

Puerto de Rota



PUERTO DE ROTA

CONTEXTUALIZACIÓN



MUNICIPIO: Rota (Cádiz)

SITUACIÓN: 36° 36' 56,4'' Lat. N - 6° 20' 57,8'' Long W

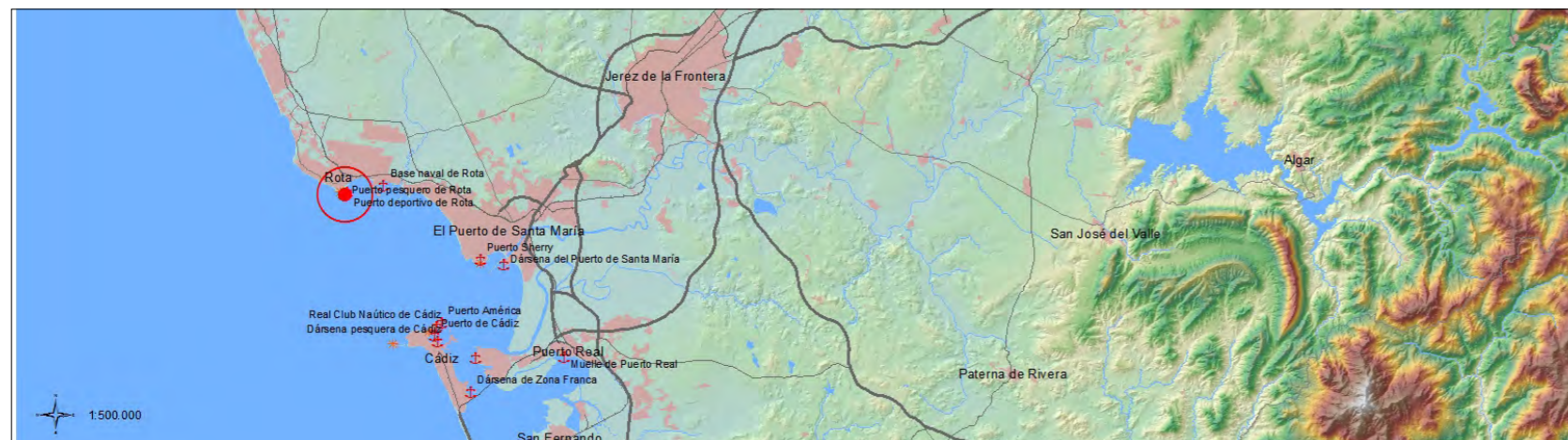
FUNCIONES: Pesquera y deportiva.

ZONA DE SERVICIOS: 264.986 m2 totales, 119.890 correspondientes a la lámina de agua y 145.096 a la superficie terrestre.

CONDICIONES OPERATIVAS: Marea: 3,5m.; calado de la bocana: 4,5 m. (B.M.V.E.); calado en dársena: 4,5 m. (B.M.V.E.)

SERVICIOS AL SECTOR PESQUERO: Oficina del puerto, muelle (297 m.), lonja (360 m2), cuartos de armadores (42), fábrica de hielo, cámara frigorífica y varadero.

INSTALACIONES Náutico-RECREATIVAS: 496 atraques (eslora máxima: 12 m.), talleres, travel-lift, varadero, combustible, rampa de vela ligera, escuela de vela, locales comerciales, aparcamientos y aseos.



Datos básicos

El puerto pesquero y deportivo Astaroth se sitúa en el extremo suroccidental del término municipal de Rota, ocupando los terrenos ganados al mar junto a la Punta de la Morena y en las inmediaciones del borde meridional del casco histórico de la localidad. Esta localización coincide con el emplazamiento histórico del muelle pesquero de Rota, si bien el actual recinto portuario constituye una obra de nueva planta, realizada con motivo del Campeonato del Mundo de Vela de 1992 para acoger las regatas de la clase 470. Concluido dicho evento se acometió una profunda reforma del puerto para favorecer el uso mixto (pesquero-deportivo) de las instalaciones, siendo finalmente transferido por la Administración Central del Estado a la Junta de Andalucía en 1995. En la actualidad, la gestión del puerto la realiza directamente la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

A pesar de la pérdida de importancia relativa en la base productiva del municipio, el puerto pesquero de Rota mantiene un nivel de actividad en consonancia con la demanda local, contando con una flota de 22 embarcaciones y una producción en torno a las 250 t/año (APPA, 2010). El principal caladero de la flota se localiza en la Bahía de Cádiz, donde se capturan, entre otras especies, corvinas, pulpos, choquitos, burros, brechas, acedías, lenguados, anchoas, rayas, doradas y salmonetes de roca.

Por su parte, el puerto deportivo cuenta con un total de 509 amarres, presentando una ocupación media total de 477 embarcaciones, de las que 399 constituyen embarcaciones que tienen como base el puerto de Rota y 78 se corresponden con embarcaciones de tránsito (APPA, 2010).

Contexto natural, ambiental y paisajístico

Dentro del marco general que dibuja el litoral atlántico en el Golfo de Cádiz, el puerto de Rota se sitúa en la Punta de la Morena, localización geográfica que establece un punto de inflexión entre las formaciones arenosas predominantes al norte de la instalación portuaria y los sectores acantilados y rocosos que configuran el entorno oriental del puerto. Pese a la profunda transformación urbanística de este sector costero, los rasgos más representativos de las citadas morfologías resultan todavía apreciables desde las inmediaciones del recinto portuario.

En este sentido, las perspectivas que se obtienen desde el espigón que cierra la playa de La Costilla están marcadas por la continuidad y linea-

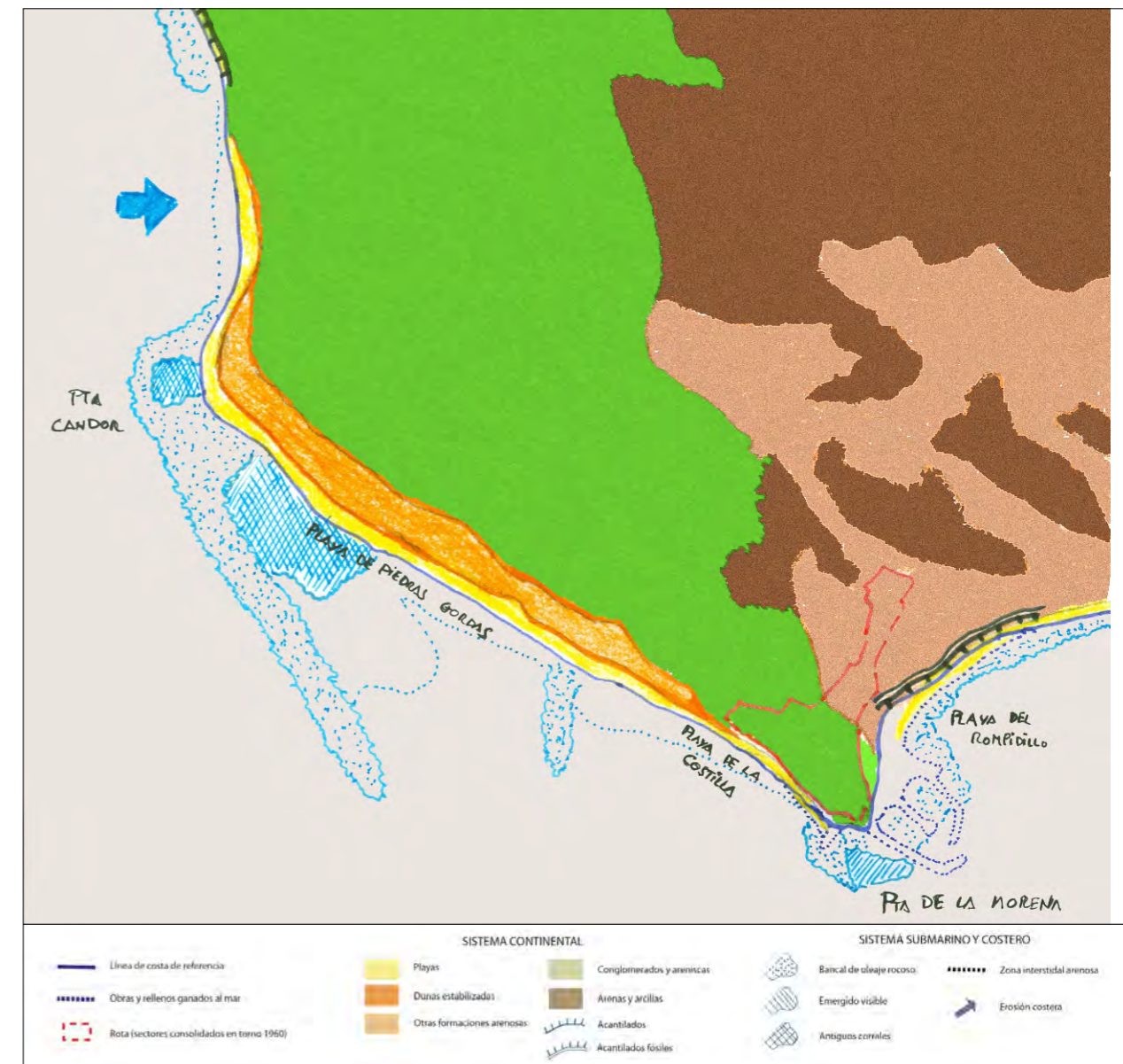
lidad de las formaciones arenosas que se desarrollan entre Punta Candor y la instalación portuaria. Las playas de este sector costero presentan en algunos puntos perfiles transversales muy desarrollados, incluyendo tramos de playa alta y formaciones dunares estabilizadas por la vegetación.

Hacia el Este, el ámbito costero se vuelve más abrupto y lobulado, resultando frecuente la presencia de cantiles de cierta entidad, así como de cabezos rocosos que se sitúan frente a la línea de costa. Desde el punto de vista morfodinámico, estos tramos costeros presentan una notable exposición a las corrientes marinas y al oleaje, circunstancia que explica el menor desarrollo de las formaciones arenosas en este sector. No obstante, la realización de espigones y diques en determinados puntos ha modificado las dinámicas litorales dando lugar a la aparición o a la consolidación de playas y fondos arenosos. La playa del Rompidillo, próxima al dique norte del puerto de Rota, constituye un ejemplo de estas alteraciones antrópicas de la morfogénesis litoral.

Estructura territorial

Desde un punto de vista geográfico, el núcleo urbano de Rota actúa como punto de inflexión entre los dos arcos contrapuestos que dibujan el ámbito de la Costa Noroeste gaditana y la Bahía de Cádiz. Esta estratégica situación no se ha traducido, sin embargo, en un papel predominante de la localidad en los respectivos sistemas de asentamientos y comunicaciones de ambos sectores territoriales. Antes bien, el núcleo roteño se ha caracterizado tradicionalmente por adolecer de cierto aislamiento en relación con las localidades próximas y una clara desvinculación de los ejes viarios que organizan las comunicaciones entre los municipios que conforman los sectores más septentrionales de la costa Gaditana.

En este sentido, Rota queda al margen del eje viario encargado de articular el ámbito de la Costa Noroeste y de conectarlo con los municipios de la Bahía, la A-491, a la que se accede desde el núcleo urbano por una carretera de orden secundario que bordea la Base Aeronaval de Rota. Igualmente se realizan a través de ejes viarios convencionales, en muchos casos coincidentes con el trazado de antiguos caminos rurales, las conexiones directas con Chipiona y Sanlúcar. La relación con el interior de la provincia tampoco se realiza de manera directa y a través de ejes de alta capacidad, salvo en el último antes de llegar a Jerez de la Frontera que coincide con la autovía A-480.

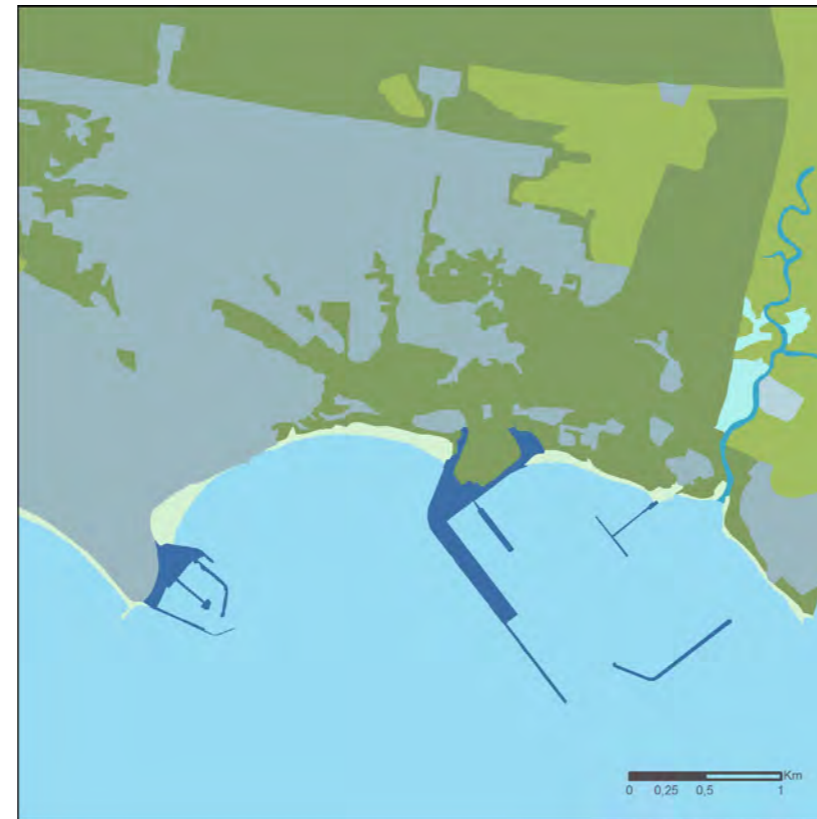


Merece la pena desatacar como circunstancia que ha favorecido las comunicaciones de la localidad con el ámbito de la Bahía de Cádiz la apertura de las líneas de transporte marítimo de pasajeros, que además de recuperar la histórica vinculación del núcleo de Rota con las poblaciones que se asoman a la Bahía, dotan al puerto de Rota de una notable funcionalidad social.

A pesar de los problemas de articulación viaria señalados, el municipio de Rota comparte con los municipios cercanos claras concomitancias territoriales, funcionales y paisajísticas, reflejo de una base física y de una evolución histórica común. En este sentido, la localización y el emplazamiento del núcleo, sobre un asomo de materiales consistentes rodeado de materiales más deleznable y recientes desde el punto de vista geológico, responde claramente con el modelo de implantación urbana apreciable en el arco de la Bahía. Del mismo modo, en relación con los municipios que conforman la Costa Noroeste, Rota refleja la característica vocación marinera y hortícola que singulariza a estas localidades gaditanas.

PUERTO DE ROTA

RELACIÓN PUERTO-CIUDAD



	Espacios libres y jardines
	Ámbitos de estacionamiento
	Servicios a la navegación
	Ámbito pesquero
	Usos terciarios
	Área de atraques
	Servicios a la náutica de recreo
	Dique / escollera

Evolución histórica

Las actividades maríneas en la villa de Rota presentan un notable recorrido histórico. La localización estratégica de la Punta de la Morena, frente a la isla ocupada por la antigua Gádir, contribuyeron a la progresiva consolidación de un núcleo de población en este punto de la costa orientado al comercio con otras ciudades y colonias fenicias. La continuidad histórica de la tradición marinera de Rota queda atestiguada por los tradicionales corrales de pesca, cuya construcción puede remontarse a tiempos romanos, por las referencias documentales que constatan la existencia de una pujante almadraza durante la Edad Media o por la presencia de vecinos de la localidad en las tripulaciones de Cristóbal Colón en sus viajes al nuevo mundo.

Esta ininterrumpida actividad propició la progresiva consolidación del fondeadero natural surgido al abrigo de la Punta de La Morena a través de la construcción de espigones y estructuras destinadas al amarre de una creciente flota pesquera y comercial. La incidencia de los fuertes temporales que afectan a este sector de la costa y de fenómenos de índole extraordinaria, como el maremoto de 1755, daban al traste periódicamente con estas estructuras defensivas, requiriendo nuevos proyectos de refuerzo o reconstrucción de las mismas.

A comienzos del siglo XX se construyó el muelle pesquero José María Pemán que, con diversas ampliaciones y mejoras, mantiene su actividad hasta la construcción del actual recinto portuario con motivo de la Copa del Mundo de Vela de 1992.

A pesar de ser una intervención reciente y de nueva planta, el puerto de Rota establece una clara línea de continuidad con la tradición marinera de la localidad, conjugando la modernización de los espacios e instalaciones pesqueras con la incorporación de nuevos usos portuarios que han contribuido a la revitalización tanto del propio puerto como de sectores urbanos próximos.

El puerto en la estructura urbana

Las relaciones entre el núcleo urbano y el entorno portuario han estado históricamente condicionadas por las necesidades defensivas de Rota frente a posibles incursiones desde el mar. Esta circunstancia propició que, desde muy pronto, la localidad tuviera que dotarse de empalizadas, cercas y otras estructuras de protección que terminaron por establecer una clara distinción entre los sectores urbanos intramuros y los espacios situados allende las murallas. La elevada exposición del muelle y de los espacios aledaños a los peligros provenientes del océano contribuyó a la definición del carácter periférico y marginal que tradicionalmente ha presentado este ámbito meridional de la localidad. Lo exiguo y escarpado de los terrenos que conforman el borde urbano en las inmediaciones del ámbito portuario condicionaron igualmente la débil articulación de este sector con la localidad hasta fecha relativamente reciente.

Contacto puerto-ciudad

La construcción del Puerto Deportivo y Pesquero "Astaroth" supuso una transformación radical del frente marítimo de la localidad en términos urbanísticos y funcionales. La implantación de la infraestructura portuaria conllevó, desde un punto de vista urbanístico, la reordenación integral de los sectores meridionales del núcleo histórico, con la ampliación de los terrenos que definen el borde de la localidad, la construcción de un importante eje de articulación viaria (la avenida de San Juan de Puerto Rico), así como la conexión de las playas de La Costilla y El Rompidillo a través de un recorrido peatonal que da continuidad a los dos paseos marítimos de la población.

A estos significativos avances urbanísticos cabría sumar, desde el punto de vista de la funcionalidad, la incorporación y consolidación de actividades deportivas, comerciales y recreativas en el ámbito portuario y en los

espacios urbanos aledaños (bajos del paseo de la calle Posadilla y de la Almena). La construcción del puerto ha supuesto, en este sentido, la modernización y la diversificación de las actividades marítimas y portuarias de la localidad de Rota, propiciando complementariamente la dinamización de un sector del borde urbano que hasta la construcción del puerto presentaba notables carencias urbanísticas y una escasa importancia como eje de actividades socioeconómicas.

Por lo que respecta a la configuración física del contacto puerto-ciudad, éste se realiza a través de un muro de fábrica bajo con machones y vallado de barrotes. A pesar de su carácter diáfano, que permite en todo momento la contemplación del interior del puerto, esta estructura contribuye sustancialmente a definir una separación tajante entre el recinto portuario y los espacios urbanos adyacentes.

Descripción del espacio portuario

La disposición de las edificaciones y las áreas de actividad contribuyen a generar dos grandes ámbitos funcionales y paisajísticos dentro del recinto portuario: el ámbito pesquero, que aparece asociado a los espacios más meridionales del puerto, y el terciario-deportivo, que se aglutina en torno al espigón central hasta alcanzar los terrenos aledaños al dique septentrional.

La existencia de dos accesos diferenciados, la desigual disposición de las edificaciones en cada uno de estos ámbitos (perimetral en el pesquero, interior en el deportivo), la diferente extensión que presenta el frente portuario en los mismos (menor desarrollo en el pesquero que en el deportivo) o el dispar tratamiento de los espacios libres y de las áreas estanciales apreciable en ellos (más cuidada y ornamental en el caso de los sectores deportivos) constituyen rasgos que contribuyen a la individualización paisajística de los citados ámbitos portuarios. La presencia de un cerramiento metálico interior subraya la separación entre ambos sectores, entre los que, sin embargo, se aprecia una notable interacción en determinadas franjas horarias.



1. Imagen del muelle marítimo de Rota a principios del S. XX. Fuente: <http://villaderota.es>.



2. Muelle de José María Pemán (Retablo cerámico colocado en el paseo marítimo de la Costilla).

PUERTO DE ROTA

VISIBILIDAD

El puerto en las imágenes de conjunto de la localidad

La continuidad y proximidad de las edificaciones que conforman el borde meridional del casco histórico de la localidad inciden sustancialmente en las condiciones de visibilidad del recinto portuario. En este sentido, las mejores perspectivas del puerto no se obtienen desde los espacios urbanos adyacentes al mismo (calle Gravina y Puerta del Mar), en los que no se dan ni la profundidad de campo ni la diferencia de cota necesarias para obtener vistas de conjunto del espacio portuario.

Es preciso ascender hasta el paseo que se desarrolla en las inmediaciones de la antigua Puerta de Jerez para poder apreciar de manera unitaria las instalaciones del puerto. Destaca como punto de observación, dentro del citado paseo, la pasarela que permite salvar el desnivel existente entre la playa de El Rompidillo y la calle Posadilla, constituyéndose dicho punto en el principal mirador sobre el puerto de Rota. La plaza de La Almena, aprovechando su posición elevada, permite también vistas significativas sobre el entorno portuario, aunque sin el nivel de detalle del anterior punto de observación.

Desde el paseo marítimo de la Cruz del Rompido y desde el viario adyacente (avenida de San Juan del Puerto Rico, plaza de Pío XII, calle del

Sagrado Corazón,...) se obtienen vistas intermedias y de aproximación al recinto portuario. Estas vistas, atendiendo a la posición relativa del observador, presentan un carácter tangencial e incompleto, predominando en las mismas la potencia visual de la escollera septentrional del puerto.

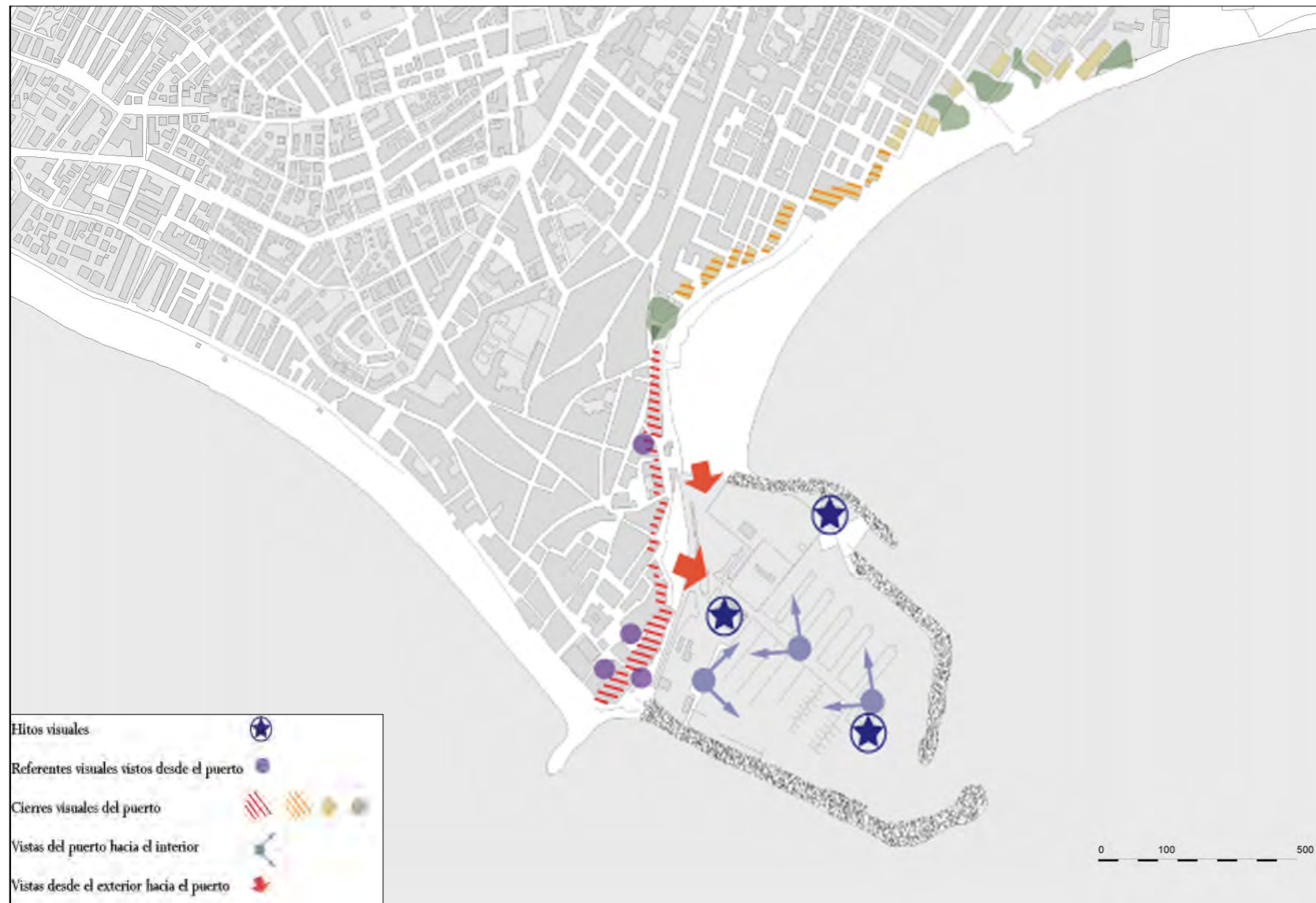
Vistas urbanas desde el espacio portuario

Por lo que respecta a las vistas de la localidad desde el entorno portuario, cabe destacar a una serie de construcciones que, por sus características formales y por su valor patrimonial o simbólico, se constituyen en hitos paisajísticos dentro del frente urbano apreciable desde el puerto. Sobresalen, en este sentido, la rotunda presencia de la iglesia de la O y la colorida verticalidad del faro de la localidad, que se constituyen en los referentes visuales básicos de la mayor parte de las vistas desde el recinto portuario. En determinadas perspectivas, el arco correspondiente a la Puerta del Mar y el edificio que alberga al hotel Duque de Nájera se suman a los anteriores hitos paisajísticos para conformar un conjunto visual de marcada singularidad. Sin el grado de relevancia escénica de los elementos reseñados en el párrafo precedente, también constituyen referentes visuales del entorno portuario la cúpula de la Torre de la Merced, el mercado de abastos y el kiosco de la plaza de La Almena.

Ámbitos escénicos interiores

La disposición de las edificaciones y espacios del recinto portuario permiten diferenciar dos ámbitos escénicos interiores, coincidentes con la propia dualidad funcional del puerto de Rota. En este sentido, cabe señalar que el ámbito pesquero del puerto presenta una configuración más volcada hacia el interior, propiciada por la disposición perimetral de sus edificaciones, especialmente de los cuartos de armadores y del edificio que alberga la cooperativa de pescadores.

Por su parte, el puerto deportivo cuenta con una configuración espacial más abierta y accesible visualmente desde el exterior. La mayor amplitud de este subámbito portuario, y la propia disposición de las edificaciones que lo conforman, favorecen la profundidad y la amplitud de las perspectivas que se obtienen desde el exterior y desde distintos sectores del puerto.



3. Perspectiva general del puerto desde pasarela-mirador de la calle Posadilla.



4. Vista del faro y de la iglesia de la O desde el espigón.

5. Imagen del frente urbano desde el dique norte.



6. Escolleras de la bocana del puerto.



PUERTO DE ROTA

CARACTERIZACIÓN, DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA

Caracterización

La construcción del puerto de Rota ha contribuido sustancialmente a la recualificación urbanística y simbólica de un importante sector del borde urbano de la localidad. La implantación de la infraestructura portuaria, la incorporación de nuevos usos a las actividades tradicionales del puerto, la ampliación del borde urbano meridional y de las playas adyacentes, así como la mejora de la accesibilidad generada por la apertura del nuevo viario de acceso han supuesto un cambio radical en la apropiación física y simbólica del entorno portuario por parte de la población local.

En las imágenes de conjunto que se obtienen desde las áreas urbanas adyacentes, el puerto de Rota se presenta como un espacio compacto y unitario. La organización espacial y funcional interior del recinto facilitan sustancialmente la lectura del paisaje portuario, que aparece articulado en torno a una única dársena en la que destaca la presencia del potente dique central. Dicho dique ejerce de eje de simetría de la lámina de agua y propicia un acceso compartido para los distintos pantalanes del puerto.

La localización lateral del muelle pesquero, ubicado en el espigón meridional, difumina la presencia del mismo en el conjunto del puerto, otorgando una mayor significación visual y simbólica a las edificaciones y áreas funcionales del puerto deportivo. Cabe señalar, sin embargo, la importancia que presentan las actividades pesqueras del puerto en términos históricos, culturales y sociales, así como en el mantenimiento de una actividad constante a lo largo del año.

Por su parte, el puerto deportivo de Rota contribuye a la configuración paisajística del conjunto portuario con la apariencia moderna y funcional de sus edificios e instalaciones y con una generosa accesibilidad física y visual a sus diferentes áreas de actividad.

Diagnóstico

Valores y potencialidades.- La disposición de las instalaciones que conforman el puerto de Rota ofrece al observador una imagen de conjunto ordenada y de fácil interpretación. A esta circunstancia, cabe añadir el buen estado de conservación que presentan las edificaciones y los espacios libres del recinto portuario, hecho que permite valorar al puerto de Rota como un espacio de notable calidad paisajística.

En general, la escala, el diseño y el nivel de mantenimiento de las instalaciones y construcciones portuarias resultan apropiados para el desempeño de las distintas funcionalidades desarrolladas en las mismas. Por su parte, los espacios libres del puerto no presentan problemas de saturación

o de pérdida de escala, de tal forma que tanto los espacios de libre acceso del puerto (zonas de estacionamiento, áreas peatonales, ámbitos de actividades complementarias) como los espacios ubicados en el interior de parcelas (varaderos y talleres) aparecen bien dimensionados en relación con su nivel de uso u ocupación habitual. Esta circunstancia contribuye sustancialmente al mantenimiento de una imagen ordenada y diáfana del conjunto portuario.

Conflictos y amenazas.- Pese a gozar de una adecuada condición paisajística, se detectan algunas deficiencias de carácter menor en las instalaciones portuarias de Rota. En este sentido, coincidiendo con determinados itinerarios entre los nodos de mayor actividad y afluencia pública, se aprecia cierta indefinición espacial en determinados sectores portuarios, traduciéndose dicha indefinición en pérdidas de amenidad y confort en algunos recorridos interiores del puerto. Igualmente, cabe señalar como circunstancia que resta amenidad y confort a los espacios libres del puerto, la ausencia de arbolado o elementos de sombra en las áreas de estacionamiento, así como la falta de tratamiento vegetal en determinados frentes de actividad portuaria, especialmente aquellos próximos a los accesos y espacios de alta frecuentación. Por último es preciso indicar que, aunque no se observan graves problemas de limpieza y salubridad en el puerto, cabría estudiar alguna medida de gestión para las áreas donde se acopia el utillaje propio de las actividades pesqueras.

Propuestas

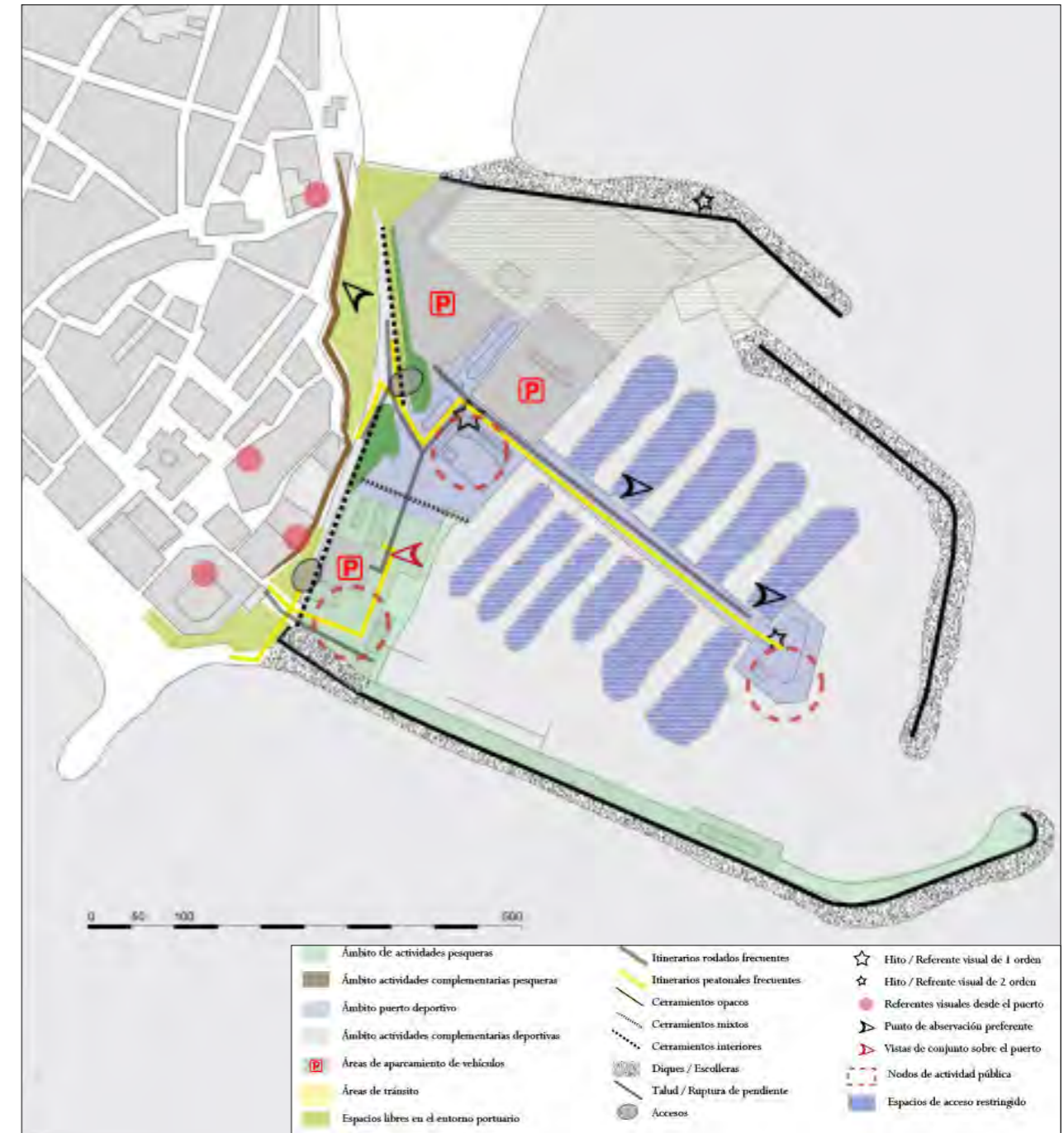
En relación con el anterior diagnóstico, se plantean como posibles iniciativas destinadas a la recualificación paisajística del puerto de Rota las siguientes:

- El tratamiento de los itinerarios que discurren entre el puerto pesquero y las áreas de mayor actividad pública del puerto deportivo (edificio comercial, terminal de transporte de pasajeros y escuela de vela).

- La cualificación paisajística de las áreas destinadas al estacionamiento de vehículos, incorporando medidas que concilien el confort climático con el mantenimiento de una imagen paisajística adecuada.

- El tratamiento vegetal de los espacios perimetrales del puerto pesquero, así como de aquellas parcelas en las que se desarrollan actividades complementarias visibles desde las áreas peatonales del recinto portuario.

- El establecimiento de protocolos de gestión para minimizar el impacto visual generado por el almacenamiento de materiales o elementos innecesarios para el desempeño cotidiano de las actividades portuarias.



Fuentes

- Directrices regionales del litoral de Andalucía, Consejería de Obras Públicas, Junta de Andalucía, Sevilla, 1990
- Mapa fisiográfico del Litoral Atlántico de Andalucía: 1/50.000 [M.F. 04, Rota-La Barrosa (Bahía de Cádiz)], Consejería de Obras Públicas – Agencia de Medio Ambiente, Junta de Andalucía, Sevilla, 1989
- Recuento Aguado, L: Conformación urbana del conjunto histórico de Rota (Publicación digital consultada en la página web del Ayuntamiento de Rota). 55 pp.
- Regidor Jiménez, M., Vioque Cubero, R (Dir). Puertos deportivos. El sur ibérico [Aula-Taller B de la asignatura Proyectos IV]. Escuela T. S. Arquitectura, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, Universidad de Sevilla, Junio de 2010, 149 pp.
- www.aytorota.es/web/cdw_index.php
- www.eppa.es/es/estadisticas-puertos
- www.ictieterm.es
- www.villaderota.es
- www.turismoyhosteladerota.com



7. Vista desde el espigón central del puerto.