

Puerto de Ayamonte

Sanlúcar de Guadiana

Ayamonte

Isla Canela • El Terrón • El Rompido

Punta Umbría
Mazagón

Bonanza

Chipiona

Rota

Puerto Sherry

Cádiz

Puerto Real

Sancti Petri

Conil de la Frontera

Barbate

Muelle Acerinox • La Atunara

Saladillo

Tarifa

Estepona

La Duquesa

Sotogrande

Puerto Banús

Marbella

Fuengirola

Cabopino

Benalmádena

Málaga

El Candado

Caleta de Velez

Punta de la Mona

Motril

PUERTO DE AYAMONTE

CONTEXTUALIZACIÓN



Datos básicos

El puerto de Ayamonte es el más occidental de Andalucía y tiene uso pesquero, comercial (pasajeros), y deportivo (náutico-recreativo). Se le considera el puerto pesquero del Guadiana, siendo la flota más característica la de bajura de tipo artesanal. La importancia que tuvo el muelle de pasajeros como elemento de unión con las poblaciones portuguesas ha disminuido por la apertura del puente internacional.

La introducción del uso deportivo, y la adaptación y mejora de la dársena para este uso, no han hecho más que incrementar la presencia de este tipo de embarcaciones, yendo en aumento el número de amarres.

Contexto natural, ambiental y paisajístico

Una de las características principales del arco litoral atlántico es la sucesión de estuarios y espacios marismenos, lo que unido a la dinámica litoral provoca que todos estos espacios (desde el cabo San Vicente hasta Tarifa) se encuentren relacionados y con un alto grado de interdependencia. En este tramo de costa, el estuario del Guadiana y el del Guadalquivir son los más importantes y han marcado la pauta en cuanto a la forma final del Golfo de Cádiz, hecho unido a una potente deriva litoral con dirección dominante oeste-este.

En cuanto a la plataforma continental, se puede decir que está situada en un sector geológicamente estable, con unas dimensiones grandes y con poca pendiente. En general, la costa atlántica se caracteriza por unas grandes mareas, lo que provoca importantes cambios en la forma en que es percibido durante los intervalos existentes entre las distintas mareas.

En su mayoría, los puertos situados en el litoral atlántico de Andalucía se localizan en las desembocaduras de los ríos, lo que ha provocado flechas y marismas en las zonas continentales. La protección contra el oleaje que generan las flechas, ha favorecido la ubicación de zonas de pesca y marisqueo, así como la aparición de puertos y fondeaderos desde la antigüedad.

El arco costero atlántico de Andalucía, caracterizado por esas formas de tipo detrítico (playas, flechas, cordones litorales e islas barrera), hace que los puertos que en él se ubican se caractericen por una tipología de asentamiento y desarrollo como puertos fluvio-marítimos, generalmente

con desarrollo lineal y desplazando parte de las instalaciones hacia la desembocadura, donde el calado es mayor.

El puerto de Ayamonte se sitúa en el tramo más occidental de la costa atlántica andaluza, en la desembocadura del río Guadiana, por lo que se es un puerto que participa del carácter tanto marítimo como fluvial del lugar. Este estuario se cierra al mar por distintas islas-barrera y arenales, como la Isla Canela, San Bruno y El Moral, que conforman los espacios interiores de marismas.

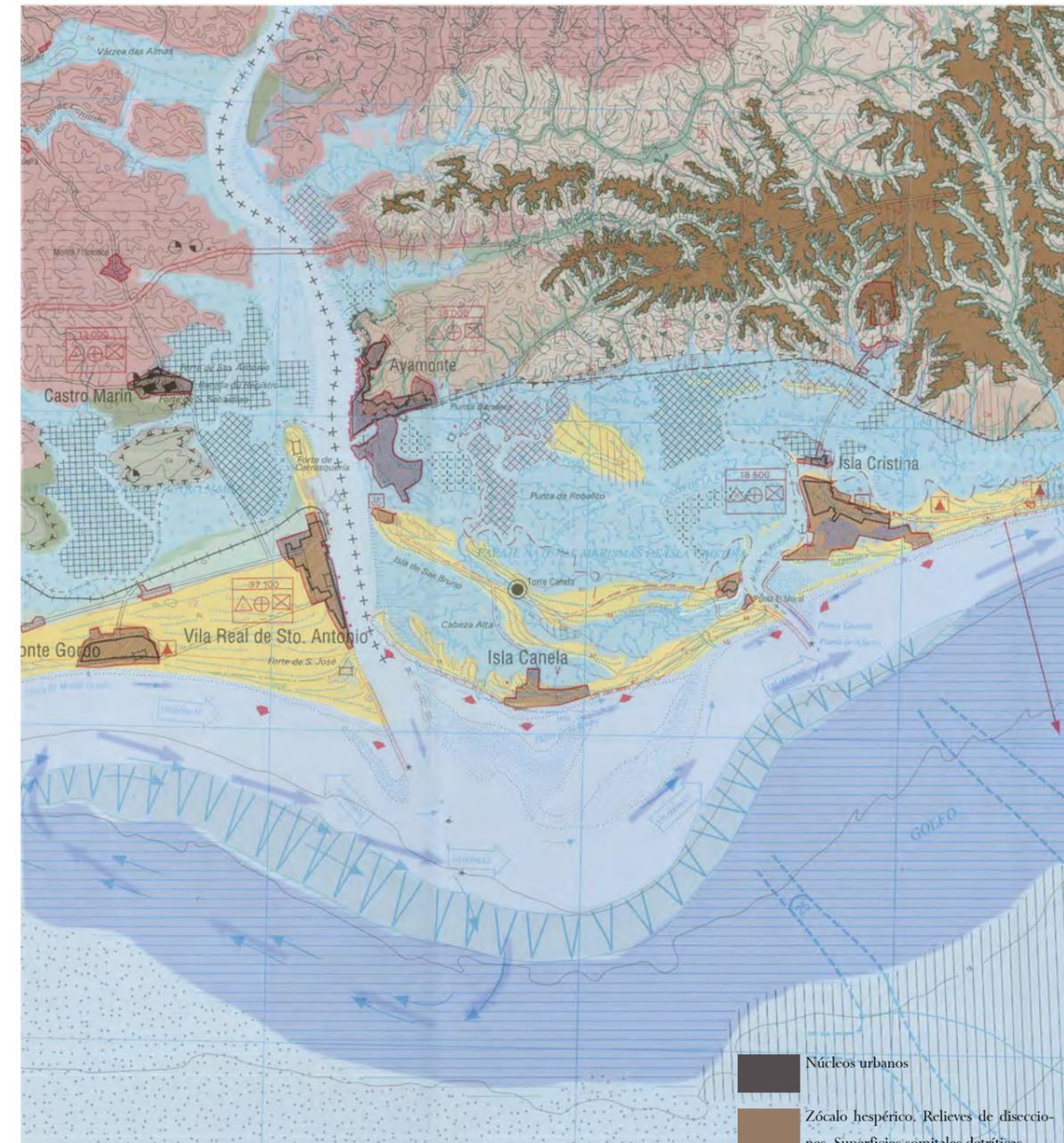
El municipio de Ayamonte, debido a su extensión, se compone de diversas unidades geomorfológicas. La ribera del río Guadiana es el ámbito donde se ubica el puerto y la propia ciudad de Ayamonte, lo que les confiere a ambos espacios unas características determinantes. La línea de ribera desde el Sur hasta, al menos, las instalaciones de acuicultura pasado ya el puente internacional, puede decirse que está altamente alterada por la acción del hombre. Del mismo modo, la relación del puerto con las marismas en la actualidad es inexistente, ya que las extensiones de la ciudad de Ayamonte de finales del siglo XX hacia Isla Canela provocaron la ocupación completa de los espacios marismenos. Son estas extensiones urbanas las que circundan lo que actualmente es el puerto deportivo.

Estructura territorial

El río Guadiana ha sido desde épocas antiguas la barrera física que ha marcado la frontera entre España y Portugal. La ciudad de Ayamonte, situada en su desembocadura, siempre ha tenido por tanto un carácter marcadamente defensivo. Esta ciudad es la más occidental de la provincia de Huelva y ha constituido hasta fechas recientes un fondo de saco, al terminar en ella las infraestructuras de comunicación del sistema de ciudades del eje Ayamonte-Huelva-Sevilla tanto viarias como ferroviarias. La comunicación con Portugal, antes de la apertura del puente internacional, se hacía a través de barcazas que enlazaban el puerto de Ayamonte con el de Vila Real de San Antonio, en el Algarve portugués.

El eje principal de comunicación es la autovía A-49, que enlaza Sevilla y Huelva con Portugal. El eje de comunicación del territorio más próximo, y también eje histórico, es la carretera N-431. Desde 1913 hasta 1987 existió una línea de ferrocarril que conectaba la población con Huelva y que actualmente es una Vía Verde.

MUNICIPIO: Ayamonte (Huelva)
SITUACIÓN: 37° 12' 39.3" N / 7° 24' 29.8" W
ZONA DE SERVICIOS: - Puerto deportivo: 2.345,206 m² (Agua: 2.232,158 m² / Tierra: 113.048 m²)
- Puerto pesquero: 455.321 m² (Agua: 342.273 m² / Tierra: 113.048 m²)
CONDICIONES OPERATIVAS: 2,00 m (B.M.V.E.). Marea: 3,44 m
LONGITUD DEL MUELLE: 351 m. Lonja: 600 m². Canal de entrada: 60 m.

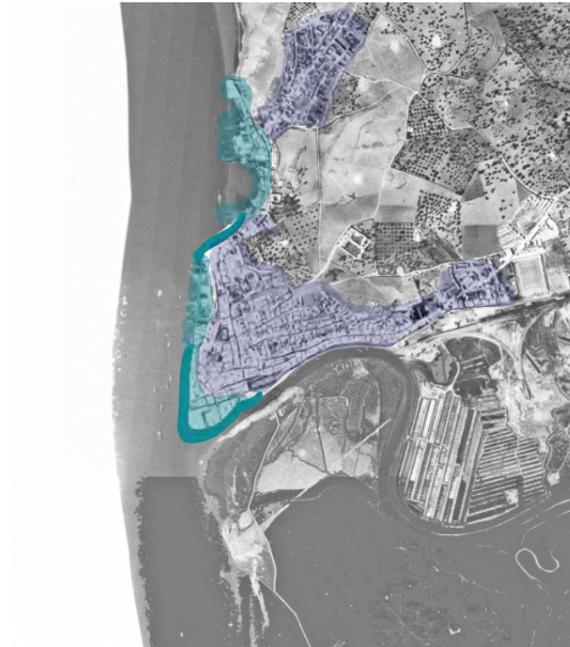


La actividad principal de la población de Ayamonte, que viene determinada por el territorio donde se ubica la ciudad, ha sido hasta fechas muy recientes la pesca y la industria asociada a ella. La pesca en todas sus formas ha sido el motor económico tradicional de la zona y ya desde tiempo de los romanos se tiene constancia del desarrollo de estas actividades. Así mismo, los labores de pesca tenían asociadas otras como la industria de la conserva, de la salazón, astilleros así como el comercio de productos de la zona con otros puertos cercanos. Tras un periodo de auge de esta actividad a finales del siglo XIX y los años veinte del siglo pasado, comenzaría su declive en los años de la Guerra Civil y se mantendría en esa línea hasta los años setenta del siglo XX. Actualmente, la actividad principal se reparte entre el turismo y la agricultura intensiva, perdiendo protagonismo la pesca y sus industrias asociadas.

- Núcleos urbanos
- Zócalo hespérico. Relieves de diseciones. Superficies somatales detríticas
- Cobertura tabular
- Relieves de disección
- Cordones litorales, islas barreras y flechas litorales
- Marismas
- Playa submarina
- Plataforma prodeltaica
- Frente deltaico
- Formación detrítica costera
- Deriva litoral

PUERTO DE AYAMONTE

RELACIÓN PUERTO-CIUDAD



1956. Trama urbana y situación de los espacios portuarios.



2007. Trama urbana y situación de los espacios portuarios.

Evolución histórica

El puerto está claramente vinculado a la ciudad de Ayamonte. Desde su historia más temprana la ciudad ha tenido en la pesca su principal fuente de riqueza y subsistencia, por lo que el puerto, con más o menos elementos físicos, siempre ha estado presente en la configuración urbana.

Hasta finales del siglo XIX no se construye el primer muro que servirá de protección a las crecidas de las mareas y que va a favorecer la carga y descarga de pescado. En esos mismos años se construye también otro muro de protección en el Estero de la Ribera, que ya se estaba usando de abrigo a las embarcaciones. La configuración de la avenida del Muelle como uno de los ejes de mayor actividad se refleja en la ubicación de la mayoría de las industrias conserveras que servían de apoyo a la actividad pesquera, así como en la localización del Mercado de Abastos en sus inmediaciones. Será a partir de la Guerra Civil cuando comenzará el declive de la actividad pesca y el desmantelamiento de muchas de las industrias asociadas.

La apertura de la plaza frente a la actual lonja se obtiene tras la demolición de unas antiguas naves. Se consigue un espacio de mayores dimensiones y que permite una mejor integración en la ciudad del espacio de pesca. La construcción de la lonja facilita la actividad en el muelle pesquero, que se ha ampliado en fechas recientes hasta alcanzar el muelle de pasajeros. Este muelle de pasajeros sigue teniendo cierta actividad, aunque desde la apertura del Puente Internacional que une España y Portugal a través de la A-49 ha perdido el peso que tuvo en el transporte de pasajeros y vehículos a un lado y otro de la frontera.

El puerto en la estructura urbana

Ayamonte es un puerto claramente urbano, estando espacialmente vinculados el puerto y la ciudad. La ubicación y los desplazamientos a lo largo de la orilla del río Guadiana y del estero de la Ribera de distintas instala-

ciones e infraestructuras del puerto no pueden considerarse más que para significar la enorme vinculación entre éste y la ciudad y el carácter profundamente imbricado de ambos.

El desarrollo de la ciudad está estrechamente vinculado con los cambios que se dan en el puerto. Así, en el siglo XVI la ciudad ya se había consolidado en las zonas de la costa, considerándose ya colmatada la zona de la Villa, primer asentamiento conocido de Ayamonte, situada en las cotas superiores y rodeada de cerros. Será en las riberas donde se concentre toda la actividad de los nuevos barrios más cercanos a la orilla del Guadiana y a la del Estero. Si en un principio el cauce principal del río será el que acumule la mayor parte de la actividad diaria de la pesca, a partir del siglo XVII la actividad se daba en el estero y el barrio de la Ribera era el que ejercía de motor económico y social. En la actualidad, dicha actividad se mantiene, siendo esta parte de la ciudad la que concentra el comercio y vida diaria. Será este estero el que sirva de refugio natural a las embarcaciones de pesca y el que ya en 1959 se transforme en dársena cegándose el paso de agua hacia Isla Cristina. Si en un principio esta dársena se destinará a la flota pesquera y sus actividades, a partir de que el puerto pasa a titularidad de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía se transformará en puerto deportivo, en 1996, situándose la infraestructura en su frente sur, algo más alejada de la trama urbana tradicional y vinculada con los ensanches de final del siglo XX.

Contacto puerto-ciudad

El puerto de Ayamonte presenta la particularidad de ser una infraestructura fraccionada y repartida entre distintos puntos de la ciudad, aunque con un recorrido común y un gran desarrollo entre los espacios urbanos. De Norte a Sur la secuencia de espacios portuarios que se pueden en-



1.



2.



3.



4.

contrar son un espacio de varadero e instalaciones auxiliares de carácter precario, el espacio pesquero y el muelle de pasajeros, ya en la avenida del Muelle de Portugal, conformando la fachada principal hacia la otra orilla del Guadiana, y, finalmente, la dársena deportiva situada en el Estero de la Ribera. Estos espacios principales están conectados por una serie de recorridos, incluidos en la delimitación de los espacios portuarios del puerto de Ayamonte, que se corresponden con calles de uso público integradas en la red viaria urbana.

El puerto por tanto, aun teniendo unos límites claros, está completamente solapado con los espacios urbanos, dejando claramente de manifiesto esa estrecha relación antes mencionada. Esta característica queda reflejada especialmente en los espacios portuarios del Muelle de Portugal, mientras que en la dársena deportiva no resulta tan evidente.

Descripción del espacio portuario

El puerto de Ayamonte ha de describirse casi como varios puertos independientes debido a la segregación que tiene. El puerto pesquero consta de un muelle de 250 metros, explanada de desembarco y alijo de la pesca. Tiene una lonja para la venta del pescado, oficinas de Capitanía, fábrica de hielo, estación de combustible y punto limpio para la recogida de residuos.

El muelle de pasajeros cuenta con dos embarcaderos y una pequeña oficina para la venta de los pasajes.

El puerto deportivo cuenta con 317 atraques, con amplias zonas de aparcamiento. La superficie destinada a este uso tiene una gran parte aún sin un uso determinado y con muchos solares vacíos. Las oficinas de la Autoridad Portuaria se encuentran, provisionalmente, en la zona central de accesos a los atraques.

1. Vista panorámica de Ayamonte y su puerto. La otra orilla; Portugal.
2. Estero de la Ribera antes de la construcción de la dársena, cuando aun se utilizaba como refugio para las embarcaciones de pesca.
3. Muelles de pesqueros y fachadas de las industrias conserveras asociadas.
4. Muelles para pasajeros para cruzar hacia Portugal.

PUERTO DE AYAMONTE

VISIBILIDAD

El puerto en las imágenes de conjunto de la localidad

Las relaciones visuales con la trama urbana se establecen en los recorridos de acercamiento a cada una de las partes del puerto, que bordean el núcleo histórico, así como la perspectiva desde el puerto deportivo de todo el frente de la ciudad.

La imagen de conjunto del espacio portuario pesquero y de pasajeros se obtiene desde la entrada en barco, ya que su disposición en línea con las vías y recorridos de acceso hacen imposible una perspectiva completa del espacio. La plaza que se conforma en la avenida de Andalucía da una perspectiva de conjunto de la dársena del puerto deportivo, así como las perspectivas desde los extremos de la dársena tanto en la orilla sur como en la norte. El resto de las zonas portuarias, al estar dispuestas de manera lineal, presentan una clara dificultad de apreciación en conjunto y sólo podría realizarse de manera secuencial.

Los cerramientos utilizados en la mayor parte de los espacios portuarios ofrecen una sensación de apertura, producida por los materiales y estructuras empleados. Concretamente, en la zona del puerto deportivo son de baja altura para separar las zonas residenciales y, de mayor altura aunque prácticamente transparentes, en las zonas de más difícil acceso y vigilancia. En la zona del puerto pesquero y de transporte los cerramientos se limitan a acotar espacios muy concretos, que responden a motivos de seguridad y manejo, lo que genera un espacio lineal claramente acotado en todo el recorrido del espacio portuario de la avenida del Muelle de Portugal.

Vistas urbanas desde el espacio portuario

La descripción del paisaje perimetral del puerto de Ayamonte es hacer un recorrido por la propia ciudad y su fachada hacia el río y el estero. La zona Norte del espacio portuario, donde se ubica el varadero y astilleros, se encuentra rodeada de una serie de edificaciones de tipología industrial, baja altura y alineadas al viario. La zona intermedia, destinada a puerto pesquero y de pasajeros, configura la fachada al Guadiana de la ciudad. La creación de una plaza que sustituyó a antiguos espacios industriales vinculados a la pesca y las conservas dota a la ciudad de un amplio espacio, aunque actualmente el protagonismo del coche sea excesivo. Las edificaciones y espacios dedicados específicamente a la pesca ocupan una estrecha banda entre la avenida y el cauce. La fachada urbana, retranqueada tras la plaza, refleja un núcleo histórico abigarrado, con tipología en manzana de grandes dimensiones. Ya pasado el muelle de pasajeros, esa fachada urbana se transforma en naves destinadas a la industria pesquera, conservera y de salazón, actualmente en desuso, aunque con buenas condiciones en su conservación.

Por otro lado, la dársena deportiva se configura espacialmente de otro modo. La ciudad se asoma desde el barrio de la Ribera a la dársena, donde las instalaciones deportivas se ubican en la otra orilla del estero. Las edificaciones y tipología urbana difieren del casco urbano tradicional. Las edificaciones siguen una tipología edificatoria de ensanche con profusión de espacios libres en parcela y edificación en altura. En el fondo del puerto deportivo se sitúan edificios industriales en tipología de nave adosada, conformando el cierre sur del puerto deportivo, junto con nuevas edificaciones de carácter residencial-turístico.

Ámbitos escénicos interiores

El puerto de Ayamonte es un puerto urbano y plenamente integrado en la trama de la ciudad. De hecho, podría decirse que una de las partes más

importantes de esta trama, y de su funcionamiento, la generan los espacios portuarios. La secuencia de espacios a lo largo del puerto provoca que la imagen de Ayamonte sea la del puerto y viceversa.

Una de las características de este puerto frente a otros es la relativa discontinuidad de cada uno de los espacios y usos que lo componen. El puerto está integrado por tres usos claramente diferenciados: deportivo, pesquero y de transporte de pasajeros, además de una zona de servicio para varadero y astilleros. Cada una de estas funciones ocupa un espacio compacto y diferenciado a lo largo de la orilla, ya sea del río Guadiana (pesca y pasajeros, y astilleros), ya sea en la del estero de Ribera (deportivo). Puede decirse, por tanto, que son tres espacios con funciones independientes que están unidos por unos largos recorridos, que también forman parte de la delimitación del puerto, sin un uso determinado como específicamente portuario, aunque con funciones urbanas.



5. Monumento al pescador frente al muelle pesquero.



6. Nuevos usos en edificios relacionados con la actividad portuaria tradicional.



7. Zona peatonal y pantalanes en el puerto deportivo.



8. Embarcaciones pesqueras varadas y nave en desuso con el casco urbano al fondo.



PUERTO DE AYAMONTE

CARACTERIZACIÓN

Consideración del entorno paisajístico del puerto

El puerto de Ayamonte es un puerto urbano y plenamente integrado en la trama de la ciudad, de hecho, podría decirse que una de las partes más importantes de esta trama, y de su funcionamiento, lo generan los espacios portuarios. La secuencia de espacios a lo largo del puerto provoca que la imagen de Ayamonte sea la del puerto y viceversa.

Una de las características de este puerto frente a otros es la independencia espacial de cada uno de los espacios y usos que lo componen. El puerto está integrado por tres usos claramente diferenciados: deportivo, pesquero y de transporte de pasajeros, además de una zona de servicio para varadero y astilleros. Cada una de estas funciones ocupan un espacio a lo largo de la orilla ya sea del río Guadiana, (pesca y pasajeros, y astilleros), ya sea en la del estero de Ribera, (deportivo). Puede decirse que son tres espacios con funciones independientes que están unidos por unos largos recorridos, que también forman parte de la delimitación del puerto.

Descripción del carácter paisajístico del puerto

Ayamonte y su puerto se encuentran situados en la desembocadura del río y en una zona de marismas, por lo que la estructura del puerto comparte características marítimas y fluviales, además de la situación de una de sus zonas de mayor dimensión (dársena deportiva) en los espacios de las marismas. La apertura del tapón de dicha dársena ha recuperado la dinámica del estero que comunica con Isla Cristina. La dinámica fluvial, unida a las características de la marisma, hacen que sea frecuente y necesario el dragado del fondo para permitir una mejor maniobrabilidad de las embarcaciones en sus aproximaciones al puerto. En breve, se comenzará la ejecución de un dragado importante del río que permitirá el acceso de embarcaciones de mayor calado a todas las zonas del puerto, e incluso hasta el siguiente puerto en Sánlúcar de Guadiana.

Los accesos rodados al puerto son claros, en cuanto las vías principales de entrada a la ciudad finalizan en los espacios portuarios tradicionales, y el puerto deportivo se encuentra en el eje que comunica con las zonas turísticas y de playa del Sur del municipio. Los recorridos peatonales están integrados en los de la ciudad, más en el puerto pesquero y de pasajeros que en el deportivo debido a su posición en una de las zonas más dinámicas de Ayamonte. El desarrollo e instalación de actividades complementarias en el puerto deportivo se presupone generará un incremento de estos recorridos, que desde el conocimiento actual parece bien planteado e integrado en la trama urbana existente.

Las estructuras de los muelles del puerto se integran en la forma física del territorio. Una de las características de las zonas pesquera y de pasajeros es la sencillez de sus estructuras al conformarse únicamente con muelles que han construido la orilla del río, además de que los muelles perpendiculares al principal son de escasa longitud, por lo que generan un menor impacto en el paisaje. Las edificaciones asociadas a estos usos son de formas simples y pequeño tamaño, por lo que el frente urbano hacia el río mantiene una escala ajustada entre el puerto y la ciudad.

La ubicación de la dársena deportiva dentro del estero, a pesar de las modificaciones de la dinámica de los caños de la marisma, consigue minimizar el impacto de formas ajenas a las riberas naturales del río. La situación actual de los espacios en tierra asociados a este uso sin casi ocupación provocan una sucesión de parcelas vacías y las pocas edificaciones mantienen una escala adecuada a los usos y a su entorno.

La completa separación de los usos tradicionales de los deportivos, y más actuales, permite mantener el carácter de la zona pesquera. La transformación del Estero de la Ribera en zona deportiva, a pesar de su carácter tradicional pesquero, permite crear un espacio más relacionado con el dinámico y comercial del barrio de La Ribera, favoreciendo la integración.

Es casi imposible conseguir una visión de conjunto del puerto debido a esta segregación y dispersión. Pero, por contra, se encuentran puntos donde la perspectiva escénica de la infraestructura, aunque a partes, es clara y permite una lectura y comprensión global de los espacios y sus usos asociados.

La gran longitud de los recorridos que unen los distintos espacios portuarios permite establecer tres grandes tramos diferenciados y con distintas características. El primer tramo, asociado a la dársena deportiva en su orilla Norte y a los espacios urbanos más dinámicos, es de anchura suficiente para que la circulación de vehículos, aparcamientos y los recorridos peatonales sean cómodos. El segundo tramo, correspondiente a todo el frente urbano al río, es insuficiente y la circulación, ya sea de vehículos como de peatones, resulta algo peligrosa. El tercer tramo, continuación del anterior al finalizar el muelle pesquero y hasta la nueva conexión de la calle de las Flores, es de similares características, aunque el tráfico peatonal es menor.

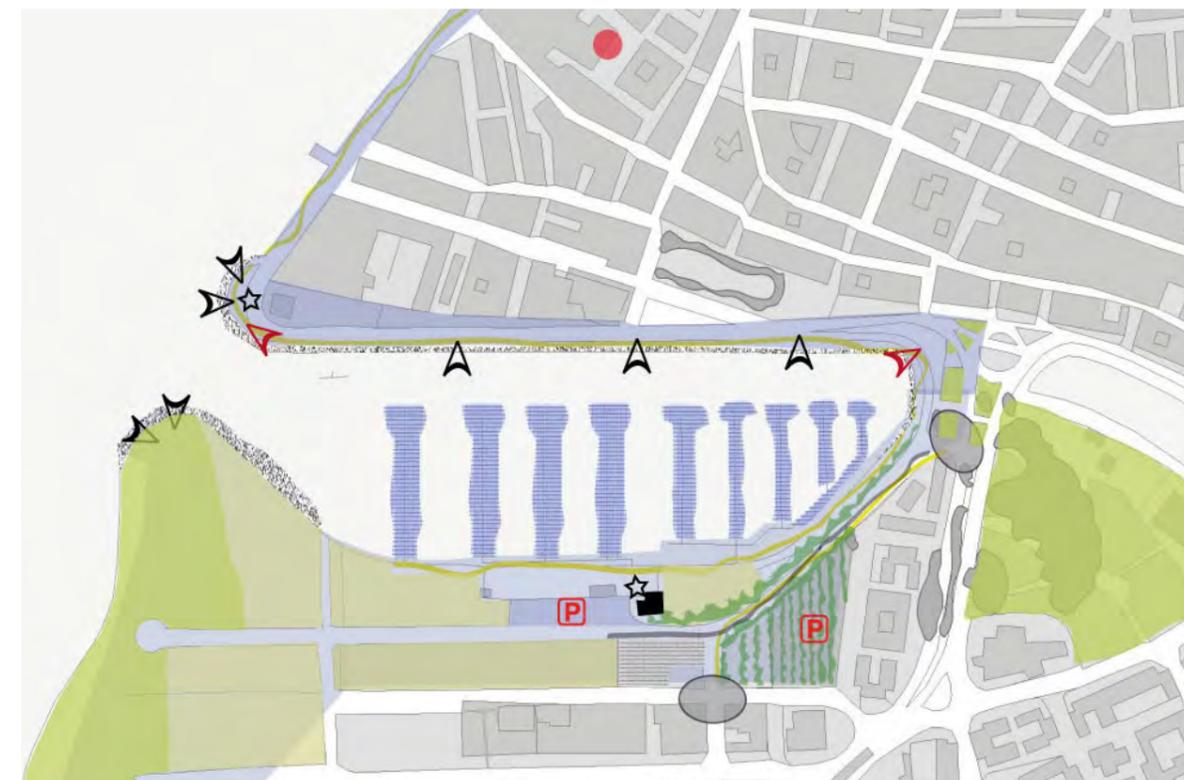
En general, puede concluirse que el puerto es accesible al público y también facilita esa accesibilidad a las láminas de agua, configurando unos largos paseos-miradores a los paisajes propios de la ciudad y a los de la otra orilla del Guadiana.



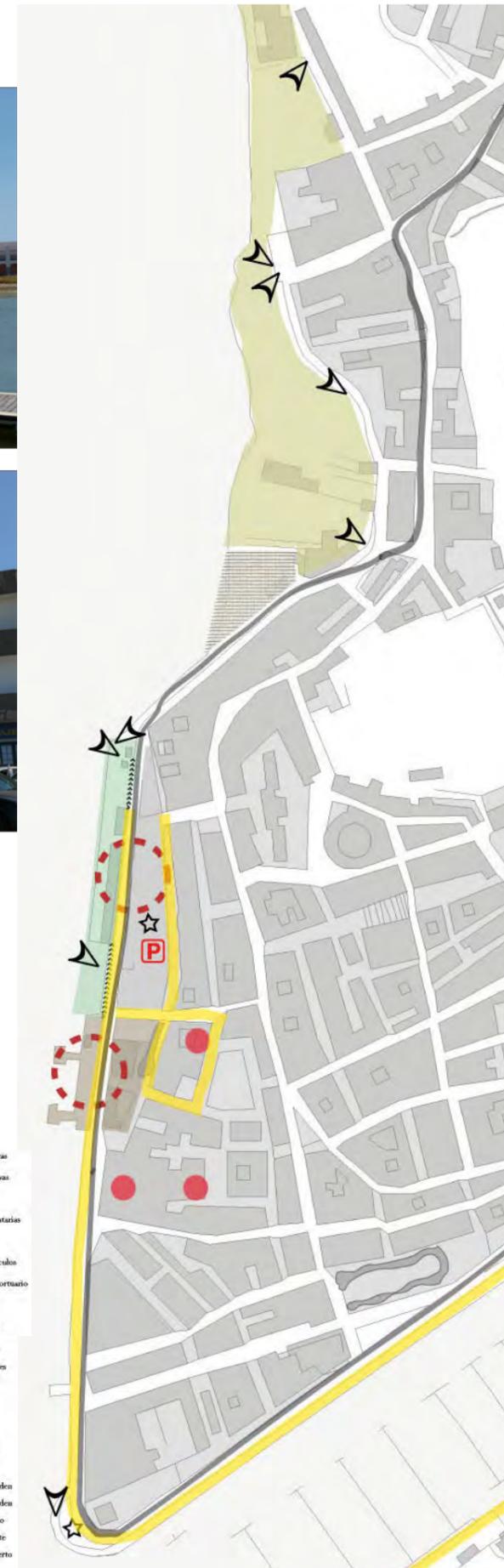
9. Puerto deportivo y frente urbano en segundo plano.



10. Avenida del Muelle de Portugal y embarcadero.



- Ámbito de actividades pesqueras
- Ámbito de actividades deportivas
- Ámbito muelle de pasajeros
- Ámbito actividades complementarias
- Áreas sin uso definido
- Áreas de aparcamiento de vehículos
- Espacios libres en el entorno portuario
- Nodos de actividad pública
- Espacios de acceso restringido
- Itinerarios rodados frecuentes
- Itinerarios peatonales frecuentes
- Cerramientos opacos
- Cerramientos mixtos
- Cerramientos interiores
- Diques / Escolleras
- Tabal / Rotura de pendiente
- Accesos
- Hito / Referente visual de 1 orden
- Hito / Referente visual de 2 orden
- Referente visual desde el puerto
- Punto de observación preferente
- Vistas de conjunto sobre el puerto



PUERTO DE AYAMONTE

DIAGNÓSTICO

Valores y potencialidades del paisaje portuario

La diferenciación de los usos y espacios y de sus ubicaciones en el puerto de Ayamonte, favorece las intervenciones en cada uno de ellos sin que se genere una competencia directa entre ellos, como podría ocurrir en otros puertos. Las localizaciones tan particulares de cada una de las funciones que reúne el puerto permiten valorar lo que puede o no realizarse.

La imbricación en la trama urbana favorece la integración y la mirada del ciudadano y paseante, a la vez que hace necesaria la participación y consulta en cada actuación para que no se genere el rechazo social.

La fachada y los recorridos a lo largo de prácticamente toda la orilla urbana del Guadiana son espacios del puerto, pero es claro que pertenecen al imaginario de la ciudad. Es por ello por lo que las actuaciones de puerto y ciudad deberían de ir de la mano.

Los vacíos urbanos que se generan tanto en la zona Norte del puerto (varadero y astilleros) como los que se dan en la zona deportiva tienen un carácter claramente distinto; los primeros se deben al abandono de las actividades, mientras que los segundos están a la espera de su ocupación.

Aun así, esos espacios vacíos en la zona deportiva generan un cierto carácter de desconexión que no favorece la integración de esta zona en la trama urbana, así como la integración del uso en los ritmos de la ciudad, haciendo que la población pueda sentirse más identificada con la náutica deportiva y no la asocie exclusivamente al turismo.

Los espacios del Norte, por contra, al estar íntimamente relacionados con la tradición pesquera de la ciudad, se encuentran reconocidos, y aunque de un modo pintoresco se aprecia su valor a pesar de su infrautilización. La imagen de espacio más libre y no tan regulado favorece esa identificación entre la población y el puerto.



11. Arbolado en el interior del puerto deportivo.



12. Industria conservera tradicional en la avenida "Muelle de Portugal"



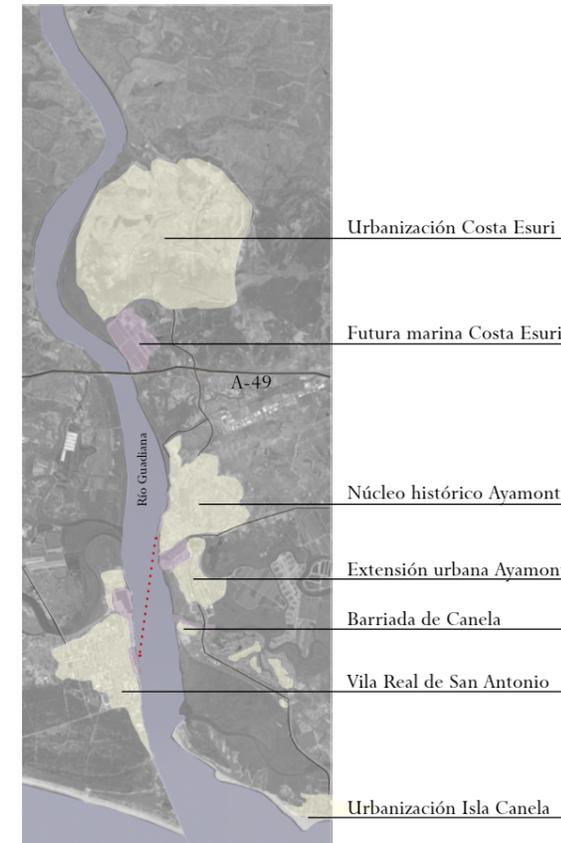
13. Urbanización en la zona norte del casco urbano con el parador de Ayamonte sobre la colina. En primer plano zona industrial en desuso.

Identificación de espacios más sensibles y/o con necesidad de recalificación

Los espacios que se consideran más sensibles, por sus dimensiones y por su situación, son los de los muelles pesqueros y de pasajeros, aunque la tendencia de ambas actividades indican que no va a producirse un incremento en la actividad, por lo que las posibles actuaciones serán de mejora y consolidación de los espacios y edificaciones ya existentes. La estrechez de estos espacios podría mejorarse si la presencia del automóvil se regulara y permitiera un tránsito algo más cómodo y una estancia de mayor calidad.

La zona Norte del puerto está por desarrollar. La propuesta que se hace desde el Plan de Usos del Puerto de Ayamonte pasa por una remodelación completa en cuanto a forma y una puesta en valor de los espacios y usos en cuanto a significación. La ubicación de esta zona a los pies de la ladera donde se sitúa el núcleo originario de la ciudad, hacen que la forma y la manera de intervenir deba realizarse desde una consideración del paisaje muy especial. La visión de conjunto que se tiene de estos espacios, ya sea desde el Parador como desde el final de la avenida del Muelle de Portugal, hace que sea un espacio muy sensible.

La estructura de la dársena deportiva está pensada, a falta únicamente de que se consoliden los usos complementarios a los pantalanes y las oficinas. Los espacios finales que conforman la bocana de entrada y que aún conservan una cierta forma naturalizada habrían de integrarse en lo que el PGOU determina como Parque del Guadiana, y que desde el Sur protege la ribera del río y la integra dentro de la red de espacios libres del municipio. Quizás la integración del recorrido a lo largo del puerto y de ese parque favorezca la presencia e integración del ciudadano en esta infraestructura.

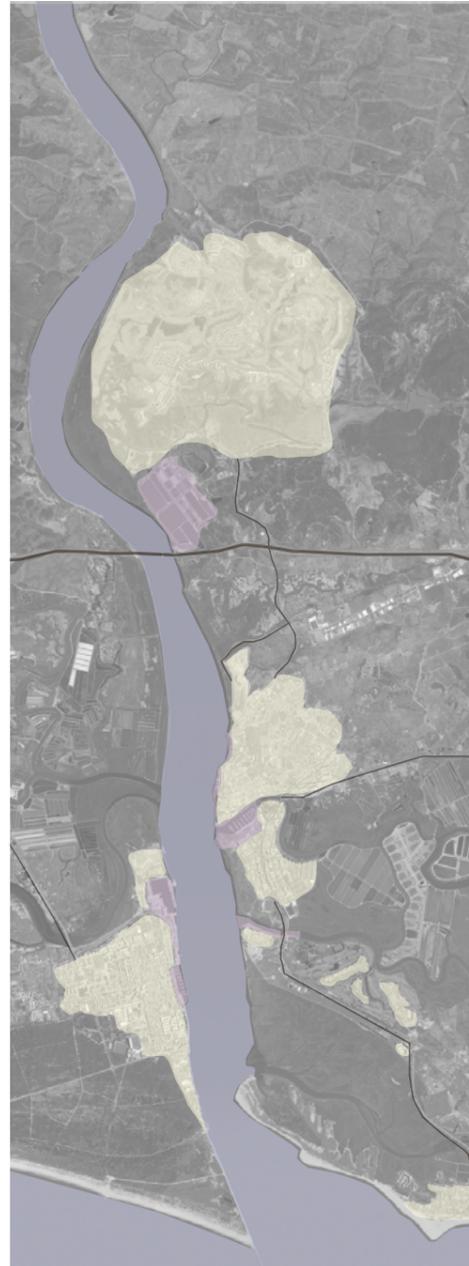


13. Esquema territorial eje Guadiana. E 1/75.000



PUERTO DE AYAMONTE

PROPUESTA



Esquema territorial eje Guadiana. E 1/50.000

Escala territorial

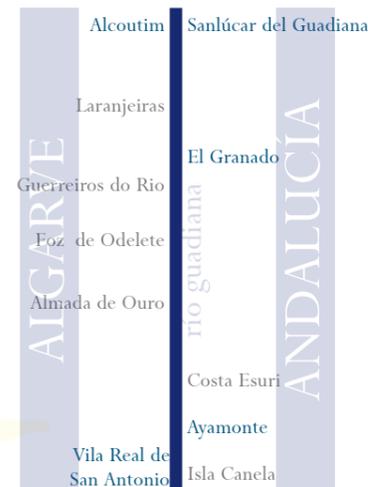
- Desarrollo de la Estrategia de Paisaje Fronterizo Fluvial del Bajo Guadiana, con unas líneas de acción que articulen este elemento, el río, como elemento de unión entre riberas y fomentando el conocimiento de la historia de sus relaciones. (En redacción)

- Desarrollo de un parque-recorrido de ribera que incorpore itinerarios desde los asentamientos urbanos próximos.

- Fomento del transporte fluvial como parte de estos recorridos de ribera, aumentando los espacios de fondeadero y dotándolos de ciertos elementos.

- Desarrollo pormenorizado, desde acciones de infraestructura a sociales y divulgativas, del recorrido fluvial que une Ayamonte con Sanlúcar de Guadiana.

- Fomento de las relaciones transfronterizas entre los puertos y fondeaderos existentes en ambas riberas del río.



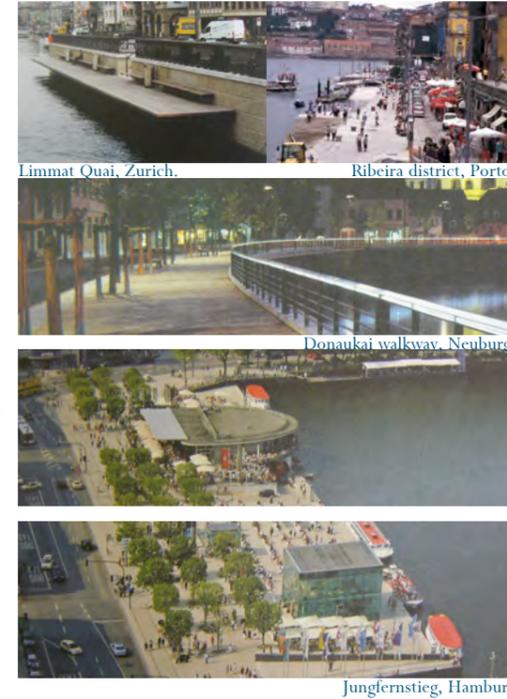
Escala puerto-ciudad

DÁRSENA NORTE: creación, según se establece en el Plan de Usos, de una nueva ordenación de la dársena donde se ubicarían el varadero y zonas de embarcaciones ligeras; proporcionaría un orden a estos espacios y originaría un nuevo recorrido visual de esta zona de la ciudad.

PUERTO PESQUERO: esta zona requiere la realización de un estudio de movilidad que establezca la manera de recorrer tanto el puerto pesquero como sus espacios adyacentes, ya que la plaza que se conforma allí tiene una dimensión y disposición adecuada para servir como espacio dinámico urbano.

PUERTO PASAJEROS: Ubicación de elementos de expansión y mejora de las instalaciones de servicio a los usuarios de este muelle. Conexión con los itinerarios urbanos y territoriales planteados.

PUERTO DEPORTIVO: Incorporación a los recorridos generales de la ciudad de los espacios libres del puerto. Facilitar el flujo desde la ciudad hacia el espacio libre planteado en la ribera.



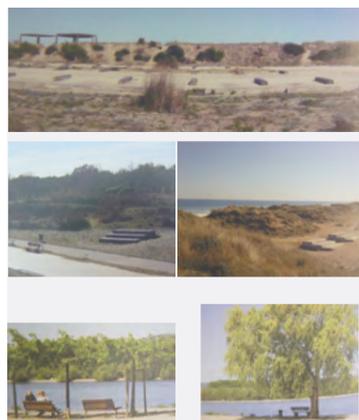
RECORRIDOS

DÁRSENA NORTE: la mejora de las instalaciones muestra un nuevo recorrido que habrá de convertirse en un mirador hacia la Villa y el puente internacional. La nueva ordenación debería incorporar ese recorrido y una conexión con los itinerarios de ribera planteados.

PESQUERO Y PASAJEROS: la ordenación de los espacios adyacentes permitiría una revalorización de esta fachada marítima y un mejor disfrute desde este espacio de esparcimiento, tanto de la actividad que genera el muelle pesquero, como de la dinámica que se produce en el de pasajeros. La ordenación de la plaza, con una nueva distribución del tráfico rodado, conseguiría una valorización de esta zona por parte de la población de manera análoga al Paseo de Ribeira.

FRENTE FLUVIAL: el planteamiento que se realiza desde el Plan de Usos, de un incremento de la plataforma para la creación de un paseo de dimensiones adecuadas, vendría a solucionar este tránsito y a la vez se podrían conseguir unos espacios de estancia como miradores desde donde asomarse a la otra orilla, así como apreciarse con cierta distancia la propia fachada urbana de la ciudad de Ayamonte.

Deportivo: La ordenación de recorridos internos que faciliten la continuidad del paseo existente en la parte norte de la dársena, permitiría una mayor integración de estos espacios en la vida urbana, así como en los espacios libres de ribera planteados.



PUERTO DE AYAMONTE

PROPUESTA

Espacios portuarios

Se recoge en esta propuesta parte de lo que se plantea en el Plan de Usos del puerto de Ayamonte, así como ciertas intervenciones de interés desde un punto de vista paisajístico.



ACCIONES EN EL ESPACIO PORTUARIO

- DÁRSENA DEL MUELLE NORTE Y PASEO ASOCIADO
- REORDENACIÓN PLAZA DEL MUELLE DE PORTUGAL
- DISEÑO DE PLATAFORMA PARA PASEO DEL MUELLE DE PORTUGAL
- MEJORA DEL PASEO DE VILA REAL DE SAN ANTONIO E INCORPORACIÓN DEL PASEO DE RIBERA

ACCIONES EN EL ESPACIO URBANO

- REQUALIFICACIÓN DE FACHADAS Y CERRAMIENTOS
- REUTILIZACIÓN DE EDIFICACIONES EXISTENTES ASOCIADAS A USOS PORTUARIOS
- REORDENACIONES DE ITINERARIOS Y RECORRIDOS PARA VEHÍCULOS Y PEATONES
- ESTABLECIMIENTO DE MIRADORES Y RECORRIDOS EN ESPACIOS DE RIBERA

La diversidad de espacios que se dan en este puerto provoca múltiples actuaciones, pero queriendo mantener una cierta homogeneidad entre todos los espacios, parece recomendable separar la propuesta en dos líneas fundamentales: acciones puntuales y recorridos o itinerarios.

Las acciones recogen las grandes intervenciones planteadas en cada uno de los espacios característicos del puerto. La actuación en la dársena norte sería la actuación de mayor calado desde el punto de vista del paisaje, ya que introduciría visones y percepciones, hasta ese momento relegadas, de la propia ciudad (La Villa) y del territorio. La atracción que podría suponer tanto de usuarios y visitantes como de los propios ciudadanos este nuevo espacio en el puerto, pondría en valor la fachada urbana originaria de la ciudad, a la vez que la visión desde sitios emblemáticos de Ayamonte, como puede ser el Parador, tendría una perspectiva más cercana de las actividades portuarias.

Acompañando a esta acción, se plantearía un recorrido a redefinir: la avenida del Muelle Norte. Las dimensiones actuales de esta avenida permitirían el uso simultáneo de tráfico de acceso controlado, peatones e incluso bicicletas. Las dimensiones urbanas de las edificaciones existentes (naves industriales) son adecuadas, recomendándose que se mantengan esas proporciones.

La segunda intervención de importancia planteada por el Plan de Usos que favorecería también el uso y disfrute del paisaje urbano y portuario de Ayamonte, es la reordenación del tráfico y de los usos de la plaza que se forma en el muelle de Portugal. El beneficio que supuso para la ciudad ese espacio asociado al puerto se ha desaprovechado, habiéndose destinado únicamente a zona de aparcamiento, que dificulta su recorrido y la estancia en él. Teniendo en cuenta las dimensiones de este espacio, y el buen funcionamiento y valoración que otros espacios similares en la ciudad tienen, sería muy recomendable realizar esta reordenación.

Esta intervención redundaría positivamente en el paisaje tanto del muelle de pesca como de pasajeros, ya que la manera de recorrer el espacio facilitaría un uso más ordenado y una visión más cuidada de ambos, además de facilitar a los propios usuarios el servicio y también la estancia.

Como itinerario asociado, además del propio del espacio, se propone desde el Plan de Usos una ampliación de la plataforma del Muelle de Portugal desde su arranque hasta el embarcadero de pasajeros. La ampliación supondría una mejora considerable en ese paseo, actualmente muy constreñido en parte por sus dimensiones pero en gran medida por la presencia del tráfico rodado y un discutible tratamiento del pavimento, que no facilita el recorrido como itinerario mirador del río.

La creación de este paseo que prolongue el ya existente en la avenida de Vila Real de San Antonio, y que se asoma a la dársena deportiva, tiene como paso fundamental también la intervención municipal para una posible recuperación o reconversión de los edificios que crean esa fachada urbana hacia el río y que tradicionalmente siempre han sido edi-

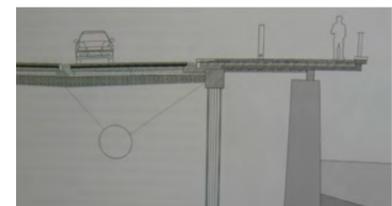
Oberer Letten Bathing Place, Zürich



Berges du Rhône, Lyon



Loire balconies, Orléans



Donaukai walkway, Neuburg



Oberer Letten Bathing Place, Zürich



Limmat Quai, Zürich

ficios que han albergado actividades muy relacionadas con el puerto. Las dimensiones y proporciones se consideran adecuadas y generan unas perspectivas hacia los muelles con una escala homogénea.

La incorporación del Paseo de Ribera a este recorrido global, y que acaba desembocando en los espacios del puerto deportivo, podría ayudar a que el ámbito portuario situado en la otra orilla de la dársena consiguiera incorporarse a los recorridos urbanos comunes. La ubicación quizás, de algún elemento atrayente (relacionado con la actividad económica o de equipamiento) en los espacios que aún están libres de dicho paseo, podría favorecer esta idea. La propuesta que se hace a nivel territorial, de establecer un parque de ribera con espacios de mayor estancia en la zona adyacente a la dársena, podría ser una nueva manera de acercarse al puerto deportivo.

Los distintos usos urbanos adyacentes al puerto deportivo hacen recomendable el establecimiento de unos criterios específicos en relación con los cerramientos, para dar respuesta a las distintas situaciones que se plantean. Del mismo modo, la cercanía a espacios de ribera y marisma haría aconsejable un estudio en profundidad de la vegetación apropiada para este espacio.

Fuentes

- Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio (2009): Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva.
- Agencia Pública de Puertos de Andalucía: Plan de usos del puerto de Ayamonte. (BOJA nº2 de 4 de enero de 2012)



Dársena Norte. E 1/5.000