Actuaciones en ciudades portuarias de escala menuda. Puertos medianos y rurales

Introducción

Introduction

El sistema portuario andaluz está formado por el conjunto de puertos y espacios portuarios que se sitúan sobre el litoral de la Comunidad Autónoma respondiendo a distintas funciones operativas y a la organización administrativa establecida, reservándose la Administración General del Estado la gestión de los puertos declarados de interés general.
Mientras que los puertos de interés general se localizan en las principales ciudades andaluzas con acceso marítimo (Huelva, Sevilla, Cádiz, Málaga y Almería), y otras zonas de especial importancia estratégica y logística por su posición en el Estrecho de Gibraltar o vías de comunicación hacia el interior de la península ibérica, como son las Autoridades Portuarias de la Bahía de Algeciras y Motril, los puertos autonómicos se localizan en pequeños municipios, e incluso en entornos rurales alejados de los principales núcleos de población, a menudo entornos protegidos por normativa patrimonial o medioambiental.

Para poder hacer una aproximación a la diferencia de escala entre los puertos de interés general y los puertos autonómicos, podemos hacerlo principalmente por tres aspectos: la población de las ciudades en las que se encuentran, la extensión y superficie de las zonas de servicio, y en tercer lugar, y muy relacionados con los dos anteriores, el impacto económico de estos puertos.
Así como en Motril, la menor de las ciudades andaluzas donde se localiza un puerto de interés general, tiene una población cercana a los 60.000 habitantes (59.199 según datos de 2023), nos encontramos con que la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, gestiona instalaciones portuarias en El Granado o Sanlúcar de Guadiana, municipios de 507 y 402 habitantes respectivamente.

Las zonas de servicio de los puertos de interés general localizados en territorio andaluz, llegan a superar fácilmente las mil hectáreas (3.800 hectáreas de superficie de tierra y sólo la zona 1 de agua en el caso del Puerto de Huelva), mientras que la suma de toda la superficie de agua y tierra de las zonas de servicio de los puertos autonómicos no supera las 1.000 has. Con estos dos datos podemos hacernos a la idea de la diferencia de recursos de financiación e impacto económico entre ambos tipos de instalaciones portuarias, ya que mientras que en los puertos de interés general, la posibilidad de implantación de empresas y negocios se multiplica por la concentración de población y actividad, en los puertos medianos, el equilibrio financiero es más complicado.

Otro de los grandes aspectos diferenciadores entre ambos tipos de puertos es la actividad que se desarrolla en ellos. Mientras que los puertos de interés general, se dedican principalmente a la importación y exportación de productos y mercancías, así como al transporte de pasajeros, en los puertos de escala más menuda, la actividad que se desarrolla principalmente es la actividad pesquera, la náutico-recreativa, así como la varada y reparación de embarcaciones y otras actividades complementarias a la actividad portuaria. Puntualmente, en algunos puertos de Huelva y Cádiz se desarrolla el transporte regular de pasajeros, pero a una escala que no es comparable con la que se desarrolla en los puertos de interés general.

Dentro de los puertos autonómicos, también nos encontramos con los puertos de gestión indirecta, que principalmente se tratan de puertos náutico-recreativos que fueron construidos a partir de los años 60 ligados a desarrollos turísticos y residenciales. Este tipo de instalaciones conforman actuaciones cerradas, en las que la actividad urbanística se reduce a la renovación de urbanización y negocios, por lo que tampoco van a ser objeto de desarrollo en este artículo, que se va a centrar en las actuaciones que la Agencia Pública de Puertos de Andalucía ha ejecutado en los últimos años, aprovechando el marco de financiación que brindaban los Fondos Europeos para las actuaciones de integración entre los puertos y las ciudades y la regeneración de espacios degradados.

The Andalusian port system consists in a set of ports and port spaces located along the coastline, responding to different operational functions and the established administrative organization, with the State Administration reserving the management of ports of general interest. While the ports of general interest are

located in the main Andalusian cities with maritime access (Huelva, Sevilla, Cádiz, Málaga, and Almería), and other areas of special strategic and logistical importance due to their position in the Strait of Gibraltar or communication routes into the interior of the Iberian Peninsula, such as the Port Authorities of the Bay of Algeciras and Motril, the autonomous ports are located in small municipalities, and even in rural areas far from the main population centers, often in environments protected by heritage or environmental regulations.

To approximate the difference in scale between these ports, we can do so mainly through three aspects: the population of the cities in which they are located, the extent and surface area of the service areas, and thirdly, and closely related to the previous two, the economic impact of these ports. Just as in Motril, the smallest of the Andalusian cities where a port of general interest is located, which has a population close to 60,000 inhabitants (59,199 according to 2023 data), we find that the Public Agency of Ports of Andalusia manages port facilities in El Granado or Sanlúcar de Guadiana, municipalities with 507 and 402 inhabitants respectively.

The service areas of the general interest ports located in Andalusian territory easily exceed one thousand hectares (3,800 hectares of land area and only zone 1 of water in the case of the Port of Huelva), while the total surface area of water and land of the service areas of the autonomous ports does not exceed 1,000 hectares. With these two data points, we can get an idea of the difference in funding resources and economic impact between the two types of port facilities, as in general interest ports, the possibility of establishing companies and businesses multiplies due to the concentration of population and activity, while in medium-sized ports, financial balance is more complicated.

Another major differentiating aspect between the two types of ports is the activity that takes place in them. While general interest ports are mainly dedicated to the import and export of products and goods, as well as passenger transport, in smaller-scale ports, the main activities are fishing, recreational boating, as well as the dry docking and repair of vessels and other complementary activities to port operations. Occasionally, in some ports in Huelva and Cádiz, regular passenger transport is developed, but on a scale that is not comparable to general interest ports.

Within the autonomous ports, we also find private ports, which are mainly

recreational boating ports that flourished in the 1960s linked to tourism and residential developments. This type of facility are closed operations, where urban planning is limited to the renewal of urbanization, shops and businesses, so they will not be the subject of development in this article, which will focus on the actions that the Public Agency of Ports of Andalusia has evolved, taking advantage of the funding framework provided by European Funds for integration actions between ports and cities and the regeneration of degraded spaces.

Puertos rurales o aislados

Rural or Isolated Ports

Entre las características principales que permiten diferenciar unos puertos de otros, se encuentran los usos que en ellos se desarrollan y su ubicación en relación con el núcleo urbano.
En algunos casos, nos encontramos con instalaciones portuarias alejadas de las ciudades, puertos cuyo origen son unas condiciones naturales de abrigo y calado próximas a recursos naturales, que permitían el desarrollo de actividades productivas. Este tipo de puertos han sido objeto de actuaciones para mejorar su conectividad y accesibilidad, incorporándolos a recorridos ciclistas y peatonales, y eliminando barreras que dificultaban el acceso de usuarios o visitantes.

Es el caso de las actuaciones acometidas en el puerto de La Laja, en el municipio de El Granado (Huelva). Se trata de una intervención en el antiguo cargadero de mineral que se localiza aguas arriba de la desembocadura del Río Guadiana, ligada a una explotación minera de manganeso que se desarrolló desde el siglo XIX y hasta 1965. Dentro de las actuaciones encomendadas a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía dentro del Proyecto CICLOSEND_SUR, realizado con fondos europeos, estaba la dotación de Infraestructuras y equipamientos portuarios accesibles a usuarios ciclistas, que se materializaron en la ejecución de obras marítimo-fluviales, en distintas instalaciones portuarias de la provincia de Huelva, que permitían la conexión con municipios portugueses.

Among the main characteristics that allow us to differentiate one port from another

are the uses developed in them and their location in relation to the urban core. In some cases, we find port facilities far from cities, ports whose origin is based on natural conditions of shelter and depth close to natural resources, which allowed the development of productive activities. This type of port has been the subject of actions to improve their connectivity and accessibility, incorporating them into cycling and walking routes, and removing barriers that hindered access for users or visitors.

This is the case of the actions undertaken at the La Laja port, in the municipality of El Granado (Huelva). It involves an intervention at the old mineral loading dock located upstream from the Guadiana river mouth, linked to a manganese mining operation that was active from the 19th century until 1965. Among the actions entrusted to the Public Agency of Ports of Andalusia within the CICLOSEND_SUR Project, funded by European resources, was the provision of infrastructure and port facilities accessible to cycling users, which materialized in the execution of maritime-fluvial works at various port facilities in the province of Huelva, allowing connection with Portuguese municipalities.

Las actuaciones acometidas en el antiguo cargadero de mineral de La Laja, consistieron en:

- Implantación de una línea de atraque (72 metros de pantalán flotante pilotado frente al muelle cargadero).
- Construcción de una plataforma intermedia y una pasarela de conexión con el pantalán de 25 metros de longitud, a poniente del muelle actual, que permite salvar el desnivel en adecuadas condiciones de accesibilidad y seguridad, adaptándose a las variables condiciones de caudal del río Guadiana, condicionado por la climatología y los desembalses de las presas de Alqueva, Pedrogao y Chanza.
- Reurbanización y adecuación de accesos al antiguo muelle conformando una nueva fachada fluvial del enclave de La Laja dando continuidad al antiguo cargadero, incluyendo la adecuación del vial de acceso al muelle salvando un desnivel superior a los 6 metros.
- Intervención paisajística y urbanización del entorno, conformando zonas de estancia y miradores integrados con la vegetación preexistente.

- Instalación de una pérgola en las explanadas del antiguo muelle, como elemento de sombra y para estancia de usuarios náuticos y paseantes, con placas fotovoltaicas y baterías que alimentan la iluminación del entorno, y ejecución de una barandilla en el cantil del antiguo muelle, dotándolo de las adecuadas condiciones de seguridad.

The actions undertaken at the old mineral loading dock of La Laja included:

- The establishment of 72 meter of a floating dock.
- The construction of an intermediate platform and a 25-meter-long walkway connecting to the dock, which allows for overcoming the elevation difference under suitable accessibility and safety conditions, adapting to the variable flow conditions of the Guadiana River, influenced by weather and the releases from the Alqueva, Pedrogao, and Chanza dams.
- The redevelopment and adaptation of access to the old dock, creating a new riverfront facade for the La Laja site, maintaining continuity with the old loading dock, including the adaptation of the access road, overcoming an elevation difference of over 6 meters.
- Landscape intervention and urbanization of the surroundings, creating resting areas and viewpoints integrated with the existing vegetation.
- The installation of a pergola in the open areas of the old dock, serving as a shade element and resting area for nautical users and walkers, equipped with photovoltaic panels and batteries that power the lighting of the area, and the execution of a railing on the edge of the old dock, providing adequate safety conditions.

En el caso del Puerto de Conil, en el municipio de Conil de la Frontera (Cádiz), se trata de un puerto ligado a la actividad pesquera desde al menos el siglo XIV, como queda acreditado por las referencias en escritos del ducado de Medina Sidonia, que aprovechaba las buenas comunicaciones con el interior de estas aguas al abrigo del cabo Roche, próximas a los fructíferos caladeros del golfo de Cádiz, y la actividad almadrabera.

A finales del siglo XX, se acometieron una serie de obras que dotaron del abrigo e infraestructuras demandadas históricamente por el sector pesquero local, que dieron como resultado un importante desarrollo de una pesca artesanal que no

renuncia al reconocimiento internacional por la apuesta por la calidad y trazabilidad del producto y la sostenibilidad ambiental de su actividad.
Las obras de abrigo acometidas permitieron el desarrollo de la actividad náutico-recreativa en el contradique, que para su desarrollo y continuidad, requería de una serie de actuaciones que facilitaran la llegada de usuarios y visitantes, que garantizaran la sostenibilidad económica de la actividad desarrollada por el club náutico. En este caso se plantea, no sólo una reordenación de accesos rodados y peatonales, interviniendo en las explanadas del puerto y el contradique para dotar de recorridos peatonales seguros y agradables y una plaza mirador dotados de sombra y mobiliario, sino que se apuesta por conectar estos espacios con las sendas de las playas de Roche y Conil, ruta del Río Roche o acantilados cercanos, rutas consolidadas y transitadas que discurren por las proximidades del puerto, mediante la construcción de una pasarela ciclopeatonal de madera que, integrada en el paisaje, resuelve la diferencia de desnivel entre el puerto y el acantilado próximo.

In the case of the Port of Conil, in the municipality of Conil de la Frontera (Cádiz), it is a port linked to fishing activities since at least the 14th century, as evidenced by references in writings from the Duchy of Medina Sidonia, which took advantage of good communications with the interior of these waters sheltered by Cape Roche, close to the fruitful fishing grounds of the Gulf of Cádiz, and the almadraba fishing activity.

At the end of the 20th century, a series of works were undertaken that provided the shelter and infrastructure historically demanded by the local fishing sector, resulting in significant development of artisanal fishing that does not forgo international recognition due to its commitment to product quality, traceability, and environmental sustainability. The shelter works allowed for the development of nautical-recreational activities in the breakwater, which required a series of actions to facilitate the arrival of users and visitors, ensuring the economic sustainability of the activities carried out by the yacht club. In this case, it involves not only a reorganization of vehicular and pedestrian access, intervening in the port’s open areas and the breakwater to provide safe and pleasant pedestrian pathways and a viewpoint square equipped with shade and furniture, but also aims to connect these spaces with the paths to the beaches of Roche and Conil, the route of the Roche River, or nearby cliffs—established and frequented routes that run close to the

port—through the construction of a wooden cycle-pedestrian bridge that, integrated into the landscape, resolves the elevation difference between the port and the nearby cliff.



Instalaciones náuticas en el antiguo cargadero de mineral en El Granado (Huelva) y Reurbanización del contradique del puerto de Conil en Cádiz). (Fuente: Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2023 y 2021).

Nautical facilities at the old mineral loading dock in El Granado (Huelva) and redevelopment of the breakwater at the port of Conil (Cádiz). (Source: Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2023 y 2021).

Puertos urbanos

Urban Ports

Con la salvedad de estas instalaciones aisladas de los núcleos urbanos, ligadas a una actividad productiva como en los casos anteriores eran la minería y la pesca, y los puertos que, como comentamos en la introducción, fueron construidos ex profeso como parte de un desarrollo urbanístico ligado a proyectos inmobiliarios y el turismo, lo más habitual es que muchos de los puertos hayan sido el germen del núcleo poblacional en el que se ubican, ya que estos refugios de embarcaciones, que permitían el desarrollo de la actividad pesquera y comercial, se convertían en centros de actividad en torno a los cuales se fue desarrollando un crecimiento

urbano que desembocaba en la constitución de una población estable. Un claro ejemplo de esto, es el caso de Barbate (Cádiz), donde una actividad pesquera y comercial milenaria termina confluyendo en la constitución de un municipio propio, tras la segregación, a principios del siglo XX del núcleo de Barbate, que pertenecía a Vejer de la Frontera, debido al desarrollo y peso económico que había alcanzado este núcleo poblacional al calor de la actividad económica, ligada especialmente a la almadraba.

Este tipo de puertos son los que requieren de un análisis más profundo para poder ofrecer soluciones desde el urbanismo y la arquitectura, beneficiosas tanto para el puerto como para la ciudad, ya que esta íntima relación entre el puerto y la población tan habitual desde el inicio de los tiempos, ha ido cambiando con la aparición de otras actividades, como el turismo y la hostelería, que plantean desplazar los puertos de los centros de las poblaciones a otras zonas más periféricas.

No deben plantearse este tipo de operaciones sin garantizar la viabilidad de reubicación de las instalaciones portuarias, que está condicionada por muchos factores, y no sólo el económico (necesidad de, en un breve plazo, reubicar y construir grandes y costosas infraestructuras, que se han ido construyendo durante décadas), sino que debe valorarse la dinámica litoral (corrientes y depósito de sedimentos), el calado, la viabilidad de la disposición del abrigo, el impacto medioambiental,...

A continuación pondremos algunos ejemplos de actuaciones de urbanismo integrador en puertos en entornos urbanos, donde se ha buscado mejorar la relación y coexistencia entre los puertos y el núcleo urbano.

With the exception of these isolated facilities from urban centers, linked to productive activities such as mining and fishing, and the ports that, as mentioned in the introduction, were built specifically as part of urban development tied to real estate projects and tourism, it is common for many ports to have been the seed of the population center in which they are located. These boat shelters, which allowed for the development of fishing and commercial activities, became centers of activity around which urban growth developed, leading to the establishment of a stable population. A clear example of this is the case of Barbate (Cádiz), where a millennia-

old fishing and commercial activity culminated in the establishment of its own municipality, following the segregation in the early 20th century from the Barbate nucleus, which belonged to Vejer de la Frontera, due to the development and economic weight that this population center had achieved, particularly linked to the almadraba fishing method.

These types of ports require a deeper analysis to offer solutions from urban planning and architecture that are beneficial for both the port and the city, as this close relationship between the port and the population, which has been common since ancient times, has changed with the emergence of other activities, such as tourism and hospitality, which propose relocating ports from the centers of populations to more peripheral areas.

Such operations should not be considered without ensuring the viability of relocating port facilities, which is conditioned by many factors, not just economic ones (the need to relocate and construct large and costly infrastructures in a short period, which have been built over decades). It is also essential to assess coastal dynamics (currents and sediment deposition), depth, the feasibility of the shelter's layout, environmental impact...

Next, we will provide some examples of integrative urban planning actions in ports within urban environments, where the aim has been to improve the relationship and coexistence between the ports and the urban core.

Caleta de Vélez (Málaga)

Caleta de Vélez (Málaga)

En este caso, ya desde la previsión del planeamiento sectorial, y a través de diversas actuaciones, se buscó la apertura a la ciudad mediante la eliminación de cerramientos muy opacos, que permitieron transformar un vial en fondo de saco (el extremo oeste de la calle Las Casillas), en un nuevo paseo urbano abierto al puerto, y que permitió dotar de continuidad a los recorridos, tanto rodados como peatonales y ciclistas, que discurrían a ambos extremos del puerto, convirtiendo los viales resultantes en una arteria más del municipio, que canalizara los flujos de los ciudadanos hacia el puerto e invitar al paseo y la estancia.

Para ello se realizó una primera actuación que consistía en la reurbanización completa de la zona central del puerto que, además de dotar de continuidad a la calle Las Casillas en su extremo occidental y eliminar el cerramiento, absorbía la diferencia de cota a ambos lados del mismo mediante un talud vegetal y parterres en su zona más occidental, o a través de pequeños muros de contención que delimitaban y resguardaban la zona pesquera en la zona de levante.
Esta urbanización contaba con un carril bici que se prolongaba hasta el extremo occidental del puerto con el objeto de conectar con el paseo marítimo, así como dotaba de arbolado y sombra a los nuevos acerados.
Esta actuación se continuó con una segunda fase con la reurbanización de zonas terrizas sin uso, con el objeto de dotar en la zona de poniente de nuevas explanadas para la actividad pesquera, así como con la eliminación de edificios obsoletos y sin uso (cuartos de compradores y cantina), o la implantación de nuevas actividades de carácter urbano (área de estacionamiento de autocaravanas) en explanadas sin uso, en la zona de levante.
En el año 2023 se ha continuado con la reurbanización de la zona de contacto urbano del puerto, con las intervenciones en la zona de levante, con las que se ha conseguido finalizar la conexión peatonal de los paseos marítimos que se localizan a ambos extremos del puerto, interviniéndose en explanadas terrizas sin uso definido generadas tras la demolición de edificaciones obsoletas (antiguas naves de taller y reparación de embarcaciones), para ampliar el aparcamiento, zonas de estancia y los espacios de ocio en zonas de terrazas, así como ampliar y mejorar las dotaciones del área de estacionamiento de autocaravanas.

In this case, from the outset of sectoral planning and through various actions, the goal was to open up to the city by eliminating very opaque enclosures, which allowed for the transformation of a dead-end road (the western end of Calle Las Casillas) into a new urban promenade open to the port. This transformation provided continuity to the routes, both vehicular and pedestrian and cycling, that ran along both ends of the port, turning the resulting roads into another artery of the municipality that channeled citizen flows toward the port and invited walking and lingering.
To achieve this, a first action was carried out that involved the complete redevelopment of the central area of the port, which, in addition to providing continuity to Calle Las Casillas at its western end and eliminating the enclosure, absorbed the elevation difference on both sides through a vegetated slope and

flowerbeds in its westernmost area, or through small retaining walls that delineated and protected the fishing area in the eastern zone.
This redevelopment included a bike lane that extended to the western end of the port to connect with the waterfront promenade, as well as providing trees and shade to the new sidewalks.
This action was followed by a second phase involving the redevelopment of unused unpaved areas, aimed at providing new open spaces for fishing activities in the western area, as well as the removal of obsolete and unused buildings, or the establishment of new urban activities (a motorhome parking area) in unused open spaces in the eastern zone.
In 2023, the redevelopment of the urban contact area of the port continued, with interventions in the eastern zone, which successfully completed the pedestrian connection of the waterfront promenades located at both ends of the port. This involved working on undefined unpaved areas generated after the demolition of obsolete buildings (old workshops and boat repair facilities) to increase parking places, leisure areas, and terrace spaces, as well as to enhance and improve the facilities in the motorhome parking area.



Intervenciones en el contacto urbano de los puertos de Barbate en Cádiz y Caleta de Vélez en Málaga. (Fuente: Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2020 y 2023).

Interventions in the urban contest of the ports of Barbate in Cádiz and Caleta de Vélez in Malaga. (Source: Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2020 y 2023).

Adra (Almería)

Adra (Almería)

Desde principios del siglo XXI, en el puerto de Adra (Almería), se había apostado por el traslado desde la zona de levante a la zona de poniente de los usos pesqueros (lonja y cuartos de armadores), dando como resultado la generación de grandes explanadas, aún sin uso definido en esta zona.
La actividad y los recorridos urbanos circundaban el puerto, desviados por la fachada urbana situada al norte y el paseo de los jardines de poniente, provocando la desconexión de las instalaciones portuarias con la trama urbana.
Para resolver esta circunstancia, se plantea la prolongación de recorridos peatonales, tanto en la ribera como con el paseo marítimo, y la recuperación de espacios degradados mediante la implantación de nuevos usos de carácter urbano y dotación de nuevos edificios administrativos y de servicios (lavandería, vestuarios y aseos) para los usuarios del puerto.
Se ha apostado por generar recorridos agradables y zonas de estancia sobre las infraestructuras de abrigo de levante que, sumado al incremento de actividad en toda la zona, ha convertido el puerto en un polo de atracción y una nueva zona de disfrute ciudadano.

Since the early 21st century, the port of Adra (Almería) has focused on relocating fishing activities (fish market and shipowners’ rooms) from the eastern area to the western area, resulting in the creation of large open spaces that still lack defined use in this zone. Urban activity and routes surrounded the port, diverted by the urban facade located to the north and the promenade of the western gardens, causing a disconnection between the port facilities and the urban fabric.
To address this situation, the extension of pedestrian routes is proposed, both along the waterfront and with the promenade, as well as the recovery of degraded spaces through the implementation of new urban uses and the provision of new administrative and service buildings (laundry, changing rooms, and restrooms) for port users. The aim has been to create pleasant pathways and resting areas over the eastern shelter infrastructures, which, combined with the increase in activity

throughout the area, has turned the port into a focal point and a new area for public enjoyment.



Reurbanización y Edificios administrativos y de servicios en el puerto de Adra en Almería. (Fuente: Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2021).

Redevelopment and administrative and service buildings in the port of Adra in Almería. (Source: Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2021).

Chipiona (Cádiz)

Chipiona (Cádiz)

En este caso, la situación de partida era una desconexión de las explanadas y actividades portuarias de la trama y flujos urbanos, debido a la interrupción de los recorridos ciclistas y peatonales que provenían de la ciudad.
Para resolverlo, se plantea la prolongación y ampliación del ancho de los recorridos peatonales que vienen desde la ciudad, dotando de continuidad a los viarios ciclistas, la reducción de los espacios sin uso o degradados que el ciudadano se encontraba al entrar en el puerto y la implantación de usos de carácter urbano que favorecen que los ciudadanos hagan suyos los espacios portuarios.
Se eliminaron viales de servicio que discurrían en las proximidades de la lámina de

agua, así como la sustitución de escalinatas por amplias rampas, apostando por generar recorridos peatonales agradables y dotados de sombra y mobiliario urbano de calidad, con el objeto de hacer más agradable la estancia y recorridos de los ciudadanos y usuarios, con amplias aceras y suavizando las diferencias de cota entre las explanadas portuarias y la calle Mar del Caribe.
De igual forma, se eliminaron explanadas sin uso definido, implantándose actividades de carácter urbano, como el muelle gourmet, o un área de estacionamiento de autocaravanas.

In this case, the starting situation was a disconnection between the open spaces and port activities and the urban layout and flows, due to the interruption of cycling and pedestrian routes coming from the city. To address this, the proposal includes extending and widening the pedestrian pathways from the city, providing continuity to the cycling routes, reducing unused or degraded spaces that citizens encountered upon entering the port, and implementing urban uses that encourage citizens to take ownership of the port areas. Service roads that ran near the water's edge were removed, and staircases were replaced with wide ramps, aiming to create pleasant pedestrian pathways equipped with shade and quality urban furniture, to make the stay and routes of citizens and users more enjoyable, with wide sidewalks and smoothing the elevation differences between the port open spaces and Mar del Caribe Street. Similarly, undefined open spaces were eliminated, and urban activities were introduced, such as gourmet restaurants or a motorhome parking area.

Ayamonte (Huelva)

Ayamonte (Huelva)

Son varias las actuaciones acometidas, una vez identificada la problemática de estas instalaciones en su relación con el entorno urbano, tanto en la zona pesquera, ubicada al norte, en paralelo a la calle Muelle de Portugal, como en la dársena náutico-recreativa, que se localiza al otro lado del Estero de la Ribera.
En el caso del muelle de Portugal, ese problema era la falta de espacio entre las fachadas y la lámina de agua, que al albergar un viario rodado de dos sentidos, necesario para la movilidad del municipio, no dejaba espacio para la movilidad

peatonal o ciclista, o generar espacios de estancia desde los que disfrutar el paisaje del frente del Guadiana.
Para resolverlo se acometió una gran intervención sobre el río, que permite ampliar el espacio para el disfrute ciudadano, con una urbanización cualificada con miradores y recorridos peatonales y ciclistas que se desarrollan a dos niveles, separados del tráfico rodado.
En la dársena náutica-recreativa, la gran problemática era la presencia de algunas edificaciones y parcelas sin uso definido, que generaban entornos poco agradables para el paseo y la estancia. Para resolverlo se interviene en los espacios degradados, reurbanizándolos para implantar nuevos usos de carácter urbano y creando entornos y recorridos seguros, eliminando edificios obsoletos y sin uso, y mejorando la dotación de servicios para usuarios y visitantes.

Several actions have been undertaken once the issues of these facilities in relation to the urban environment were identified, both in the fishing area located to the north, parallel to Muelle de Portugal Street, and in the nautical-recreational dock, which is located on the other side of the Estero de la Ribera. In the case of Muelle de Portugal, the problem was the lack of space between the facades and the water’s edge, which, by accommodating a two-way road necessary for the municipality’s mobility, left no room for pedestrian or cycling movement or for creating resting areas to enjoy the landscape along the Guadiana River. To resolve this, a major intervention on the river was undertaken, allowing for an expansion of space for public enjoyment, with a qualified urbanization featuring viewpoints and pedestrian and cycling pathways developed at two levels, separated from vehicular traffic. In the nautical-recreational dock, the main issue was the presence of some buildings and plots with undefined use, which created unpleasant environments for walking and staying. To address this, interventions were made in the degraded spaces, reurbanizing them to implement new urban uses and creating safe environments and pathways, removing obsolete and unused buildings, and improving service facilities for users and visitors.



Intervenciones en el frente del Río Guadiana y la dársena deportiva de Ayamonte en Huelva. (Fuente: Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2019-2024).

Interventions on the Guadiana riverfront and the Ayamonte sports dock in Huelva. (Source: Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2019-2024).

Como conclusión, podemos indicar que en los puertos localizados en un entorno rural o aislado, donde la estacionalidad o falta de densidad de la población, hacen necesaria facilitar la conectividad del puerto, la gran apuesta debe ser la mejora de la accesibilidad peatonal y rodada, así como la integración del puerto en recorridos o sendas ciclistas o peatonales ligadas al territorio, que favorezcan la integración de la actividad portuaria en otras actividades turísticas y económicas, dotándolo de espacios agradables y atractivos que inviten a la visita y su disfrute.

En el caso de los puertos urbanos, resulta fundamental adaptarse a las características y actividad, tanto del puerto como del municipio que los alberga. Debe procederse a un análisis y valoración de las deficiencias y déficits de cada instalación referente a su accesibilidad y conectividad con la trama y actividad urbana. Es habitual la presencia de cerramientos que separan físicamente la actividad portuaria e imposibilitaban la continuidad de recorridos peatonales, rodados y ciclistas que provienen de la trama urbana, y resulta necesario valorar como actuar para conseguir integrar el puerto en la trama urbana sin perjudicar al desarrollo de la actividad portuaria.
Por otro lado, hay que identificar la presencia de edificios o explanadas obsoletos o

sin uso, que pueden generar espacios indefinidos que generan incertidumbre e inseguridad al ciudadano a la hora de pasear o acceder, por lo que resulta importante intervenir, eliminando o dotando de nuevos usos, generando espacios agradables y seguros en los que pueda desarrollarse actividad portuaria o de carácter urbano.

En todas estas intervenciones debe aprovecharse la singularidad de la infraestructura portuaria para crear o generar recorridos, miradores o zonas de estancia que enriquezcan los espacios urbanos y favorezcan la incorporación de los puertos al imaginario y vivencias de los ciudadanos y visitantes de las ciudades portuarias.

In conclusion, we can indicate that in ports located in a rural or isolated environment, where seasonality or lack of population density makes it necessary to facilitate the port's connectivity, the main focus should be on improving pedestrian and vehicular accessibility, as well as integrating the port into cycling or walking routes linked to the territory. This integration should promote the connection of port activities with other tourist and economic activities, providing pleasant and attractive spaces that invite visits and enjoyment.

In the case of urban ports, it is essential to adapt to the characteristics and activities of both the port and the municipality that hosts them. An analysis and assessment of the deficiencies and deficits of each facility regarding its accessibility and connectivity with the urban layout and activities should be conducted. It is common to find barriers that physically separate port activities, preventing the continuity of pedestrian, vehicular, and cycling routes coming from the urban fabric. It is necessary to evaluate how to act in order to integrate the port into the urban layout without hindering the development of port activities.
On the other hand, it is important to identify the presence of obsolete or unused buildings or open spaces, which can create undefined areas that generate uncertainty and insecurity for citizens when walking or accessing these spaces. Therefore, it is crucial to intervene by removing or repurposing these areas, creating pleasant and safe spaces where port or urban activities can take place.

In all these interventions, the uniqueness of the port infrastructure should be leveraged to create pathways, viewpoints, or resting areas that enrich urban spaces

and promote the incorporation of ports into the imagination and experiences of citizens and visitors in port cities.

IMAGEN INICIAL | *Puerto de Chipiona en Cádiz. (Fuente: Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2022).*

HEAD IMAGE | *Port of Chipiona in Cádiz. (Source: Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2022).*



REFERENCIAS

REFERENCES

Juan Manuel Fornell Fernández (1996), Origen y evolución del Puerto de Barbate.

Diego Anguís Climent (2008), Puertos, arquitectura, patrimonio. Los puertos autonómicos en Andalucía.

David Florido del Corral (2010), El espacio portuario de Conil.

Ricardo Martín y Victor Yepes (2017), El paisaje en la planificación y gestión de los puertos deportivos de Andalucía.
