

# Puerto de Garrucha



# PUERTO DE GARRUCHA

## CONTEXTUALIZACIÓN



MUNICIPIO: Garrucha (Almería)

SITUACIÓN: 37°10'43.84" LN / 1°48'59.40" LW

FUNCIONES: Pesquera, deportiva y comercial

ZONA DE SERVICIOS: 297.233m<sup>2</sup> (144.665 acuáticos y 152.568 terrestres) el puerto pesquero y 291.409m<sup>2</sup> (182.435 acuáticos y 108.974 terrestres) el puerto deportivo.

CONDICIONES OPERATIVAS: Calado de la bocana: 9,5m. (B.M.V.E.); calado de la dársena: 4,5-13 m. (B.M.V.E.); calado del muelle: 9 m.

SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN: Lonja (716m<sup>2</sup>), muelle (250m), cuarto de armadores (80), cámara frigorífica y fábrica de hielo.

PUERTO DEPORTIVO: 249 atraques (Club Náutico) + 340 (nueva construcción), rampa, travel lift.



## Datos básicos

El puerto de Garrucha configura casi la mitad del frente marítimo de esta población, dentro de un municipio de muy reducidas dimensiones y una historia reciente compleja administrativamente, ya que es desde 1994 cuando esta población adquiere término municipal, a pesar de estar constituido como tal desde finales del siglo XIX. La presencia de Garrucha como núcleo de población se remonta a fechas anteriores al siglo XVI, cuando ya había constancia de un puerto, pesquerías y varias casas, pero el territorio que lo circunda es parte de los municipios de Vera y Mojácar, que se lo ceden en virtud del Decreto 114/1994.

Forma parte de la comarca del Levante almeriense, situada en el borde oriental de Andalucía y a medio camino entre la región de Murcia y el área de influencia de la ciudad de Almería. Esta comarca es, por tanto, paso obligado y elemento articulador de las relaciones de Andalucía con el arco mediterráneo español. En el sistema urbano de la comarca aparecen núcleos en el litoral relacionados con la pesca y los puertos que en ella se desarrollan (Villaricos, Garrucha y Carboneras), y entre los que va a destacar el puerto de Garrucha por ser salida de las explotaciones de mineral de la zona del interior.

En el puerto de Garrucha se dan los tres usos principales: pesquero, comercial y deportivo, constituyendo el único puerto del sistema portuario autonómico con un tráfico comercial de importancia, siendo su producto principal de exportación el yeso procedente de las minas de Sorbas, situadas a 30 kilómetros del puerto. La pesca, su actividad tradicional, ha sufrido una disminución a lo largo de los años y aunque ha tenido repuntes en la cantidad capturada, no ha sido así en la facturación, por lo que la actividad se puede decir que está en retroceso.

## Contexto natural, ambiental y paisajístico

El puerto de Garrucha se sitúa en el Llano Central de la comarca de Vera (Levante almeriense), entre las desembocaduras de los ríos Aguas y Antas, y rodeado de las sierras Cabrera, Bédar, Almagro y Almanzora. La fachada litoral de este llano central es una costa baja y arenosa. El núcleo urbano de Garrucha ocupa todo el frente litoral del municipio con una profundidad de aproximadamente 300 metros. La zona norte del municipio ocupa una llanura inundable que corresponde con las marismas que forma el río Antas en su desembocadura. En la zona sur del municipio se sitúa

una cuenca endorreica, ya en el límite con Mojácar. El frente marítimo de esta parte central de la comarca está incluido dentro de las zonas de la Red Natura 2000.

El municipio está inserto en la zona Bética, con materiales neógenos y cuaternarios, en su mayoría, y algún afloramiento de materiales triásicos lindando con la ubicación del casco urbano. Desde el punto de vista geomorfológico, el municipio presenta formas planas y sus rasgos morfológicos fundamentales son las formaciones sedimentarias de origen aluvial que ocupan la mayor parte del municipio, los restos de terrazas marinas al sur del municipio, y una zona de marismas en la zona de la desembocadura del río Antas. El núcleo de población se asienta en la falda de un frente de colinas de color rojizo de escasa entidad, ya que la cota máxima de Garrucha se sitúa a 91 metros sobre el nivel del mar y es un pequeño promontorio al SO del casco urbano. La franja marítima está ocupada casi en su totalidad por las instalaciones portuarias, con una deriva litoral predominante NE-SO produciendo una acumulación de arenas al norte del puerto. La regresión de la zona al sur está acentuada por la presencia de un cañón submarino.

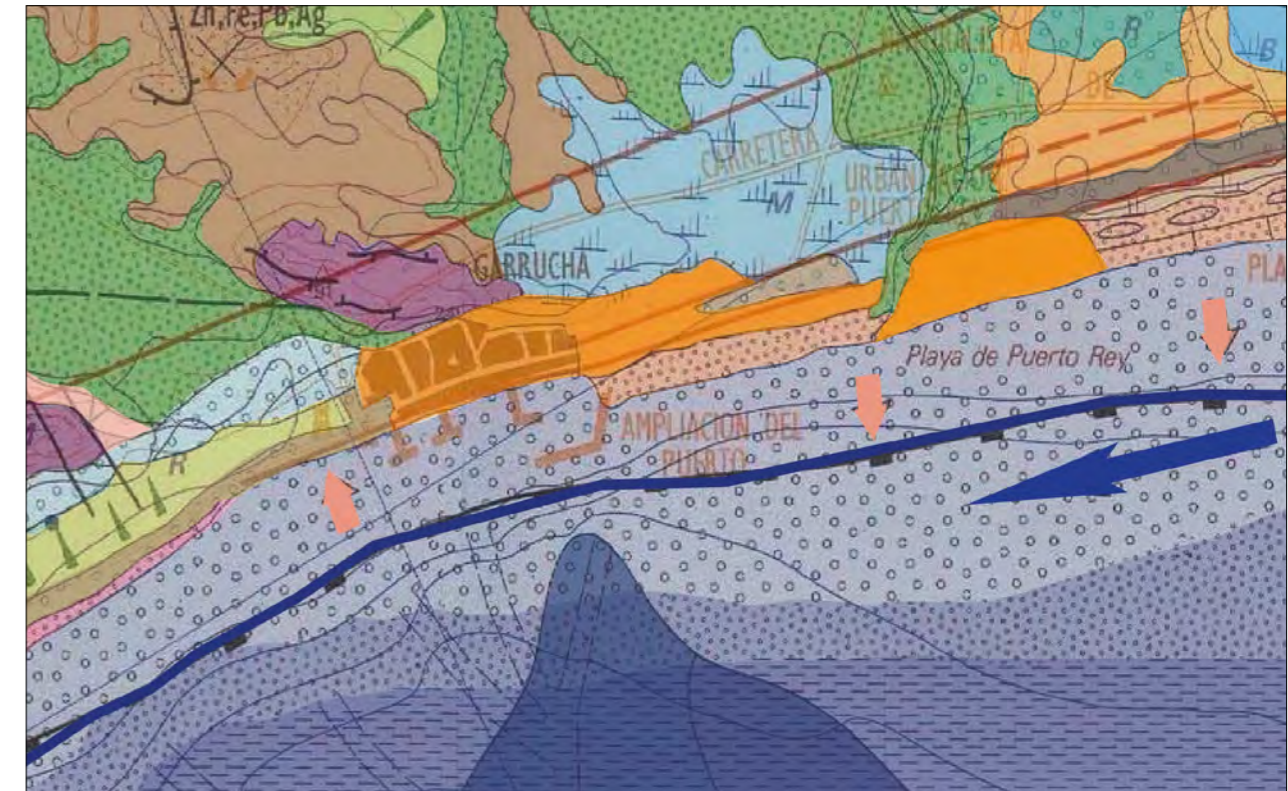
## Estructura territorial

El municipio de Garrucha se encuentra situado a casi 100 kilómetros de Almería, a 84 de su aeropuerto, y su conexión con la red principal viaria de este territorio, la autovía del Mediterráneo A-7, se produce a través de la carretera N-340, bien por los nudos de Vera, o a través de la carretera A-370 por Los Gallardos. Su cercanía al municipio turístico de Mojácar provoca que el viario A-5105 que lo conecta con él y con la línea de costa hasta Carboneras esté desbordado en temporada alta.

Al norte, aproximadamente a 10 kms, se encuentra situado el puerto de Villaricos, exclusivamente de carácter recreativo, y a casi 25 Kms al suroeste el puerto de Carboneras, de uso pesquero principalmente, pero con un arranque de actividad náutico-recreativa.

El puerto protagoniza gran parte del frente marítimo de este núcleo de población de algo más de 5.000 habitantes, cuya vinculación con el puerto le viene de su tradición pesquera, y en los últimos años por el intercambio comercial que en él se realiza como puerta de salida de los minerales del interior de la comarca.

Esta población, ya desde el siglo XIX, ha sido zona de baños y segunda



	Glacis.		Terrazas marinas. Sedimentos detríticos finos.		Deriva litoral
	Marismas marinas.		Cañones submarinos.		Modificación de la línea de costa. En avance.
	Terrazas marinas. Sedimentos detríticos gruesos.		Núcleos urbanos anteriores a 1956.		Modificación de la línea de costa. En retroceso.
	Terrazas marinas. Sedimentos detríticos heterogéneos.		Núcleos urbanos posteriores a 1956.		

residencia de las poblaciones de interior como Vera, desarrollando muy tempranamente la actividad turística y siendo ésta, junto con las actividades portuarias, los principales motores económicos del municipio.

La pequeña dimensión del municipio se debe a que fue a mediados de los años noventa del siglo XX cuando se delimitó su ámbito municipal, cediendo terrenos los municipios colindantes de Vera y Mojácar. La presencia del puerto y de una población estable y de cierta dimensión para esta comarca siempre ha prevalecido como signo identitario y fue clave para la segregación de Garrucha, a finales del siglo XIX, del municipio de Vera del que dependía anteriormente.

El puerto de Garrucha surge con motivo de las actividades de las minas de las sierras de la comarca, y por todo el comercio que dicha actividad genera. Con el decaimiento de la minería, vuelve a tomar protagonismo la actividad pesquera, que hasta época muy reciente es lo que daba sentido a este puerto. Será con el auge de la construcción cuando el puerto comercial recupere de nuevo su protagonismo, utilizándose el puerto de Garrucha como salida de yesos y cementsos.

# PUERTO DE GARRUCHA

## RELACIÓN PUERTO-CIUDAD



	Límite espacio portuario
	Núcleo Urbano
	Puerto pesquero
	Varadero
	Puerto deportivo
	Puerto Comercial
	Actividades complementarias (en construcción)
	Administración y servicios (en construcción)
	Dique
	Aparcamientos
	Pascos y Áreas ajardinadas

### Evolución histórica

Se tienen noticias de la ciudad de Garrucha desde s. XVI, aunque los yacimientos arqueológicos constatan presencia humana ya en época prehistórica (cultura del Argar). Tras los periodos fenicio y griego, los romanos establecen un núcleo de población que permanece en la época visigoda y que está relacionado con la pesca y la industria de salazón asociada a ésta. Después de la reconquista cristiana esta zona se convierte en territorio frontera y se desarrolla todo el sistema defensivo de torres vigía, siendo la de La Garrucha una de ellas. Mantendrá este carácter fronterizo permanece hasta bien avanzado el s. XVIII, por las incursiones de los berberiscos. A pesar de esto, en esta población ya en el s. XVI, según el archivo de Simancas, se ubicaban un alfolí de sal, una pesquería y un puerto para cargamento de mármol.

A mediados del s. XIX se desarrollan las minas de la Sierra de Bédar y Almagrera, siendo el punto de partida para el desarrollo industrial y portuario de Garrucha. La actividad portuaria se centra en la exportación de hierro y la importación de carbón, así como en el comercio de cabotaje. En estos años se inicia la actividad turística con la costumbre de ir a tomar baños a esta playa desde los municipios de Vera y de Cuevas de Almanzora, actividad que supondrá a principios del s. XX un repunte en la población con cerca de 6.000 habitantes, que será su máximo hasta la época actual.

A mitad del s. XIX se pide la segregación de Vera para formar un municipio propio, lo que se consigue sólo con el núcleo de población sin territorio aledaño, y no será hasta 1994 cuando finalmente Garrucha tenga un casco urbano y un territorio municipal. Las obras de mejora de las infraestructuras del puerto comienzan una vez conseguida esa independencia, con obras en el malecón a finales del XIX y el traslado del faro que antes se situaba en Villaricos, aunque no será hasta los años treinta del s. XX cuando se realicen unas obras profundas que van a dar forma al puerto tal y como se conoce actualmente. Estas obras, junto a las realizadas ya en etapa democrática y las que se están rematando en la actualidad, son las que conforman la imagen actual de la infraestructura portuaria de Garrucha.

### El puerto en la estructura urbana

Las instalaciones portuarias ocupan casi la mitad de la fachada marítima del municipio de Garrucha. El núcleo de población se distribuye en una banda de aproximadamente 300 m. de profundidad a lo largo de ese frente, siendo todo el desarrollo urbano situado al norte de las instalaciones portuarias pertenecientes al municipio de Vera.

La estructura urbana se adapta al terreno y a la protección que le brinda la instalación del puerto. La construcción de un paseo malecón a finales del s. XIX ha marcado una estructura lineal paralela a la línea de costa que ofrece una frente marítimo característico de la población. La proliferación de equipamientos vinculados con la pesca consolida la importancia de la actividad en la ciudad, contando desde 1910 con un Pósito de Pescadores y, desde finales de los años sesenta, de una lonja y un varadero.

La vinculación social y económica de la ciudad con el puerto se respeta en la estructura urbana, generándose amplias vistas desde ese malecón al interior del puerto y asomándose la fachada urbana a él. Las últimas obras realizadas en el puerto suponen una mejora en la movilidad urbana, introduciendo un viario soterrado directo que facilita la entrada y salida de la carga al muelle comercial y a la vez provee a la ciudad de una infraestructura de aparcamientos que mejora las relaciones entre ambas estructuras.

### Contacto puerto-ciudad

La zona de contacto entre el puerto y la ciudad de Garrucha se desarrolla a través del Paseo del Malecón, donde la fachada urbana continúa se desarrolla en diferentes alturas, desde dos hasta cinco plantas, y con un amplio espacio en la acera que se asoma al puerto que configura el paseo. La balaustrada actual es la misma que se coloca cuando se construye el Paseo, a principios del s. XX, con la intención de recoger la imagen de los centros turísticos que en esos momentos estaban de moda (San Sebastián, Bath,

Saint-Tropez, etc...). Este espacio es el principal elemento de espacio libre para el ciudadano, en la parte del puerto, junto con los espacios de la playa. El viario principal de este territorio litoral, que conecta los puertos de Villaricos y de Carboneras, así como el núcleo turístico de Mojácar, forma parte de este paseo, conformándose como escaparate de la ciudad y de su puerto.

### Descripción del espacio portuario

En el puerto de Garrucha conviven los usos pesquero, comercial y recreativo. En los últimos años la actividad pesquera ha decaído y en el Plan de Usos vigente se recogen las obras de redistribución de espacios para este uso. De este modo, esta actividad se localiza en la zona liberada por el nuevo contradique, donde ya se situaban la lonja y el muelle de descarga. La liberación de los espacios que ocupaban instalaciones de uso pesquero produce unos espacios proyectados para mejorar las relaciones urbano-portuarias en el borde del malecón. La propuesta recoge la sustitución de los antiguos cuartos de armadores por espacios para la carga y descarga de la pesca, presentándose con más orden dichas actividades.

El frente correspondiente a la actividad recreativa también sufre una nueva ordenación, planteándose la sustitución de la explanada de aparcamientos actual a una zona donde puedan asentarse actividades complementarias que favorezcan el tránsito entre las actividades del malecón y las propias náuticas. La ampliación de los amarres, casi duplicando los existentes, muestra la proliferación de este tipo de actividad tanto en la población asentada como en la vinculada al turismo.

La zona más al norte del puerto responde a la circulación de mercancías hacia el interior del puerto, donde las obras efectuadas han aumentado el muelle de carga. Aparece también un área técnica que responde a la ampliación y mejora de las zonas de atraques deportivos.



1. Vista general del puerto y la ciudad hacia el sur.

2. Frente urbano al paseo del malecón.

# PUERTO DE GARRUCHA

## VISIBILIDAD

### El puerto en las imágenes de conjunto de la localidad

La presencia del puerto en este núcleo urbano es protagonista, tanto por el espacio físico que ocupa como por la notoriedad que alcanza en las actividades económicas del municipio y de la zona. La estructura urbana, generada a partir de la existencia del puerto, provoca un cruce de imágenes entre uno y otro.

La estructura urbana de Garrucha no refleja el carácter vinculado a la pesca o la industria de esta población, tomando mayor protagonismo el carácter turístico que ha alcanzado en los últimos tiempos. Los elementos industriales, que permiten recordar su vinculación con la minería, se encuentran en la zona interior de la trama urbana, aunque la estructura del puerto (antes de su ampliación y reforma) manifiesta este carácter minero primitivo.

El Paseo del Malecón a lo largo de todos estos años, y desde su aparición, ha provocado que en la dinámica común de esta ciudad esté incluido ese recorrido y la mirada al puerto. De este modo se consigue una integra-

ción plena en la actualidad y no sólo un recuerdo de lo que fue el puerto en la historia de Garrucha. El desarrollo y diversificación de los usos principales a lo largo de la historia del puerto han ayudado a esta integración.

### Vistas urbanas desde el espacio portuario

En general, todo el plano de movimiento del puerto se encuentra por debajo de la cota urbana, pero aun así se aprecia el frente urbano que se asoma al Malecón y sobre todo la característica barandilla de mármol que es el elemento sobresaliente de este paseo. Esta diferencia de cota impide la apreciación de los vehículos que recorren la avenida, mientras que la presencia de arbolado (palmeras) a lo largo de todo el paseo crea un ritmo en la visión desde el puerto de la fachada urbana.

### Ámbitos escénicos interiores

La situación actual de los usos y edificaciones del puerto genera una continuidad espacial entre el uso pesquero y deportivo, fomentada por la presencia de locales de restauración en la zona de la entrada principal del

puerto pesquero. La ausencia de edificaciones de cierto protagonismo en la parte náutico-recreativa genera que la estancia de los usuarios se desplace hacia el espacio estrictamente pesquero, por lo que se da esa mezcla de usos.

La zona de entrada al puerto comercial en la actualidad se encuentra con obras de envergadura, además de lo proyectado en los otros ámbitos por el Plan de Usos vigente, por lo que no se puede apreciar lo que había en ciertas partes, y sí imaginar lo que se conseguirá con estos cambios. La liberación de espacios en la parte más abigarrada del puerto pesquero y la generación de nuevos usos complementarios en el deportivo, entendemos que generarán nuevos ámbitos escénicos de características parecidas a los existentes en cuanto a escala menuda y de integración en la estructura urbana existente.

La diferencia de cota entre la ciudad y la nueva ampliación del puerto en la explanada del dique produce unos espacios más integrados a uno y otro lado del elemento de separación, que en este caso reinterpreta la barandilla del malecón a una escala más menuda y con menor protagonismo visual.



3.



4.



5.



6.

3. Zona de aparcamientos y espacio para extensión de redes. Al fondo, la lonja.
4. Muelle de entrada a los pantalanes deportivos.
5. Vista de la fachada urbana de Garrucha con la lonja en primer término y zonas de obras.
6. Vista del dique exterior desde la playa situada al norte del puerto.

# PUERTO DE GARRUCHA

## CARACTERIZACIÓN, DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA

### Caracterización

Aspectos relativos al contexto físico-ambiental.- La ubicación del puerto en el centro del Llano de la Vega, donde la topografía es prácticamente llana, confiere casi más protagonismo al frente urbano continuo construido desde la desembocadura del río Antas hasta la del río Aguas.

Relación puerto-ciudad.- El protagonismo de las instalaciones portuarias es claro en la estructura urbana y en la dinámica de funcionamiento de la ciudad. Las actividades que se desarrollan en el puerto son los motores económicos del municipio, junto con el turismo, por lo que la vinculación social es muy fuerte. La tradición pesquera y su mantenimiento como una de las actividades principales del puerto, aunque en regresión, le confiere una mezcla de usos muy activos y que le da vida al puerto.

El desarrollo desde hace más de 100 años del puerto como salida de las actividades mineras del interior de la comarca lo convierte en un referente territorial; más aún cuando esta actividad no ha decaído como en otros puertos y se ha reconducido a otros productos, manteniendo una actividad que sólo es comparable a la de otros puertos de carácter estatal.

Uso público.- El acceso está controlado pero no prohibido. La mezcla de usos que antes se ha comentado, sobre todo en lo referido al uso pesquero y recreativo, ha hecho posible que se ubiquen actividades complementarias que fomentan un uso público de los espacios portuarios y combinan las actividades de la zona superior del malecón, más urbanas, con las de los espacios interiores, donde se genera un uso intensivo del espacio. Las zonas de los muelles comerciales tienen un acceso más restringido. Actualmente, se están finalizando las obras de reforma y ampliación del puerto.

Aspectos perceptivos y escénicos.- La incorporación del puerto de Garrucha al paseo de la ciudad es un hecho desde la construcción de su malecón. La percepción del puerto como espacio público de la ciudad se refleja en ese hecho y en la manera que la misma ciudad tiene de asomarse al mar y al elemento que le sirve de transición hacia éste, su puerto. A pesar de ser un puerto muy vivo en cuanto a sus actividades (no es un espacio en desuso y que se haya convertido en escaparate) los ciudadanos lo perciben como parte de la ciudad y elemento que aporta calidad a ésta.

### Diagnóstico

Valores y potencialidades.- La actividad que tiene el puerto con sus diferentes usos y horarios y la buena convivencia entre ellos. La incorporación del paseo urbano a través de su malecón y de la ampliación hacia la playa a través de la avenida del Puerto. La dimensión que tiene el Paseo del Malecón, ha permitido la creación de un espacio de esparcimiento para la población que permite la transición hacia el puerto y hacia la playa con diferentes usos y visiones. Las propuestas recogidas en el Plan de Usos y que se están llevando a cabo, recogen muchas de las aspiraciones de un espacio portuario de calidad que pretende llegar a ser un espacio público urbano.

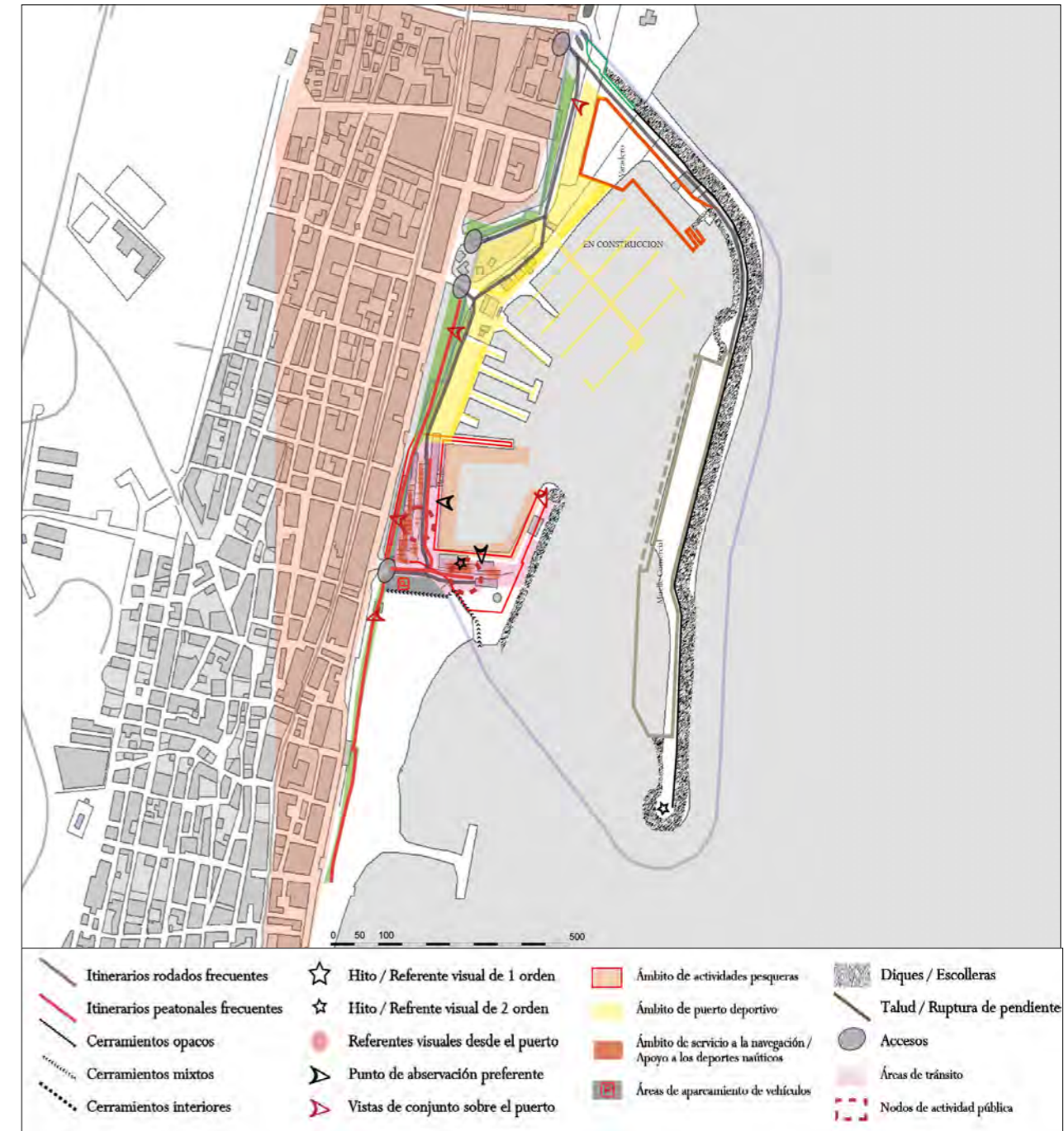
Conflictos y amenazas.- La ampliación del puerto, que desde el punto de vista del puerto comercial supone una innegable mejora, puede provocar en este momento económico un estancamiento de espacios que hasta ahora había tenido una vida y un uso y que podrían quedar a expensas de futuras inversiones para su pronto desarrollo e incorporación a la dinámica de uso del puerto como espacio de la ciudad.

### Propuestas

- Incorporar un recorrido interno en paralelo al Paseo del Malecón que recoja a cota del espacio portuario un espacio híbrido entre la ciudad y el puerto.

- No excluir de entre las actividades a ubicar en los nuevos espacios propuestos por el Plan de Usos elementos de equipamientos que acerquen la ciudad al puerto. Incorporar usos sociales a los amplios espacios aún sin uso del puerto, de manera que pueda convertirse en un referente de espacio urbano.

- Estudio más detallado de los límites del puerto hacia el norte y sur, en su continuidad con las playas, de manera que el tránsito sea más cuidado, al menos en lo visual.



7. Lonja y embarcaciones pesqueras.  
8. Panorámica de la zona del puerto deportivo.

### Fuentes

- Ayuntamiento de Garrucha (2002): Modificación de las Normas Subsidiarias del municipio de Garrucha.
- Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio (2009): Plan de Ordenación del Territorio del Levante almeriense.
- Agencia Pública de Puertos de Andalucía: Plan de usos del puerto de Garrucha. (BOJA nº3 de 5 de enero de 2012)
- Agencia Pública de Puertos de Andalucía: <http://www.eppa.es>

