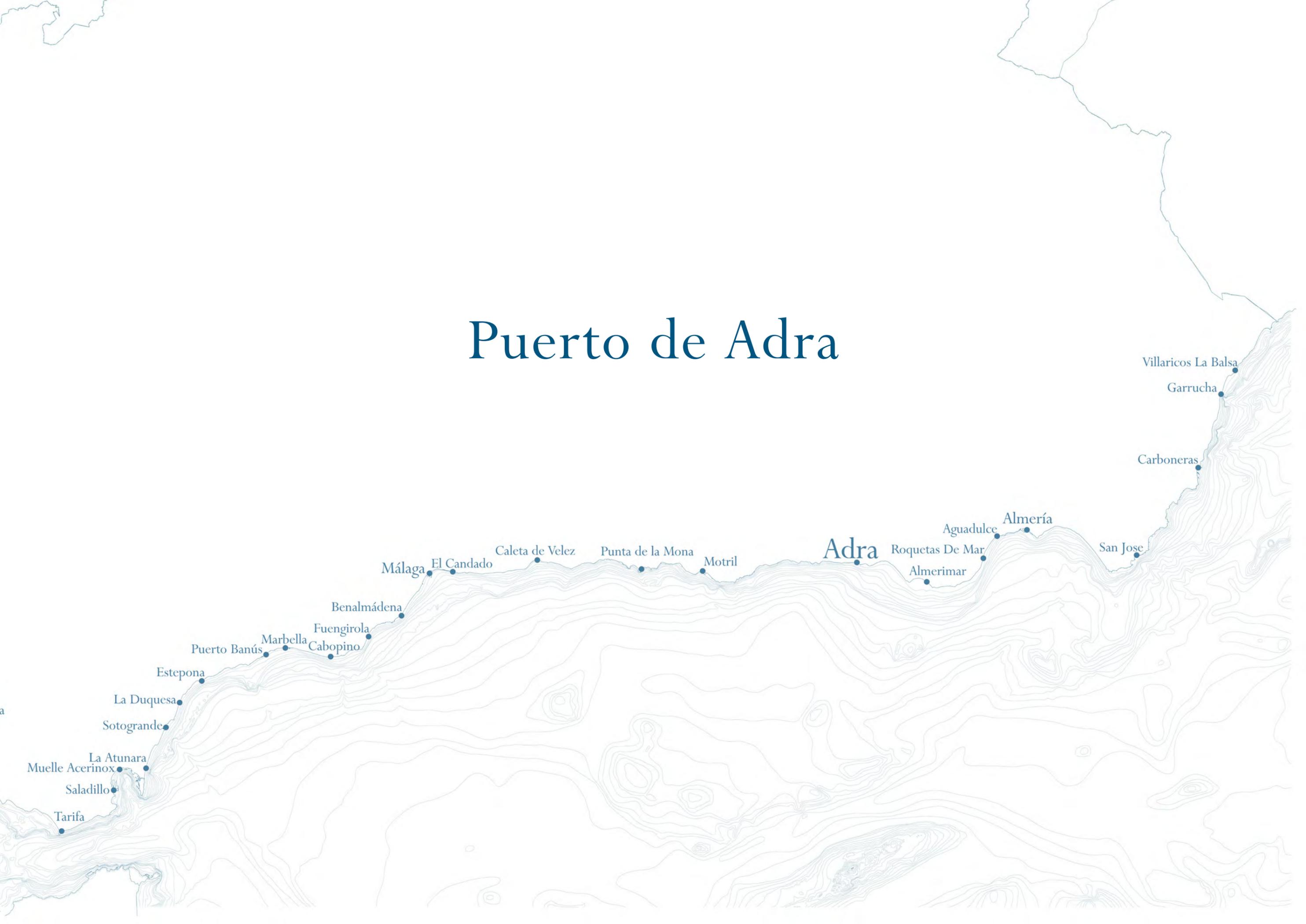


Puerto de Adra



PUERTO DE ADRA

CONTEXTUALIZACIÓN



MUNICIPIO: Adra (Almería)

SITUACIÓN: 36° 44' 29,34" LN / 3° 1' 9,71" LW

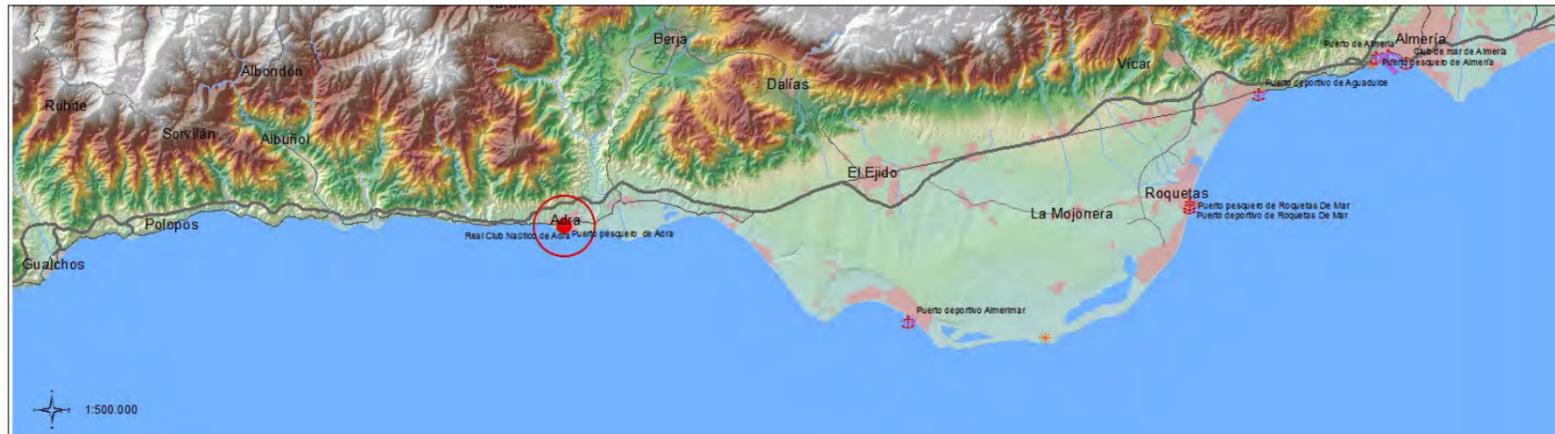
FUNCIONES: Pesquera y deportiva

ZONA DE SERVICIOS: 298.717m² (148.473 acuáticos y 148.244 terrestres) el puerto pesquero y 297.228m² (155.318 acuáticos y 141.910 terrestres) el puerto deportivo.

CONDICIONES OPERATIVAS: Calado de la bocana: 6m. (B.M.V.E.); calado de la dársena: 4m. (B.M.V.E.)

SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN: Lonja (118m²), muelle (821,5m), cuarto de armadores (152), cámara frigorífica y fábrica de hielo.

PUERTO DEPORTIVO: 267 atraques, rampa, travel lift (150 Tn), carretilla elevadora (12 Tn) y combustible.



Datos básicos

El puerto de Adra se sitúa en el centro del núcleo urbano del mismo nombre. Este municipio forma parte de la comarca del Poniente almeriense, situado en la provincia de Almería y limítrofe con la de Granada. El puerto combina los usos pesquero y recreativo en sus instalaciones. Se considera esta infraestructura como una de las más antiguas de la provincia de Almería, gestionándose de manera directa por la APPA, ya que desde 1983 es transferido a la Junta de Andalucía.

Contexto natural, ambiental y paisajístico

El municipio de Adra se encuadra dentro de las Zonas Internas de la Cordillera Bética, más concretamente dentro del Complejo Alpujarride. Los materiales más antiguos pertenecen a este complejo y constituyen un zócalo rocoso sobre el que se asientan las rocas sedimentarias marinas y continentales. Además de estos materiales rocosos, afloran materiales terciarios y cuaternarios no afectados por procesos de corrimiento.

La configuración física de este territorio se caracteriza por la topografía llana del litoral y los escarpes montañosos de la Sierra de Gádor, que lo cierra al Norte. Este macizo calizo-dolomítico es el que marca la hidrogeología del ámbito, recogiendo todo el agua en él y distribuyéndose por los valles hacia la costa. En cuanto a la dinámica litoral predomina el transporte de sedimentos en sentido Oeste-Este en una costa que se puede definir como baja y arenosa.

En el municipio de Adra, a levante del núcleo, se sitúa el delta del río con el mismo nombre y una albufera declarada espacio protegido por la Ley 2/89 de Inventario de Espacios Naturales Protegidos, aunque a pesar de esto los humedales próximos a esta vega han sido ocupados por las explotaciones agrarias.

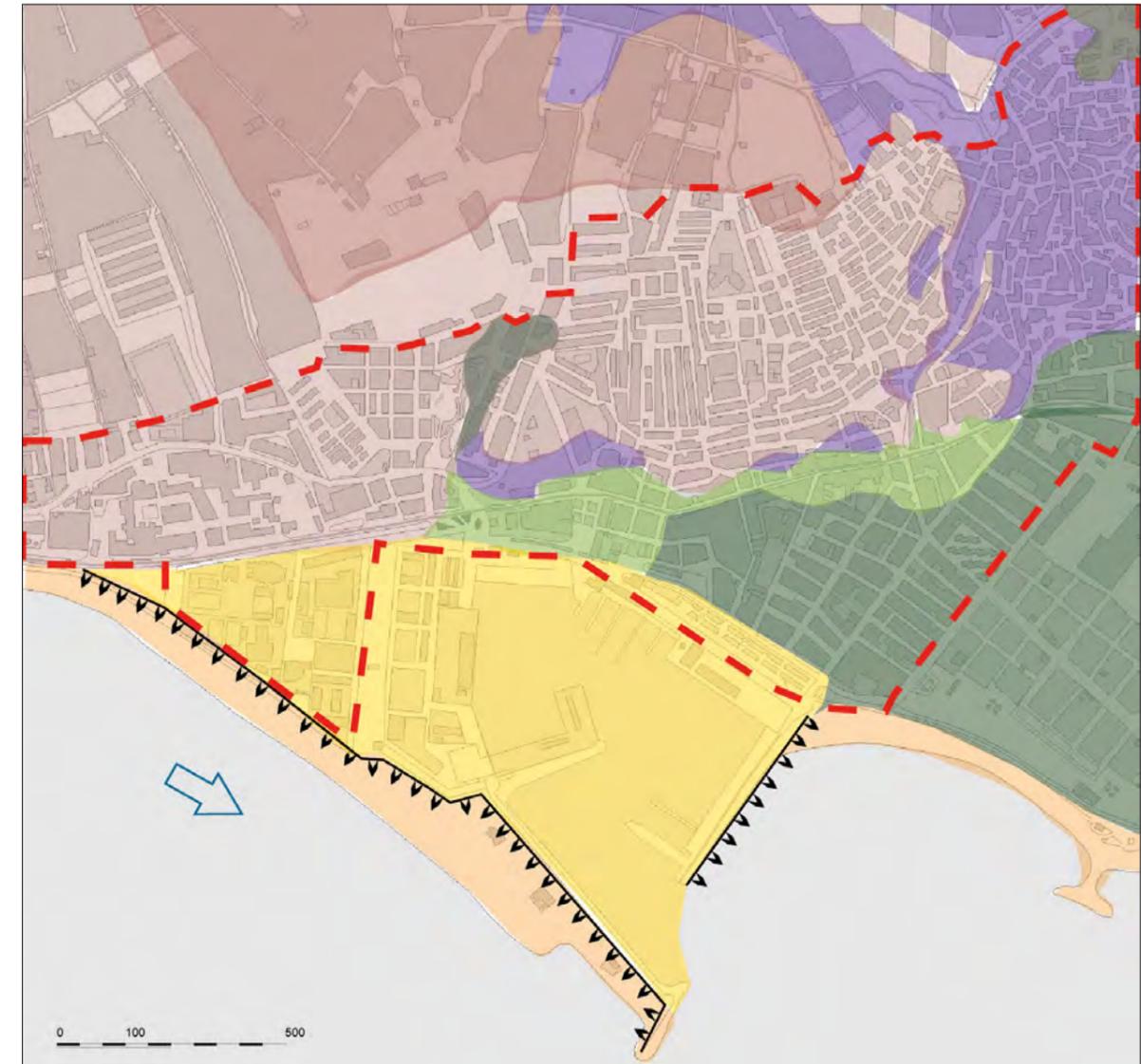
Estructura territorial

El puerto de Adra se sitúa a 50 kilómetros de Almería, comunicado con esta capital mediante la carretera N-340, que atraviesa el núcleo principal de Adra, y por la autovía del Mediterráneo A-7, que conecta Almería y Málaga y cruza el municipio por el norte de la ciudad.

Las actividades principales del territorio del Poniente almeriense al que pertenece Adra son la agricultura intensiva y el turismo, favorecidas ambas por las condiciones climáticas de la zona, aunque en Adra se da la particularidad de la importancia de la actividad pesquera a pesar de la regresión de dicha actividad en los últimos años. Desde la implantación en el Poniente de la agricultura intensiva, las dinámicas territoriales se han visto modificadas, a pesar de mantenerse ciertos rasgos característicos según las zonas, respecto a la agricultura tradicional propia de la comarca. En el caso de Adra, el cambio más significativo se produce en la sustitución del cultivo de patata y caña de azúcar por la huerta bajo plástico.

En general, en este territorio, pese al protagonismo de la agricultura como principal actividad económica, la población se ha trasladado a los núcleos principales, por lo que el crecimiento de estos ha sido considerable. En el caso de Adra dicho crecimiento se ha realizado de una manera compacta y manteniendo un modelo de ciudad tradicional, al contrario de otros núcleos del Poniente almeriense donde el protagonismo del turismo o la cercanía a la capital han favorecido un crecimiento en urbanizaciones dispersas poco sostenibles.

El principal rasgo paisajístico de Adra es el contraste entre el fondo montañoso y la horizontalidad del litoral, donde se sitúa la mayor parte de las explotaciones agrícolas bajo plástico que constituyen ya una imagen característica de este territorio, quizás apreciable con mayor claridad en el Campo de Dalias y en la visión que de él se tiene desde la autovía del Mediterráneo. El abandono y dispersión, ya desde el siglo XX de las elementos patrimoniales ligados a la agricultura de la caña de azúcar (hornos, ingenios azucareros y otras infraestructuras) que se generó en el siglo XIX, favorecen su estado actual de olvido por parte de la población.



	Obras y rellenos ganados al mar		Glacis I, Detritico arcilloso pleistoceno		Patrimonio arqueológico subacuático
	Albanicos aluviales holocenos menores		Glacis II, Detritico arcilloso pleistoceno		Frete costero artificial
	Eilitas y esquistos claros (Unidad de Adra)		Rellenos marinos someros (playas)		Deriva litoral
	Facies limoso-arcillosas de llanura de inundación		Materiales no consolidados (antrópicos)		Núcleo urbano consolidado

1. Vista general del puerto de Garrucha hacia la costa.

PUERTO DE ADRA

RELACIÓN PUERTO-CIUDAD



Evolución histórica

La ciudad de Adra, y su puerto, se conoce desde época fenicia. El crecimiento de éste está íntimamente ligado a la conformación de la propia ciudad. En época romana vive un momento de esplendor, siendo puerto de salida de los minerales que se extraen en la Sierra de Gádor y de otros productos de las Alpujarras. En el siglo XIX, el comercio del azúcar y la instalación de hornos para la fundición del plomo hacen que el puerto de Adra vuelva a adquirir un gran protagonismo, siempre ligado al crecimiento de la ciudad y a la instalación de nuevas industrias, ya sean asociadas a la agricultura o a la minería. A principios del siglo XX se desarrollan los proyectos del puerto tal y como se conoce ahora y la construcción del dique de Poniente y el de Levante, con las consecuentes interferencias en la dinámica litoral natural, formándose la playa de Poniente sobre dicho dique y provocando un gran avance del mar en la playa de Levante. Ya a mitad del siglo XX se construye el varadero y se recupera el uso comercial del puerto, siendo de esta manera puerta de salida de todos los productos de la huerta de este territorio. La ubicación y consolidación, ya a mitad de los años setenta del siglo XX, del uso recreativo con la construcción del Club Náutico y la posterior participación en el Mundial de Vela en 1993 aumentan el protagonismo de la navegación recreativa. Las últimas obras realizadas en las instalaciones han supuesto un reparto casi equitativo entre los usos pesqueros y recreativos en cuanto a la superficie total del puerto.

El puerto en la estructura urbana

El puerto ocupa el frente marítimo de casi la totalidad de la ciudad de Adra. El protagonismo del puerto es claro en la estructura urbana, ya que el crecimiento de la ciudad ha estado muy influenciado por las distintas etapas por las que ha atravesado el puerto y, en general, las relaciones que se han establecido entre los dos han favorecido esos crecimientos.

La construcción de un paseo marítimo en el borde litoral de la ciudad permite dar continuidad a los espacios portuarios adyacentes con los frentes de las playas situadas a levante y poniente de esta infraestructura. Gran parte de las extensiones de territorio ganadas al mar para la defensa del puerto se han destinado a equipamientos educativos y deportivos de la ciudad.

Contacto puerto-ciudad

El puerto de Adra configura la zona de contacto entre la ciudad y el mar. El desarrollo del núcleo se ha producido ocupando las laderas de la sierra hacia la vega del río Adra, donde históricamente se han situado las explotaciones agrarias y en la actualidad las de agricultura intensiva. La zona de contacto entre el puerto y la ciudad siempre ha estado intermediada por edificaciones de representación y espacios de uso público. La gran extensión de terreno ganada al mar a poniente del puerto ha supuesto una gran zona de equipamientos para la ciudad, e incluso en una parte de la superficie adscrita al puerto se sitúan la estación de autobuses, una estación de servicio de combustible y parte de un viario principal de la ciudad, recientemente reformado.

Ha sido tras la explosión urbana de los años setenta cuando la ciudad ha comenzado a asomarse al mar a través del puerto, que es el que ocupa ese frente, y a desarrollar las zonas situadas por debajo de la carretera N-340, principal eje de este territorio y elemento vertebrador de la mayoría de las ciudades de la costa que recorre.

La actuación urbana en el frente litoral mediante el desarrollo de un gran paseo marítimo que parte de la playa de San Nicolás hasta la playa de La Caracola, ha constituido un nuevo eje a recorrer y que incorpora el viario, a modo de bulvar, que hace de frontera entre el puerto y la ciudad propiamente dicha.



Descripción del espacio portuario

Históricamente el puerto ha dedicado la totalidad de su superficie a la pesca, pero a partir de mitad de los años setenta, cuando se construye el Club Náutico, comienzan a adquirir cada vez más protagonismo las instalaciones destinadas a actividades recreativas. Las últimas obras realizadas en las instalaciones del puerto han supuesto una redistribución de los usos, ubicándose todos los pesqueros en la zona de poniente del puerto con nuevas infraestructuras como los cuartos de armadores y otras en proyecto y recogidas en el Plan de Usos del puerto. (BOJA nº256 de 26 de diciembre de 2008).

La zona de pesca tiene un acceso independiente y se presenta como una retícula de viario, ordenando las edificaciones y solares sin uso actualmente. La presencia de una zona de superficie considerable destinada a varadero genera un gran vacío en la actualidad, en parte debido a la poca actividad en estos momentos en los que están finalizándose las obras en el puerto.

La zona recreativa-deportiva, con el Club Náutico como insignia, ha cobrado protagonismo tras las obras antes citadas, ampliándose su superficie hacia levante y aumentando el espacio destinado a amarres de mayor eslora que los habituales hasta entonces en el puerto. La reutilización de este espacio antes destinado a la pesca, y por tanto con un calado mayor, va a suponer la introducción de estos nuevos amarres de embarcaciones de mayor dimensión y que diversifican la oferta, así como la imagen y el tipo de usuario de este puerto.



2. Vista de la playa de Poniente hacia el dique del puerto.

3. Fachada urbana de Garrucha asomándose al puerto deportivo.

PUERTO DE ADRA

VISIBILIDAD

El puerto en las imágenes de conjunto de la localidad

El puerto es el elemento conformador del frente urbano, ya que es el que lo ocupa en su totalidad. Más que el puerto habría que significar el elemento de defensa que crea la playa de Poniente y que es el que acoge a la infraestructura en su interior. La ciudad se encuentra retranqueada hacia el interior y con el fondo de la Sierra de Gádor. Las dimensiones del puerto, un rectángulo de casi 400 metros de anchura por 600 metros de largo, generan en realidad un gran vacío (debido a la dispersión de las edificaciones) y, en la actualidad en la zona reformada, la poca presencia de embarcaciones en la lámina de agua (también de muy grandes dimensiones).

Vistas urbanas desde el espacio portuario

La presencia de la ciudad desde el puerto es visible desde todos los puntos de su interior, teniendo más protagonismo por generar un gran fondo

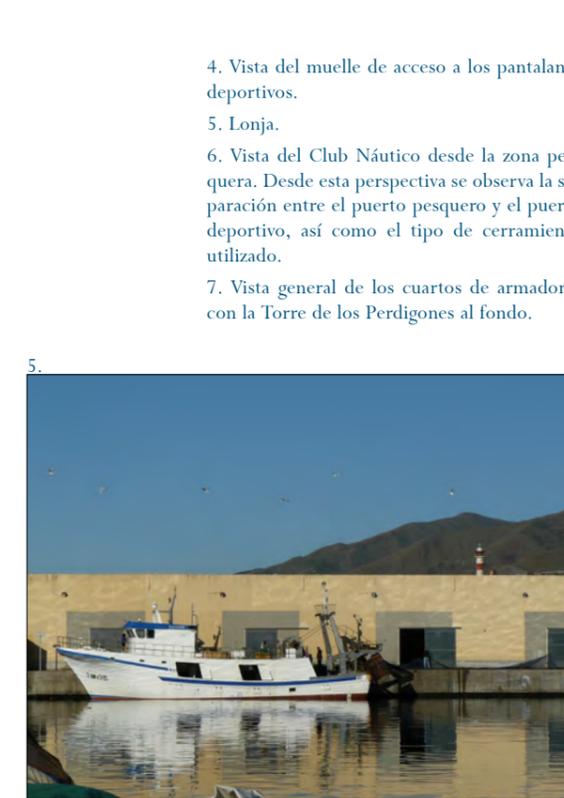
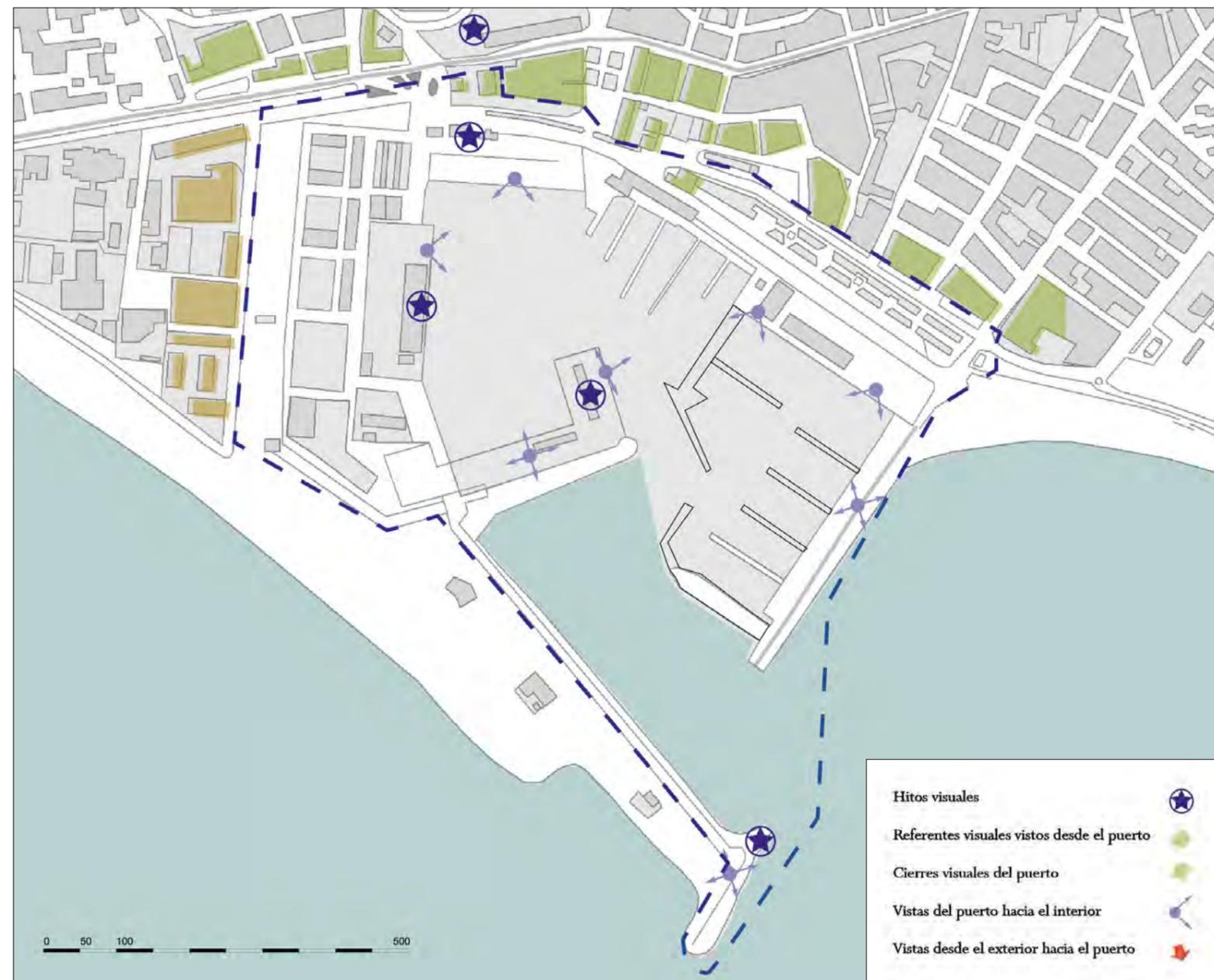
escénico las laderas de la Sierra. Las edificaciones que conforman la fachada urbana son de época reciente y se colocan cerrando el viario que se ha generado como pasco marítimo y que recorre todo el frente marítimo. La secuencia de manzanas es menuda y con una altura que varía sin orden entre siete y cuatro plantas de altura, generando un frente irregular en forma, aun siendo la mayoría de las edificaciones residenciales. Salvo la Torre de los Perdigones, no se distingue ningún edificio con carácter institucional o representativo. La vista a poniente se caracteriza por una secuencia de edificios y espacios libres asociados a ellos y destinados a equipamientos, en su mayoría centros de educación y las instalaciones deportivas que requieren.

Ámbitos escénicos interiores

Los usos principales de este puerto generan dos tipos de escenas muy diferenciadas. Mientras la parte deportiva, tal y como se encuentra en la actualidad, es muy abigarrada, con unos espacios reducidos y una presencia

muy intensa de embarcaciones de vela y el edificio del Club Náutico (muy característico, haciendo de fondo de esa imagen), la zona destinada a uso pesquero se caracteriza por sus vacíos y grandes espacios entre edificios. La forma y la zonificación general del puerto permiten tener visiones cruzadas de ambos usos.

Los edificios actuales destinados a usos pesqueros tienen una gran representación y protagonismo en las vistas, tanto la lonja, por sus dimensiones, como los nuevos cuartos de armadores, por su posición en el nuevo dique intermedio que cierra la lámina de agua pesquera. Las edificaciones más antiguas y situadas en la zona de acceso principal son de una escala más menuda y tienden a pasar más desapercibidas por su carácter neutro. Los espacios necesarios para el manejo de las artes de pesca y los que necesita un uso como el de varadero provocan que sea el vacío el protagonista de estas visiones generales de esta parte del puerto.



PUERTO DE ADRA

CARACTERIZACIÓN, DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA

Caracterización

Aspectos relativos al contexto físico-ambiental.- La ubicación del puerto a los pies de la Sierra de Gádor le confiere un valor paisajístico especial y, a la vez, hay que considerar que las actuaciones a realizar en esta infraestructura tienen unas repercusiones a valorar por la cercanía del paraje de la Vega y la Albufera de Adra. La estructura de protección del puerto ha generado una gran playa a poniente, que, a diferencia de las de esta costa, tiene un mayor espacio y superficie de arena.

Relación puerto-ciudad.- El puerto tiene mayor protagonismo por su ámbito pesquero que por el náutico-recreativo en cuanto a su impacto en la propia ciudad, por lo que no ha generado un crecimiento ligado a la actividad turística que provoque los desarrollos urbanísticos desmesurados que se han vivido en otras zonas de la costa del poniente almeriense. El puerto es un elemento presente en la configuración de la ciudad desde su origen y es su función de salida hacia el mar la primera razón de la existencia de la ciudad. La relación de estas dos estructuras se fundamenta en los usos del propio puerto como actividad económica (pesca) y de recreo (náutica-deportiva).

Uso público.- Los accesos públicos están en la actualidad muy controlados y es más accesible la zona de uso pesquero que la náutica, debido a que el acceso se realiza a través del Club y este hecho disuade al público. Las zonas de uso pesquero se pueden recorrer, aunque existen espacios acotados y regulados como la lonja que no reúnen condiciones adecuadas para el paseo y la contemplación.

Aspectos perceptivos y escénicos.- El puerto ha sido históricamente la manera que la ciudad de Adra tenía de asomarse al mar, ahora complementada con el reciente paseo marítimo. La vinculación simbólica de esta infraestructura con la ciudad es grande y desde la introducción del uso recreativo ha aumentado, creando un espacio social como es el Club Náutico. Las visiones que se tienen desde el puerto de la ciudad y de su ubicación territorial son interesantes y a favorecer con nuevos recorridos, así como la escena portuaria que conforman los muelles deportivos y la nueva ampliación.

Diagnóstico

Valores y potencialidades.- Las dimensiones del puerto y su ubicación perfectamente encajada en la trama urbana. La secuencia de espacios públicos y de equipamientos en los que está inmerso el puerto, que favorece el sentimiento de la población de esta infraestructura como espacio público de la ciudad. La accesibilidad a los espacios pesqueros, que permite un co-

nocimiento de esta actividad más allá de sus propios usuarios. Integración de los recorridos internos de esta zona con el recorrido global del paseo marítimo y como entrada a usos de la playa de Poniente.

Conflictos y amenazas.- La secuencia de los vacíos existentes en la zona pesquera puede reflejar cierto abandono y desorden, que debido a las dimensiones del puerto crea un ambiente que no propicia sus recorridos. El cierre de cada uno de las parcelas sin uso determinado tampoco favorece la imagen del puerto.

Propuestas

- Estudio de conjunto de los espacios vacíos interiores, ya sea por la necesidad de vacío para su uso final como por su ausencia de uso actualmente. Estudio de cierres y maneras de mantenimiento.

- Creación de recorridos internos que permitan un mayor flujo entre la ciudad y el puerto en su interior.

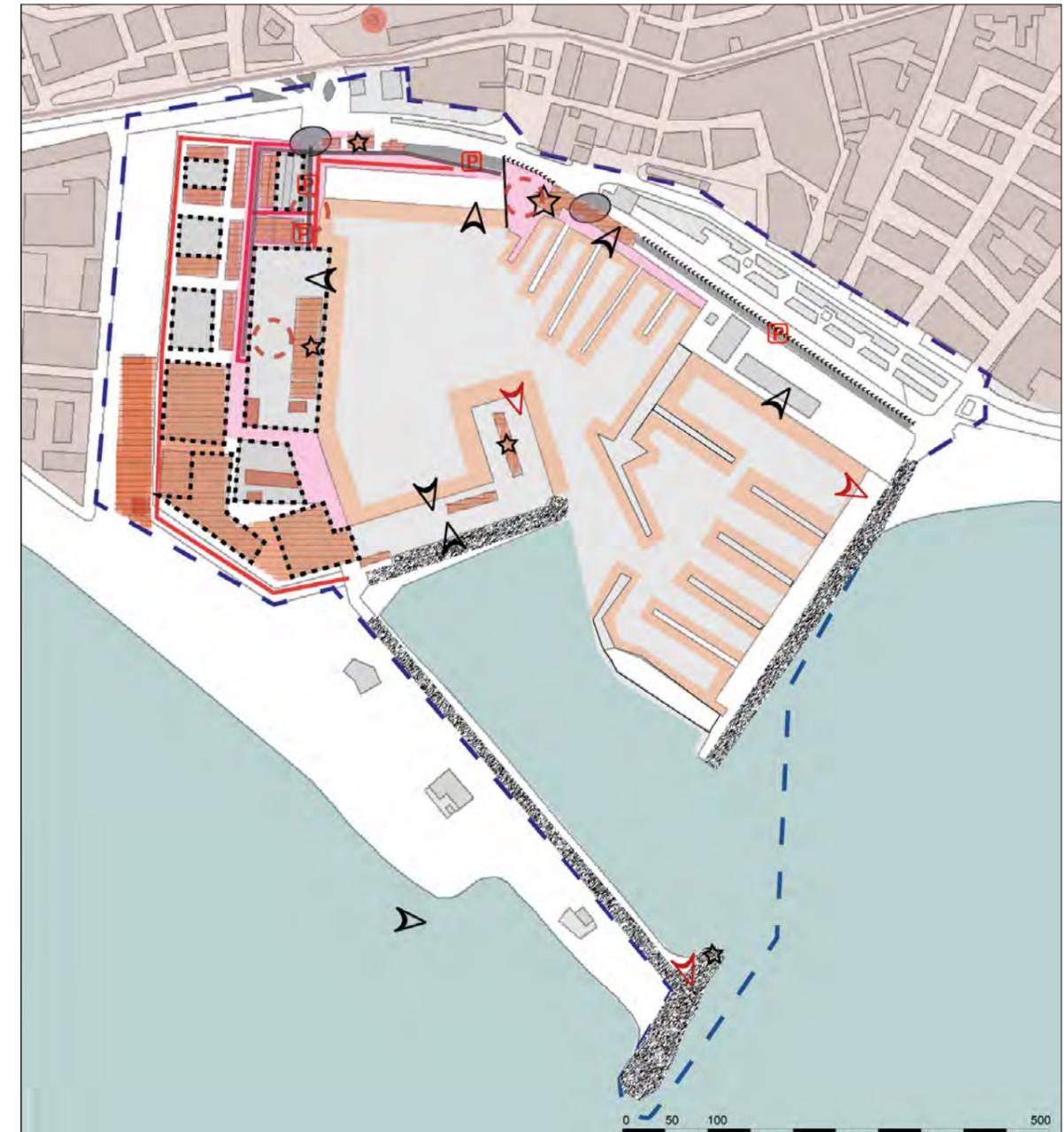
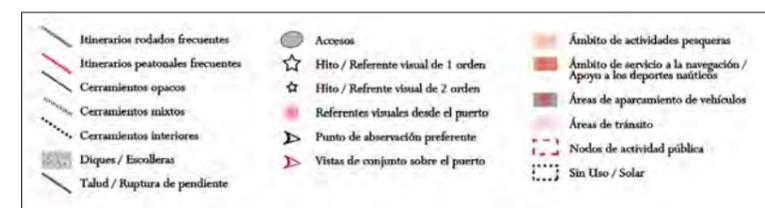
- Mayor conexión como trama urbana con los elementos urbanos situados a poniente del puerto, generando una continuidad más elaborada.

- Incorporación de usos sociales a los amplios espacios aún sin uso del puerto, de manera que puede convertirse en un referente de espacio urbano.

- Estudio más detallado de los límites del puerto náutico-deportivo con la ciudad, de manera que el tránsito sea más abierto, al menos en lo visual.

- Consecución de continuidad entre el paseo marítimo a izquierda y derecha del puerto, incorporando los usos de aparcamiento y viario que actualmente se van a desarrollar en la zona del frente urbano del puerto.

- Ordenamiento de las zonas de aparcamiento y carga y descarga en la zona de pesca, así como los accesos principales al puerto para este uso debido al tráfico que genera y a la posición de otros equipamientos (estación de autobuses) en las inmediaciones, con las consabidas congestiones de tráfico en ciertos periodos temporales a lo largo del día y de la temporada de pesca.



Fuentes

- BOJA nº 256 de 26 de diciembre de 2008: Modificación del Plan de usos del puerto de Adra.
- Consejería de Obras Públicas (1987): Plan de Ordenación del Territorio del Poniente almeriense.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes (1992): Puertos pesqueros y deportivos en Andalucía. Panorámica de las instalaciones portuarias de competencia de la Comunidad Autónoma Andaluza, Sevilla, COPT.
- Agencia Pública de Puertos de Andalucía: <http://www.eppa.es>

8. Global de cuartos de armadores desde el Club Náutico.



9. Zona antigua del puerto deportivo y nueva ampliación con la fachada urbana de Garrucha como fondo escénico.



10. Vista desde el dique interior hacia la ciudad con la Torre de los Perdigos y al fondo la Sierra de Gádor.

