

PUERTO CIUDAD

UN PROYECTO PARA CAMBIARLE LA CARA A ALMERÍA

Es la principal apuesta del Ayuntamiento de Almería para este mandato: un proyecto urbanístico para convertir la zona comprendida entre el muelle de Levante y la playa de San Miguel en complejo de ocio y comercial para fomentar el turismo de cruceros y la apertura de la ciudad al mar.

MIGUEL BLANCO
FOTOGRAFÍA: AUTORIDAD PORTUARIA / FOCO SUR

A pesar de su impresionante bahía y de haber sido uno de los principales puertos del Mediterráneo en la época árabe, Almería es una ciudad que ha vivido de espaldas al mar. Cuando el verano iba dando paso al otoño, la zona de la playa comenzaba a quedar desierta. Solo en época reciente, se ha ido convirtiendo en lugar donde pasear, tomar unas cañas o ir de compras, gracias al paseo marítimo. El proyecto Puerto-Ciudad, una antigua aspiración del Ayuntamiento, pretende revertir esta situación y convertir la zona comprendida entre el muelle de Levante y la playa de San Miguel, las Almadrabilas, en una zona comercial y de ocio para disfrute de almerienses y turistas.

El pasado mes de junio, se daba el primer paso de cara a la puesta en marcha de la faraónica obra. La Junta Local de Gobierno del Ayuntamiento de Almería firmaba el borrador del Convenio Urbanístico de Gestión para la ordenación del proyecto Puerto-Ciudad. El concejal de Urbanismo, Ramón Fernández Pacheco, afirmaba entonces que el proyecto es «el más importante que puede afrontar nuestra ciudad en los próximos años» ya que «cambiará la fisonomía de Almería». Asimismo, aseguraba que «si somos capaces de llevar a término la peatonalización de algunas zonas del Casco Histórico, permeabilizar toda la zona que va desde la Alcazaba hasta el Puerto, sin duda que la Almería que hoy conocemos no tendrá nada que ver con la que pueda existir en años venideros».

El convenio de colaboración cuenta con la participación, además del Consistorio, de la Fundación Bahía Almeriport y la Autoridad Portuaria de Almería. La presidenta de esta última, Trinidad Cabeo, explica a 'Foco Sur' que «la actuación Puerto-Ciudad tiene vocación de convertirse en uno de los principales polos de atracción sociocultural» de Almería. «No solo se actuará en la zona de servicio del puerto», continúa Cabeo, «sino que la mejora y remodelación de los accesos peatonales y rodados, así como la potenciación del entorno deberían convertir toda la zona en el principal polo de atracción de Almería». En la misma línea, David Martínez Cano, presidente de la Cámara de Comercio de Almería y de la Fundación Bahía Almeriport, asegura a esta revista que «la actuación Puerto-Ciudad será sin duda el proyecto más importante que se acometa en nuestra ciudad en los próximos años». Asimismo, señala que «la intención de las instituciones firmantes del convenio es que sea un proyecto singular, cediendo un espacio portuario como espacio lúdico y recreativo, en el corazón de la ciudad para el disfrute de todos los ciudadanos». También coincide el alcalde de Almería, Luis Rogelio Rodríguez-Comendador, que recuerda que «es ésta una aspiración y demanda histórica que vendría a relanzar y potenciar las posibilidades de la capital, también del Puerto, como referente turístico y de servicios», lo que la convierte en «una de las actuaciones más importantes y de futuro que debe afrontar la ciudad en los próximos años». Por este motivo, celebra «el grado de consenso que existe en tor-

no a este proyecto», ya que «por primera vez en un proyecto de esta envergadura, todos los agentes implicados estamos de acuerdo».

MOTOR DE DESARROLLO ECONÓMICO

La actuación debería también fomentar la economía en la ciudad. «El proyecto supondrá la puesta en marcha de un proceso inversor, con nuevas oportunidades de negocio y por tanto con un crecimiento de la actividad empresarial y del empleo en este nuevo entorno urbano», afirma Martínez Cano, que en cualquier caso matiza que «aunque todavía no contamos con la aprobación definitiva del plan especial que regirá este desarrollo, podemos adivinar que contará con espacios abiertos, zonas accesibles para todos los ciudadanos y nuevas actividades de ocio y restauración, entre otras posibilidades».

El portavoz socialista en el Ayuntamiento, Juan Carlos Pérez Navas, tiene claro que quiere «un proyecto con restauración, con oportunidades, con turismo de cruceros y con industria porque así es como se construye ciudad». Para ello, espera que «las distintas fases se hagan mediante concursos de ideas y previa consulta ciudadana, para que se convierta en un guante a la medida de las necesidades de los ciudadanos y perfectamente dimensionado a las expectativas de crecimiento económico de Almería». Por ello, considera que «disponer de un frente litoral despejado e integrado con la ciudad, con espacios de ocio, restauración y comercios, permitirá dar una nueva dimensión a la ciudad y generar oportunidades para crear riqueza». En cualquier caso, para Pé-



Arriba, vista general del puerto e imagen de la ciudad sin el puerto, cuya construcción supuso en su día un cambio drástico. A la derecha, plano general del puerto (arriba) y detalle del proyecto Puerto-Ciudad.



Modelos de Puerto-Ciudad

Varias ciudades españolas cuentan ya con modelos de Puerto-Ciudad desarrollados y en funcionamiento. Es el caso de Barcelona, Alicante o, más cerca de nosotros, Cartagena y Málaga. Por ello, la Comisión Técnica ha visitado algunos de estos puertos para tratar de incorporar al proyecto almeriense aquellas medidas que fuesen interesantes y que posibles de llevar a cabo. Durante las reuniones mantenidas con los responsables estos modelos de Puerto-Ciudad, «nos han indicado cuáles han sido las fortalezas de sus proyectos, pero también las cosas que harían de forma distinta si empezaran de nuevo», comenta Trinidad Cabeo. «Esto nos ha hecho tener una visión muy realista y crítica que nos ha sido de gran ayuda a la hora de hacer nuestros planteamientos para Almería», añade la presidenta de la Autoridad Portuaria.

Para el proyecto malagueño, el Puerto de Málaga cedió los espacios donde se construyeron nuevos recintos urbanos dedicados a actividades lúdicas y culturales. Así, en el llamado Muelle 1 se destinaron 14.000 metros cuadrados a comercios y bares y restaurantes, y otros 4.000 para uso cultural. Asimismo, mantiene 170 metros lineales con 24 puntos de atraque para grandes embarcaciones deportivas y de recreo de hasta 30 metros de eslora. El Muelle 2, conocido como 'El Palmeral de las Sorpresas', cuenta con una pequeña terminal de pasajeros para que desembarque el pasaje de los cruceros, que desde allí pueden llegar a pie al casco antiguo, y que -como sucede en Almería por la parte del parque Nicolás Salmerón- es la zona más cercana de la ciudad. Además, este segundo muelle alberga dos edificios de uso cultural y educativo.

Un tercer muelle, que aun está en obras, dedicará 28.000 metros cuadrados a edificios de oficinas, incluidas las nuevas instalaciones de la Administración de Aduanas de la Agencia Tributaria. Asimismo, todavía está en construcción la zona de San Andrés, donde está previsto que se levante el nuevo Auditorio de Málaga, así como el Instituto Oceanográfico, y donde ya se está haciendo el nuevo puerto deportivo, que tendrá capacidad para más de 600 embarcaciones de hasta 15 metros de eslora.

Con las evidentes diferencias, el caso de Málaga da una idea de qué se pueden esperar los almerienses de aquí a unos años sí, al final, el proyecto Puerto-Ciudad sale adelante para «transformar la ciudad tal y como en su día lo hizo el parque Nicolás Salmerón o, más recientemente, las obras de la Rambla o el Paseo Marítimo», como dice Trinidad Cabeo. Si se llega a convertir en realidad, los almerienses tendrán «nuevas zonas de paseo, accesibles para todos, con nuevas actividades de ocio y recreo, medioambientalmente sostenibles», según David Martínez Cano, «que reforzarán el dinamismo de la ciudad y su imagen». Y, en palabras de la presidenta de la Autoridad Portuaria, «los almerienses podrán disfrutar de un espacio nuevo y de calidad en el mejor lugar posible de la ciudad».

rez Navas el proyecto Puerto-Ciudad no sólo es importante desde el punto de vista del turismo y el ocio, «sino que contempla como condición imprescindible contar con una conexión ferroviaria, lo que supone abrir una vertiente económica para la ciudad de un potencial extraordinario».

Aunque viene de más lejos, el proyecto actual comenzó a andar de forma definitiva en 2009, cuando se creó la Comisión Técnica Puerto-Ciudad en la que participan Ayuntamiento, Autoridad Portuaria y Junta de Andalucía, que se encarga de la elaboración del Plan Especial de Ordenación de la Actuación Puerto-Ciudad así como de las bases del Plan Especial de Ordenación de la Zona Portuaria de las Almadrabilas. Y aunque, como aseguró en su balance de los primeros cien días de mandato, «establecer plazos siempre es complicado y más en obras de esta categoría», el alcalde, Luis Rogelio Rodríguez-Comendador, avanzó que le gustaría que «para 2019 estuviéramos en previsión de terminar esta infraestructura tan importante para la ciudad».

Para conseguirlo, las primeras concesiones deberían aprobarse a lo largo del próximo año, algo que tampoco es descartable dado que, como explica el alcalde de Almería a 'Foco Sur', «la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento, la Fundación Bahía Almeriport, a la que se le ha encargado la búsqueda de inversores, estamos avanzando en una misma dirección a la que, estoy seguro, se sumará también la Junta de Andalucía».

Un problema de cara a que el proyecto esté ejecutado en ese plazo lo apunta Rafael Esteban, concejal y portavoz de Izquierda Unida en el Ayuntamiento de Almería, que explica a 'Foco Sur' que «la inversión de todo el proyecto estaría por encima de los 50 millones». Asimismo, Esteban cuenta que «la primera fase, que es la de la ampliación del muelle de Levante, sería solo de unos cuatro millones» y que, a continuación quedaría «por resolver esta financiación, que se va a desarrollar en un largo periodo de tiempo». Esta financiación, además, va a tener que venir de capital privado, según afirma Rafael Esteban, ya que «la Autoridad Portuaria solo puede invertir en sus infraestructuras y el resto no tienen para invertir». Así, alerta de que «si se hace, tiene que haber garantías para la ciudad y que se hará para beneficio público, no privado».

En cualquier caso, Luis Rogelio Rodríguez-Comendador afirma que «el Ayuntamiento no renuncia tampoco a realizar su aportación a este proyecto, entendiendo la importancia que tiene, importantísima, resaltaría yo, para la ciudad». Asimismo, añade que «si en el Puerto se instalan operadores turísticos, comerciales, etc... lo que de ahí se saque debe ir a pagar la integración del Puerto en la Ciudad», e insiste en que «si el proyecto requiere un esfuerzo por parte de todos, por el Ayuntamiento no va a quedar».

«El desarrollo del proyecto contará con una parte técnica muy importante», explica Diego Martínez Cano, «pero no menos que la parte



Luis Rogelio Rodríguez, alcalde de Almería; Diego Martínez Cano, presidente de la Cámara de Comercio; Trinidad Cabeo, presidenta de la Autoridad Portuaria; Rafael Estebal, concejal de IU; y los concejales socialistas con la Autoridad Portuaria.

Todos los grupos políticos están de acuerdo en la necesidad de impulsar el proyecto, aunque con matices. La Cámara de Comercio y la Autoridad Portuaria son los principales impulsores.

► comercial que se deberá promover, para atraer nuevos inversores y nuevos establecimientos a los nuevos espacios urbanos». Además, el presidente de la Fundación Bahía Almeriport recuerda que «todo ello, en unos plazos coherentes, dentro de lo que se entiende por racionalidad económica». Estos plazos han venido alargándose por la misma razón que tantas otras obras: la crisis. Así, Trinidad Cabeo recuerda que «la crisis económica, lógicamente, no ha ayudado a acelerar el proyecto», aunque confía en que «en un plazo de cuatro años podríamos tener la primera fase del proyecto terminada y en uso».

Así, los recientes acuerdos van encaminados a acelerar de nuevo el proyecto: «Tras las respectivas ratificaciones del Convenio de Colaboración entre Ayuntamiento de Almería, Autoridad Portuaria de Almería y la fundación, se ha constituido una Comisión de Seguimiento para poner unos cimientos sólidos al desarrollo del proyecto», comenta Martínez Cano, que explica que «esta Comisión de Seguimiento está formada por nueve expertos, representantes de las tres Administraciones firmantes del convenio», por lo que «la estrecha colaboración entre las instituciones debería facilitar que el proyecto sea ágil en su desarrollo». Por lo tanto, ahora «el principal tema a resolver ahora es conseguir inversores», afirma la presidenta de la Autoridad Portuaria, «para lo cual el proyecto debe tener ese atractivo que lo haga viable económicamente». Para ello, además, habrá que «definir la declaración de los suelos que son terciarios, espacios libres, los suelos sobre los que hay que modificar su infraestructura viaria o de tráfico rodado y dónde queda la delimitación de los suelos portuarios», según explica el alcalde de Almería.

VIVIR DE ESPALDAS AL MAR

Juan Carlos Pérez Navas considera que buena parte de la responsabilidad de la lenta marcha del proyecto es del equipo de gobierno del Ayuntamiento: «Almería lleva doce años viviendo bajo el letargo del Partido Popular, a la espera de iniciativas que la impulsen económica, social y culturalmente», afirma rotundo, y añade que «fue un error la salida del Ayuntamiento, de forma unilateral, de la Fundación Bahía Almeriport».

El concejal portavoz del PSOE afirma asimismo que «nadie ha entendido nunca que se nos obligara a vivir de espaldas al mar», y añade que «la construcción de los paseos marítimos durante mandatos socialistas ha demostrado que si algo nos gusta a los almerienses es pasear junto al mar». Así, considera clave que «el Ayuntamiento cumpla los plazos y agilice los trámites que le corresponde hacer y que entienda que esta es una obra de ciudad de varias Administraciones que debe de quedar alejada del interés partidista».

La ubicación del proyecto Puerto-Ciudad es otro asunto controvertido, ya que muchos contaban con que eliminaría el muro que ahora separa al puerto del parque Nicolás Salmerón, porque estaría localizado en esa zona, en lugar de hacia Almadrabillas. Así, Rafael Esteban considera que «lo ideal no hubiera sido hacerlo desde el muelle de Levante solo, sino que incluyera todo el frontal del parque Nicolás Salmerón, y que los pasajeros desembarcasen en el muelle de Poniente para liberar la zona y abrir a la ciudad la parte del parque».

Asimismo, para Izquierda Unida es indispensable que el proyecto Puerto-Ciudad «sea sostenible medioambientalmente», advierte Rafael Esteban. Sobre este asunto, Trinidad Cabeo afirma que «los usos, zonificación, edificabilidad y altura previstos en esta modificación del plan especial se hará con criterios de sostenibilidad, debiéndose rentabilizar adecuadamente la inversión prevista». Así, la presidenta de la Autoridad Portuaria insiste en que «la modificación del Plan Especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar la explotación de la zona, su desarrollo y su conexión con los accesos terrestres».

► JAVIER HIDALGO

DECANO DEL COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE ALMERÍA

“Puerto-Ciudad posibilitará la interacción de las personas con un nuevo espacio conquistado”

¿Qué supondrá para Almería, a nivel económico, social y cultural, el desarrollo del proyecto Puerto-Ciudad?

El proyecto de ordenación previsto, a cuyo documento el Colegio de Arquitectos no ha tenido acceso, pese a haberse solicitado a la Autoridad Portuaria, parece ser que no aborda en su integridad la interconexión de la ciudad con su puerto, limitándose a un área muy estricta hacia Levante, sin atender a otros ámbitos, como es el frente de la vía del parque y la zona de Poniente. En cualquier caso, la iniciativa, para su buen fin, debería abordar previamente otras decisiones estratégicas que aun están por definir, como son los accesos, el tratamiento de la citada vía rápida del parque y el vínculo con el tránsito del tren, en su caso, y el corredor ferroviario y la conexión con el denominado puerto seco, despejando la incógnita del soterramiento integral o el emplazamiento definitivo de la estación de destino en el extrarradio urbano, temas, indudablemente, que no pueden abordarse al margen de la relación Puerto-Ciudad. No olvidemos que estas decisiones no sólo afectan a la ciudad de Almería, sino a la provincia de un modo u otro.

¿Cómo transformará la ciudad a nivel urbanístico este proyecto?

Es vital, es una forma de regenerar la ciudad y su vinculación natural con el puerto, dinamizando el borde urbano litoral, transformando el actual límite que se antepone como una pantalla inaccesible no solo visual, sino frente a la ordenación misma de la ciudad.

¿De qué manera afectará al día a día de los almerienses cuando esté finalizado?

Significará la recuperación del puerto con un ámbito propio de la ciudad, invitando a modificar los recorridos, los usos, las visuales, los hitos, las referencias y, en definitiva, posibilitando la interacción de las personas con un nuevo espacio conquistado, al igual que ocurrió con la metamorfosis que generó la actuación integral sobre la antigua rambla, hoy ya asumida como una avenida.

Existen otros proyectos similares, en Barcelona, Málaga o Alicante, que ya funcionan. ¿Qué características de estos sería conveniente que se añadiesen al proyecto almeriense?

Cada proyecto es distinto, pero entre las constantes a recuperar destacan la integración espacial como un efecto dinamizador de la actividad urbana, dando cabida a espacios alternativos que incidan en el propio tejido del borde marítimo de la ciudad, con independencia de los usos y movilidad que generan los espacios abiertos en los nuevos ámbitos de relación entre la ciudad y su puerto; los modelos de Cartagena y Alicante, y más recientemente Málaga, parecen más próximos a la realidad de nuestra ciudad y borde marítimo.

