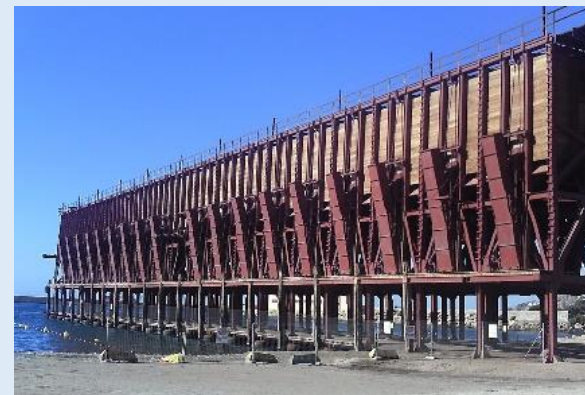


## ***ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DEL MASTER PLAN PUERTO - CIUDAD***

### ***Fase II.3. Síntesis***



## 1. SÍNTESIS

Almería se encuentra ante una oportunidad única para regenerar su ciudad y convertir su Puerto en un modelo de referencia. El Puerto está embarcado en la formalización de un puerto exterior en el que acoger sus actividades presentes y futuras, alejadas, segregadas e independientes de la ciudad, y que liberará áreas para formalizar el frente marítimo de Almería “tocando el agua”. A este proceso se enfrentan todas las ciudades portuarias en nuestro país y en todo el mundo. Es un proceso irrenunciable que reclama un modelo que cumpla un doble objetivo: un puerto eficaz y competitivo y una ciudad asomada a su lámina de agua. Pero por otra parte es un proceso complejo, por sus dilatados tiempos de transformación y por la disponibilidad de recursos financieros.

Supone una oportunidad ilusionante e histórica, compartida por el puerto y su ciudad, que los ciudadanos ansían ver materializarse en el modelo del nuevo frente marítimo desde la playa de las Olas a la del Zapillo.

La síntesis del plan maestro en primer lugar debe definir las claves consensuadas entre el puerto y su ciudad o, lo que es lo mismo la ciudad y su puerto, que deben marcar las futuras fases de su desarrollo más pormenorizado. Deben definirse las trazas y condiciones de futuro, tanto del nuevo espacio urbano como del espacio-frontera, siempre presidido por la evolución del espacio portuario, que ha comenzado su desarrollo hacia la zona exterior. El puerto, como infraestructura clave del desarrollo económico, debe seguir cumpliendo sus funciones con arreglo a criterios de rentabilidad y autosuficiencia económica, que condicionarán la planificación.

La dificultad y el reto de esta transformación del frente marítimo radica en **CONSEGUIR** encontrar el equilibrio entre las mejores soluciones para cada ámbito sin perder la identidad del conjunto. El inevitable desarrollo a largo plazo y, por tanto, descompuesto en diferentes fases, genera otra dificultad añadida, que es **evitar acciones puntuales que impidan desvirtuar el modelo** regido por el puerto y la ciudad que lo acoge y que conforman una unidad indisoluble.

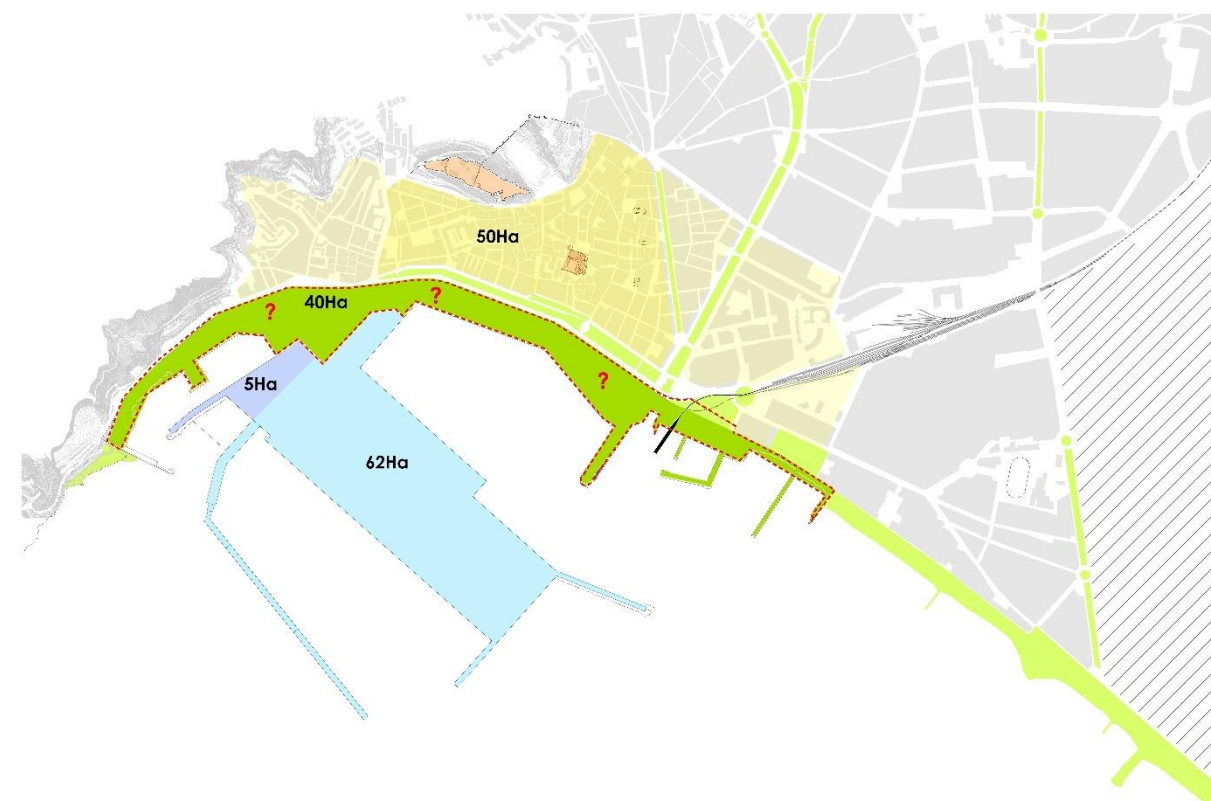






Figura 1. Propuesta de síntesis

El Master Plan reclama previamente desarrollar trabajos y documentos específicos en los que se fije el posicionamiento de la Ciudad y del Puerto que permitan una aproximación rigurosa al conocimiento del estado actual y su proyección de futuro:

- PLANIFICACIÓN DEL TRASLADO DEL PUERTO ACTUAL AL PUERTO EXTERIOR
- MODELO DE DESARROLLO DEL ENSANCHE DE LA CIUDAD EN SU FRENTE MARITIMO
- PLAN DE MOVILIDAD URBANA DE LA CIUDAD DE ALMERÍA Y SUS ACCESOS.
- DEFINICIÓN DE LOS NUEVOS ACCESOS VIARIOS Y FERROVIARIOS AL PUERTO

Mientras no queden establecidos los criterios con los que se materialicen finalmente dichos aspectos, no resulta posible establecer de forma definitiva una alternativa óptima de entre las valoradas que pueda recoger todos los requisitos trasladados inicialmente al equipo consultor. Pero sí es importante plasmar una serie de reflexiones conceptuales que se consideran CLAVE para el desarrollo del Master Plan.

## CLAVES

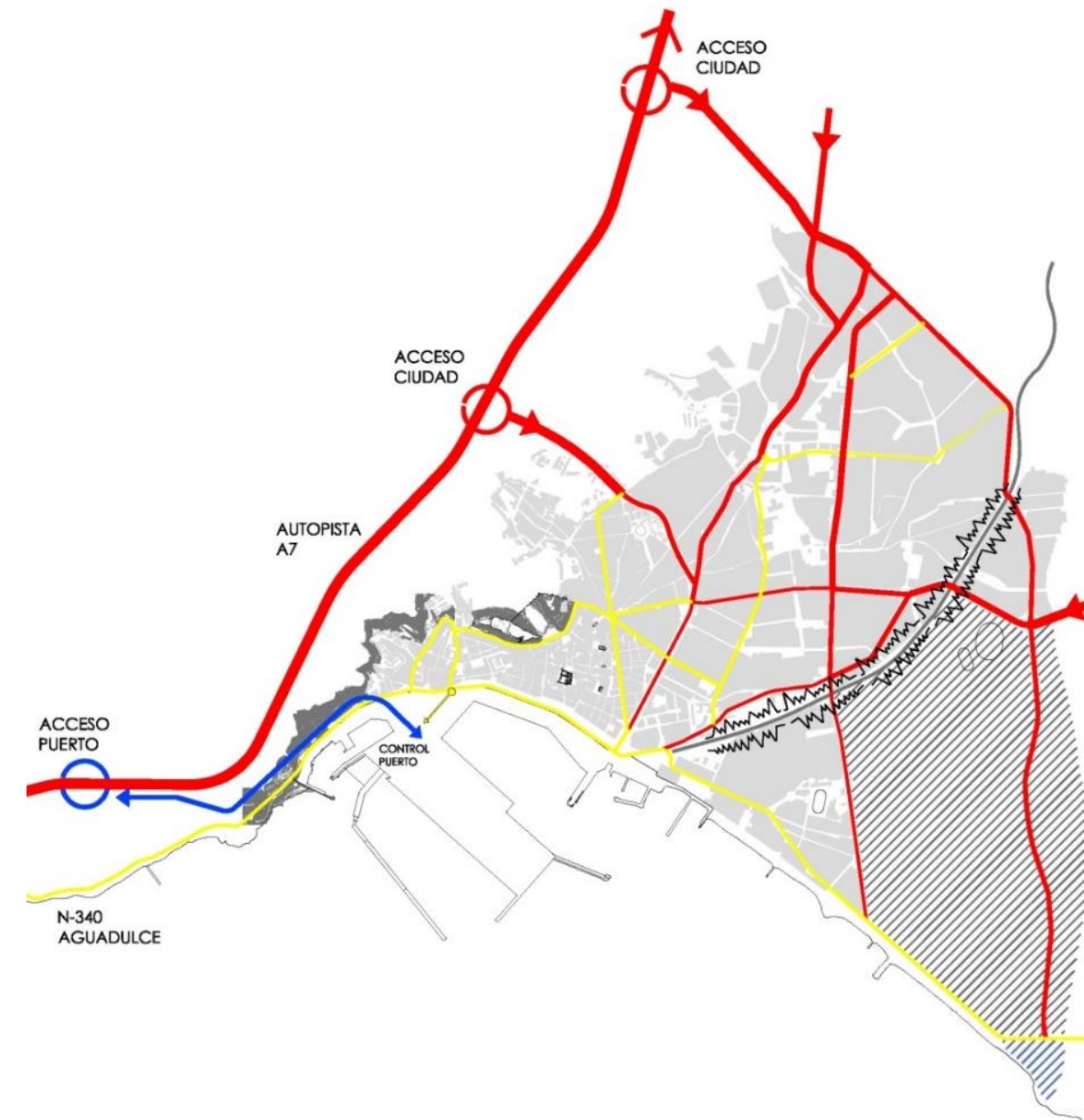
### 1.-FUTURO DEL PUERTO DE ALMERÍA

La planificación actual de la Autoridad Portuaria de Almería ya presenta un criterio claro en cuanto a su crecimiento futuro, y éste es el crecimiento hacia la zona exterior del Puerto, prolongando los muelles de Poniente y de Pechina. Se trata de una tendencia compartida con otros muchos puertos españoles e internacionales de alejar los tráficos comerciales de las zonas más cercanas al núcleo urbano, y de ampliación de infraestructuras para poder atender a la demanda creciente de actividad portuaria. Este proceso natural de crecimiento llevará a que, en algún momento, a definir según el desarrollo real de la actividad del Puerto de Almería en el futuro, la Estación Marítima termine por trasladarse a otra ubicación en la zona exterior del puerto, con mayor capacidad y mejores accesos.

Otro de los puntos clave en el desarrollo del puerto y sus relaciones con la ciudad son los accesos terrestres. El futuro puerto exterior reclama un **acceso viario directo, independiente**, a la A7, con el doble objetivo de conseguir la mayor eficiencia en su gestión independiente de los condicionantes de la actividad ciudadana y liberar a la ciudad de las servidumbres de la actividad portuaria.

La definición de la solución finalmente elegida para el nuevo acceso viario deberá apoyarse en estudios de movilidad y tráfico que analicen:

- Los tráficos dirigidos al puerto y a la ciudad desde el acceso oeste.
- La afección a los restantes accesos a la ciudad.



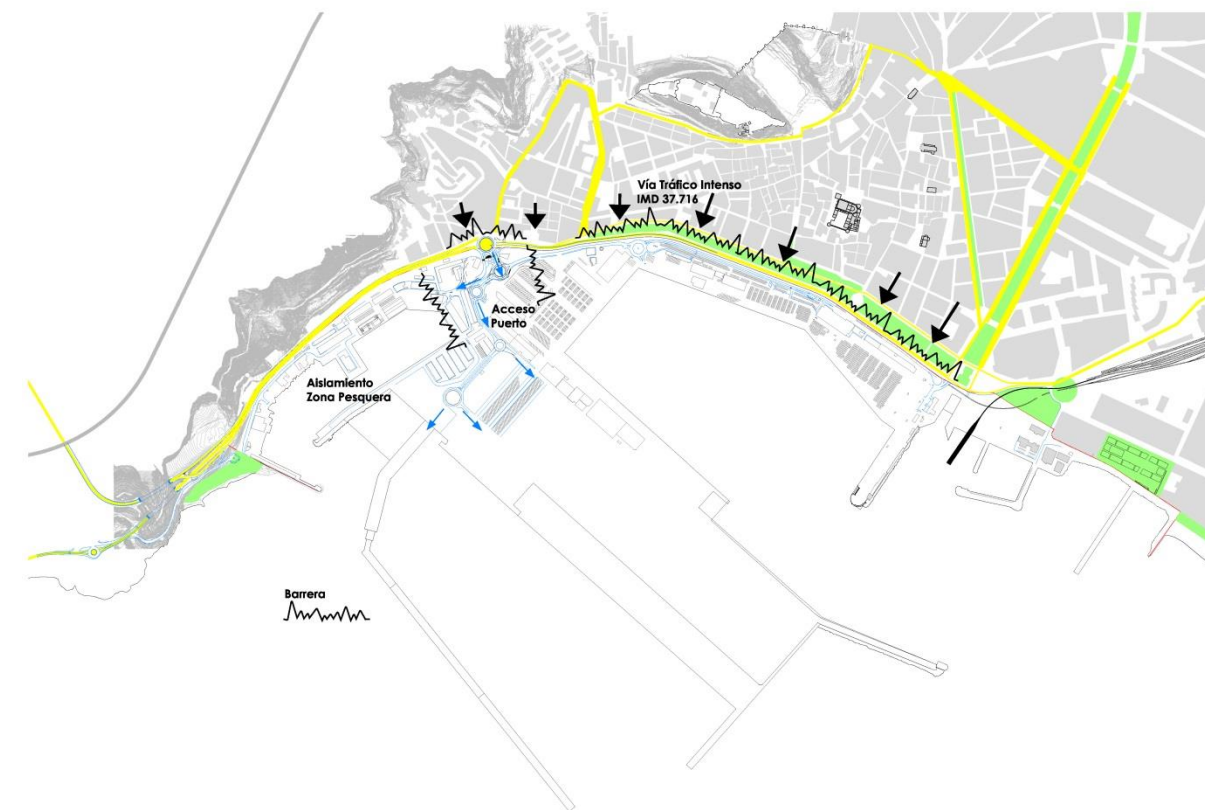
La necesidad de dar continuidad al nuevo frente marítimo urbano deberá tenerse muy presente en el diseño de esta conexión, para facilitar la continuidad peatonal del futuro frente urbano marítimo desde la Playa de las Olas a la del Zapillo. Para ello se estudiará, además de distribución general de flujos, el posible traslado del acceso al puerto al entorno del muelle de Pechina.

Otro objetivo que debe perseguirse es **diferenciar la conexión del puerto de la conexión con la ciudad**. independizándola del acceso de la actividad portuaria y alejándola del barrio Pescadería-La Chanca, hoy totalmente comprimido por unas complejas y excesivas redes rodadas que no solamente ocupan un espacio que el barrio necesita si no que producen ruido, contaminación, en definitiva, generando un medioambiente de muy baja calidad ambiental.



La nueva conexión deberá enlazarse con la red urbana, cuyo trazado debe distanciarse del barrio Pescadería-La Chanca, que reclama espacio para regenerar su fachada actual comprimida y un rediseño que cree un espacio público de referencia. Bien prolongando el Parque de Nicolás Salmerón, bien creando una nueva plaza: un espacio identitario para sus ciudadanos, en un barrio muy degradado.

Será importante evaluar la repercusión de favorecer los accesos a la ciudad por el Norte, desviando en parte el tráfico proveniente de Aguadulce y evitando así que la Carretera Málaga-Almería se convierta en una vía de tráfico intenso de paso. Principal escollo de la Operación Puerto ciudad ya que es una barrera infranqueable. Su transformación en una **vía amable** es clave para la operación Puerto Ciudad



El Puerto de Almería reclama una conexión ferroviaria de la que hoy carece

El futuro puerto exterior se aleja de la entrada de las vías a la ciudad que en la actualidad esta en proceso de soterramiento hasta la actual estación de viajeros.

Entre el final del soterramiento y el futuro puerto exterior se encuentra el futuro espacio urbano que conformara el frente marítimo de la ciudad, el ensanche de Almería que culminaran las expectativas de los ciudadanos de “tocar el agua”

Ambos objetivos deben cumplirse y una vez mas habrá que encontrar una solución equilibrada para lo cual será necesario estudiar soluciones técnicas que permitan que el puerto tenga conexión con la red ferroviaria y que a la vez no genere una nueva barrera .

“El proyecto de acceso ferroviario al puerto, debe ser compatible con la integración del frente marítimo a la ciudad, y por tanto soterrado.” Acta de Observaciones del equipo técnico a las fases I y II del Master Plan Puerto Ciudad de Almería

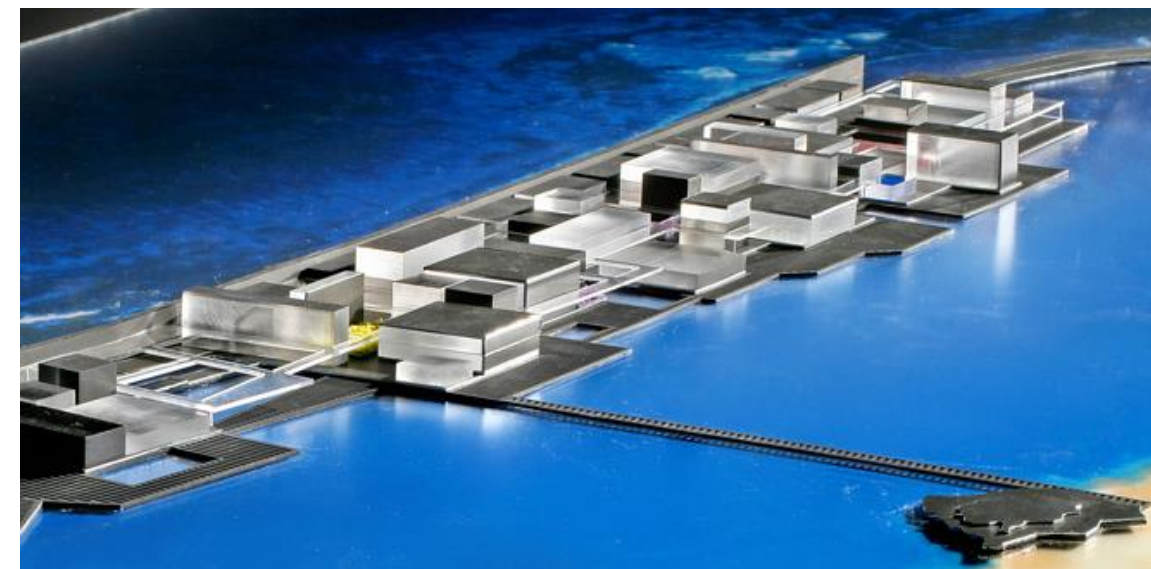
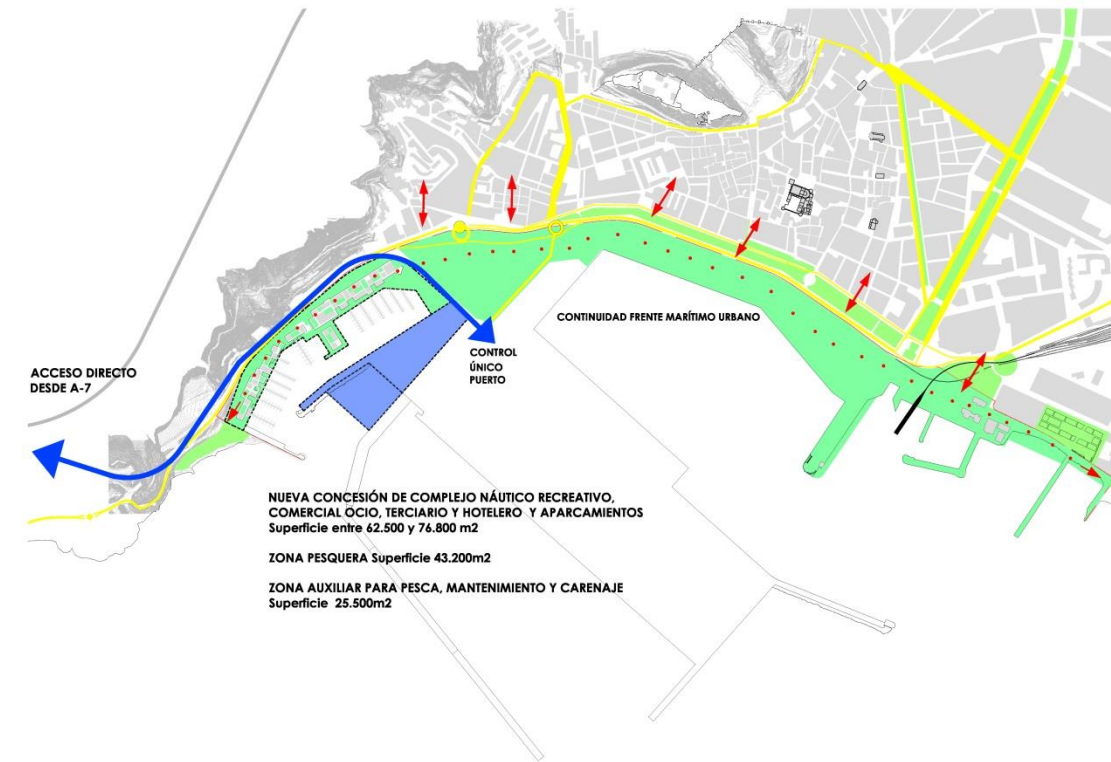
## 2.-REHABILITACIÓN DEL PUERTO PESQUERO

La dársena pesquera es un espacio portuario totalmente desaprovechado pese a su gran potencial. Sufre una fuerte degradación que evidentemente reclama una rehabilitación global. Posee una lámina de agua espléndidamente protegida, de grandes dimensiones para generar un puerto de uso mixto pesquero-recreativo, como existen en muchos puertos del estado español como Aguadulce, Roquetas de Mar, Altea o Málaga (en proceso), además de en otros puertos europeos. Esta convivencia de usos no sólo es viable, sino deseable, enriqueciendo ambas actividades

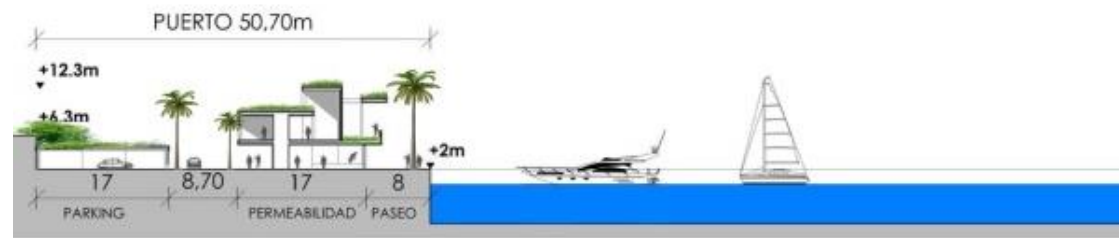
Se dispone de la ocasión de crear una **CONCESIÓN UNITARIA TIERRA-AGUA QUE LA CONVIERTA EN UN HITO SINGULAR DE LA CIUDAD DE ALMERÍA**. Un hito presidido por los barcos de recreo, arropados por un complejo terciario, lúdico comercial, ocio, deportivo, hotelero en diferentes categorías. Un modelo de gestión público-privada que se materialice siguiendo el modelo de concesión mixta.

Una de las dotaciones fundamentales, difíciles de conseguir de los puertos mediterráneos, es contar con una amplia área de carenaje, dado que no cuentan con espacio disponible. Esto generaría atractivo no solo en el entorno próximo, sino también para las reparaciones invernales de grandes yates.

Un complejo de alta calidad como este a buen seguro atraería inversores, convirtiéndose en un hito singular de la ciudad y en un lugar de encuentro metropolitano. Junto con las alternativas que se pudieran desarrollar en el entorno del muelle de Levante, se generarían hitos ligados a través de los ejes estructurantes: Parque Nicolás Salmerón y nuevo paseo marítimo, generados y fortalecidos por el nuevo frente urbano-marítimo.





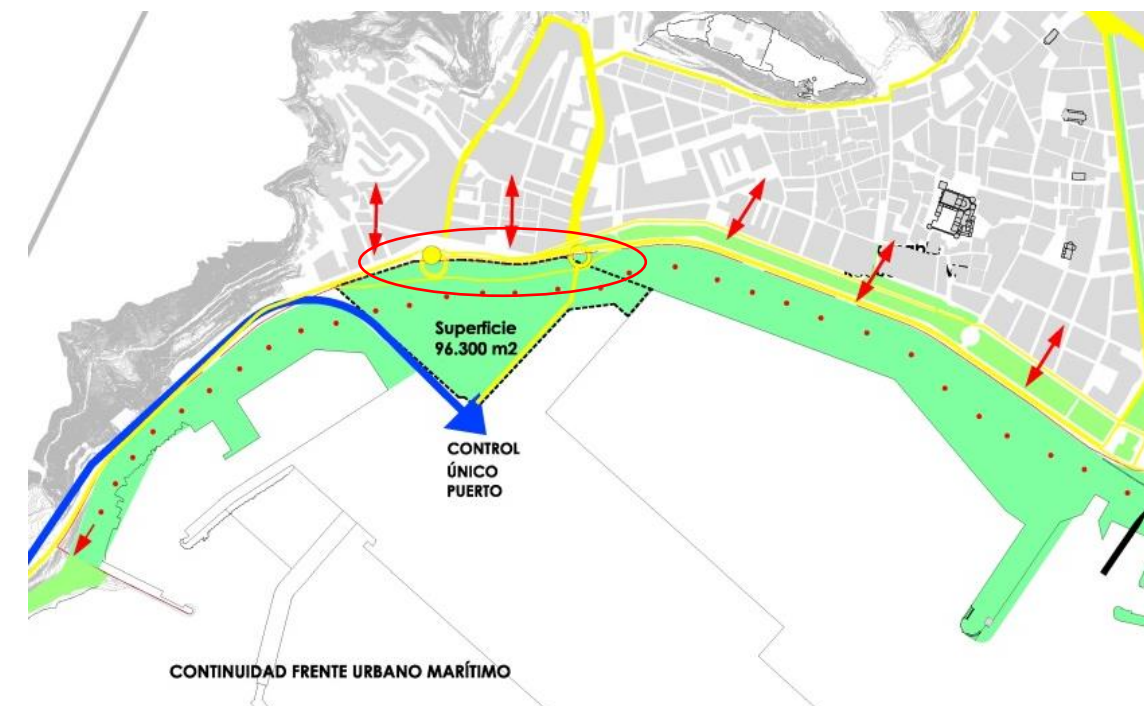


### 3.- FRENTE PESCADERÍA-LA CHANCA

La actuación en esta área es la oportunidad de acabar con la marginalidad y desconexión del Barrio de la Pescadería con la ciudad, que con el tiempo será a buen seguro un lugar mucho más atractivo en el que vivir.

Liberada la fachada de este barrio de la contaminación del tráfico de acceso al Puerto y de este con la ciudad, una vez se desarrolle la solución óptima para los nuevos accesos viarios, se abre la posibilidad de generar un espacio público en continuidad con el parque Nicolás Salmerón. Su materialización dependerá de los condicionantes del diseño de los accesos y del proceso de crecimiento progresivo del puerto hacia su zona exterior.

Se convertiría en **un espacio público de mercado carácter urbano en convivencia con un tráfico doméstico** que acompañará al espacio urbano del futuro Frente Marítimo.

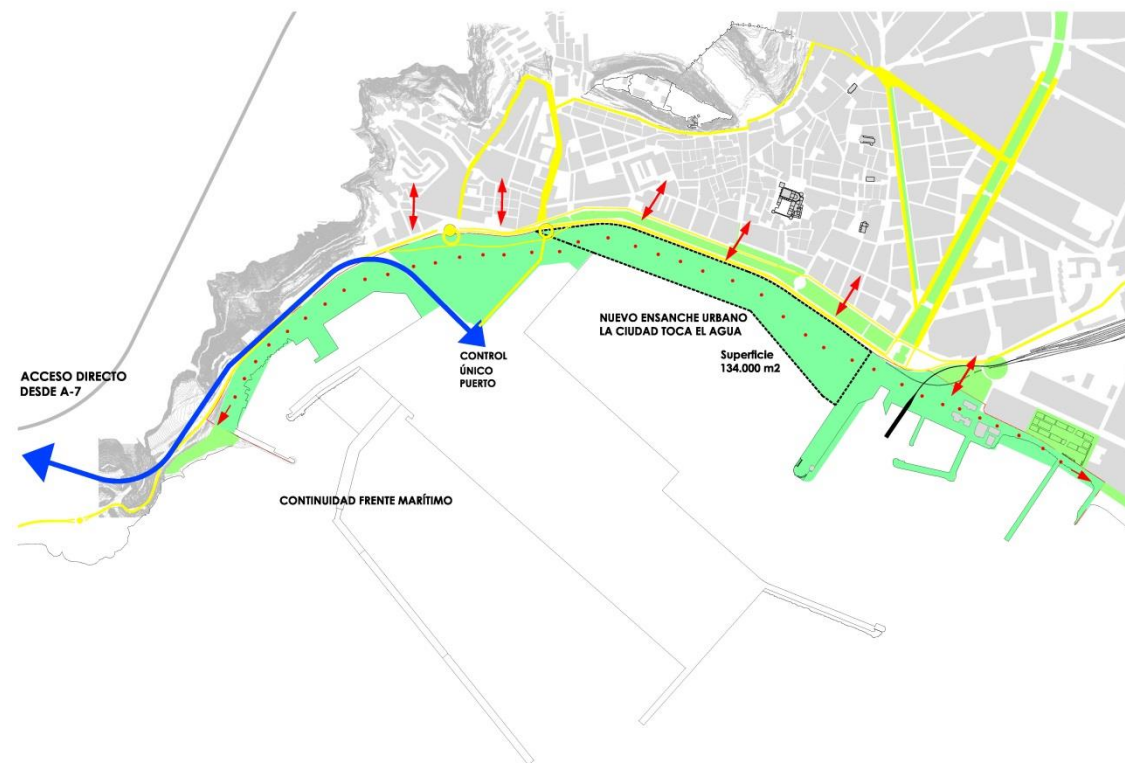


#### 4.- FRENTE MARÍTIMO DEL CASCO HISTÓRICO

Una vez consolidado el puerto exterior y sus conexiones con la A7 y con la ciudad, se liberará la franja que hoy día separa el casco histórico y su ensanche, que conforman el conjunto del centro urbano de Almería. Se generará un espacio de oportunidad para diseñar el ensanche marítimo que acompaña al Parque Nicolás Salmerón, que se convertirá en eje vertebrador de la nueva fachada de Almería “tocando el agua”.

El actual viario del frente marítimo debe ser reconfigurado como calle urbana, con una vía rodada de baja velocidad, y disminuyendo su sección. Una calle urbana conectada transversalmente con la trama de la actual ciudad generando unas trazas que garantice la continuidad con el futuro “ensanche marítimo”. El protagonista debe ser el peatón, para lo cual es necesario desarrollar un estudio de movilidad integral de la ciudad, ponderando las redes estructurantes de Almería y el rol de sus conexiones con el hinterland del puerto, la A7, Aguadulce, Gata... Esta es la estrategia a la que hoy día se están enfrentando todas las ciudades del mundo.

La formalización de este “Ensanche Marítimo” ofrece múltiples modelos funcionales, desde generar un gran parque habitado salpicado de dotaciones culturales, sanitarias, ocio, etc. hasta la creación de un nuevo barrio, prolongación del existente, con usos mixtos.



El desarrollo de este área depende de la decisión del Puerto y su previsión de traslado de la Estación Marítima al Muelle de Pechina.

La ciudad tiene que aportar un programa de necesidades para justificar como debe desarrollarse este futuro ensanche de ciudad.

El Casco Histórico necesita de un proceso de regeneración pero a pesar de ello, es un casco urbano atractivo.

La presión sobre las ciudades históricas pasa por dos periodos muy diferenciados que se repiten sistemáticamente en todas las ciudades. Primero se abandonan los cascos históricos, ocupando las periferias. Posteriormente los centros históricos recuperan su valor residencial y se regeneran. Hoy Almería se encuentra en el proceso de éxodo a la periferia y abandono del centro histórico, pero pronto se invertirá el proceso si esta operación puerto ciudad se consolida, aunque sea a medio o largo plazo. El Casco Histórico necesita de un proceso de regeneración, pero, a pesar de ello, es un casco urbano atractivo.

Almería no será una excepción. ¿Cuándo se producirá este retorno? ¿Qué es necesario modificar en las ciudades para que sean más atractivas que los espacios privados de las periferias?

Muchas son las referencias de experiencias de grandes, medianas y pequeñas ciudades de las que aprender los aciertos y los errores. Almería está en condiciones de plantearse su futuro y esta operación Puerto-Ciudad puede ser el detonante del inicio de su evolución, apostando por la regeneración de su centro histórico, prolongándolo hasta que “toque el agua” con el espléndido Parque de Nicolás Salmerón como protagonista y muñidor de la fusión de la estructura del casco antiguo y las nuevas tipologías de la ciudad que se asoma al mar.

**Una estructura urbana apoyada en las trazas existentes prolongándolas hasta el mar, generando un ensanche en continuidad**, frente lo ocurrido en la nueva ciudad hacia Levante de la Rambla, garantizan generar un gran polo de actividad urbana presidido por un especial “Central Park” como es el Parque de Nicolás Salmerón, un verdadero Jardín Botánico. Son circunstancias que permiten ser optimistas de la regeneración del Centro de Almería como el mejor lugar en el que vivir.

La posibilidad de que Almería vuelva a “tocar el agua” reclama una profunda reflexión del cómo, por qué y para qué del ensanche del Casco Histórico. Aunque el desarrollo de este área depende del desarrollo de la actividad portuaria y de la decisión de la Autoridad Portuaria de traslado de la Estación Marítima al muelle de Pechina, la ciudad deberá aportar un programa de necesidades para justificar cómo debe desarrollarse este futuro ensanche de ciudad.

Este ensanche, propiciado por la liberación, es arropado por dos ejes estructurantes: el Parque Nicolás Salmerón y un nuevo paseo de borde siguiendo el cantil de los muelles.

La reflexión va encaminada en dos direcciones: la elección de la tipología estructurante de este nuevo espacio urbano, bien como continuación de la trama histórica, bien con identidad propia, y cuáles son los usos que van a ocupar estos nuevos espacios urbanos. ¿Más jardines y parques? ¿Qué dotaciones culturales o educativas reclaman suelo urbano central? ¿Áreas deportivas? ¿O bien



seguir el camino europeo o el de Renfe/Adif de utilizar este suelo con el doble propósito de resolver problemas habitacionales y generar recursos, de forma similar al caso del “Toblerone”?

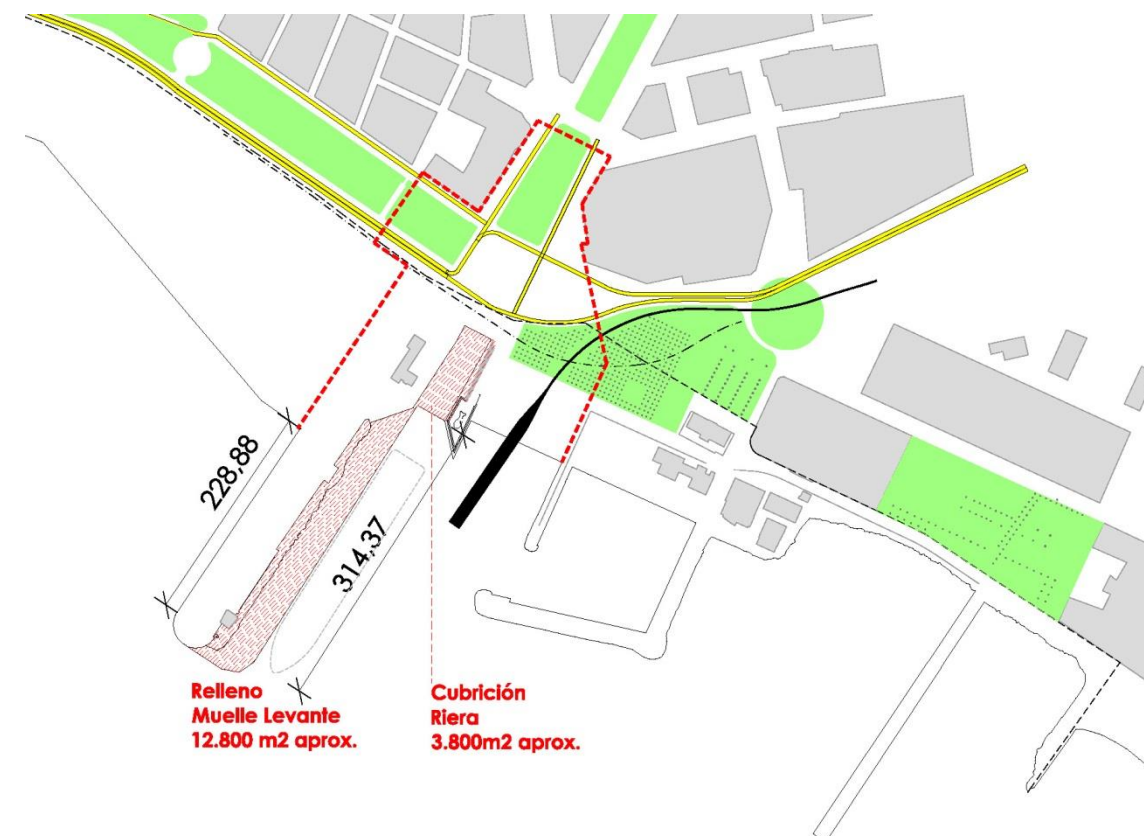
El camino elegido va a determinar la regeneración del Casco Histórico.

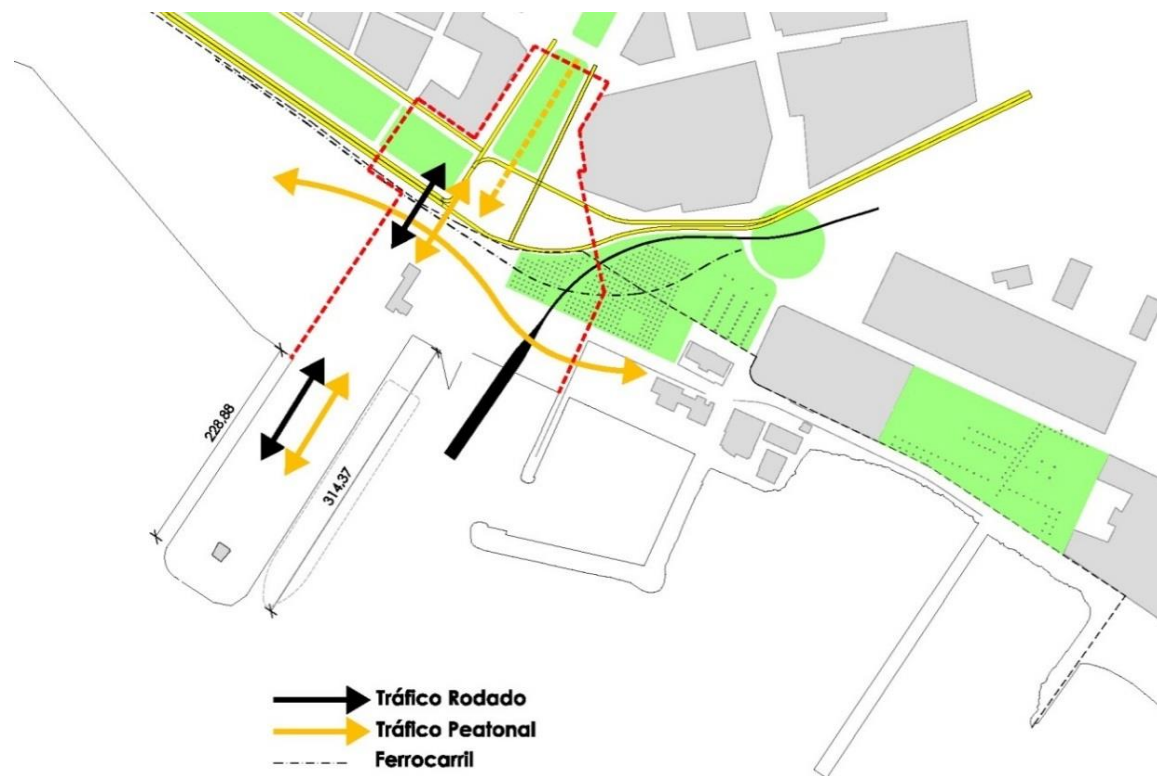
## 5.- MUELLE DE LEVANTE

Además de acoger las instalaciones administrativas de la Autoridad Portuaria y la torre de control del puerto, la actividad portuaria actual en el muelle de Levante se limita a las escalas de cruceros de tránsito. Se dispone así de un espacio de gran valor que ofrece la oportunidad de una actuación inmediata, algo que no debe desaprovecharse.

Sea cual sea su configuración, deben tenerse en cuenta las condiciones que impone el proyecto global del frente marítimo, de las que destacamos **la continuidad del conjunto** que se desarrolla desde la Playa de las Olas hasta el Zapillo y, en concreto, las actuaciones en el área de las Almadrabillas. Para ello resulta aconsejable prolongar la cubrición de la Rambla generando una antesala del muelle de Levante, con el doble objetivo de liberar un espacio para la conectividad Este-Oeste y canalizar la conexión con la ciudad en continuidad por la Alameda.

Se trata de una conectividad compleja, dado que es un punto neurálgico de tráfico propio de la ciudad y el que generará la actividad que se decida para el muelle de levante. será preciso realizar un estudio muy pormenorizado de este tráfico futuro de acuerdo con los usos acordados entre el puerto y la ciudad.





#### Claves a fomentar:

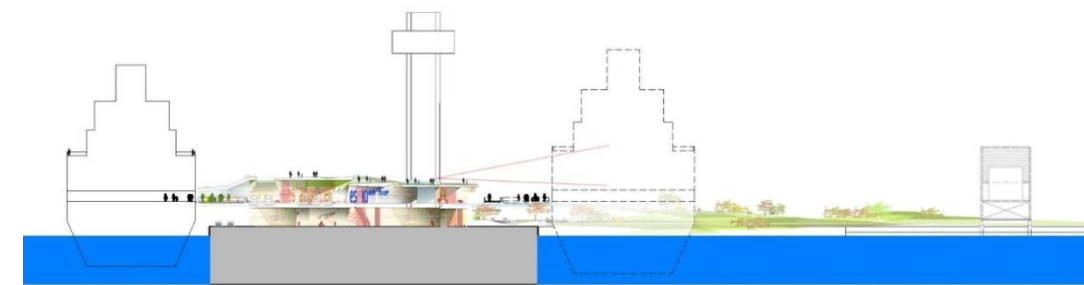
Un aspecto fundamental de esta propuesta es su integración dentro de una posible actuación global de mayor alcance, para lo que es vital garantizar los flujos longitudinales y transversales.

- Fomentar la transversalidad entre los muelles portuarios y las Almadrabillas para dar continuidad al futuro frente marítimo.
- Fomentar la conexión peatonal con la ciudad, configurando este espacio como una prolongación de la Rambla.

#### Elementos a determinar:

- **Uso futuro:**
  - ¿Es un centro multifuncional, estación de cruceros, centro de ocio, etc.?
  - ¿Es un paseo público? Dispondría de puntuales focos de atracción que convertirían este espacio en un paseo de referencia, en continuidad con la Rambla, asomándose al mar, con las vistas singulares del Cable Inglés y la vista singular de la ciudad de Almería presidida por la Alcazaba.
  - ¿Uso mixto?

- **Cómo conectarlo con la ciudad:** Para tomar esta decisión es imprescindible contar con un estudio de movilidad que tenga en cuenta los usos futuros. El futuro del tráfico y las soluciones acordadas para el acceso al puerto va a tener mucha repercusión en la cantidad de coches que circulen por la carretera Málaga-Almería.
- **Necesidad de dotar de aparcamientos o no a esta zona.**
- **Determinación de volumetrías y alturas máximas, tomando como referencia el Cable Inglés.** Lo que se construya en este área no debería competir con la singularidad de este Bien de Interés Cultural.





## 6.- ALMADRABILLAS

Este área es el último eslabón del frente marítimo del centro urbano de Almería, y conecta con el desarrollo del nuevo crecimiento de la ciudad. Es un eslabón que originalmente era un **lugar de baños** y que paulatinamente se han ido sustituyendo, primero por los cargaderos de mineral y después por el traslado de las instalaciones del Club de Mar desde la dársena pesquera, lugar donde estaba originariamente instalado.



El Club de Mar hoy día crea una barrera difícilmente sostenible frente a toda esta operación puerto ciudad, ya que sería el único lugar en donde la ciudad no toca el agua.

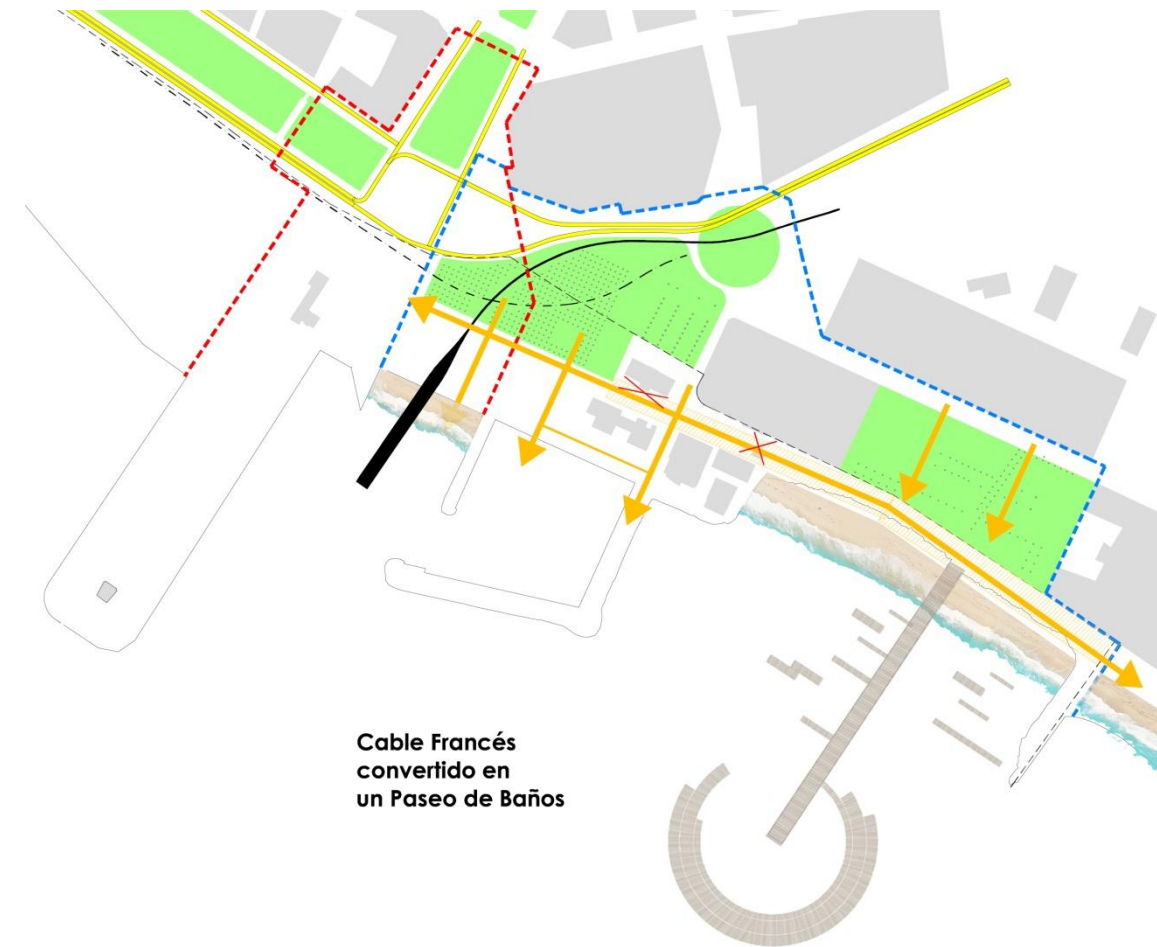
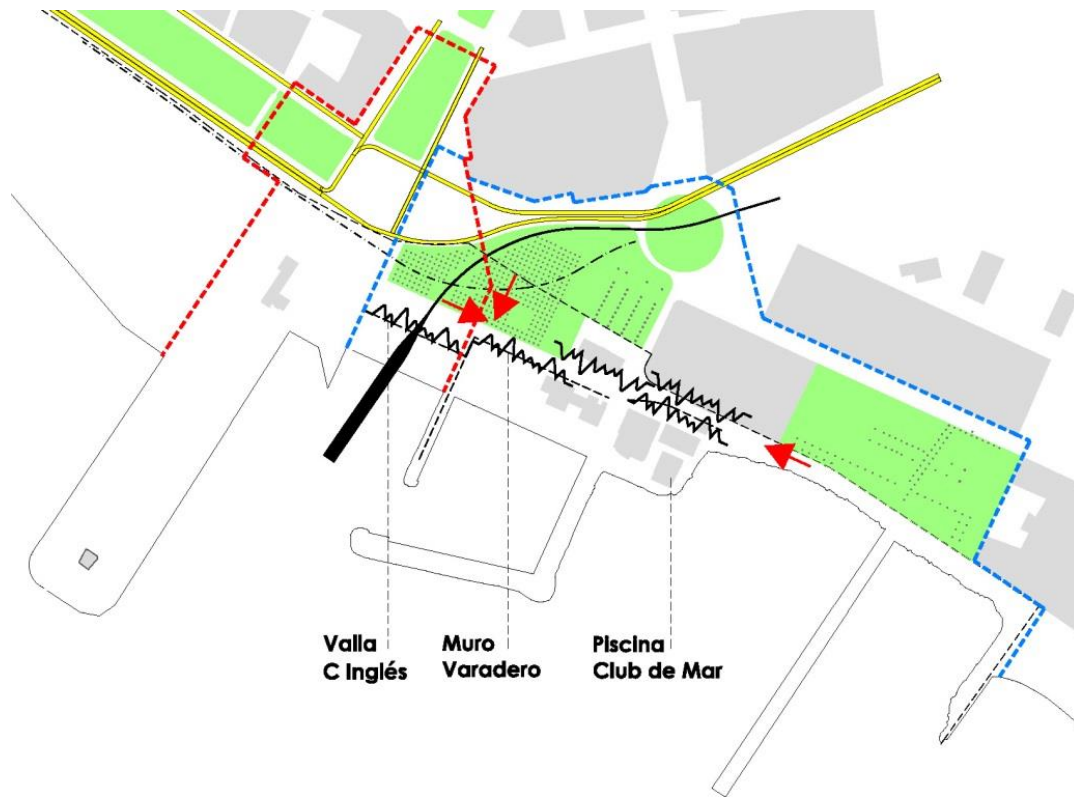
Los muros del actual varadero del Club de Mar y sus instalaciones privadas son una barrera para que la ciudad toque el mar. Por tanto, el paseo marítimo se ve desviado del agua en esta zona y también constreñido entre edificaciones, haciendo el paseo prácticamente un pasillo. El parque de las Almadrabillas es un lugar totalmente desconectado y por tanto deshabitado. La Plaza de las Almadrabillas es en cambio más utilizada, más amable para el ciudadano y con un mayor potencial de mejorar su relación con el borde del agua.

Esta zona reclama un estudio pormenorizado de las edificaciones existentes, bien para reordenarlas con nuevas edificaciones o sustituirlas íntegramente.

El Cable Inglés está en proceso de rehabilitación, es un BIC protegido y por tanto es indiscutible su conservación, convirtiendo las vías en un paseo peatonal de singulares vistas. Por otra parte, se están estudiando alternativas para darle contenido a los espacios de los cargaderos.

El Cable Francés hay que considerarlo igualmente en la solución elegida, más por su valor de referencia histórica que por sus valores arquitectónicos.





A corto plazo se podrían hacer intervenciones puntuales que mejoraran los espacios públicos, como el traslado del varadero, reconvirtiendo su espacio para uso ciudadano, la regularización del paseo interior, o abrir al público el muelle del Puerto Deportivo. A largo plazo debiera reordenarse el conjunto manejando dos supuestos: manteniendo el Club de Mar o no. El resto del espacio hasta el Zapillo reclama una reflexión sobre el carácter de zona de baños urbanos.

