

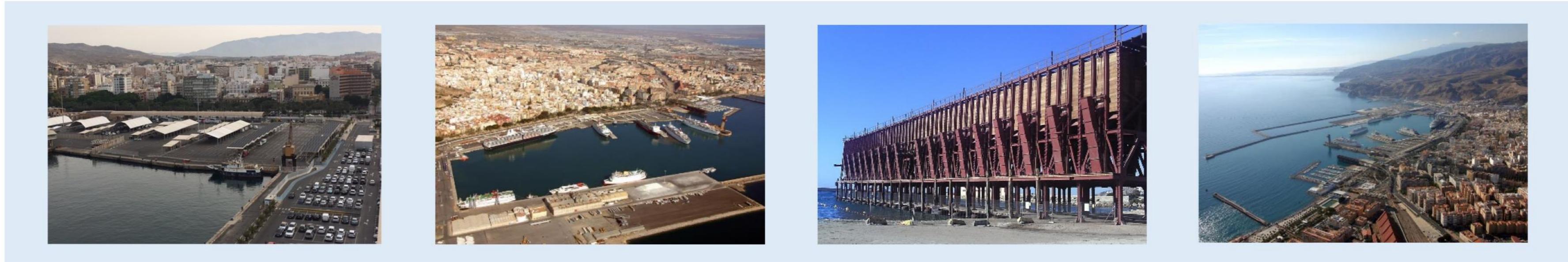


Puerto de Almería

Autoridad Portuaria de Almería

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

Resumen del Master Plan Puerto Ciudad



JUNQUERA
arquitectos


MCVALNERA

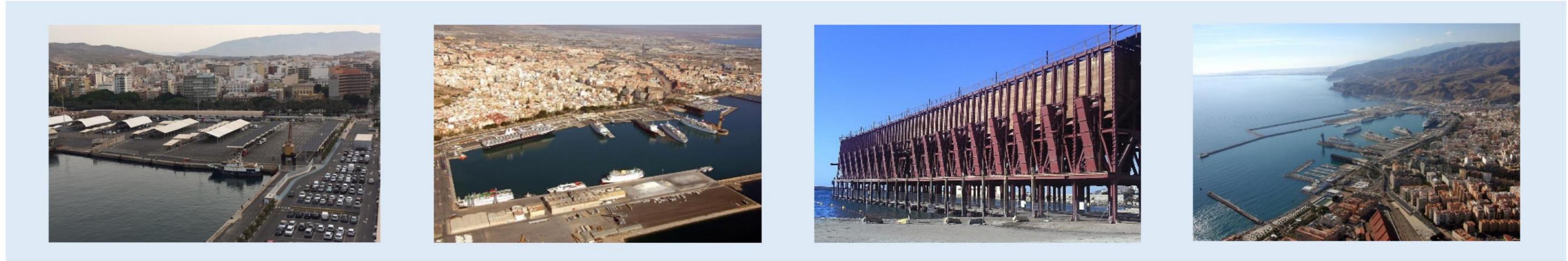
ÍNDICE

- 1.- SÍNTESIS**
- 2.- CLAVES**
- 3.-REHABILITACIÓN PUERTO PESQUERO. NUEVA MARINA NAÚTICO PESQUERA.**
- 4.- FRENTE PESCADERÍA LA CHANCA**
- 5.- FRENTE MARÍTIMO CASCO HISTÓRICO**
- 6.- MUELLE DE LEVANTE**
- 7.- PARQUE ALMADRABILLAS**
- 8.- RESUMEN DE COSTES**

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

1

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.

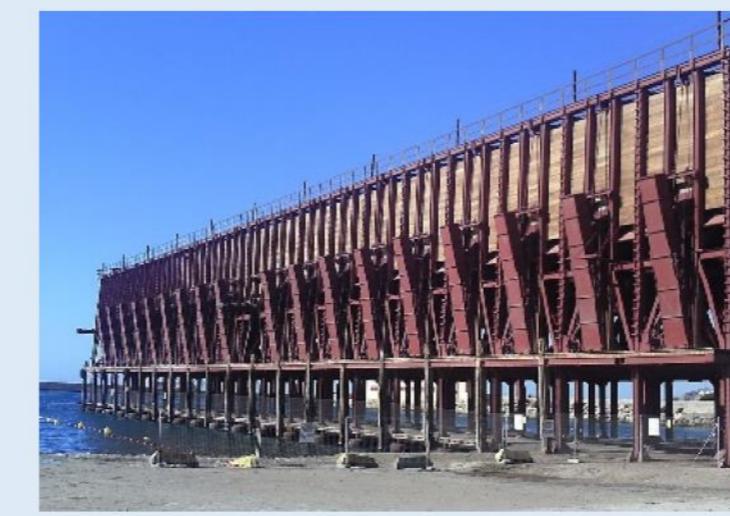
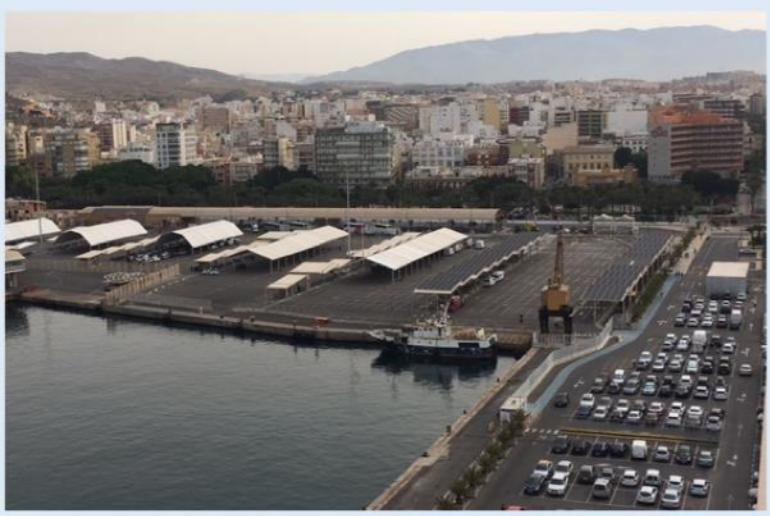




PLANO SÍNTESIS MASTER PLAN

2
CLAVES

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



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

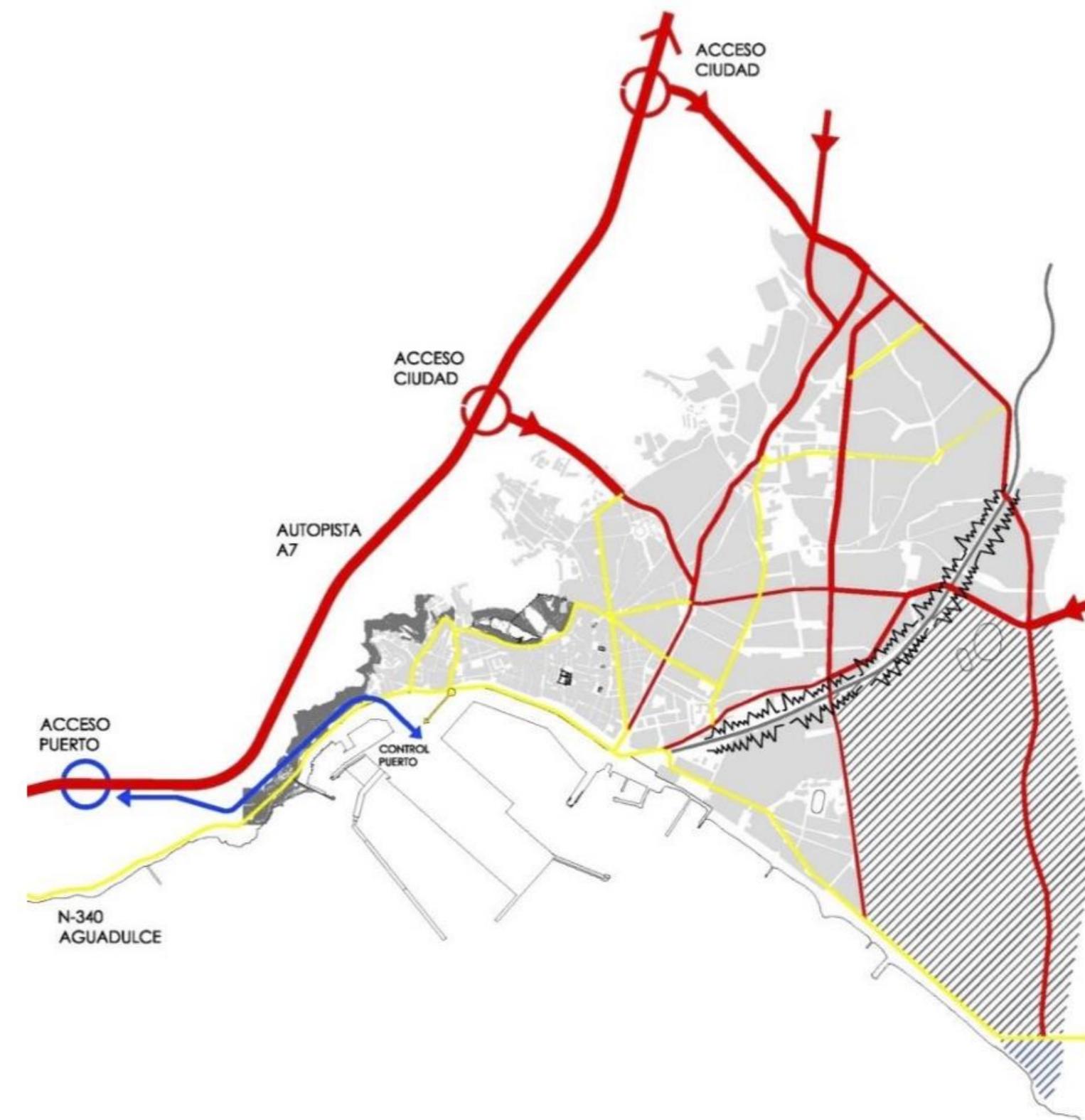
1.-FUTURO DEL PUERTO DE ALMERÍA

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 terrestre. 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.

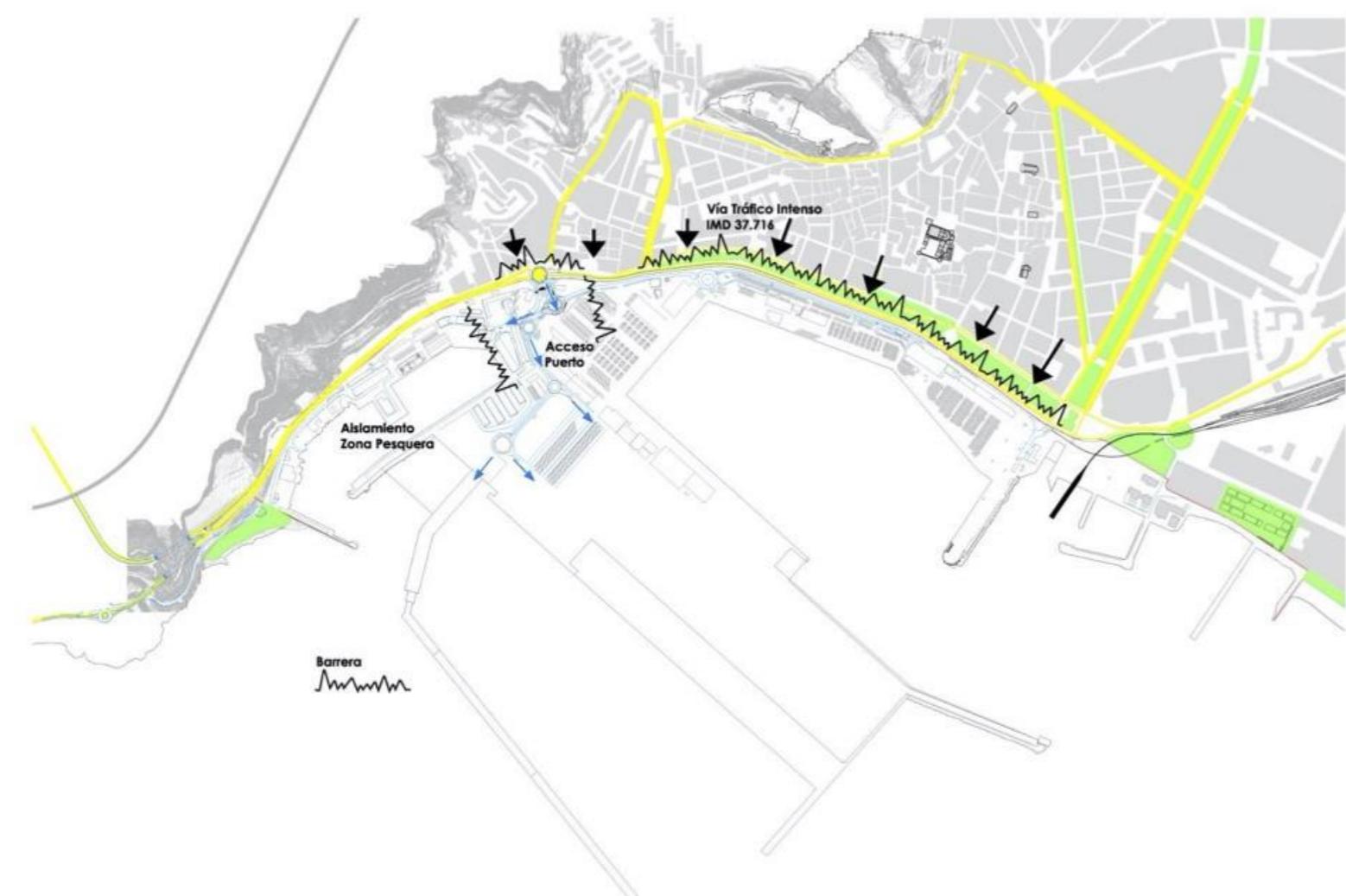


La necesidad de dar continuidad al nuevo frente marítimo urbano deberá tenerse muy presente en el diseño de esta conexión, para facilitar la continuidad peatonal del futuro frente urbano marítimo desde la Playa de las Olas a la del Zapillo. Para ello se estudiará, además de distribución general de flujos,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



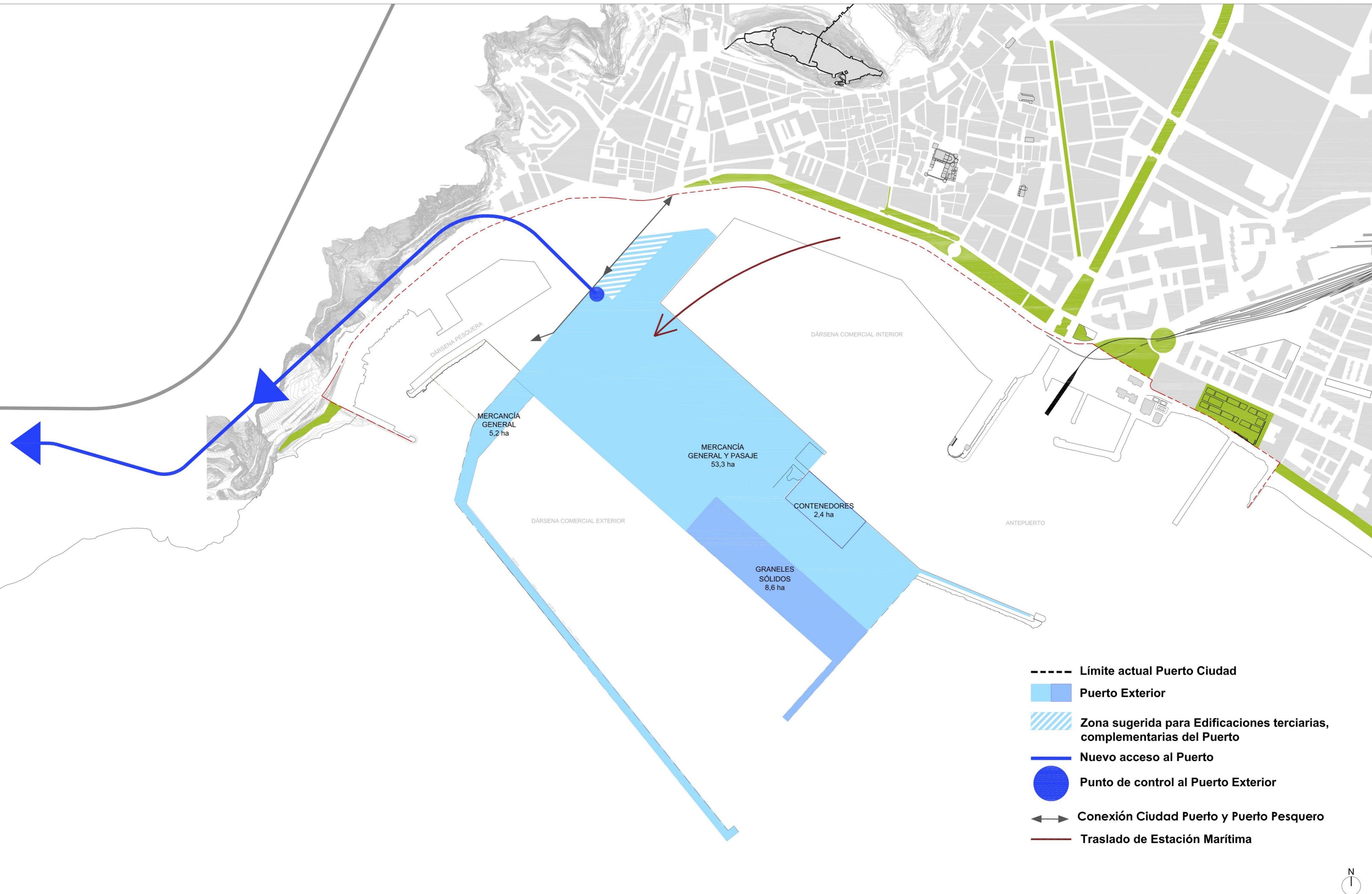
El Puerto de Almería reclama una conexión ferroviaria de la que hoy carece

El futuro puerto exterior se aleja de la entrada de las vías a la ciudad que en la actualidad está 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 conformará el frente marítimo de la ciudad, el ensanche de Almería que culminarán las expectativas de los ciudadanos de "tocar el agua"

Ambos objetivos deben cumplirse y una vez más 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.

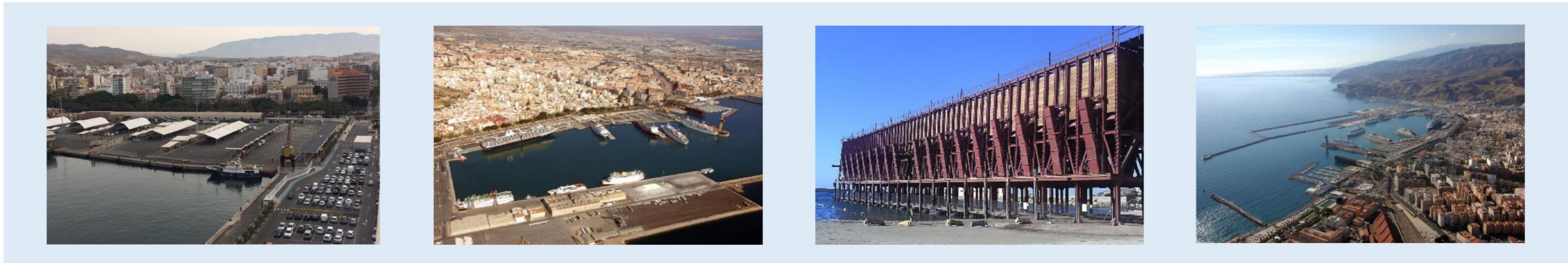
"El proyecto de acceso ferroviario al puerto, debe ser compatible con la integración del frente marítimo a la ciudad, y por tanto soterrado." Acta de Observaciones del equipo técnico a las fases I y II del Master Plan Puerto Ciudad de Almería



3

ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DEL
MASTER PLAN PUERTO - CIUDAD

REHABILITACIÓN PUERTO PESQUERO NUEVA MARINA NAÚTICO PESQUERA



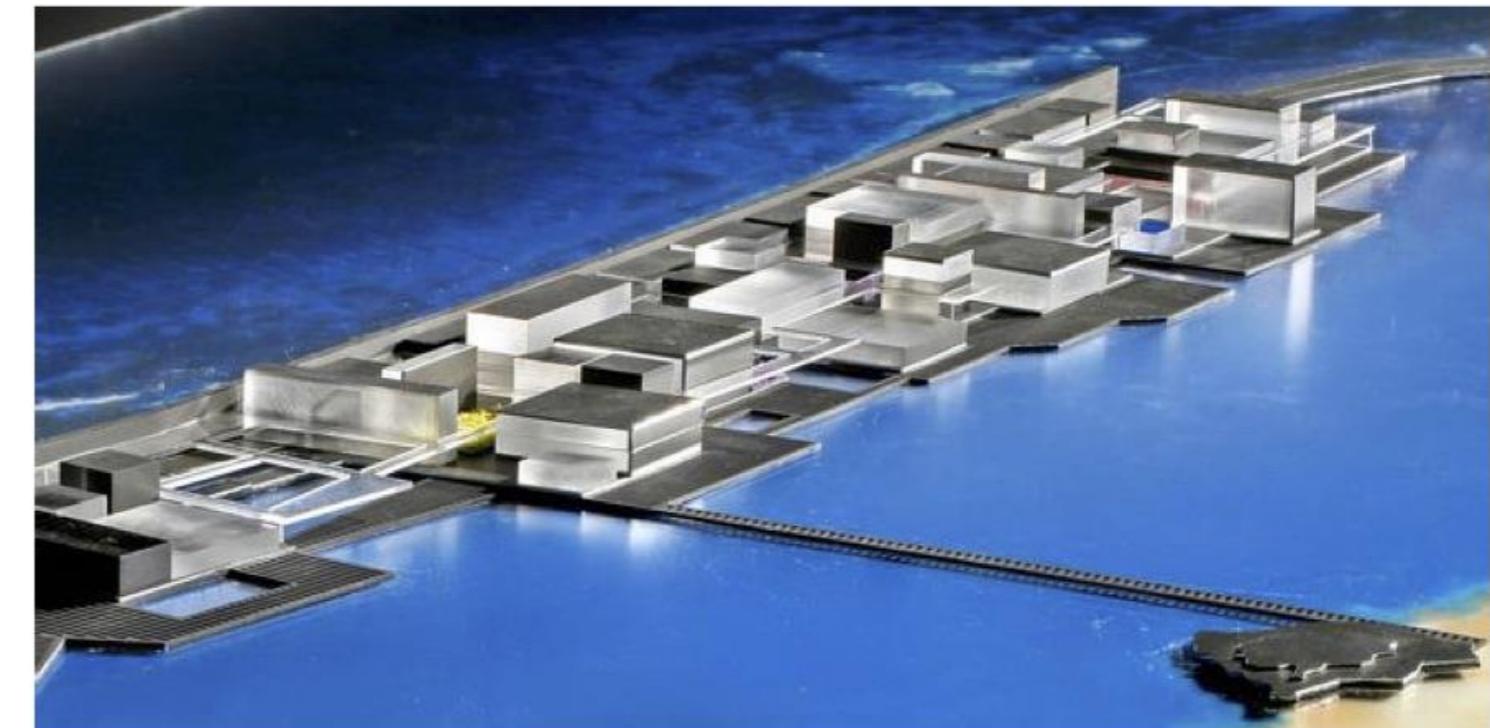
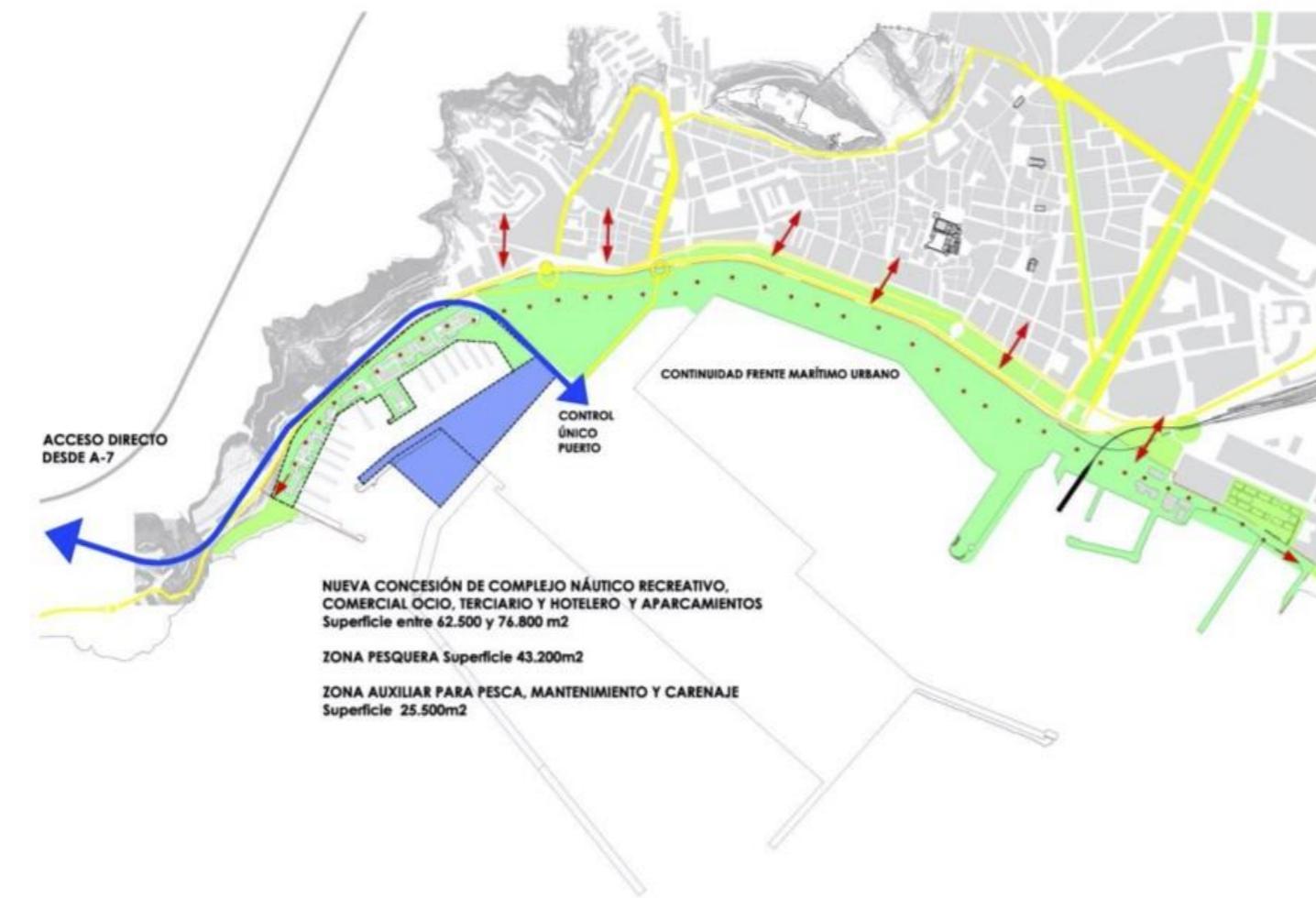
2.-REHABILITACIÓN DEL PUERTO PESQUERO

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

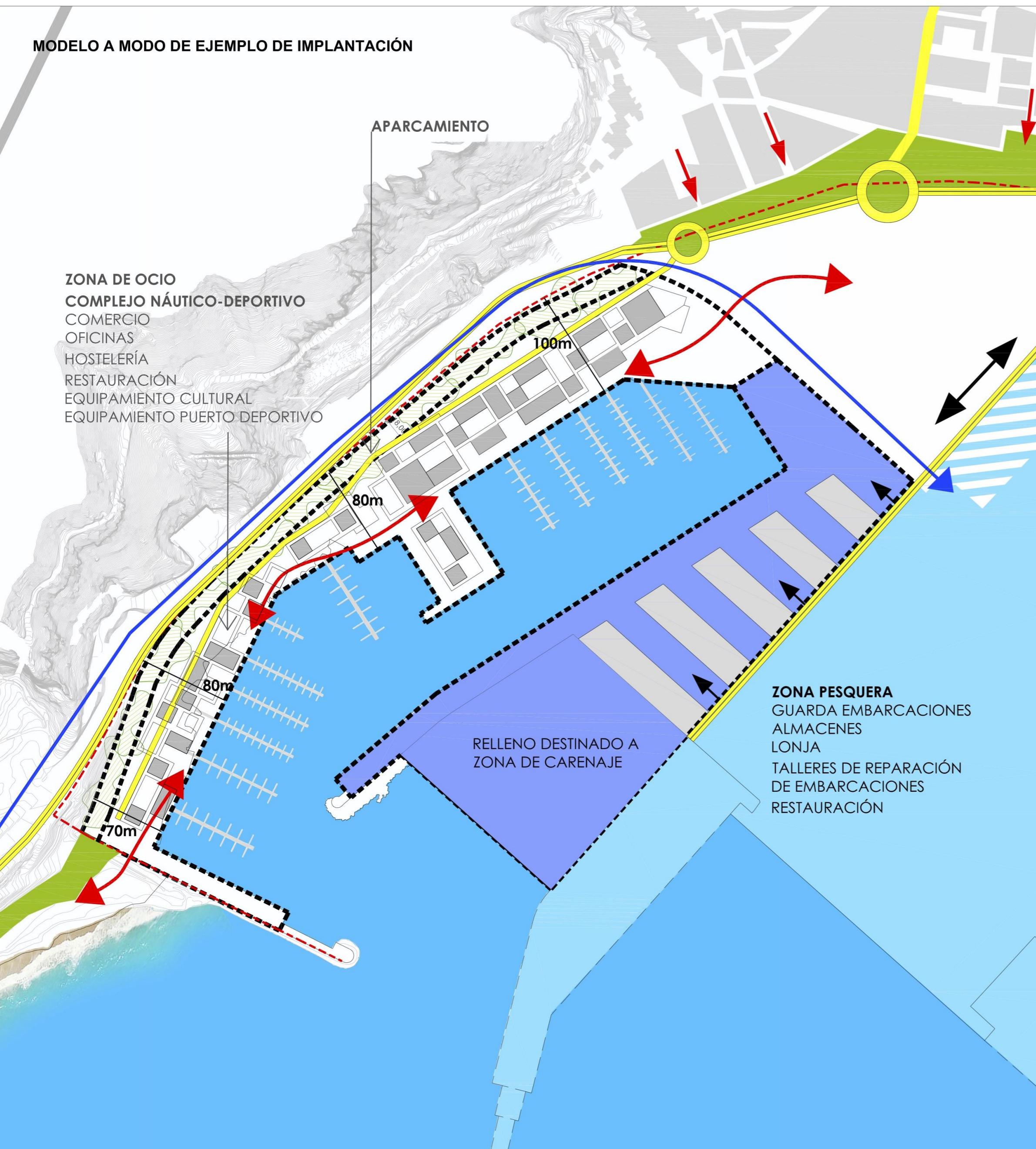
Se dispone de la ocasión de crear una **CONCESIÓN UNITARIA TIERRA-AGUA QUE LA CONVIERTA EN UN HITO SINGULAR DE LA CIUDAD DE ALMERÍA**. Un hito presidido por los barcos de recreo, arropados por un complejo terciario, lúdico comercial, ocio, deportivo, hotelero en diferentes categorías. Un modelo de gestión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

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.



MODELO A MODO DE EJEMPLO DE IMPLANTACIÓN



ZONA NUEVA MARINA NÁUTICO PESQUERA

LÍNEAS MAESTRAS_MODELLO PROPUESTO

Superficie del ámbito: 153.490 m²

Edificabilidad: A definir en Plan Especial

Ejes Vertebradores:

- Vario de coexistencia paralelo al límite portuario oeste. Entre este límite y el vial se plantea una franja de aparcamientos en 1 planta como límite de la actuación.
- Paseo marítimo en el borde del agua continuo en la zona de ocio
- Vial de acceso a zona pesquera y de carenaje en el límite con el puerto exterior.

Estructura Urbana: A definir en Plan Especial. Se representa un modelo de referencia

ZONA DE NUEVA MARINA COMPLEJO NÁUTICO-DEPORTIVO

Superficie: 61.000 m²

Usos Compatibles: Comercio, Oficinas, Hostelería, Restauración, Ocio, Terciario, Hotelero, Equipamiento Cultural, Servicios Públicos, Equipamiento Puerto Deportivo, Club Náutico, Escuela de Vela.

La edificación se situará entre el paseo marítimo continuo y la vía de coexistencia paralelo al límite del área portuaria.

ZONA DE APARCAMIENTO

Superficie: 12.780 m²

Usos Compatibles: Aparcamiento

Nº de Plazas: 450 en 1 planta ampliable a 900 en 2 plantas

Edificación adosada al límite portuario, aprovechando la ladera. Cubierta Plana vegetal, con 1m de tierra para vegetación tipo arbustiva.

Se deberá estudiar la posibilidad de convertirse en un aparcamiento disusorio para la ciudad.

ZONA PESQUERA

Superficie: 79.800 m²

De esta, 31.180m² son nuevo relleno para área de Varadero y carenaje. **Usos Compatibles:** Guarda Embarcaciones, Almacenes, Lonja, Talleres de Reparación de Embarcaciones, Restauración.

↔ Continuidad frente marítimo

----- Ámbito

- - - - Límite actual Puerto Ciudad





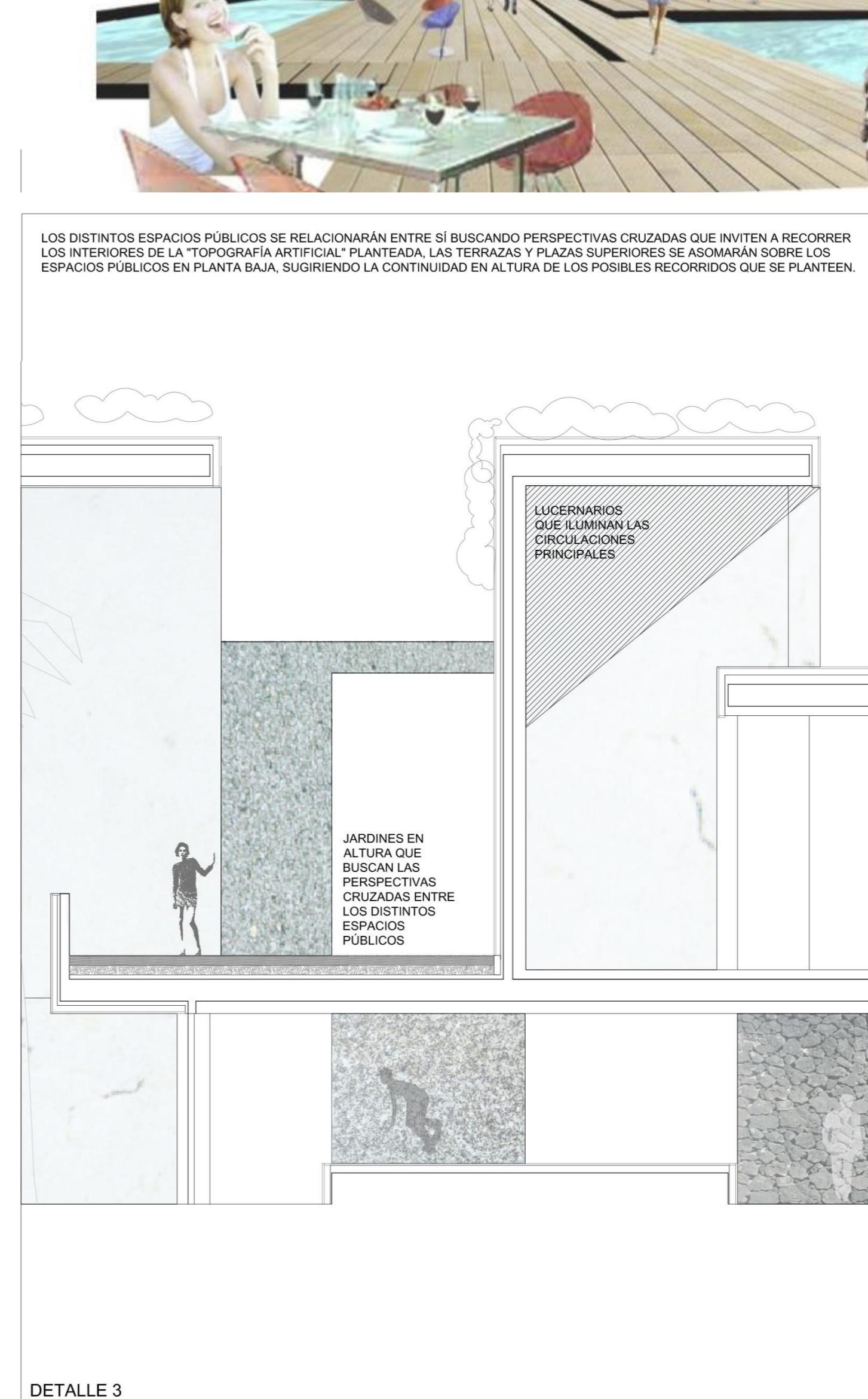
EL PASEO DE BORDE A LO LARGO DEL MUELLE DEL PUERTO DEPORTIVO SE CUBRE CON ELEMENTOS EN VOLADIZO QUE SE ASOMA MODO DE MIRADOR SOBRE EL MAR. SE APROVECHAN ESTOS LUGARES PARA LA UBICACIÓN DE USOS LUCRATIVOS, TALES COMO RESTAURANTES Y CAFETERÍAS CON TERRAZAS, QUE PERMITEN DISFRUTAR DE SU PRIVILEGIADA SITUACIÓN.



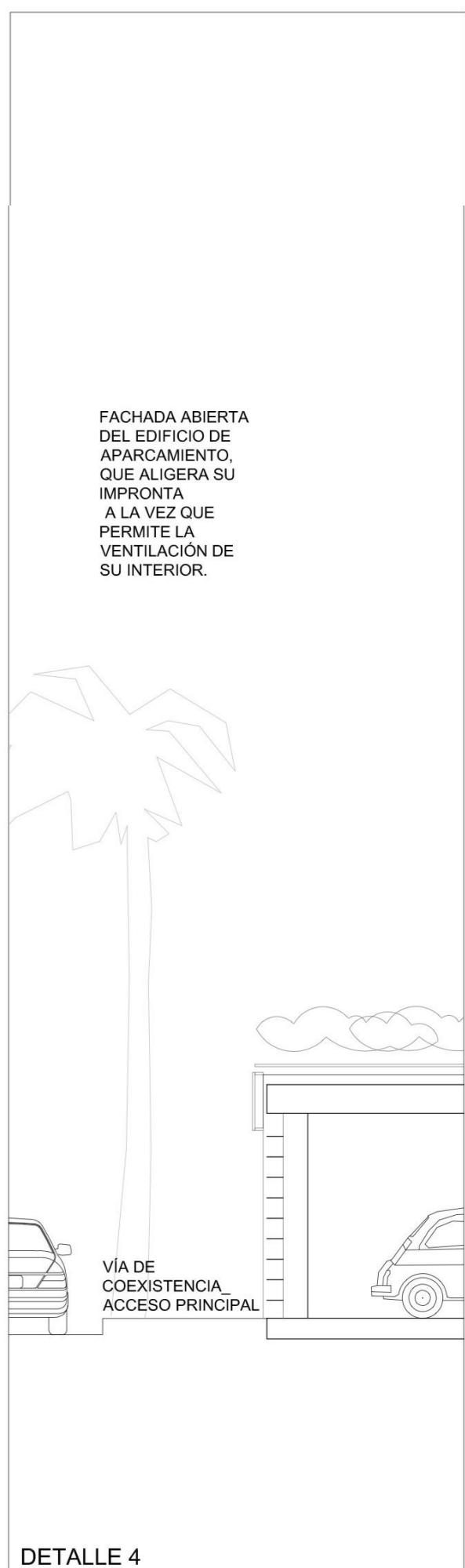
DETALLE 1



DETALLE 2



DETALLE 3



DETALLE 4

LOS RECORRIDOS INTERIORES A TRAVÉS DEL EQUIPAMIENTO SE PLANTEAN COMO UNA SUCESIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS ENCADENADOS, ILUMINADOS MEDIANTE LUCERNARIOS Y PATIO. ESTOS LUGARES SE ACONDICIONAN A TRAVÉS DE LA DISPOSICIÓN DE VEGETACIÓN AUTÓCTONA Y LA UBICACIÓN DE LAMINAS DE AGUA, ESTANQUES, FUENTES, ...

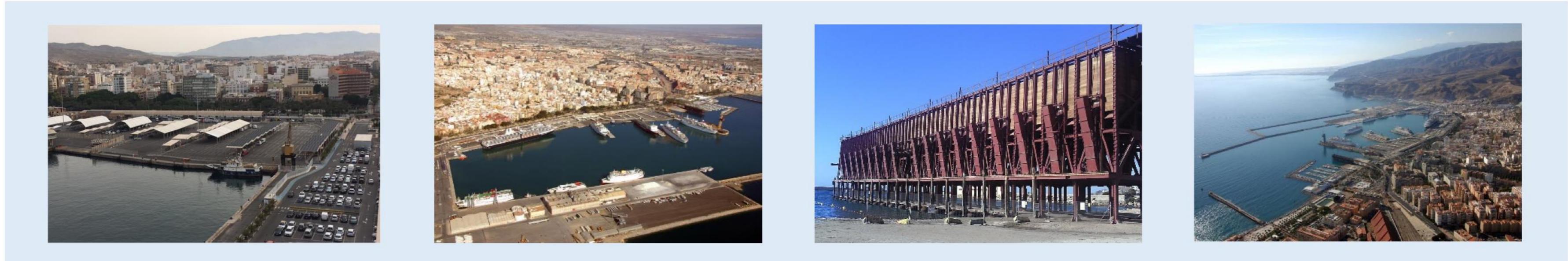
LOS DISTINTOS ESPACIOS PÚBLICOS SE RELACIONARÁN ENTRE SÍ BUSCANDO PERSPECTIVAS CRUZADAS QUE INVITEN A RECORRER LOS INTERIORES DE LA "TOPOGRAFÍA ARTIFICIAL" PLANTEADA, LAS TERRAZAS Y PLAZAS SUPERIORES SE ASOMARÁN SOBRE LOS ESPACIOS PÚBLICOS EN PLANTA BAJA, SUGIRIENDO LA CONTINUIDAD EN ALTURA DE LOS POSIBLES RECORRIDOS QUE SE PLANTEEN.

FACHADA ABIERTA DEL EDIFICIO DE APARCAMIENTO, QUE ALIGERA SU IMPRINTA A LA VEZ QUE PERMITE LA VENTILACIÓN DE SU INTERIOR.

ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DEL
MASTER PLAN PUERTO - CIUDAD

4

FRENTE PESCADERÍA-LA CHANCA

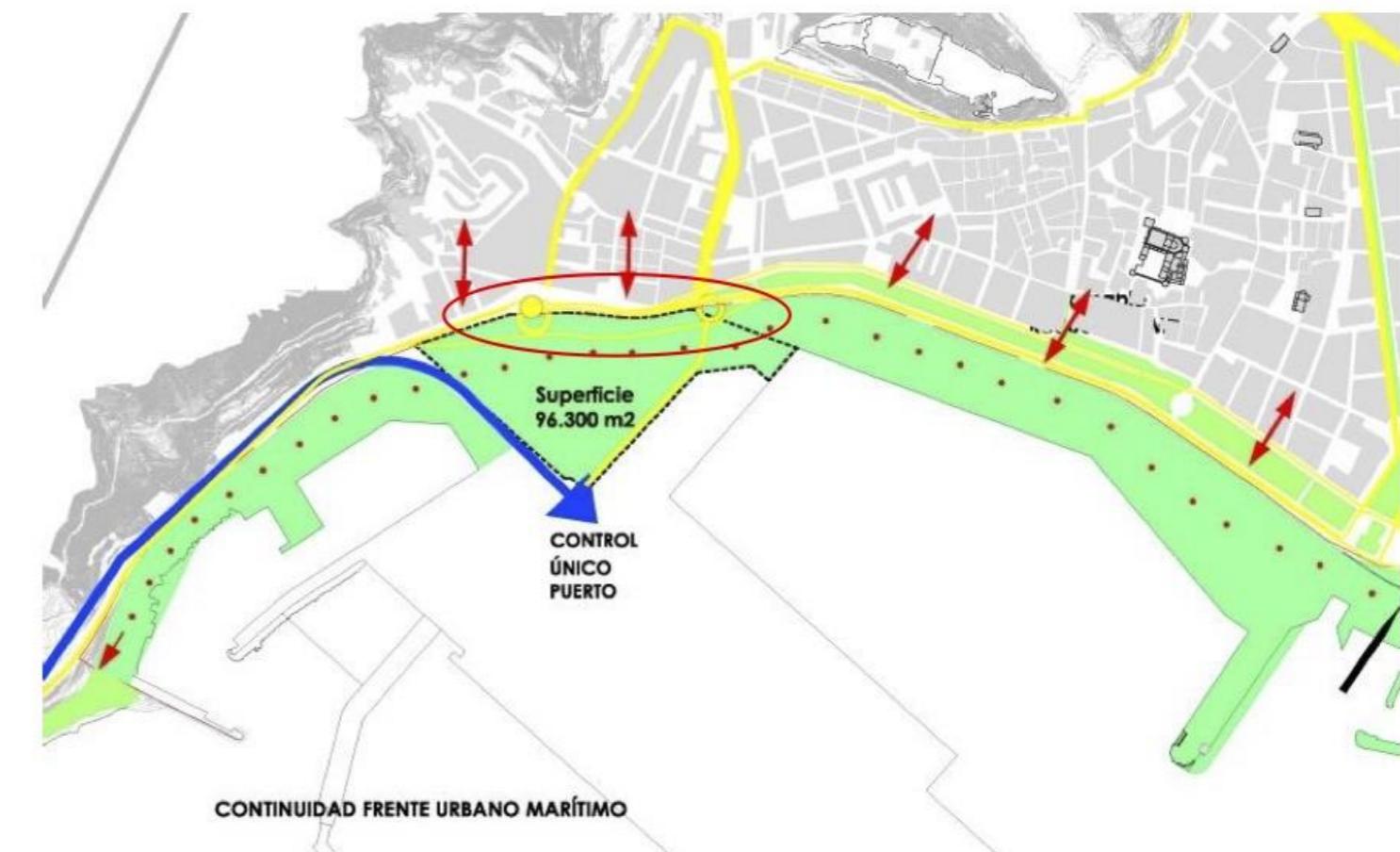


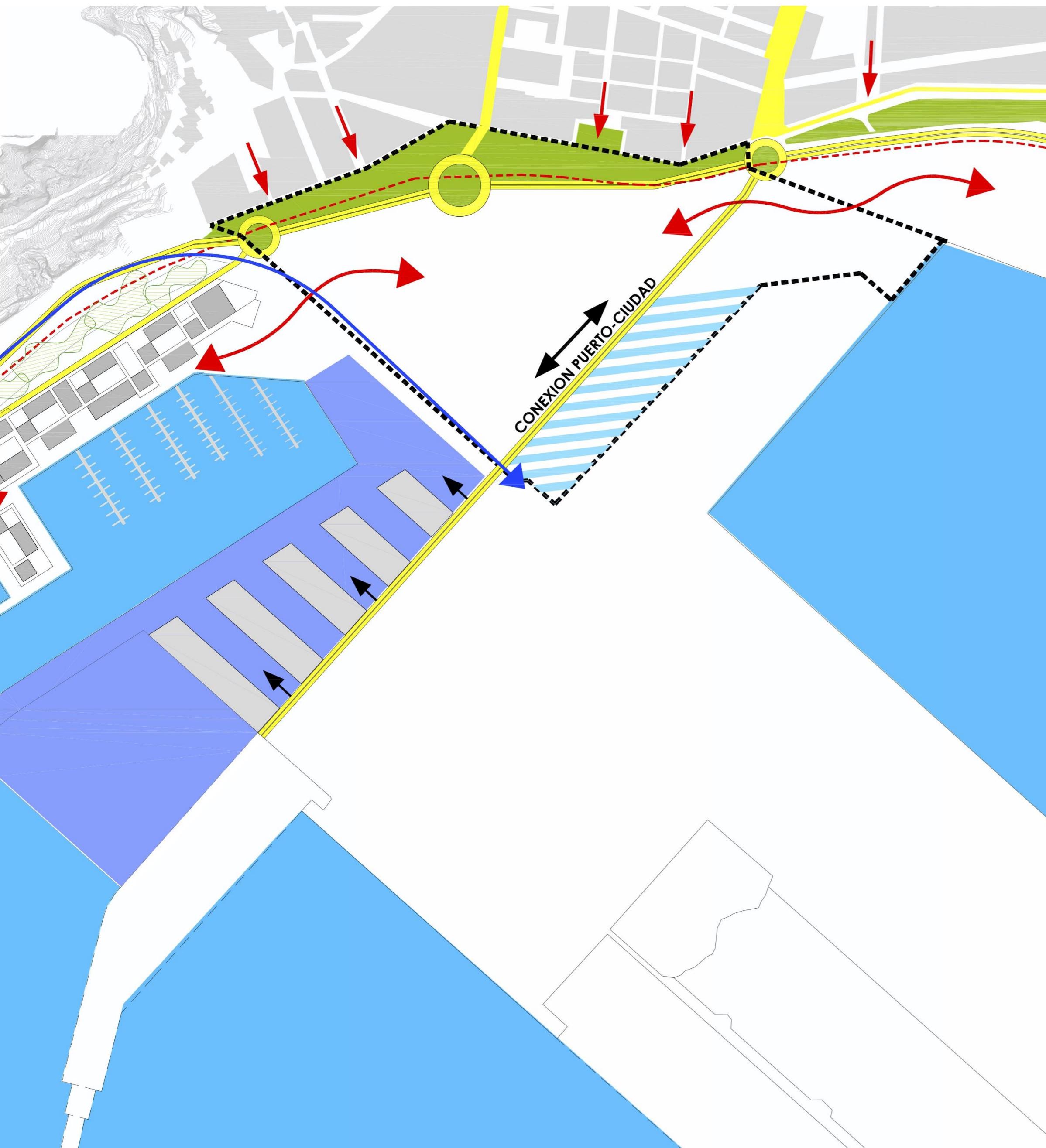
3.- FRENTE PESCADERÍA-LA CHANCA

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 marcado carácter urbano en convivencia con un tráfico doméstico** que acompañará al espacio urbano del futuro Frente Marítimo.





ZONA CHARNELA

DESCRIPCION LINEAS MAESTRAS

Superficie del ámbito: 109.900 m²

Superficie Portuaria: 96.300m²

Superficie de ciudad: 13.600 m²

Usos Compatibles: A definir en Plan Especial

Edificabilidad: A definir en Plan Especial

Ejes Vertebradores:

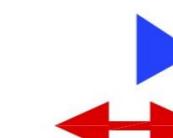
- Espacio público en continuidad con el Parque Nicolás Salmerón donde convive la transformación de la N340a en una vía urbana amable.
- Nuevo acceso directo desde la ciudad al Puerto, a las infraestructuras pesqueras y al área de carenaje. Totalmente independiente de la actividad portuaria.
- Se sugiere apoyar en este eje las edificaciones terciarias, complementarias del Puerto (Oficinas, Policía, seguridad, Administración...)

Estructura Urbana: A definir en Plan Especial.

Generar un espacio público en continuidad con el parque Nicolás Salmerón en la fachada del barrio Pescadería - La Chanca. 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 marcado carácter urbano en convivencia con un tráfico doméstico que acompañará al espacio urbano del futuro Frente Marítimo.

Nuevo acceso al Puerto desde la ciudad



Punto de control Puerto comercial



Continuidad frente marítimo



Ámbito



Ámbito de reflexión



Límite actual Puerto Ciudad



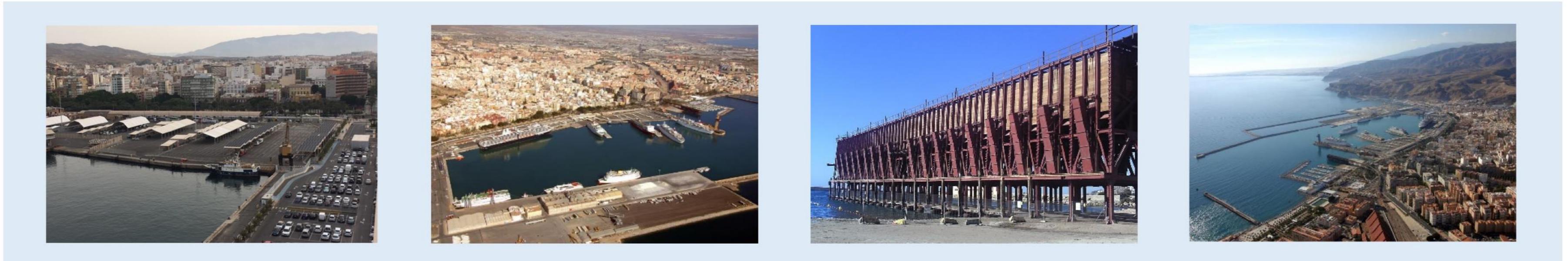
Zona sugerida para Edificaciones terciarias, complementarias del Puerto



5

ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DEL
MASTER PLAN PUERTO - CIUDAD

FRENTE MARÍTIMO CASCO HISTÓRICO



JUNQUERA
arquitectos



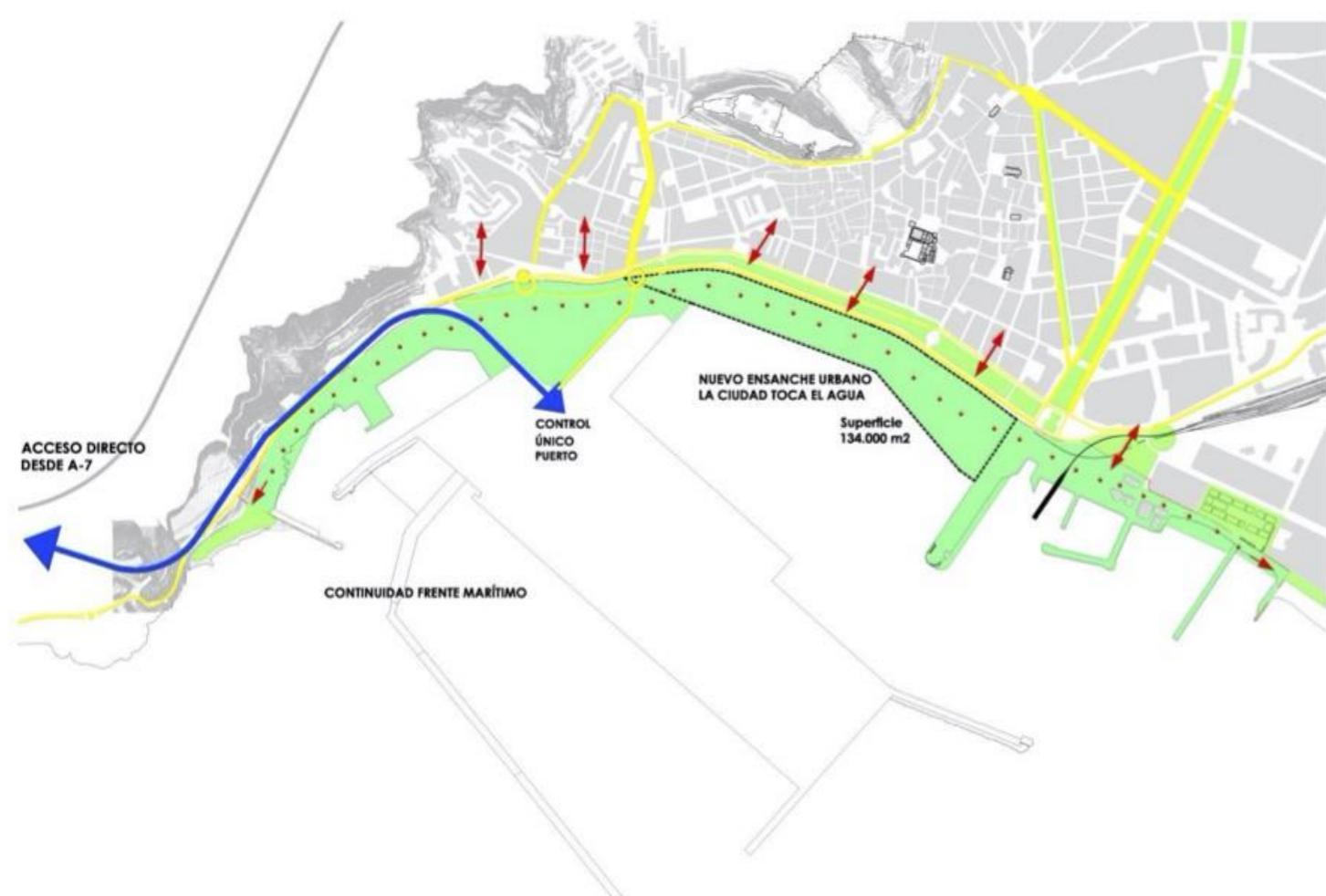
MCVALNERA

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 períodos 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.

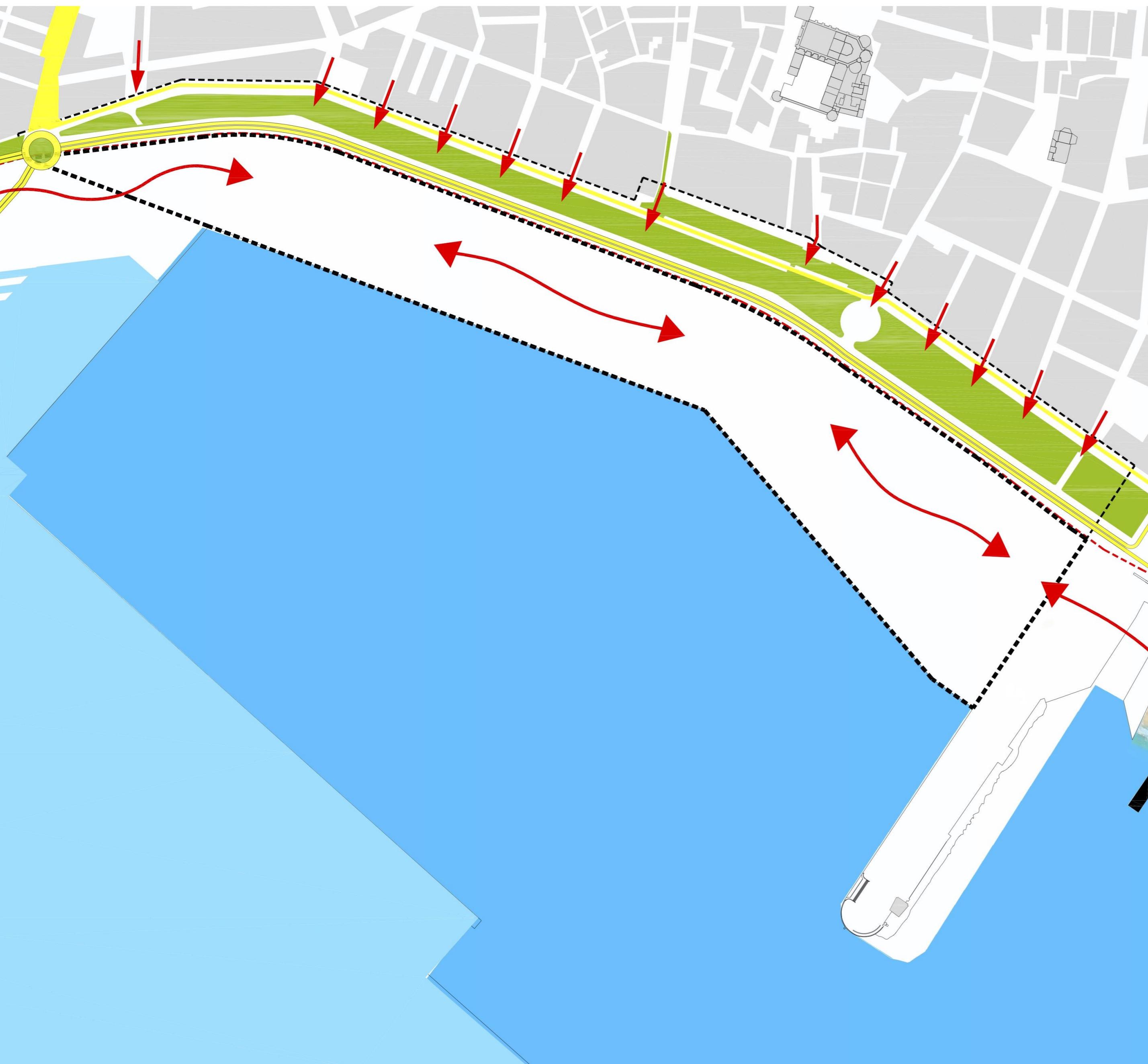
Una estructura urbana apoyada en las trazas existentes prolongándolas hasta el mar, generando un ensanche en continuidad, frente lo ocurrido en la nueva ciudad hacia Levante de la Rambla, garantizan generar un gran polo de actividad urbana presidido por un especial “Central Park” como es el Parque de 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 educacionales 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.



ZONA CENTRO HISTÓRICO
DESCRIPCION LINEAS MAESTRAS

Área de reflexión: 215.200 m²

Superficie Portuaria: 133.800m²

Superficie de ciudad: 81.400 m²

Usos Compatibles: A definir en Plan Especial

Edificabilidad: A definir en Plan Especial

Ejes Vertebradores:

- El Parque Nicolás Salmerón
- Vía urbana amable
- Paseo Marítimo de borde apoyado en el cantil del puerto

Estructura Urbana: A definir en Plan Especial.

Reconfiguración del viario actual del frente marítimo en calle urbana, de menor velocidad y menor sección.

La formalización del nuevo Ensanche Urbano será posible en función del traslado paulatino de las actividades portuarias al área exterior del puerto.

La estructura urbana deberá estar apoyada en las trazas existentes del casco histórico, generando un ensanche en continuidad que aporte un polo de actividad urbana y fomente la regeneración del casco de Almería.

El Parque Nicolás Salmerón, la nueva vía urbana amable y el futuro paseo marítimo de borde serán los elementos estructurantes de este área.

↔ Continuidad frente marítimo

----- Ámbito

----- Ámbito de reflexión

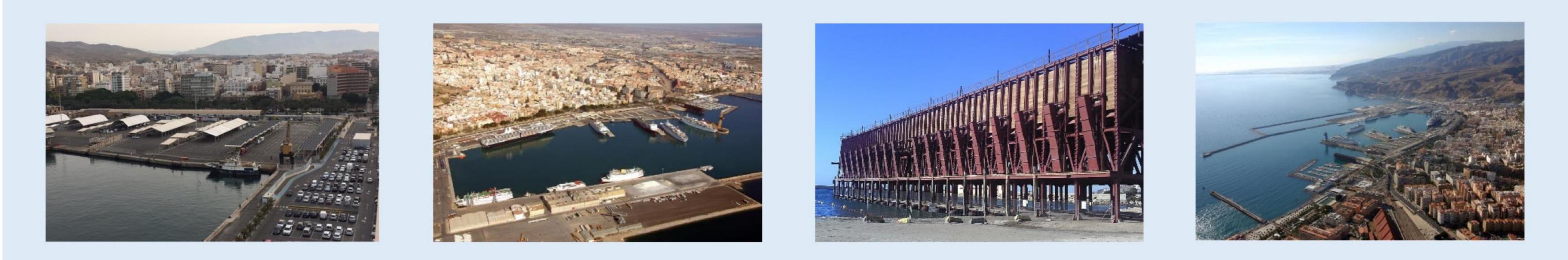
----- Límite actual Puerto-Ciudad

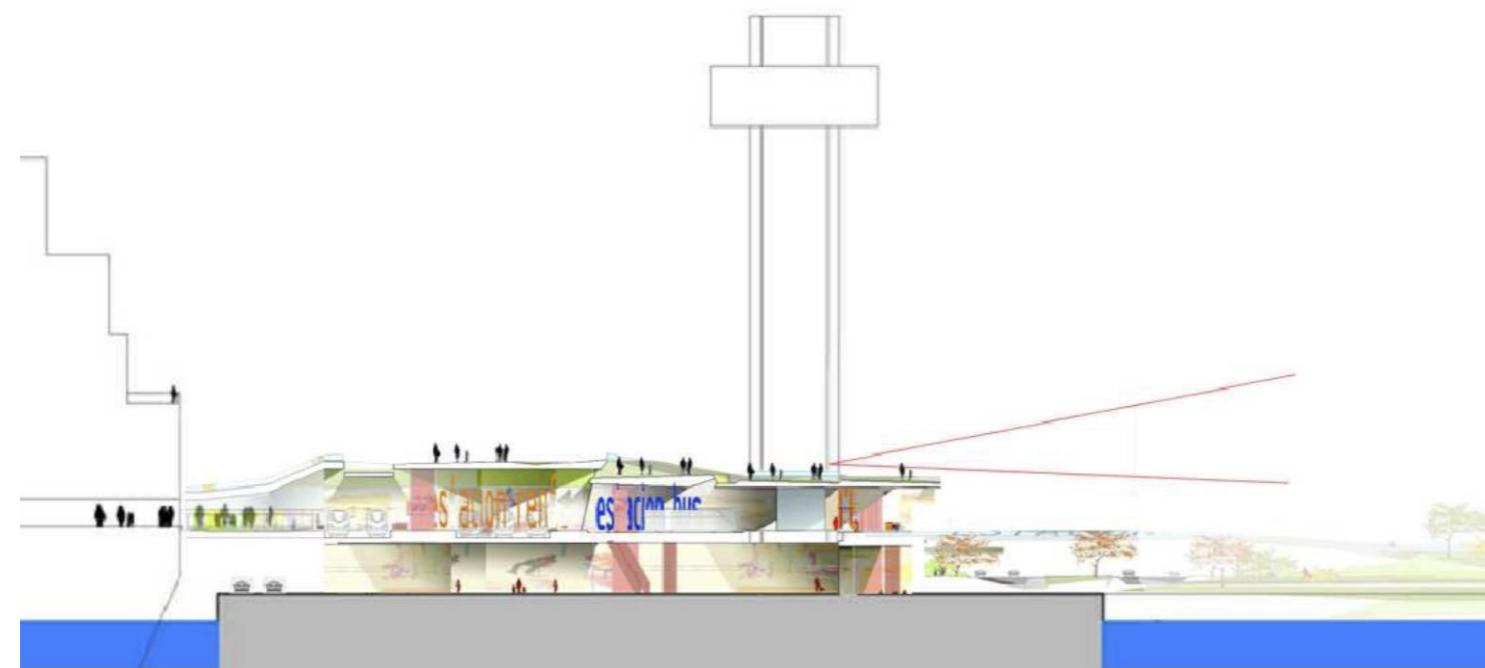


ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DEL
MASTER PLAN PUERTO - CIUDAD

6

MUELLE DE LEVANTE



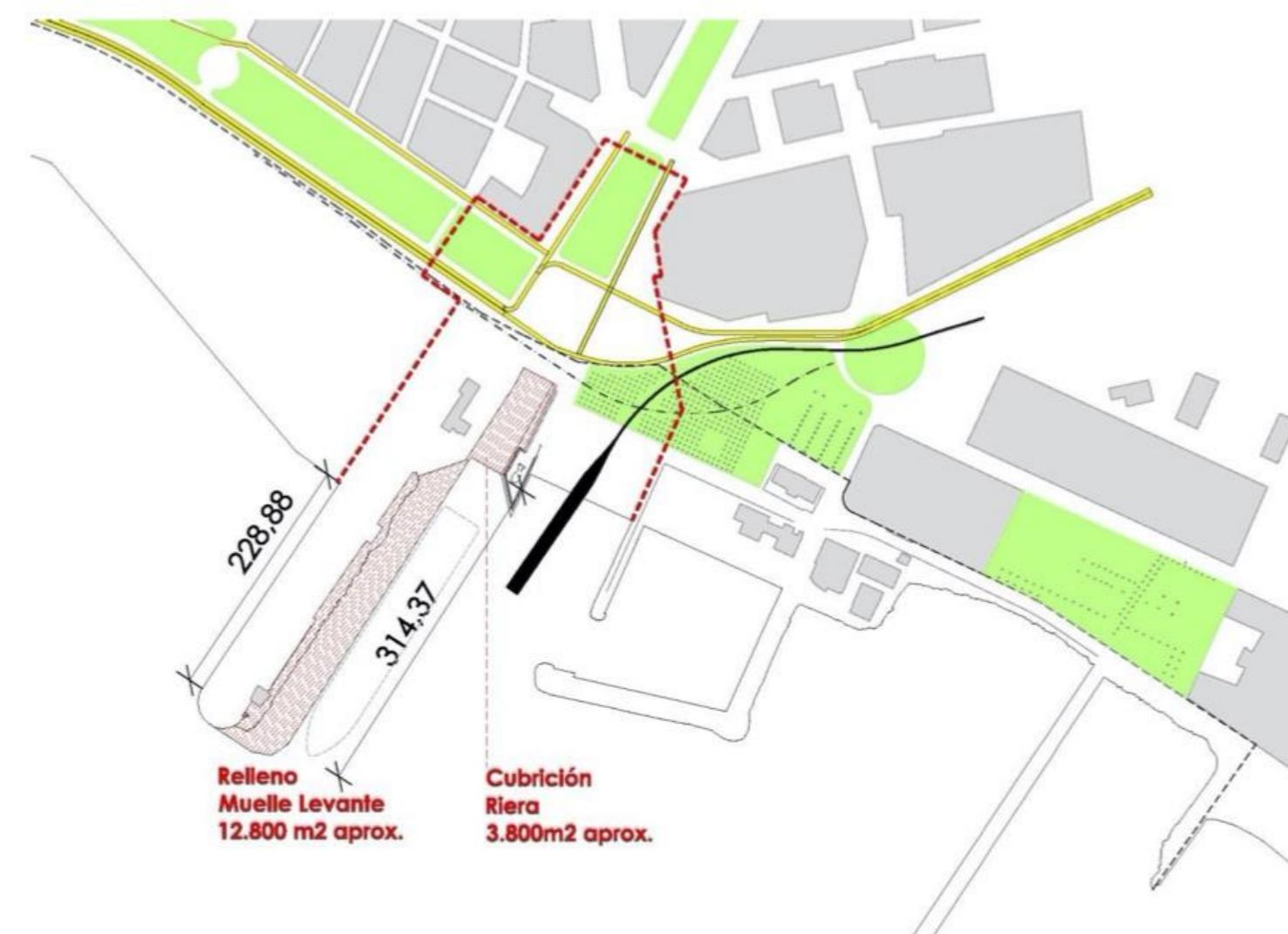


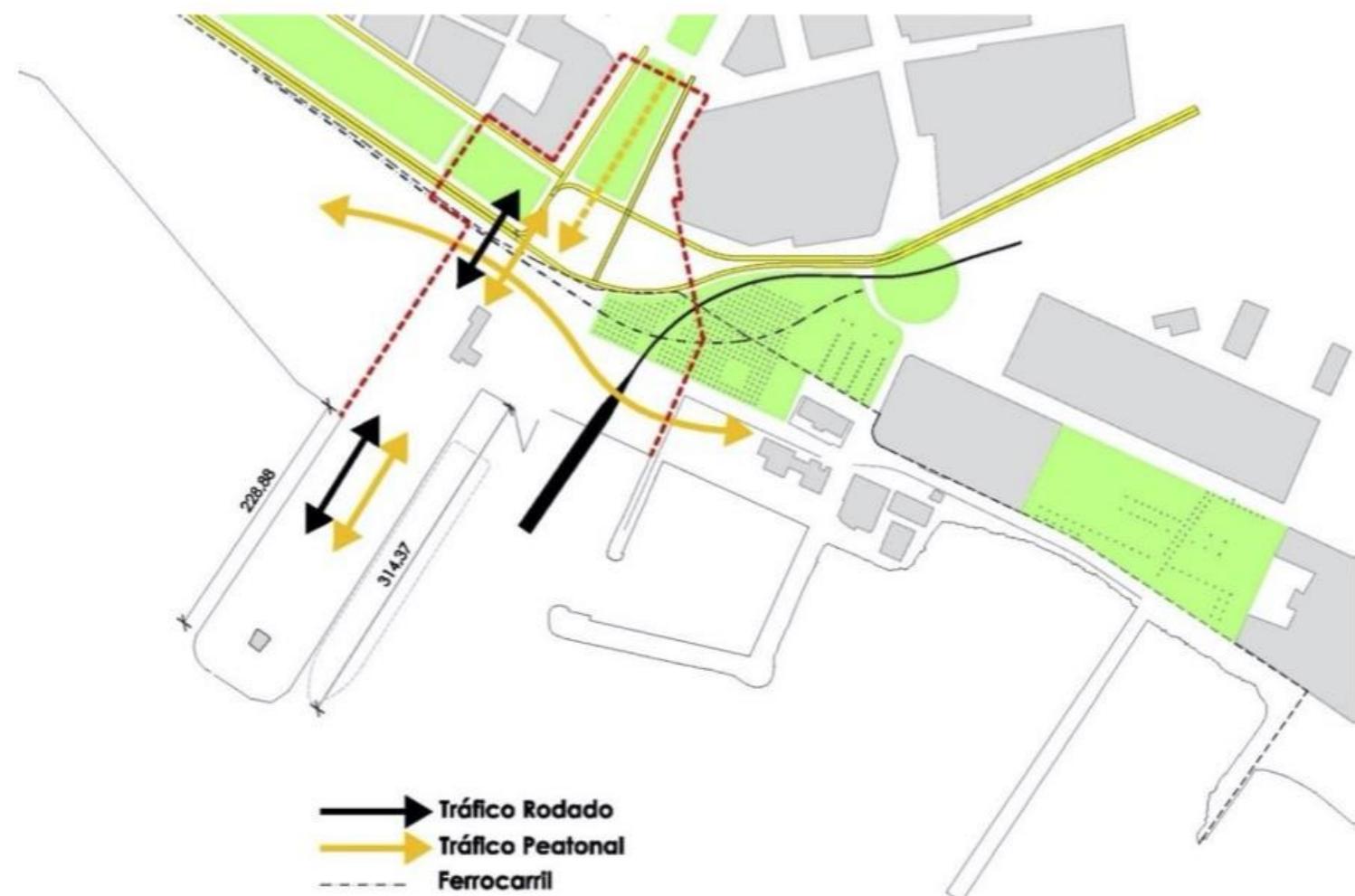
5.- MUELLE DE LEVANTE

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:

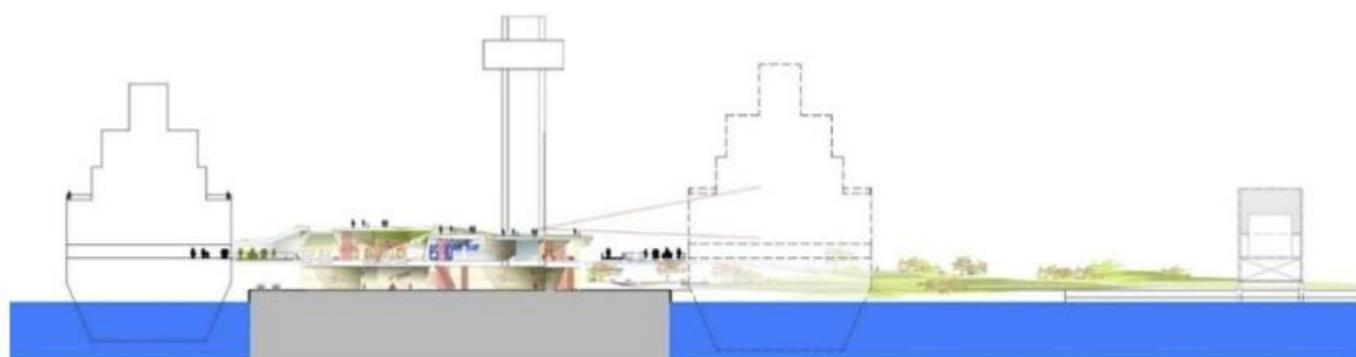
Un aspecto fundamental de esta propuesta es su integración dentro de una posible actuación global de mayor alcance, para lo que es vital garantizar los flujos longitudinales y transversales.

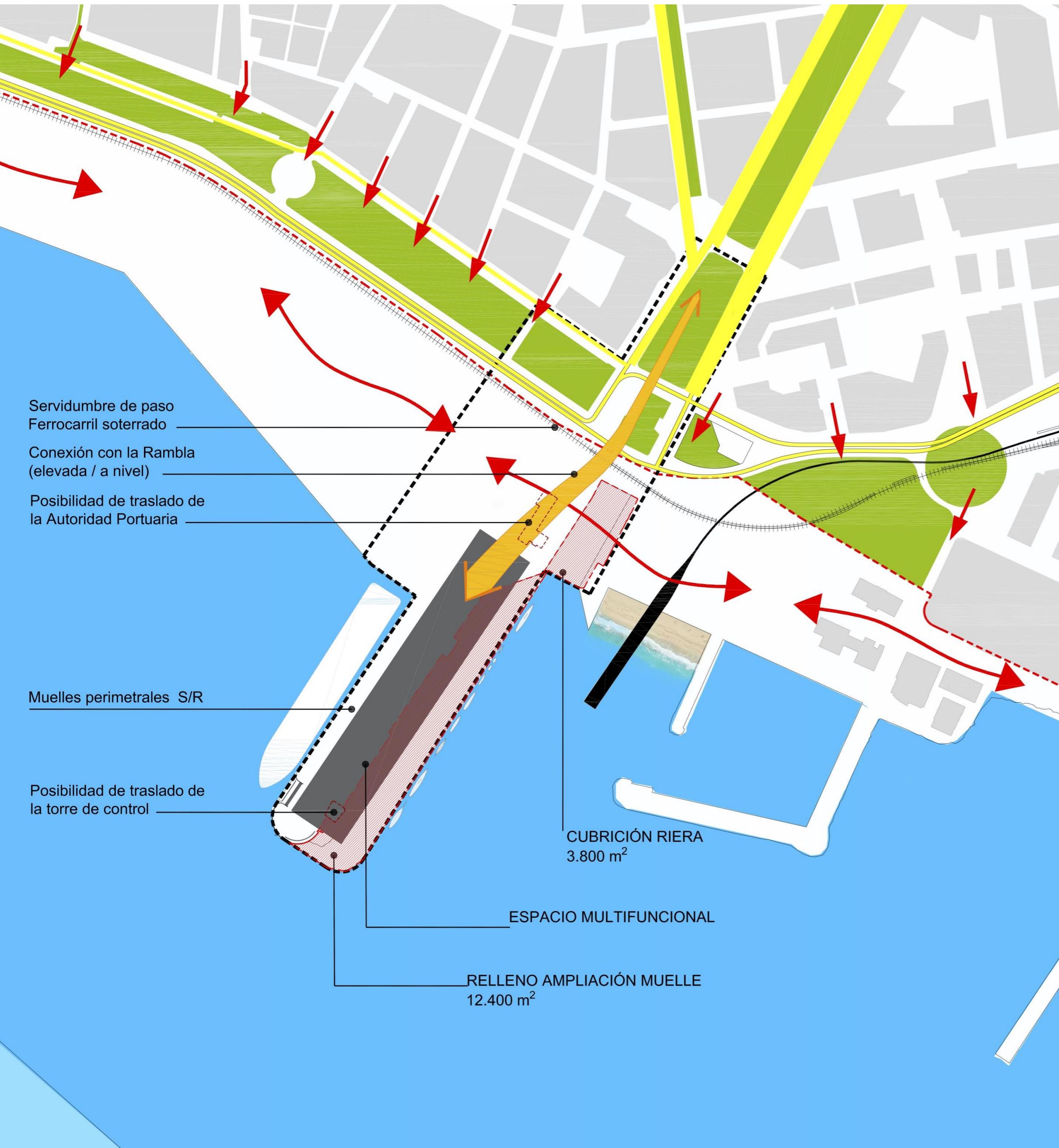
- Fomentar la transversalidad entre los muelles portuarios y las Almadrabillas para dar continuidad al futuro frente marítimo.
- Fomentar la conexión peatonal con la ciudad, configurando este espacio como una prolongación de la Rambla.

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.





ZONA MUELLE DE LEVANTE

LÍNEAS MAESTRAS_ZONA MUELLE DE LEVANTE

Ámbito de reflexión:	81.400 m ²
Superficie portuaria:	57.600 m ²
Superficie ciudad:	23.800 m ²

Relleno Ampliación Muelle: 12.400 m²

Cubrición Sobre Riera: 3.800 m²

Usos Compatibles: Espacio multifuncional público-privado. Centro de ocio comercial, terciario, equipamientos, dotaciones culturales o administrativas, oficinas, hotel, restauración, estación marítima. Paseo público

Ejes Vertebradores:

- Conexión con la ciudad en continuidad con la Rambla (a nivel / elevada)
- Paseo público de referencia asomándose al mar y las vistas singulares que ofrece la ciudad
- Permeabilidad transversal para garantizar la continuidad del paseo marítimo

Estructura Urbana: A definir en Plan Especial.

Edificabilidad: A definir en Plan Especial

Área de movimiento: A definir en el Plan Especial

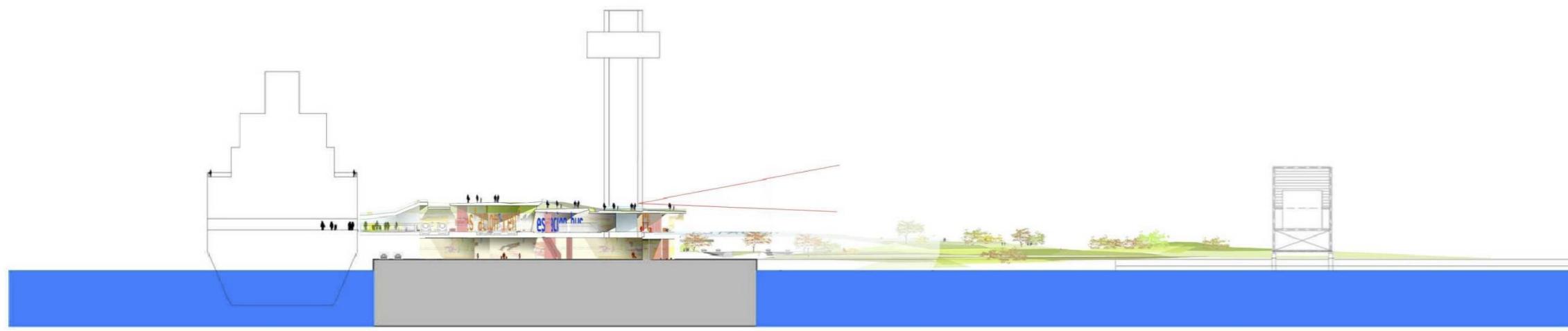
Alineaciones y alturas: A definir en el Plan Especial

Se reservará una zona libre para permitir la transversalidad y continuidad del Paseo Marítimo entre el nuevo ensanche del casco histórico y las Almadrabillas. Para fomentar dicha continuidad se cubrirá el final de la riera.

Se estudiará la posibilidad de traslado de la Autoridad Portuaria para favorecer dicha continuidad.

Se estudiará la conexión entre el Muelle de Levante y la Rambla. Esta podrá ser elevada o a nivel, en función de los estudios de movilidad y requerimientos de la ciudad.





Conexión mediante pasos de cebra



**Conexión en altura desde Rambla
hasta edificación Muelle de Levante**

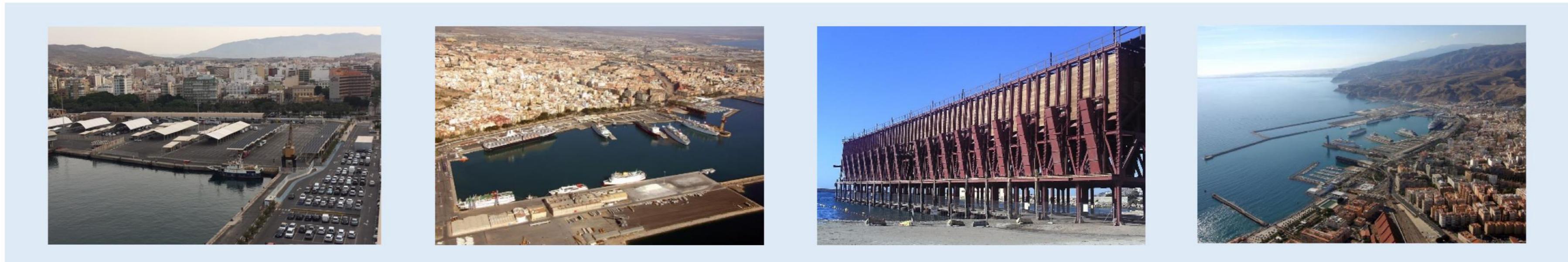
Necesidad de estudiar las altimetrias en conjunto



ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DEL
MASTER PLAN PUERTO - CIUDAD

7

PARQUE ALMADRABILLAS



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.



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.



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.



ZONA PARQUE ALMADRABILLAS

LÍNEAS MAESTRAS DE ACTUACIÓN A CORTO PLAZO _ÁREA DE ALMADRABILLAS

Ámbito de reflexión: 108.000 m²

Superficie portuaria: 74.600 m²

Superficie ciudad: 33.400 m²

Usos Compatibles: Dotaciones, Ocio, Restauración.

Ejes Vertebradores:

- Continuidad del Paseo Marítimo interior que conecte la Playa del Zapillo con el Muelle del Este
- Un espacio público de borde de agua, playas, paseos, baños.

Estructura Urbana: A definir en Plan Especial.

Edificabilidad: A definir en Plan Especial

Ampliar y permitir la continuidad del Paseo marítimo en todo el borde del agua, en continuación con el paseo de la Playa del Zapillo y sobre la salida de agua de la Rambla.

Se ampliará la zona de escollera en el frente del Parque de las Almadrabillas para ampliar el ancho del paseo marítimo en esa zona

MEDIDAS A ACOMETER

1. Eliminación de la valla del cable inglés
2. Limpieza de la playa del Cable Inglés
3. Recuperación y apertura de la zona de varadero como espacio público.
4. Los muelles del Club de Mar serán de acceso público
5. Ampliación del Paseo Marítimo en la zona de escollera actual
6. Rehabilitación del Cable Francés.
7. Creación de zona de baños apoyada sobre el espigón de la playa de San Miguel
8. Regeneración del Parque de las Almadrabillas en continuación con el paseo marítimo. Se recomienda dotar al parque de actividades de restauración que fomenten el uso de este espacio.
9. Rehabilitación del Cable Ingles. En proceso



Continuidad frente marítimo



Ámbito



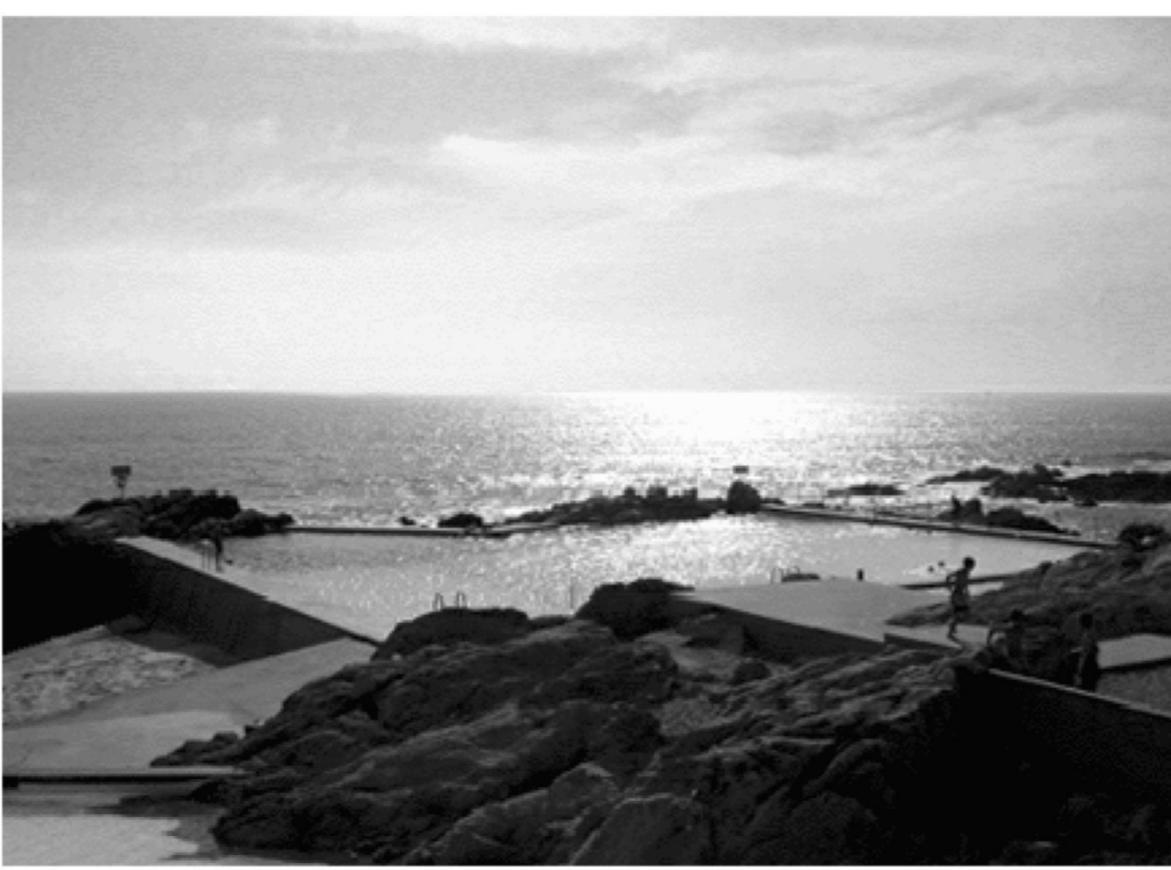
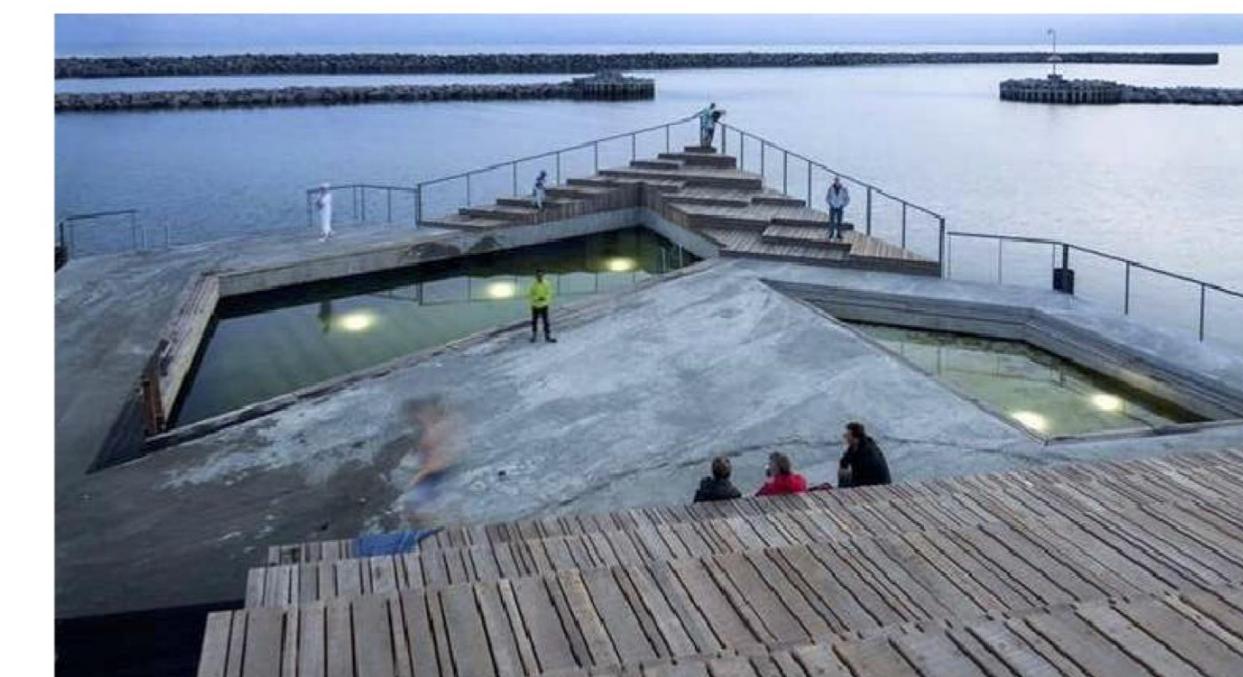
Ámbito de reflexión



Límite Puerto Ciudad actual







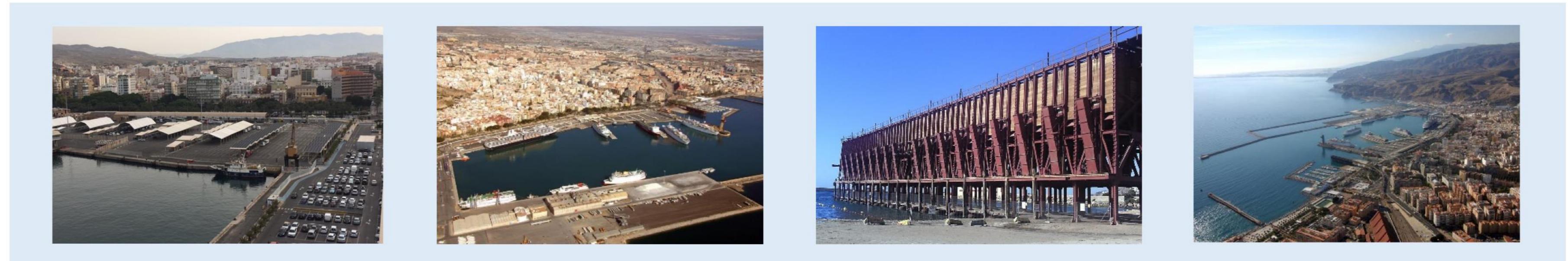


PLANO SÍNTESIS MASTER PLAN

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

8

RESUMEN DE COSTES



RESUMEN

En este documento se han recopilado y cuantificado económicamente las infraestructuras e instalaciones básicas para el posterior desarrollo del planteamiento consensuado del Master Plan, salvo los Ámbitos A3 y A4, cuyo modelo de Ensanche Urbano está pendiente de definir.

En cada caso se ha presentado el modelo planteado en cuanto a inversión y participantes; es de destacar la implicación planteada de concesionarios para la dársena Pesquera, el edificio multifuncional del muelle de Levante y, opcionalmente, la zona de baños, además de para el pequeño local de restauración considerado en el parque de Las Almadrabillas.

ÁREA 1: MUELLES DE PONIENTE Y PECHINA	184.837.000 €
ÁREA 2: DÁRSENA PESQUERA	11.619.000 €
ÁREA 5: MUELLE DE LEVANTE	6.884.000 €
ÁREA 6: ÁREA ENTRE EL MUELLE DE LEVANTE Y LA PLAYA DEL ZAPILLO	19.912.000 €

La cuantía de los recursos necesarios, la diversidad de usos y actores inversores y la complejidad de los procesos de rehabilitación de los Frentes Marítimos reclama la elaboración de una planificación conjunta de la operación, con el fin de poder identificar y repartir las asignaciones de recursos, bien sean con cargo a recursos propios de cada institución como a fórmulas de endeudamiento o de aportaciones de instituciones públicas. Esta deberá contemplar los nuevos recursos provenientes de las concesiones y, en su caso, una estimación del valor del activo del suelo liberado una vez se complete el traslado del puerto.