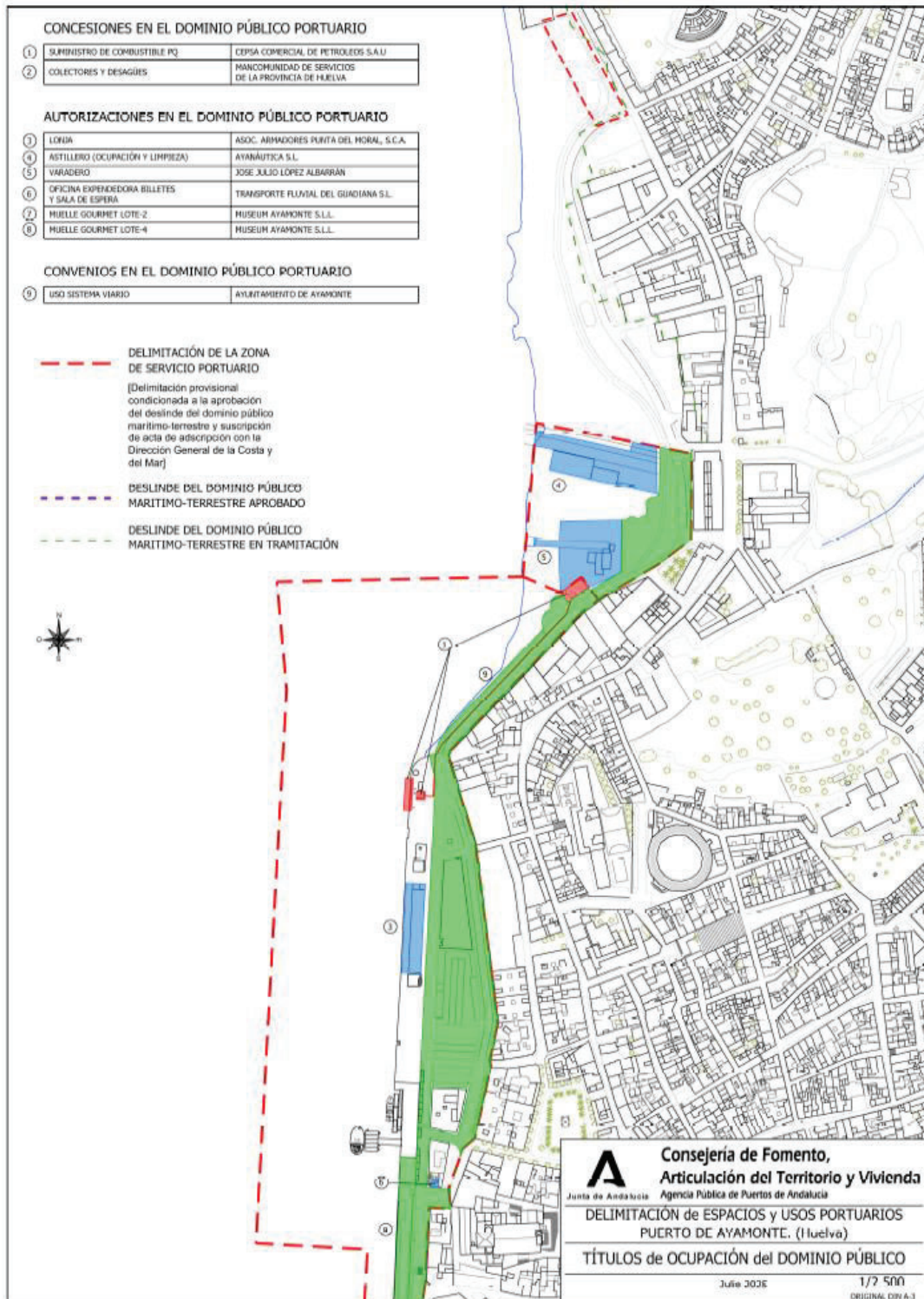
CONCEPTO	TITULAR
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PQ	CEPSA COMERCIAL DE PETROLEOS S.A.U
COLECTORES Y DESAGÜES	MANCOMUNIDAD DE SERVICIOS DE LA PROVINCIA DE HUELVA

CONVENIOS

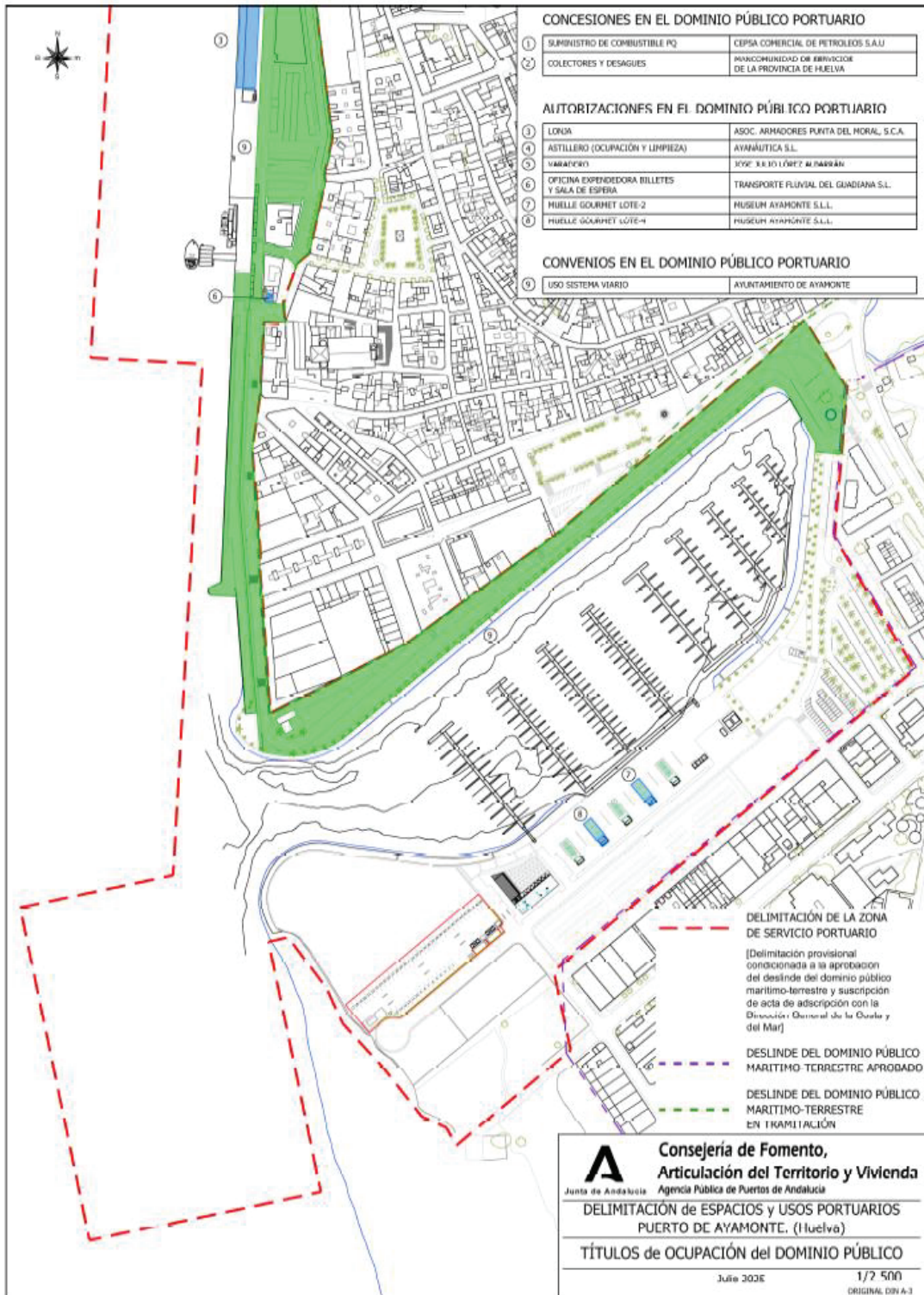
CONCEPTO	TITULAR
USO SISTEMA VIARIO	AYUNTAMIENTO DE AYAMONTE



00334665



00334665



00334665