

RESUMEN EJECUTIVO PUERTO Y DÁRSENA INTERIOR

Elaborado por Vicent Esteban Chapapría

Alicante, julio 2020

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO	2
1.1. La relación puerto-ciudad. Torrevieja, un caso paradigmático.....	2
1.2. El puerto de Torrevieja	4
1.3. Las Eras de la Sal. Conjunto monumental único.	7
1.4. La flota de Torrevieja. Construcción y comercio marítimo.....	8
1.5. La comercialización de la sal.....	9
1.6. La pesca	9
1.7. Infraestructuras pesqueras. La Cofradía de Pescadores	10
1.8. La náutica de recreo y deportiva.....	11
1.9. Los usos actuales del puerto de Torrevieja	12
1.10. Unidades existentes en el puerto a considerar en el diagnóstico	13
1.11. Análisis de la situación de las unidades	14
2. RETOS Y CLAVES PARA EL FUTURO.....	18
3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	19
4. EFECTOS DE LAS PROPUESTAS EN EL ÁMBITO TURÍSTICO Y EN OTRAS TEMÁTICAS CLAVE.....	23

1. ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO

Torrevieja ha estado ligada desde su origen a la sal y al mar. Su puerto, sin ninguna duda, es el nexo entre esos dos elementos esenciales para la ciudad, que enraízan en sus gentes, su historia y economía, su devenir y su realidad, su pasado, presente y futuro, su patrimonio y valores culturales. Hay documentos de la explotación salinera en Torrevieja datados en 1321. La tradición y los vínculos que la población ha mantenido con la industria salinera se basan no sólo en lo que para la población supuso largo tiempo como principal fuente de ingresos, sino también en cuanto a su origen se refiere. Pese al radical giro dado en la economía de Torrevieja, con el auge del turismo, la construcción y los servicios, el conjunto de las instalaciones de las Salinas y sus instalaciones asociadas mantiene atractivos especiales.

La historia de la construcción del puerto de Torrevieja ha sido tratada abundantemente en numerosos trabajos (Canales, G. y Crespo, F., 1997) y también, por ejemplo, en la publicación municipal *Vista Alegre* con una larga serie aparecida desde agosto de 2015 hasta mayo del año siguiente (Sala, 2015). El proyecto de construcción del puerto pasó innumerables vicisitudes hasta que finalmente comenzaron sus obras de ejecución y se superaron dificultades que afectaban tanto al desarrollo de la ciudad como a la explotación salinera. Primero se construyó el dique de levante y mucho más tarde las obras para la terminación del dique de poniente, y del muelle de la sal en él, se dieron por concluidas y liquidaron en 1966. Aunque con gestación muy tardía, el puerto de Torrevieja no se separa de los antecedentes históricos comunes a la generalidad de los puertos españoles, en especial a los del área mediterránea (Esteban, 2000). Más adelante se hará un análisis detallado de su evolución a fin de establecer las bases precisas para el diagnóstico que conforma el objetivo principal de este trabajo. Lo que sí hay que volver a subrayar aquí es que el puerto de Torrevieja es esencia de la ciudad y de su actividad, con los activos, usos actuales y su situación. Esa situación del puerto se encardina en una de las temáticas más actuales: en el establecimiento de políticas, estrategias, planes, proyectos y acciones de cuanto se refiere a la relación puerto-ciudad.

1.1. La relación puerto-ciudad. Torrevieja, un caso paradigmático.

Las ciudades y sus entornos son los escenarios de las relaciones sociales y productivas, allí donde se desarrollan las opciones de empleo, accesos a los servicios, formación, ocio... Un escenario que no suele corresponder con los límites administrativos municipales, arbitrarios y fijados a principios del XIX, y que por el contrario está definido por la evolución de las relaciones cotidianas, y, por tanto, del sistema de movilidad y actividad que las hacen posibles. Hoy día las ciudades y sus áreas conexas son los entornos con mayor capacidad de cambio, con las dinámicas más importantes y que mayores concentraciones presentan en muchos temas de gran interés.

Los puertos se han definido tradicionalmente como un conjunto de elementos físicos sobre los que se desarrollan una serie de actividades que permiten realizar trasvases o transferencias de personas y carga entre mar y tierra. Así el puerto constituye el eslabón de la cadena de transporte entre sistema de transporte terrestre y marítimo. Por ello, hoy

día (Esteban *et al.*, 2020), los grandes puertos se consideran centros que desempeñan un papel activo en el sistema de transporte global y que están caracterizados por un “clúster” de actividades espacial y funcional directa e indirectamente implicadas en los procesos de transporte e información en las cadenas de producción y distribución. Pero, además, la existencia de otros puertos -no solamente comerciales, con usos pesqueros o de recreo, turísticos y deportivos-, conforma un abundante número de casos en los que, si cabe, la relación con el entorno adquiere características especiales, más ligadas a un entorno de población con el que la relación es diferente, más intensa, más fluida, más humana. Se trata de casos de puertos medianos o pequeños, en poblaciones de menor tamaño que el de las grandes ciudades y diferente de los grandes puertos e instalaciones comerciales para el tráfico marítimo mundial. En aquellos casos esos puertos cobran unas dimensiones especiales por cuanto la relación entre puerto y la ciudad que siempre se da no genera los conflictos que suelen producirse en los grandes puertos, especialmente por razón de su crecimiento en las últimas décadas y la influencia que tienen en temas como los tráficos que se generan, el “consumo” y efectos erosivos del frente costero, la contaminación, entre otros factores de impacto.

El desarrollo de un puerto está íntimamente ligado al del territorio con el que está relacionado. Tanto del lado del mar como de la tierra, el territorio se transforma, evoluciona, plantea nuevas preguntas y ofrece nuevas oportunidades, con cambios de escala. Los puertos se incluyen en los espacios y redes marítimas y terrestres y por ello conviene entenderlos como nodos más que como interfaces. Las ciudades portuarias son realidades económicas y sociales con dinamismo y crecimiento de enorme interés. Los puertos y las ciudades son ecosistemas vivos y dinámicos. Los puertos sirven y organizan sus actividades en un espacio complejo, en el que concurren rasgos propios de equipamientos económicos e infraestructuras estratégicas, cuya escala territorial y funcional es claramente supralocal. Existen diferencias de escala entre la ordenación y planificación portuaria y la que aplica el urbanismo municipal. Ello ha implicado que los planes urbanísticos ordenen este espacio (sistema general portuario) siguiendo las consideraciones de la administración portuaria, y que la ordenación de las áreas de borde puerto-ciudad haya sido fruto de consensos que dependen de factores y variables coyunturales, como presiones sociales, económicas y políticas.

En las relaciones de puerto y ciudad los agentes suelen ser numerosos y su participación es diversa, distinta de un caso a otro, de una a otra geografía, de un marco legal a otro, de la definición de objetivos, de un modo a otro de financiar las acciones. En definitiva, se siguen patrones diferentes y las relaciones y maneras de participar difieren muchas veces, incluso se mueven en planos cambiantes en el tiempo. Pero, sin embargo, hay un elevado número de actuaciones que se han desarrollado en el ámbito de la relación puerto-ciudad, dando paso a lo que se ha venido en ocasiones a denominar acciones de *waterfront*. La práctica en las relaciones puerto-ciudad ha derivado frecuentemente en acciones de revitalización y transformación urbana aplicadas sobre espacios costeros y portuarios en todo el mundo. Las diferencias, más allá de la importancia sobre la estructura de las ciudades, se establecen en los objetivos marcados, que suelen ser: en el plano económico, de reordenación urbana, de nuevas formas de planificación y de implantación de nuevos

usos o de rescate patrimonial. En la mayoría de las ocasiones, estos conflictos puerto-ciudad, los gana, de modo aparente, la ciudad. El puerto, que tiene que mantener su actividad económica de interés general, presionado por la ciudad, retirará sus instalaciones menos amables de estas zonas de borde, trasladándolas a otros espacios (a veces ganados de nuevo al mar), con la intención de ganar funcionalidad, y reducir conflictividad.

El caso de la ciudad de Torrevieja y su puerto es paradigmático en el estudio e investigación de lo que en los párrafos anteriores se ha analizado en lo que se refiere a la relación puerto-ciudad. La estrecha conexión entre ambos desde el inicio de sus respectivas historias, las transformaciones y actuaciones habidas a lo largo del tiempo, la presencia compartida de sus gentes, la conformación de unas bases de desarrollo económico y social comunes... son muestra de la unión y relación entre puerto y ciudad de Torrevieja. Pero, además, muchas de las oportunidades han sido compartidas, muchas de las instalaciones, desde las más históricas, culturales y patrimoniales -como se verá en el caso del recinto histórico de las Eras de la Sal, conjunto único a nivel nacional e internacional-, hasta las más recientes son soporte de la actividad turística y vital de la ciudad y sus ciudadanos. El puerto no es sino la humanización, mediante la artificialización, del contacto entre mar y tierra. En el caso de Torrevieja es la bisagra y el eslabón de su historia, de su patrimonio cultural, de su medio natural, de su economía a lo largo de los tiempos y también del presente y de importantes componentes de su actividad turística.

1.2. El puerto de Torrevieja

Desde principios del siglo XIX, el crecimiento constante de la flota mercantil y pesquera en Torrevieja y la riqueza de los productos de huerta en la Vega Baja, hizo que la construcción del puerto fuera una de las necesidades más imperiosas de la ciudad. La redacción del primer proyecto para el puerto se remonta al año 1860 y fue realizado por el ingeniero Agustín Elcoro, si bien las obras que se iniciaron se paralizaron muy pronto por falta de escolleras. Este puerto debía servir de refugio inicial para una flota comercial de 150 barcos. Pero este proyecto no fue llevado a cabo tanto por la falta de interés del Estado, como por la presión de los puertos de Alicante y Cartagena, que consideraban que podía suponer una seria amenaza para sus intereses económicos. En 1874 Antonio Mínguez, logró una concesión y construyó un muelle de carga y descarga, ubicado en la zona del actual bar de la Marina. Este empezó a ser operativo 3 años después, mientras los barcos continuaban fondeando en la bahía.



Muelle de Antonio Mínguez Sánchez 'el Turbio' (Fuente: Colección Sala Aniorte)

La construcción del dique de levante fue proyectada en 1921 por el ingeniero Diamante. En las obras, iniciadas en 1924, se utilizaron escolleras procedentes de la cantera de Santa Pola, comenzando su vertido en 1929. El proyecto quedó configurado en dos alineaciones frente a las tres que se habían propuesto inicialmente, y se descartó la construcción de muelles adosados, así como del ferrocarril que lo uniría con las salinas. En 1936 ya estaba instalado el faro de hierro. Las obras se paralizaron con motivo de la Guerra Civil, por lo que éstas realmente no se terminaron hasta 1940.



Cargueros y veleros fondeados en la bahía en 1919 (Fuente: Colección A. Conesa).

Años después, diversos temporales produjeron diversas averías en el dique de levante, por lo que se tuvieron que realizar nuevas obras. Esta vez se construyó un dique más largo y seguro, que se finalizó en 1954. De nuevo, entre los años 1967 y 1969, se volvieron a ejecutar obras de consolidación y remodelación. El dique de poniente o de la Sal empezó a construirse hacia el año 1946 pero no fue del todo operativo hasta 1959. La dotación de maquinaria moderna para la extracción de la sal en la laguna, para el procesamiento de la sal, y el uso de la cinta transportadora desde las propias salinas hasta las bodegas de los cargueros, es lo que ha permitido el embarque anual de cerca de un millón de Tm de sal con destino al mercado interior y a Japón, Noruega, Suecia, EE. UU., etc. Actualmente este dique alberga instalaciones complementarias para el bombeo de agua y de salmuera de la estación desaladora ubicada en las inmediaciones de la laguna de las Salinas.

En la década de los años 50 del siglo XX, con el relleno el antiguo "puerto piojo" en el rincón de poniente de la punta Cornuda y del playón donde se ubicaba antiguamente uno de los dos varaderos y talleres de carpinteros de ribera que existieron en Torrevieja, se construyó el muelle pesquero y la actual Lonja del pescado. Posteriormente, se edificó la fábrica del hielo y el brazo que formó la dársena pesquera. En esos momentos, la flota pesquera de Torrevieja era la más importante del litoral Mediterráneo en la modalidad de cerco, traíña o luz.

La dilación en la construcción del puerto de Torrevieja no satisfizo las expectativas de la agricultura de la Vega Baja para dar salida a su producción. Y también produjo que la línea ferroviaria Torrevieja-Albatera no se utilizara suficientemente para transporte de mercancías vía marítima. Ese ramal ferroviario sí sirvió para el transporte de sal tierra adentro y para el movimiento de pasajeros hacia Torrevieja, aunque a partir de la década

de 1920, y muy especialmente a partir de la de los 60, sufrió una fuerte competencia del transporte por carretera.

Además de las instalaciones portuarias para usos comerciales, pesqueros y deportivos a las que se aludirá en apartados sucesivos conviene aquí reseñar otras actuaciones registradas en el tiempo y usos existentes actualmente en el puerto a fin de poder establecer y cumplir con posterioridad los objetivos del presente informe. El puerto se halla en mucha de su delimitación separado de la ciudad por una valla que condiciona la permeabilidad de uso y aprovechamiento para las personas. Por otra parte, hay que señalar que la zona denominada como el “relleno” ha venido albergando desde hace años espacios de uso terciario, destinado a aparcamiento, área ferial y de atracciones. Situado junto al Paseo de la Libertad, al norte de la zona pesquera actual se halla un espacio para la Feria. Su utilización para usos lúdicos y comerciales es tradicional desde el origen del puerto de Torrevieja. En la actualidad ocupa una superficie de 10.231 m² junto al aparcamiento del que seguidamente se hablará. Se gestiona mediante una autorización concedida al Ayuntamiento de Torrevieja.

El contacto tan intenso del puerto con la ciudad, donde las calles son estrechas y las edificaciones no incluyen reservas de aparcamiento, hace que este sea uno de los principales problemas de accesibilidad de la ciudad y el entorno portuario. Esta situación se ha traducido en una presión hacia los terrenos del puerto colindantes con el frente urbano para complementar la exigua oferta de aparcamiento del área. Actualmente existe una oferta de plazas dentro de los terrenos del puerto, junto a la explanada de la feria, con una superficie total de 9.842 m². El número de plazas total es de 450.

En el puerto de Torrevieja no existe una red viaria interna propia del puerto, sino que los accesos y parte del viario se comparten y confunden completamente con el entramado urbano de calles a lo largo de todo el frente marítimo. Por ello se presenta una notable interferencia entre el tráfico urbano y el tráfico portuario que discurre de forma conjunta a lo largo de todo el frente portuario.

En el año 2001 se inauguró un paseo peatonal sobre el dique de levante del puerto, construido con estructura metálica y plataformas de madera. Con una longitud cercana a los 1.400 m es una obra singular que fue además pionera y permitió establecer allí un uso público intenso y provechoso como espacio lúdico, con un valor paisajístico muy elevado al habilitar perspectivas visuales muy valiosas de disfrute del mar, de los espacios portuarios y de la propia ciudad y que conectaba con otras remodelaciones realizadas en el concurrido paseo de las Rocas, del que se eliminó muy acertadamente el tráfico de vehículos.

No se quiere dejar de señalar aquí otro de los usos presentes en el puerto de Torrevieja, el tráfico de pasajeros. En el caso del puerto de Torrevieja solo existe tráfico de bahía, que tiene cierta importancia desde el punto de vista turístico. Se trata de viajes de duración diaria a la isla de Tabarca y también pequeños paseos por el puerto y la bahía. Estos trayectos han crecido de manera importante y prácticamente constante a lo largo de los últimos años. Por último, cabe indicar que actualmente existen en el puerto algunos otros elementos como pueden ser los edificios de administración portuaria como son la

Capitanía, Aduanas y oficina de la Generalitat Valenciana (situados junto a la entrada del puerto en el paseo Juan Aparicio), algunas pequeñas edificaciones destinadas a restauración y bares, un espacio de aparcamiento que gestiona el RCNT, varaderos y estaciones de combustible para embarcaciones, etc.

1.3. Las Eras de la Sal. Conjunto monumental único.

El conjunto de muelles-embarcaderos y silos del recinto conocido como Eras de la Sal se comenzó a construir a mediados del último cuarto del siglo XVIII. Allí se almacenaba y embarcaba la sal que se traía desde las salinas. En sus inmediaciones se encontraba la torre que dio nombre a la ciudad y que fue derribada después del terremoto de 1829 porque había quedado en muy mal estado.

Las Eras de la Sal, a pesar de no estar protegidas patrimonialmente, tienen un gran valor ya que constituyen una obra de ingeniería singular, realizada durante el reinado de Carlos III. De hecho, está incorporada en la *app* GOING (Grandes Obras de INGeniería) que está disponible gratuitamente en cualquier dispositivo telefónico ios o android. Dicha aplicación recoge las 120 obras más importantes en España desde el punto de vista de su importancia histórica, calidad científica y tecnológica, importancia social e identitaria, singularidad, capacidad documental e interés paisajístico.

En ese recinto se ubicaban los antiguos cargaderos de sal y áreas de almacenaje, con dos muelles para dicha carga. El primero de los muelles, más a poniente, con cabeza de planta romboidal, se construyó en 1777, mientras que el otro se levantó entre 1835 y 1841. Las eras fueron construidas como un espacio de almacenaje de la sal próximo a los muelles, previo a su embarque. Sobre el muelle de levante se construyó una infraestructura de madera conocida como caballete de madera, y que se mantuvo en funcionamiento desde 1829 hasta 1958. Por ella circulaba un ferrocarril con vagonetas cargadas de sal. Por medio de una tolva, la sal era vertida a las barcazas que la trasladarían a los barcos fondeados en la bahía. Las eras están compuestas por dos recintos rectangulares de diferente tamaño, separadas por un espacio interior libre. A levante de la era más pequeña se encuentra el edificio de administración de la Compañía de las Salinas. En 1997, estos terrenos fueron cedidos en propiedad al Ayuntamiento de Torrevieja, y se inició la restauración. Se determinaron sus características constructivas y se actuó preservando el conjunto y reconstruyendo la estructura de madera que sobre el muelle permitía la carga, el denominado “caballete”. Esa estructura consistía en una plataforma sobre pies derechos de madera, elevada 6 m sobre el nivel del mar. Se había construido sobre el muelle de sillería de levante y se mantuvo operativa entre 1898 y 1958, cuando se pusieron en marcha las nuevas instalaciones de carga en el dique de poniente del puerto. En el muelle oeste de las Eras, también de mampostería, circulaban vagonetas de chapa de 650 kg que, tomando la sal del depósito de la era y mediante vertederos de chapa giratoria cargaban las barcazas que conducían la sal a los barcos fondeados en la bahía.

El recinto se clausuró, aunque en las últimas décadas ha mantenido en el más espacioso y antiguo de los silos un restringido uso estacional dedicado a auditorio del Certamen

Internacional de Habaneras y Polifonía y a la celebración de otros actos culturales. El resto quedó en estado de abandono y los muelles antes de la restauración realizada en 1999 se sometieron a un importante deterioro al ser dedicados a improvisado amarre de pequeñas embarcaciones hasta que el uso se cedió en 1997 al Ayuntamiento. En ese mismo año el Ayuntamiento encargó al Instituto Municipal de Cultura la elaboración de un informe acerca de la significación histórica, estado de conservación y posibilidades de nuevos usos del recinto salinero que con el transcurso del tiempo y el crecimiento urbano ocupa una estratégica situación. Constituida una comisión se inició la recopilación de documental y gráfica, se acudió a la historia oral y se esbozaron una serie de embrionarias perspectivas de lo que, a criterio de la comisión, podría ser el futuro del conjunto dedicado a Museo del Mar y de la Sal y auditorio y paseo-mirador, entre otros usos culturales. La importancia del asunto y la ambición del proyecto aconsejaron que el informe se elevase a la categoría de Plan Director. El trabajo finalmente elaborado constituye un conjunto de documentación y determinación muy valioso, con plena vigencia y pendiente del necesario desarrollo que evite y revierta el estado de degradación de un conjunto único en España.



Caballote sobre el muelle de levante Eras de la Sal (*Fuente: Colección A. Conesa*).

1.4. La flota de Torrevieja. Construcción y comercio marítimo

Desde finales del siglo XIX hasta entrada ya el siglo XX, Torrevieja disponía de una importante flota de barcos de vela de la Marina Mercante. Torrevieja igualmente llegó a tener más de 125 patrones de cabotaje además de capitanes, y más de 125 armadores de barcos de vela. Estos grandes barcos de vela viajaron a puertos de Cuba y otros lugares de América y frecuentaban numerosos puertos. La estancia de los barcos de Torrevieja en los puertos de Cuba hizo que sus tripulantes aprendieran las habaneras y las trajeran a España en sus viajes de vuelta, como también ocurrió con otros marineros españoles, al igual que con los soldados que participaron en la guerra de Cuba.

Desde 1830 los barcos de vela, destinados al comercio, que se construyeron en los astilleros de la playa de Cala Cornuda de Torrevieja, empezaron a alcanzar un gran renombre. Primero fueron laúdes y faluchos para la pesca y el comercio de cabotaje. Con el tiempo se incrementó la envergadura de los barcos. Así, en 1849, se construyó el pailebote Nuestra Señora del Carmen de 50 toneladas, siendo el primer barco de este tipo

construido en los astilleros locales. Aunque en el siglo XX, la propulsión a vapor imponía a los armadores renovar sus barcos, los armadores locales permanecieron fieles a la navegación a vela, razón por la que adquirieron algunos barcos de vela procedentes de astilleros de Cataluña.

Es realmente con la construcción del pailebote Nuestra Señora del Carmen, cuando se puede considerar el inicio de la importante historia de los barcos de vela de la flota de la Marina Mercante de Torrevieja. Esta flota fue considerada como una de las más importantes del Mediterráneo español, tanto en lo que se refiere al número de barcos matriculados, como al número de capitanes, patrones, contramaestres y marineros.

1.5. La comercialización de la sal

El puerto de Torrevieja está desde sus orígenes, como ya se ha referido, vinculado a la actividad salinera. En el periodo entre 1990 y 2002 la producción media anual de sal en las salinas de Torrevieja se ha estimado (Celdrán-Bernabeu *et al.*, 2004) en 616.721 Tn. Gran parte de ella sale vía marítima, por lo que la principal actividad comercial del puerto fue y es la comercialización de la sal. El tráfico de sal común representa el 100% del tráfico de mercancías del puerto. Así mismo cabe señalar que el 100 % de este tráfico es de salida y se lleva a cabo mediante el sistema de transporte existente en el muelle del dique de poniente, donde existe una línea de atraque de 350 m y las correspondientes instalaciones de carga de la sal que es llevada hasta allí mediante cinta. La distribución temporal en el número de buques mercantes se ha reducido drásticamente a partir del año 2010, debido a una actualización de la flota que ha pasado a disponer de unidades de mayor volumen, manteniéndose el valor de Toneladas Registro Bruto (T.R.B.) estable en esos mismos años. El volumen de negocio se encuentra estabilizado, y no parece previsible su posible ampliación. Su actual ubicación en el puerto es en el dique de Poniente, con una superficie actual de 27.759 m², de los cuales 12.431 m² corresponden a espejo de agua

1.6. La pesca

La pesca ha tenido una larga tradición en Torrevieja. Se incrementó notablemente a partir de la segunda mitad del siglo XIX. En 1892, era el distrito valenciano más importante tanto por la cantidad, como por el valor de los desembarcos, circunstancia que motivó la atracción de pescadores de otras localidades. A final del siglo XIX su flota pesquera se acercaba a los 100 barcos, la mayoría construidos por los carpinteros de ribera torrevejenses.

Entre 1900 y 1929, se inscribieron en la Ayudantía Militar de Marina de Torrevieja 151 embarcaciones de pesca. Testimonio de esta importancia es la creación en 1923 de la Asociación Cooperativa Pósito de Pescadores de Torrevieja, cuya función principal era actuar en beneficio de los pescadores, establecer seguros, y extender la cultura a los asociados. En 1960 estaban inscritas en aquella Ayudantía 60 embarcaciones de pesca. Una de las modalidades de pesca más frecuentes en Torrevieja, sobre todo antes de 1936,

fue la pesca en pareja que desapareció en 1940. Este tipo de pesca requería de dos embarcaciones, que juntas arrastraban el arte mientras una tercera, llamada envía, era la encargada de llevar el pescado capturado a tierra para ser vendido.

Otro tipo de pesca tradicional que se realiza abundantemente en Torrevieja es la pesca de cerco (boquerón, sardina, caballa, jurel, etc.) que se efectúa calando el arte de forma circular hasta cerrar la circunferencia alrededor de un bote de luces llamado chinchorro, operación que recibe el nombre de bolear. También se desarrolla la pesca de arrastre (salmonete, pulpo, pescadilla...).

En los años 70, la llegada del turismo y el boom inmobiliario supusieron un importante aumento de la oferta de empleo en la construcción, la hostelería, los servicios y otros negocios, lo que hizo que los jóvenes perdieran el interés por la pesca que había sido una de las principales fuentes de recursos de Torrevieja.

En el año 1986, el volumen de la pesca en Torrevieja fue de 5.575 toneladas, por un importe de 472 millones de pesetas. Al principio de los años 90, la flota torrevejense de barcos de pesca estaba compuesta por 29 unidades. Después de la importancia que en los años 50 había tenido la flota pesquera de Torrevieja, en el año 2003 quedaban 2 arrastreros, 7 de cerco y 9 de artes menores. Actualmente esta cifra ha disminuido a la mitad en los barcos de cerco y de artes menores, aunque el muelle pesquero es la base utilizada por barcos de pesca procedentes de otras matrículas que facturan en esta lonja, produciendo con ello los consiguientes ingresos a la Cofradía de Pescadores, que gracias a este comercio puede mantenerse a pesar de los pocos barcos de pesca que quedan todavía con matrícula de Torrevieja.

Recientemente, para dar a conocer la tradición pesquera torrevejense, se ha puesto en marcha una experiencia turística que recibe el nombre de Pescaturismo. Esta actividad es llevada a cabo por la empresa Ociomar Torrevieja en colaboración con la Cofradía de Pescadores. En ella los turistas acompañan a bordo de los barcos pesqueros a los profesionales del sector, aunque no pueden participar en su trabajo. De vuelta al puerto, los turistas acuden a la lonja donde pueden ver una subasta de pescado y en la que se les explica su funcionamiento y las personas que trabajan en ella. Después se visita a los maestros rederos y se acaba con degustación del pescado.

1.7. Infraestructuras pesqueras. La Cofradía de Pescadores

Las instalaciones pesqueras en el puerto de Torrevieja se ubican en su zona noreste. Son el resultado de acciones a lo largo del tiempo, iniciadas con un programa de obras que modificó la original superficie de agua mediante lo que se ha denominado tradicionalmente el “relleno”, en la extensión comprendida entre el muelle Mínguez y el dique de levante. Originalmente el muelle era de unos 300 m, pero luego se acometieron otros rellenos complementarios (en su momento con la intención de crear un gran varadero) y obras de abrigo que finalmente han configurado la actual dársena pesquera en la que también se amarran y ubican las embarcaciones históricas a flote y en tierra, el Pascual Flores, el submarino, la embarcación de vigilancia fiscal, etc. Así, actualmente,

la dársena pesquera tiene una forma sensiblemente trapecial, con una superficie de unos 55.000 m². El muelle principal tiene una longitud de 245 m. Dispone de la fábrica de hielo anexa a las otras edificaciones existentes, lonja y almacenes, así como superficie para tendadero de redes y suministro de agua y carburante. La lonja fue construida en 1969 por el organismo entonces denominado Obras del Puerto. La lonja, inmediata al muelle, tiene un frente de 70 m y una superficie de 980 m². Existen tras ella dos edificios adicionales separados, entre ellos y de la lonja, que completan el conjunto de edificaciones e infraestructuras para la pesca, junto con las casetas de almacenes y pertrechos cercanos.

Desde el año 1967 la Cofradía de Pescadores se hace cargo de las subastas del pescado y de su comercialización. Actualmente, la cofradía de pescadores de Torrevieja es la que alcanza un mayor volumen de capturas anuales en la provincia de Alicante y la segunda en la Comunidad Valenciana (2015).

Las capturas totales actuales representan aproximadamente (Generalitat Valenciana, 2017) más del 30 % de las capturas totales de los tres puertos de la zona sur (Santa Pola, Tabarca y Torrevieja) y el 5 % del total de capturas de toda la Comunitat Valenciana.

En la actualidad, uno de los atractivos de Torrevieja son las múltiples actividades que se realizan alrededor de la pesca deportiva, entre las que destacan innumerables salidas en embarcación para realizar diferentes modalidades de pesca (curricán costero, pesca en embarcación fondeada, el *spinning* y el *jigging*). Son también muy habituales, por la importancia de este sector, la celebración de campeonatos de diferentes categorías.

1.8. La náutica de recreo y deportiva

Desde principios de los años 1960 se sucedieron distintos intentos de poner en marcha en la ciudad un club náutico. Incluso llegó a ser registrado en la Federación Española de Clubes Náuticos. Finalmente, las obras se inician en enero de 1968 y se inauguran las instalaciones del Real Club Náutico de Torrevieja (RCNT) en mayo de 1968. La instalación no se crea por casualidad. Tradición marinera y afición náutica apartes, el momento es de cambio a nivel nacional. La ciudad empieza a crecer y Torrevieja participa de los cambios económicos, sociales y culturales que van afectando a España con el auge del turismo, el final del franquismo y la transición democrática. Como en muchos otros entornos, especialmente en el mediterráneo, se ve influida por un acelerado proceso de transformación económica en el que se va diluyendo aquel ambiente de población exclusivamente salinera, marinera y de veraneo tradicional. Las instalaciones del RCNT crecen a lo largo de los años, la masa social es muy importante, la mayor en la Comunidad Valenciana, como su trayectoria deportiva y presencia e influencia en la población. Actualmente cuenta con 570 amarres de entre 6 y 50 m de eslora, explotados en régimen de concesión. El RCNT cuenta con 1.600 socios de número y un colectivo social total cercano a las 3.800 personas, cifras extraordinarias que lo sitúan en la tercera posición en la CV, directamente tras Valencia y Alicante, que cuentan con casi 2.000 socios de número, cada uno de ellos.

En la década de 1970, al amparo de la Ley de Puertos Deportivos de 1969 y su Reglamento, se empezó a promover la construcción de una nueva instalación para la náutica deportiva y de recreo, si bien con un modelo de gestión diferente. No se trataba de una asociación deportiva -y, por tanto, sin ánimo de lucro-, sino de una promoción mercantil que, pasados largos años de tramitación administrativa, conformó a finales de 1980 una importante instalación con 858 amarres, varadero y oferta residencial. Además, existe un pequeño aparcamiento de unas 170 plazas. La concesión de este conjunto de instalaciones comenzó en octubre de 1987, en aquel momento con la categoría de puerto deportivo de invernada en un puerto gestionado por la administración central del estado. Las obras marítimas y de la construcción del varadero se concluyeron en la primavera de 1989 y las obras de la oferta residencial y comercial en el verano de 1993. El empuje y trabajo durante los muchos y largos años iniciales fue de la mano de Francisco García García, consejero delegado de la sociedad Marina Internacional de Torrevieja, participada por el grupo francés Espada, que luego vendió su parte a Grimanga en 1989. En 1991 la concesión original se desgajó en tres partes: amarres, varadero y locales. La comunidad de propietarios de los amarres asumió más tarde la gestión de los amarres y en 2013 se transformó en el actual Club Náutico Marina Internacional.

En el verano de 2007 se inauguraron las instalaciones del Puerto Deportivo Marina Salinas de Torrevieja que nació en 2005 a manos de Aldesa Construcciones para satisfacer la gran demanda de puntos de amarre que seguía existiendo en esos momentos tanto en la Costa Blanca como en la Comunidad Valenciana en general. Esta instalación náutico-deportiva es la tercera de gestión indirecta de la Generalitat Valenciana en el puerto, junto a las dos previas ya citadas. Las instalaciones del Puerto Deportivo Marina Salinas de Torrevieja ocupan una superficie total de cerca de 130.000 m², donde la mayoría corresponde a espejo de agua, y se encuentra situada en la zona este de la amplia dársena, hacia la mitad del dique de levante. Marina Salinas alberga 724 puntos de amarre para embarcaciones de entre 8 y 35 m de eslora, disponiendo tanto amarres en base de cesión como de alquiler o transeúntes. En el recinto de Marina Salinas se tienen además 95 plazas de aparcamiento.

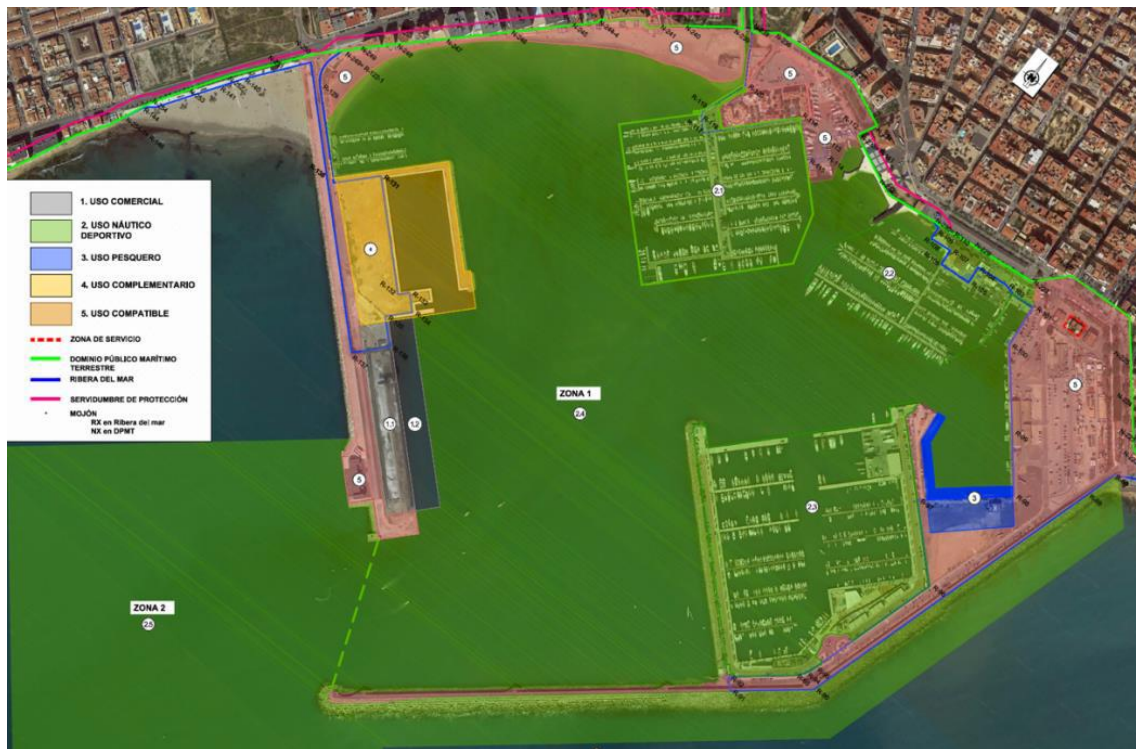
Además de las tres instalaciones ya referidas -Real Club Náutico de Torrevieja, Marina Internacional de Torrevieja y el Puerto Deportivo Marina Salinas-, existe en el puerto una oferta pública de amarres de gestión directa de la Generalitat Valenciana en dos pantalanés situados al inicio de su dique de poniente. Los 250 amarres están destinados a embarcaciones de motor de esloras menores de 5 m. La tabla 1 recoge las cifras de embarcaciones existentes desde 2009 a 2018 tanto en gestión directa (GD), esto es, de oferta pública, como en gestión indirecta (GI), es decir, a través de concesiones.

1.9. Los usos actuales del puerto de Torrevieja

La aprobación en enero de 2019 por parte de la Generalitat Valenciana de la delimitación de usos del Puerto de Torrevieja establece que son los siguientes:

- Uso pesquero: se mantiene en el corazón del puerto. En total, son 7.337 m² en tierra y 3.990 m² de espejo de agua frente a los 29.940 actuales.

- **Uso comercial:** solo un 1% de toda la superficie en tierra se dedica a la actividad de embarque de sal. Son 27.000 m² en el dique de Poniente, de los cuales 12.400 corresponden al espejo de mar.
- **Uso náutico-deportivo** se mantiene para las tres instalaciones náutico-deportivas que ofrecen casi 3.000 puntos de amarre, con un nivel de ocupación muy elevado, superior al 70%. Cuenta con 253.000 m² entre ocupación del espejo de agua con pantalanés de amarre y las instalaciones en tierra, un 87% del puerto.
- **Usos complementarios:** son aquellos compatibles con los portuarios (culturales, deportivos, educativos, certámenes feriales, exposiciones) y otras actividades comerciales no portuarias que favorezcan el equilibrio económico y social del puerto. La superficie actual es de 149.704 m², concentrada en la zona más próxima al casco urbano, con la feria y el aparcamiento citado.
- **Usos compatibles:** instalaciones ligadas a las actividades náuticas. Se destinan en torno a 44.000 m² (23.000 m² de superficie en tierra) en el dique de Poniente.



Delimitación de usos en el puerto de Torrevieja
(Fuente: Generalitat Valenciana, 2017)

1.10. Unidades existentes en el puerto a considerar en el diagnóstico

Hasta aquí se han analizado los elementos, historia, evolución, infraestructuras, actividades y usos existentes en el puerto y dársena de Torrevieja que tienen relevancia, en opinión de quien suscribe, para el diagnóstico que se pretende. A los efectos del presente informe se enuncian seguidamente las unidades que se van a considerar en el puerto para avanzar en los objetivos del presente informe. No se trata de relacionar lo que aquí se analiza con las determinaciones de la Delimitación de espacios y usos portuarios (DEUP), aunque deben tenerse en cuenta para establecer la viabilidad de las propuestas

y conclusiones. Se trata más bien, de la elección de unidades sobre las que realizar propuestas a desarrollar y que pretenderán, a la vista del diagnóstico, proponer soluciones a acometer. Las unidades que finalmente se han considerado resultan ser: (1) Dique de Levante, (2) Zona ferial, aparcamiento y valla de delimitación con el paseo de la Libertad, (3) Dársena, área pesquera y muelle de tráfico de bahía, (4) Instalaciones náutico-deportivas, (5) Eras de la Sal, (6) Playa del Acequión, y (7) Dique de poniente y nueva dársena.



Figura.- Imagen vertical del puerto de Torrevieja con indicación de las unidades consideradas para el diagnóstico (Fuente: Elaboración propia sobre imagen de Google Earth)

1.11. Análisis de la situación de las unidades

En las tablas siguientes se contiene al análisis de la situación actual para cada una de las siete unidades consideradas. A tal fin se describe el estado en que se encuentran, los valores que tienen, los problemas detectados, el potencial de usos y cuantas otras cuestiones se han estimado caracterizar.

Unidad nº 1.- DIQUE DE LEVANTE	
Estado	<ul style="list-style-type: none"> • Paseo peatonal elevado hasta el faro con escaleras de conexión con el vial inferior. • Estructura metálica galvanizada y plataforma de madera.

	<ul style="list-style-type: none"> • Vial inferior asfaltado con delimitación de carriles y restricciones de paso (barreras) para tráfico rodado. • Instalación náutico-deportiva Marina Salinas de Torre Vieja. • Instalación de cable esquí y acceso al mar para actividades náuticas • Iluminación nocturna
Uso	<ul style="list-style-type: none"> • Uso intensivo peatonal del paseo y afluencia estacional intensiva a locales nocturnos en marina. • Vial para peatones y bicicletas con restricciones al tráfico rodado. • Acceso vial y peatonal a instalación náutico-deportiva Marina Salinas y sus locales comerciales. • Uso intenso y utilidad para prácticas deportivas. • Pesca deportiva por aficionados en el faro y en la escollera interior a lo largo del dique.
Valor	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio lúdico peatonal. • Valor paisajístico elevado. • Práctica deportiva y de mantenimiento de la salud.
Problemas	<ul style="list-style-type: none"> • Problemas de mantenimiento de los materiales del paseo por exposición al sol y marina. • Escasez de aparcamientos en Marina Salinas.
Potencial	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor aprovechamiento para la organización de eventos deportivos y de salud para ciudadanos. • Transporte público ligero con vagones al aire libre. • Actos culturales singulares, exposiciones al aire libre, proyección de audiovisuales.

Unidad nº 2.- ZONA FERIAL, APARCAMIENTO y VALLA	
Estado	<ul style="list-style-type: none"> • Zona ferial con superficie urbanizada, limitada por cerramiento. • Aparcamiento con acceso y salida controlados y murete de separación. • Valla de cerramiento para separar paseo de la Libertad del espacio ferial. • Viales compartidos con zona pesquera y dique levante.
Uso	<ul style="list-style-type: none"> • Uso intensivo para atracciones y eventos feriales. • Uso del aparcamiento muy estacional. • Cerramiento con accesos desde el paseo de la Libertad.
Valor	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio lúdico peatonal. • Valor multiusos.
Problemas	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de permeabilidad con otros espacios de uso público.
Potencial	<ul style="list-style-type: none"> • Ordenación integrada de todo este espacio portuario con áreas anexas de paseos, locales comerciales... • Eliminación de barreras de cerramiento del espacio portuario.

Unidad nº 3.- DÁRSENA, ÁREA PESQUERA y MUELLE DE TRÁFICO DE BAHÍA	
Estado	<ul style="list-style-type: none"> • Dársena pesquera, lonja y edificaciones auxiliares. • Fábrica de hielo. • Museo de embarcaciones a flote.

	<ul style="list-style-type: none"> • Muelle para el tráfico de bahía. • Viales de acceso.
Uso	<ul style="list-style-type: none"> • Uso pesquero. • Uso museístico. • Acceso a las embarcaciones del tráfico de bahía.
Valor	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio lúdico peatonal.
Problemas	<ul style="list-style-type: none"> • Instalaciones pesqueras (lonja, edificaciones, almacenes, áreas...) en estado muy deficiente. • Zona de aparcamiento del RCNT que interfiere en el espacio. • Espacios faltos de urbanización y accesibilidad.
Potencial	<ul style="list-style-type: none"> • Adecuación general y nuevos usos turísticos del espacio pesquero. • Adecuación del espacio exhibición de las embarcaciones a flote. • Oferta de turismo activo ligado a la pesca. • Oferta de un espacio gastronómico ligado actividad pesquera. • Recuperación histórica y patrimonial del Muelle Mínguez (primer equipamiento portuario en Torre Vieja) como parte del discurso museístico, cultural y turístico general.

Unidad nº 4.- INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS	
Estado	<ul style="list-style-type: none"> • Instalaciones náutico-deportivas de gran potencia, con oferta de servicios (amarres, enseñanza, varaderos, etc.) a socios y usuarios. Disponen de locales de restauración y comerciales de uso público general. • Ubicación muy central. • Amarres de oferta pública en el dique de poniente.
Uso	<ul style="list-style-type: none"> • Deportivo: vela, remo, pesca, submarinismo. • Turístico náutico.
Valor	<ul style="list-style-type: none"> • Turístico, deportivo y social.
Problemas	<ul style="list-style-type: none"> • Problemas de permeabilidad con entorno urbano. • Intrusión paisajística. • Escasez de aparcamientos.
Potencial	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor aprovechamiento para empresas turísticas náuticas. • Mayor uso de determinados espacios para uso público.

Unidad nº 5.- ERAS DE LA SAL	
Estado	<ul style="list-style-type: none"> • Conjunto monumental compuesto por dos eras rectangulares, dos muelles de carga, caballete, edificio de administración de la Compañía de las Salinas y edificio del antiguo club de la salinera
Uso	<ul style="list-style-type: none"> • Uso cultural diverso. • Lugar de celebración del Certamen Internacional de Habaneras y Polifonía.
Valor	<ul style="list-style-type: none"> • Enorme valor histórico, cultural identitario y patrimonial para la ciudad. • Uso cultural.
Problemas	<ul style="list-style-type: none"> • Estado general de las fábricas. • Edificaciones en estado elevado de deterioro.

	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de adecuación del espacio utilizado para uso cultural: tornavoz, servicios, asientos, accesos, etc. • En su extremo oeste se encuentra la zona de varadero de Marina Internacional de Torre Vieja, espacio para la industria de reparación náutica cuya concesión ha finalizado, por lo que debe abandonar tal ubicación.
Potencial	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio central que debe configurarse como eje y núcleo principal del discurso y estrategia de recuperación cultural. • Ubicación del museo marítimo y de la sal. • Exposición a flote de embarcaciones históricas.

Unidad nº 6.- PLAYA del ACEQUIÓN	
Estado	<ul style="list-style-type: none"> • Playa histórica y tradicional. Limitada por el canal del Acequión y por el dique de poniente. • En su trasdós línea de edificaciones de altura. • Inadecuado tratamiento de transición a las zonas edificadas.
Uso	<ul style="list-style-type: none"> • Lúdico.
Valor	<ul style="list-style-type: none"> • Turístico y ambiental. • Lugar donde estaban ubicados los calafates de Torre Vieja.
Problemas	<ul style="list-style-type: none"> • No dispone de paseo ni vial longitudinal que cree la transición entre la playa y las edificaciones. • Falta de conexión peatonal con la calle Salero, parque de D^a Sinforosa y centro de la ciudad, y hacia el sur. • Sin accesos ni equipamientos adecuados.
Potencial	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio peatonal y turístico de alto valor lúdico, paisajístico y ambiental. • Continuidad del frente marítimo y portuario de la ciudad.

Unidad nº 7.- DIQUE DE PONIENTE y NUEVA DÁRSENA	
Estado	<ul style="list-style-type: none"> • Nueva dársena creada para albergar las nuevas instalaciones pesqueras, pero en desuso. • Muelle e instalaciones para el transporte y la carga de sal: cinta transportadora, tolvas de carga... • En el morro del dique, edificio con instalaciones de bombeo de la estación desaladora.
Uso	<ul style="list-style-type: none"> • Nueva dársena sin uso. • Resto del dique, uso portuario. Uso público restringido parcialmente.
Valor	<ul style="list-style-type: none"> • Instalaciones de valor portuario. • Instalaciones y equipos de la estación desaladora.
Problemas	<ul style="list-style-type: none"> • Desaprovechamiento actual de la nueva dársena. • Usos de la nueva dársena por definir por la administración.
Potencial	<ul style="list-style-type: none"> • Nuevos usos náuticos, comerciales o portuarios en la nueva dársena.

2. RETOS Y CLAVES PARA EL FUTURO

La ciudad de Torrevieja tiene, como se ha señalado acertadamente, un núcleo urbano compacto, la franja litoral colonizada, a la vez que una morfología urbana dispersa, con numerosos problemas de movilidad y accesibilidad.

La falta o insuficiencia de planificación y, sobre todo, las discontinuidades habidas en los planes y proyectos emprendidos por las distintas administraciones han dado como resultado en la ciudad de Torrevieja y su puerto resultados con déficits importantes. Las tablas que sintetizan el análisis de las unidades propuestas recogen para cada una de ellas tanto el uso y descripción actual, como sus valores, los problemas que registran y el potencial que contienen si se articulan determinadas estrategias, ideas, planes, proyectos, acciones y actividades.

A la vista de los análisis y las conclusiones parciales establecidas en el apartado 1 se enuncian a continuación los retos y claves para el futuro que se consideran que deben abordarse respecto a dos ejes de intervención:

- La situación actual del puerto: en las seis unidades definidas, tal y como ya se ha señalado, existen áreas, instalaciones, y equipamientos que precisan bien una nueva ordenación, bien acciones de adecuación, mejora y modernización, o bien de la organización de actividades que establezcan nuevas dinámicas. Se trata de resolver los problemas enunciados en las tablas con las que se ha finalizado el apartado 1.
- El puerto y su relación con la ciudad: aumentándola tanto físicamente - resolviendo problemas de permeabilidad, de conexión y de aprovechamiento mutuo-, como con estrategias, planes, proyectos y acciones que configuren un nuevo marco conceptual basado en la esencia de la ciudad, la sal y la mar.

Con estos ejes y problemas, los retos y claves a atender y dar solución en el puerto giran en torno a cuatro grandes líneas de intervención, que son:

- A. **ERAS DE LA SAL**. Identidad, cultura e historia.
- B. **PESCA TORREVIEJA**. Modernización. Espacio turístico y gastronómico.
- C. **ESPACIOS PORTUARIOS, CIUDAD y PLAYA**. Solución de déficits.
- D. **NUEVAS ACTIVIDADES TURÍSTICAS**. Desarrollo de iniciativas.

3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

1. RECUPERACIÓN DEL CONJUNTO MONUMENTAL	<i>Línea 1.- ERAS DE LA SAL. Identidad, cultura e historia.</i>
Propósito de la actuación	
<p>El grave deterioro actual de gran parte del conjunto monumental requiere acometer planes, estudios proyectos e intervenciones que conduzcan a recuperar su valor y asegurar la buena preservación del bien. El conjunto histórico y monumental de las Eras de la Sal es el nexo que permite relacionar identidad, cultura e historia de Torre Vieja. Pone de manifiesto la relación de Torre Vieja con el mar y las salinas y su explotación, así como con la navegación, las habaneras, la construcción de embarcaciones, la cartografía histórica, la construcción del puerto y sus orígenes. Es, por tanto, el elemento conductor de todo el discurso básico cultural e identitario y de todas sus componentes para Torre Vieja.</p>	

2. MUSEO del MAR y de la SAL	<i>Línea 1.- ERAS DE LA SAL. Identidad, cultura e historia</i>
Propósito de la actuación	
<p>La creación de un Museo del Mar y de la Sal permite configurar un relato -un mapa conceptual integrado- y la oferta de un producto con numerosas vertientes de interés: la historia y la creación de la ciudad, sus gentes, el Parque Natural de las Salinas, la explotación de la sal, su transporte, la navegación para el comercio, el puerto y las operaciones de carga, la sal como bien básico, la ciencia, la meteorología, cartografía, etc. Hay numerosas perspectivas en algo que, en ningún sitio como en Torre Vieja, es tan esencial e hilo conductor. Se establecen los siguientes objetivos de esta actuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incrementar la oferta cultural, turística y de ocio relacionada el patrimonio cultural. - Fomentar la actitud de sensibilización hacia el patrimonio salinero. - Potenciar la dimensión histórica de Torre Vieja, como elemento de proyección de una imagen de prestigio y singularización. - Crear un nuevo espacio e infraestructura urbana de calidad, que sea un punto de encuentro para los ciudadanos de Torre Vieja y sus visitantes. - Establecer un instrumento para la diversificación y el crecimiento del sector terciario en Torre Vieja, y especialmente, para el impulso del turismo cultural. - Desarrollar la promoción exterior y la mejora del posicionamiento de Torre Vieja, en términos de oferta cultural y turística. - Contribuir a la regeneración y la revitalización del centro histórico de la ciudad, en el marco general del proyecto de mejora urbana de la ciudad. 	

3. NUEVO AUDITORIO	<i>Línea 1.- ERAS DE LA SAL. Identidad, cultura e historia.</i>
Propósito de la actuación	
<p>El conjunto monumental de las Eras de la Sal es el contenedor ideal para la realización de actos culturales. El caso del Certamen Internacional de Habaneras y Polifonía es un ejemplo de uso con repercusión importante, y son enormes las posibilidades de que el recinto albergue en verano y el buen tiempo todo tipo de actos. Actualmente el tornavoz no reúne las condiciones debidas, los equipamientos son insuficientes y las instalaciones a todas luces inadecuadas.</p>	

4. REMODELACIÓN DE LA ZONA PESQUERA.	<i>Línea 2.- PESCA TORREVIEJA. Modernización. Espacio turístico y gastronómico.</i>
Propósito de la actuación	
<p>Las instalaciones pesqueras en el puerto de Torre Vieja están deterioradas y muy mal estado de urbanización y equipamientos, precisan renovación y existen incluso algunos espacios que están pendientes de ordenación y otros cuyo anterior uso pesquero ha sido eliminado. Se trata, por tanto, de establecer una nueva ordenación en el conjunto de espacios en el que actualmente se encuentran las instalaciones pesqueras, zona de almacenes y pertrechos para la pesca y área de atraque del tráfico de bahía, para seguidamente acometer las actuaciones de desarrollo de esa nueva ordenación.</p>	

5. MODERNIZACIÓN DE LA LONJA E INSTALACIONES PESQUERAS.	<i>Línea 2.- PESCA TORREVIEJA. Modernización. Espacio turístico y gastronómico.</i>
Propósito de la actuación	
<p>El actual deterioro y mal estado de las instalaciones pesqueras encuentra uno de sus máximos exponentes en el caso de la Lonja y edificaciones anexas. La flota pesquera en Torre Vieja sigue teniendo actividad importante. Es cierto que ha decrecido respecto a la existente hace décadas, pero las cifras anuales de capturas mantienen una cierta estabilidad. Mientras en otros puertos se han acometido remodelaciones y modernizaciones de las instalaciones pesqueras, de las lonjas en particular, no ha sido así en el caso de Torre Vieja.</p> <p>En consecuencia, se trata de modernizar las instalaciones pesqueras en el puerto de Torre Vieja, tanto, de manera especial, en el caso de la Lonja como de las edificaciones e infraestructuras pesqueras en su conjunto: líneas de atraque, servicios y equipamientos.</p>	

6. DESARROLLO DEL ESPACIO TURÍSTICO Y GASTRONÓMICO PESCA.	<i>Línea 2.-PESCA TORREVIEJA. Modernización. Espacio turístico y gastronómico.</i>
Propósito de la actuación	
<p>La propuesta tiene como objetivo el desarrollo de la vertiente turística de las instalaciones pesqueras en el puerto de Torrevieja. Ese uso turístico puede darse en dos desarrollos: por una parte, facilitando la creación de empresas turísticas dedicadas a la organización de salidas al mar para convivir con la práctica pesquera de la mano de profesionales activos; por otra parte, en relación con las actividades pesqueras en puerto, es decir, descarga de las embarcaciones, preparación de las capturas, subasta de la pesca, etc. En el primero de los casos señalados, existen en Torrevieja ya buenos ejemplos de desarrollo de prácticas de pesca activa. En las actuaciones recientemente ejecutadas para la modernización de las lonjas en los puertos, debido al atractivo que tienen las operaciones que allí se realizan, se han habilitado espacios para la visita y seguimiento de dichas actividades. Además, de manera conexas, existen experiencias de creación de espacios gastronómicos donde se da la información, la enseñanza y la práctica de la elaboración de especialidades gastronómicas enraizadas en la zona y sus recursos. Conciérne, por tanto, a tres productos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pesca activa, acompañamiento en las embarcaciones. - Visitas turísticas a lonja e instalaciones pesqueras y sus actividades, sobre todo, la subasta del pescado. - Creación de un espacio gastronómico de cocina autóctona del mar y la pesca. 	

7. NUEVA ORDENACIÓN Y MEJORA DE LA CONECTIVIDAD PUERTO-CIUDAD.	<i>Línea 3.- ESPACIOS PORTUARIOS, CIUDAD Y PLAYA. Solución de déficits</i>
Propósito de la actuación	
<p>El puerto de Torrevieja tiene actividad comercial solo en el dique de poniente. En su zona noreste, con las instalaciones pesqueras y náutico-deportivas presenta problemas de permeabilidad y accesibilidad con la ciudad. Además, existen discontinuidades en el perímetro interior del puerto, tanto en las Eras de la Sal hacia Marina Internacional, como en la playa del Acequión, donde no es posible siquiera el tránsito peatonal. El propósito de la actuación propuesta es resolver estos déficits existentes: eliminación de la valla que separa el puerto del paseo de la Libertad, reordenación de espacios y conexiones peatonales y viarias necesarias.</p>	

8. MEJORAS EN LA UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS.	<i>Línea 3.- ESPACIOS PORTUARIOS, CIUDAD Y PLAYA. Solución de déficits.</i>
Propósito de la actuación	
En el puerto de Torrevieja existen espacios e instalaciones cuya ordenación, uso y relación con el entorno requiere de mejoras. Así, por ejemplo, la zona ferial, el área de aparcamiento, el viario existente en el dique de levante, la relación del paseo Vistalegre con el real Club Náutico de Torrevieja, etc. La propuesta tiene por objeto la mejora del aprovechamiento y uso ciudadano del conjunto de espacios portuarios.	

9. NUEVOS EQUIPAMIENTOS EN LA DÁRSENA DE PONIENTE.	<i>Línea 3.- ESPACIOS PORTUARIOS, CIUDAD Y PLAYA. Solución de déficits.</i>
Propósito de la actuación	
En 2008 se construyó la nueva dársena pesquera en el dique de poniente para trasladar allí las actividades e instalaciones pesqueras, se construyó en 2008 pero sigue sin uso. Existen diversas iniciativas para su ocupación. La propuesta tiene como objetivo el estudio y puesta en marcha de las actividades que se pretende allí ubicar.	

10. NUEVOS DESARROLLOS EN PESCA ACTIVA, TURISMO NÁUTICO Y CON LAS SALINAS.	<i>Línea 4.- NUEVAS ACTIVIDADES TURÍSTICAS. Desarrollo de iniciativas.</i>
Propósito de la actuación	
La propuesta se refiere a la puesta en marcha de nuevas iniciativas turísticas, concretamente las relativas a: <ul style="list-style-type: none"> - Pesca activa - Actividades de turismo náutico - Visitas turísticas a las Salinas Ya existen determinadas iniciativas en esas líneas de producto en Torrevieja y, en consecuencia, se propone el apoyo y su difusión, fomentando nuevas o respaldando las ya existentes.	

4. EFECTOS DE LAS PROPUESTAS EN EL ÁMBITO TURÍSTICO Y EN OTRAS TEMÁTICAS CLAVE

Las propuestas enunciadas se plantean con tres objetivos generales:

- Obtención de estándares de calidad suficientes de los equipamientos urbanos y turísticos: mejora de las infraestructuras y de los servicios que prestan, que faciliten el desarrollo de nuevas iniciativas y productos turísticos.
- Adecuación y modernización de las infraestructuras portuarias, aprovechando su atractivo turístico: existen áreas, instalaciones, y equipamientos que precisan bien una nueva ordenación, bien acciones de adecuación, mejora y modernización, o bien de la organización de actividades que establezcan nuevas dinámicas.
- Mejora de la relación puerto-ciudad: aumentándola tanto físicamente -resolviendo problemas de permeabilidad, de conexión y de aprovechamiento mutuo-, como con estrategias, planes, proyectos y acciones que configuren un nuevo relato o marco conceptual basado en la esencia de la ciudad, el mar y la sal.

En relación con el puerto y su dársena se han definido acciones que deberá desarrollar la ciudad para reforzar el reconocimiento de su patrimonio cultural y potenciar nuevos atractivos turísticos de calidad. Entre los objetivos principales que se pretenden con la puesta en marcha del plan de actuaciones se encuentran:

- Mejora de los equipamientos, servicios y actividades urbanas y turísticas.
- Incrementar la oferta cultural, turística y de ocio relacionada el patrimonio cultural torrevejense.
- Fomentar la actitud de sensibilización hacia el patrimonio salinero a través de su conocimiento.
- Potenciar la dimensión histórica de Torrevejea, como elemento de proyección de una imagen de prestigio y singularización.
- Crear un nuevo espacio e infraestructura urbana de calidad, que sea un punto de encuentro para los ciudadanos de Torrevejea y sus visitantes.
- Establecer un instrumento para la diversificación y el crecimiento del sector terciario en Torrevejea, y especialmente, para el impulso del turismo cultural.
- Desarrollar la promoción exterior y la mejora del posicionamiento de Torrevejea, en términos de oferta cultural y turística.

Se pretende que las propuestas tengan efectos de corrección de los problemas de carácter general que seguidamente se enuncian:

- Reducción del déficit de productos turísticos alternativos.
- Mejora de la oferta cultural y ocio durante el año.
- Incentivación del sector económico pesquero y náutico.
- Lucha contra la precariedad laboral.
- Lucha contra el desempleo juvenil.

- Mejora de los transportes públicos en la ciudad.
- Desestacionalización.
- Reversión de la degradación de las salinas.
- Recuperación de la imagen de la ciudad.
- Preservación y protección del patrimonio.

Concretamente, para ello, las propuestas configuradas presentan ventajas derivadas de:

- Mayor aprovechamiento de los equipamientos para la organización de eventos deportivos y de salud para la ciudadanía.
- Incremento de la oferta de un transporte público ligero con vagones al aire libre.
- Organización de actos culturales singulares, exposiciones al aire libre, proyección de audiovisuales...
- Ordenación integrada de todo este espacio portuario con áreas anexas de paseos, locales comerciales...
- Eliminación de barreras de cerramiento del espacio portuario.
- Adecuación general y creación de nuevos usos turísticos del espacio pesquero.
- Adecuación del espacio de exhibición de las embarcaciones a flote.
- Oferta de turismo activo ligado a la pesca.
- Oferta de un espacio gastronómico enraizado en la cultura propia y ligado a la actividad pesquera.
- Recuperación histórica y patrimonial del Muelle Mínguez como parte del discurso museístico, cultural y turístico general.
- Mayor aprovechamiento de las instalaciones náutico-deportivas para empresas turísticas náuticas.
- Mayor uso de determinados espacios para uso público.
- Recuperación del conjunto monumental de las Eras de la sal y creación en él del espacio central que debe configurarse como eje y núcleo principal del discurso y estrategia de recuperación cultural.
- Creación del museo marítimo y de la sal.
- Exposición a flote de embarcaciones históricas.
- Recorrido peatonal y turístico de alto valor lúdico, paisajístico y ambiental entre el paseo Vistalegre y el dique de poniente.
- Continuidad del frente marítimo y portuario de la ciudad.
- Nuevos usos náuticos, comerciales o portuarios en la nueva dársena de poniente.

Referencias

- Canales Martínez, G. y Crespo Rodríguez, F., (1997) El puerto de Torrevieja: gestación y desarrollo de un largo proyecto para la comercialización de la sal. *Investigaciones geográficas, núm. 17* (pp.69-88). DOI: <https://doi.org/10.14198/INGEO1997.17.03>
- Cañizares Llanes, M. (2013). *La habanera en Torrevieja. Patrimonio cultural imaginario* (Universidad Miguel Hernández). Retrieved from [http://dspace.umh.es/bitstream/11000/1476/8/Tesis Manuel Cañizares Llanes.pdf](http://dspace.umh.es/bitstream/11000/1476/8/Tesis%20Manuel%20Cañizares%20Llanes.pdf)
- Capdepón-Frías, M. (2016). Conflictos ambientales derivados de la urbanización turístico-residencial. Un caso aplicado al litoral alicantino. *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles*, 71, 31–57.
- Celdrán-Bernabeu, M. A., & Molina, C. A. (2004). LA EXPLOTACIÓN INDUSTRIAL DE LAS SALINAS DE TORREVIEJA (ALICANTE). *Investigaciones Geográficas*, 35, 105–132.
- Esteban Chapapría, V. (2000). El embarque de sal en el puerto de Torrevieja. Las “Eras de la Sal”. *Revista de Obras Públicas, diciembre, nº 3.404* (pp 49-60). Madrid. ISSN 0034-8619.
- Esteban Chapapría, V.; Domingo, J.; Puertas, R.; Martí, M.L. (2020). Puerto de Valencia: la nueva terminal en la ampliación norte. Sostenibilidad, efectos socioeconómicos y necesidades. *Cámara Valencia. CEV, Propeller Valencia*,. (184 pp). ISBN 978-84-09-18183-4.
- Generalitat Valenciana. Conselleria d’Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori (2017). DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP). PUERTO DE TORREVIEJA. En: <http://politicaterritorial.gva.es/documents/20055443/164507728/DEUP+PUERTO+DE+TORREVIEJA.+MEMORIA/dca730fa-5e13-4934-9685-af7fb50e81fd>. [Consultado 10 junio 2020]
- Huertas Mori3n, J. (1981). Los 3ltimos veleros del Mediterráneo. *Torrevieja Marinera*.
- P3rez-Montesinos, J. F. (2017). *Paisaje en un entorno turístico. Torrevieja 1978-2010*. Universidad Miguel Hern3ndez.
- Sala Anierte, F. (2015-2016). El puerto de nunca acabar. *Semanario Vista Alegre*. Ayuntamiento de Torrevieja. N3 2942-2982.
- Such Climent, M. P. (2003). Ordenaci3n del uso p3blico de un espacio natural protegido en un destino turístico de masas: las lagunas de Torrevieja y La Mata. *Investigaciones Geogr3ficas*, 30(30), 47–75.
- Vera Rebollo, J. F., Ivars-Baidal, J., & Celdr3n-Bernabeu, M. A. (2016). Evoluci3n y metabolismo de un lugar transformado por el turismo de masas: Una interpretaci3n del modelo turístico de Torrevieja desde la teoría de la dependencia de la trayectoria (path dependence). In *Paisaje, cultura territorial y vivencia de la geografía: Libro homenaje al profesor Alfredo Morales Gil* (pp. 705–738). Instituto Interuniversitario de Geografía.