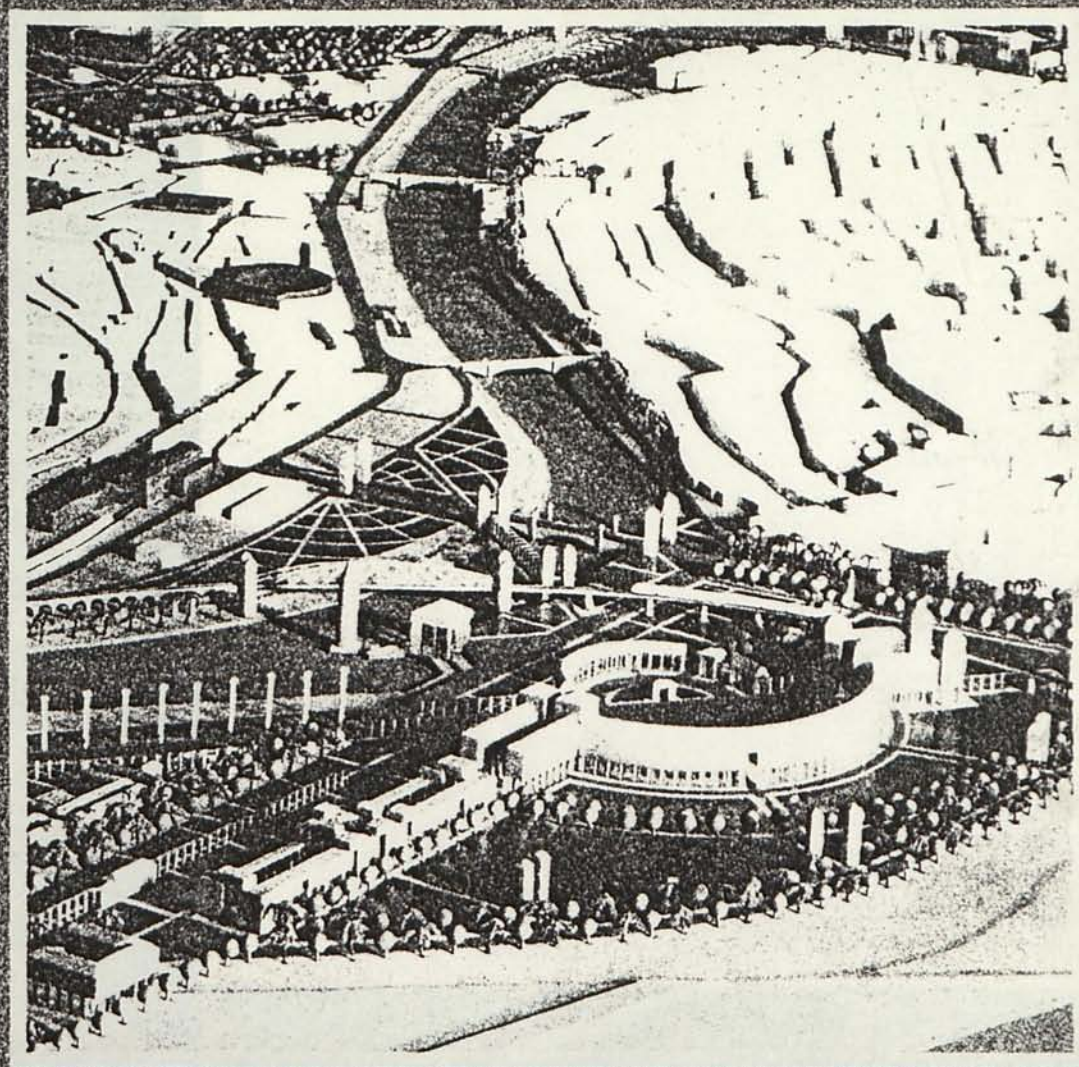


G E O M E T R I A  
3 *revista*



EXPO SEVILLA 92

ANDE O NO ANDE... CABALLO GRANDE  
THE 1992 WORLD EXHIBITION OF SEVILLE

ALMERIA

PLAN GENERAL DE ORDENACION  
STRUCTURAL PLAN OF ALMERIA

# GEOMETRIA

## N.º 3

(1er Semestre 1987)  
(1st Semester 1987)

### Redacción del N.º 3:

Juan Cuéca, Guillermo Díaz Vicente,  
Granados, Juan Jiménez Mata, Eduardo  
Leira, Carlos Miró, Damián Quinto,  
Gerardo Roger, Pedro Salmeán,  
Vicente Seguí y Daniel Zorza.

### Director:

José Seguí

### Redacción y Administración:

GEOMETRIA  
C/ Olmos, 5-29018, Málaga (España)  
Teléfono (952) 291858

### Traducciones:

Joanna Nicolaidou

### Diseño Gráfico:

M. Morales / R. Santana

### Montaje y realización:

Estudio J. Seguí

### Fotografía:

Manuel Falces  
Paisajes Españoles  
Foto Shop

### Publicidad:

Tomás Sánchez

### Distribución:

Hermann Blume  
D.C.E. (para EE.UU.)

### Fotomecánica:

Cima

### Fotocomposición e Impresión:

Gráficas Urania S.A.

ISBN: 84-505-2802-X

ISSN: 0213-4730

© Copyright

### PORTADA

Maqueta de la Propuesta  
para la EXPO 92  
(Avance del P.G.O. de Sevilla)

### SUSCRIPCION

Suscrip. anual (2 números) 1.900 Ptas.  
incluido IVA  
Precio por ejemplar o número 2.200 Ptas.  
atrasado, incluido IVA

Para realizar la suscripción, rellena el formulario  
poderante "Boletín de Suscripción" que se  
acompaña en este número, remitiéndolo a:

GEOMETRIA  
C/ Olmos, 5-29018, Málaga (España)

### SUBSCRIPTION

Annual subscription (2 issues) 1.900 Ptas.  
including postage and handling  
Price per issue 2.200 Ptas.  
including postage and handling

To subscribe to "GEOMETRIA" fill in the  
order form in this issue, and send it to:

GEOMETRIA  
c/ Olmos, 5-29018, Málaga (Spain)

## Almería

R-3735



## INDICE / INDEX

### EDITORIAL

EXPO SEVILLA 92. ANDE O NO ANDE... CABALLO GRANDE  
THE 1992 WORLD EXHIBITION OF SEVILLE  
(Eduardo Leira)

PLAN GENERAL DE ALMERIA  
STRUCTURAL PLAN OF ALMERIA  
(Gerardo Roger)

EL PROYECTO BOFILL DE LA CORUNA  
THE BOFILL PROJECT ON LA CORUNA  
(Vicente Granados)

CONFERENCIA EUROPEA DE COPENHAGUE (1986)  
CONFERENCE EUROPEAN COPENHAGUEN (1986)

# Plan General de Ordenación de Almería

Gerardo Roger Fernández

El P.G.O. de Almería, redactado por iniciativa municipal del Ayuntamiento de Almería, fue aprobado definitivamente en Junio de 1987. GEOMETRIA ha deseado ofrecer a sus lectores la publicación de este Plan General con el fin de completar el ciclo, iniciado en sus anteriores números 1 y 2, sobre el análisis de las revisiones de los Planes Generales en las grandes ciudades de Andalucía. El equipo redactor estuvo constituido por Gerardo Roger (Director del Plan) y S. Martínez, E. Blanes, N. Cermeño, J. de Dios Matarin, F. Romero, J. Russines y A. Sicilia.

*The Structural Plan of Almería sponsored by the Almería Council, was passed in June 1987. Geometria decided to publish it to finalize the series about the Structural Plans of the largest andalucian cities, which had started with the previous issues. Gerardo Roger has been the director and coordinator of a team constituted by S. Martínez, E. Blanes, N. Cermeño, J. de Dios Matarin, F. Romero, J. Russines and A. Sicilia.*

## UNA INTRODUCCION NECESARIA.

1. Con el Plan General, culminó un proceso de puesta en servicio de una determinada política urbanística municipal, iniciada por la primera corporación democrática, y ultimado por la segunda corporación.

Ha sido, quizás, un largo proceso de gestación, pero en absoluto puede ser acusado de ineficaz o paralizador de la actividad edificatoria. Desde un principio se ha procurado mantener un equilibrio, tal vez delicado, entre la consolidación progresiva de nuevas formas de entender el proceso de crecimiento de la ciudad, y el mantenimiento del ritmo inmobiliario que el sector de la construcción demandaba. Para ello se diseñó una estrategia de aplicación por etapas del nuevo modelo de planeamiento: Delimitaciones de Suelo Urbano (en base al Real Decreto 16/81), Normas Subsidiarias como primera fase y Plan General como fase definitiva.

2. La situación urbanística anterior a la asunción democrática al Ayuntamiento, no podía ser más caótica.

La ciudad crecía a merced de los intereses de apropiación del Suelo Urbano, transformando suelo rural en urbano, y el urbano en construcción masificada. La ciudad crecía exclusivamente en base a su valor de cambio, sobre-utilizando las potencialidades del suelo al máximo para la masiva construcción de aprovechamientos lucrativos.

La ciudad histórica había sido invadida por los intereses especulativos, aprovechando las infraestructuras existentes, destruyendo el patrimonio edificado al

amparo de una nula reglamentación que lo conservara y consolidara, multiplicando por diez las densidades históricas, degradando morfológicamente el espacio, y generando graves déficits de equipamientos y espacios libres, al no ir acompañados de la consecución de la correspondiente cuota de suelo público para las dotaciones sociales correspondientes a las nuevas actuaciones de vivienda y de terciario.

En la periferia se han promovido actuaciones marginales sin conexión espacial y funcional (entre sí y con el centro), sin equipamientos, etc...

La ciudad ha crecido sin estructura urbana, sin coordinar los usos, sin identidad colectiva.

3. Esta imagen representa, sintéticamente, la famosa "herencia recibida" por el nuevo Ayuntamiento que accedió en 1979 al poder municipal.

Sin duda, era absolutamente necesario y urgente quebrar la tendencia que dirigía el proceso, a través de un planeamiento urbanístico democrático y eficaz, que propiciara la recuperación de la ciudad existente, la recomposición de las distintas "piezas", reequipando los barrios, todo ello en base a un modelo global que recupere el "valor de síntesis" que la ciudad, históricamente, ha mantenido, prevaleciendo los factores sociales y culturales sobre los puramente productivos.

A la vez que se diseñaba el modelo teórico anterior, se hacía necesario acudir a satisfacer las necesidades urbanas urgentes, aun a riesgo de perder la visión global de las actuaciones y la eficacia total de la inversión, pero la carencia de saneamiento, pavimentaciones o alumbrado en grandes

## A NECESSARY INTRODUCTION

1.—*This Structural Plan is the culmination of a process of introducing a specific municipal urban policy which was started by the first democratic corporation and terminated by the second corporation.*

*It has taken, perhaps, a long period of incubation, but it can neither be accused of being inefficient nor of having paralyzed building activity. Right from the beginning, an effort has been made to maintain a balance, probably a delicate one, between the progressive consolidation of new ways of dealing with urban growth, and keeping up the rhythm in real estate that the building sector demands. A strategy for a gradual application of this new model of planning has been designed: Demarcations of Urban Land (according to the Royal Decree 16/81) subsidiary rules as a first stage and the Structural Plan as the final phase.*

2.—*The urban situation before the democratic takeover in the City Hall, couldn't have been more chaotic.*

*The city grew at the mercy of created interests to appropriate urban land, transforming rural land into urban areas, and urban areas into areas of mass-construction. The City grew solely on the basis of the exchange value of its property, overexploiting to a superlative degree, the land's potential for mass-construction of lucrative estates.*

*The historical part of the city has been invaded by speculative interests, that take advantage of the existing infrastructure, destroying the heritage that was built under the auspices of useless regulations to preserve and consolidate it, multiplying historical densities by ten, morphologically degrading living space, and generating serious shortages of community facilities and open space by not obtaining the corresponding quota of public land for the social facilities that suitably correspond to the new interventions of housing and tertiary.*

*In the periphery, marginal activities, without any spacial or functional connections (among themselves or with the inner city), without any facilities, etc. have been promoted.*

*The city has grown without an urban structure, without coordinating land uses without a collective identity.*

3.—*This outline represents, in synthesis, the famous "received inheritance" by the new City Hall that took over the municipality in 1979.*

*No doubt, it was absolutely necessary and urgent to put an end to the tendency which controlled this process through democratic and efficient urban planning, which would contribute to the recovery of the existing city, the recomposition of the different "parts", creating facilities in each district, on the basis of a global model which would recover "the value of synthesis" that the city has historically maintained, while privileging social and cultural considerations over purely productive ones.*

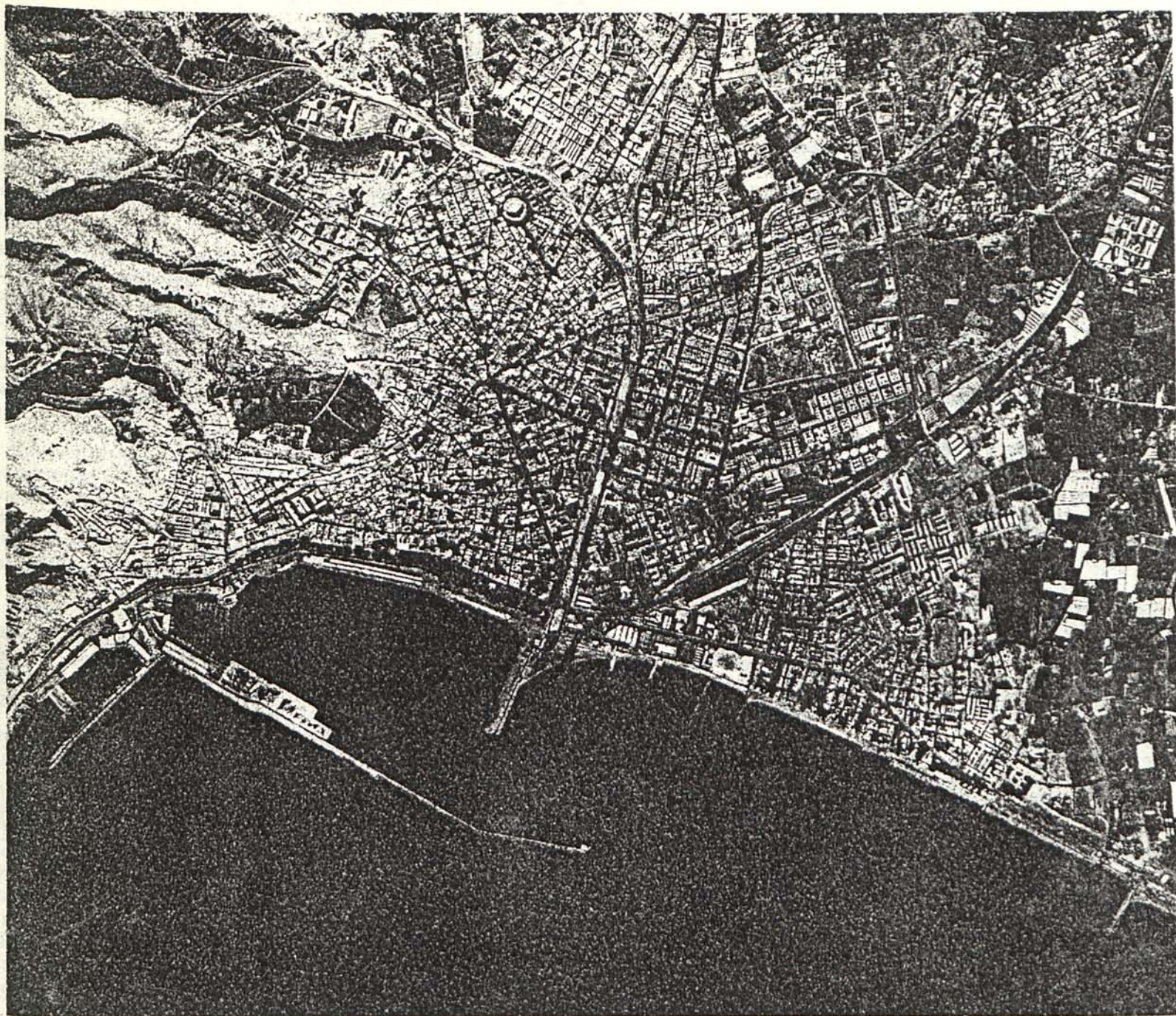
*While elaborating the former theoretical model, satisfying the most imperious urban necessities became simultaneously necessary, even at the risk of losing the global view of the action and the total efficiency of the investment; but the lack of sanitary facilities and drainage, pavements, and street lighting in extensive zones of the city could wait no longer. In this way, inexcusable urban constructions were undertaken while at the same time, the new urban plan that was to direct the development of the city in the coming years, was being simultaneously drawn up.*

4.—*In this state of affairs, the revision of the city planning in two phases was set forth: a first one as Subsidiary Norms, and a second as a Structural Plan.*

*The objective of the first stage consisted of putting into practice a planning instrument of rapid applica-*

Vista aérea de la ciudad de Almería.

*A view of city of Almeria taken from above.*



zonas de la ciudad, no podían esperar más.

De este modo, simultáneamente se acometían obras de urbanización inexcusables, y la redacción del nuevo planeamiento que iba a dirigir el desarrollo de la ciudad en los próximos años.

4. Así las cosas, se planteó la revisión del planeamiento en dos fases: una primera como Normas Subsidiarias, y una segunda como Plan General.

El objetivo de la primera fase consistía en la puesta en práctica de un

instrumento de planeamiento de aplicación rápida, que permitiera la quiebra inmediata del modelo anterior y a su vez, promoviera el inicio del debate colectivo sobre la nueva política a llevar a cabo en el futuro. En segundo lugar debía propiciar el aprendizaje de nuevos conocimientos, tanto técnico-jurídicos como socio-urbanísticos, que constituirían el soporte de la nueva concepción urbana. A su vez, debía permitir la ejecución de actuaciones urbanísticas, no sólo como ejercicio continuista de la actividad inmobiliaria privada, sino como "test de viabilidad" del nuevo modelo de urbanización.

En definitiva, las Normas Subsidiarias debían asumir el papel de un "planeamiento de transición" hacia el modelo completo y definitivo que se concretase en el Plan General como marco normativo que permita afrontar, con una razonable certidumbre, el futuro desarrollo urbano de Almería.

5. Este es el documento que aquí se presenta, redactado bajo las directrices políticas de la Corporación Municipal, por el mismo equipo de técnicos, prácticamente, que redactaron las Normas Subsidiarias y que, simultáneamente se encargaban, como técnicos

Vistas parciales de la ciudad:

- Fig. 1. Casco Histórico con la Plaza de la Constitución y el Ayuntamiento.  
 Fig. 2. Paseo de Almería en el Casco Histórico.  
 Fig. 3. Avda. del Mediterráneo en la zona de extensión residencial.

Partial views of the city:

- Fig. 1. Historical city centre including the Constitution Square and the city Council.  
 Fig. 2. The Almeria's main boulevard within the Historical city centre.  
 Fig. 3. The Mediterranean avenue in the city's expansion area.

municipales, de la gestión diaria del planeamiento municipal y ejecución del mismo.

Durante el proceso de redacción del Plan, se han mantenido continuos contactos con los operadores urbanos, tanto públicos como privados, lo que ha permitido, desde una óptica globalizadora, diseñar un gran número de actuaciones consensuadas por ambas partes.

Ello ha permitido la elaboración de un documento en el cual se manifiestan respuestas gráficas de diseño urbano a casi todas las actuaciones previstas, lo que le confiere, en primer lugar, un sentido de Plan-Proyecto que lo hace concreto y por lo tanto inteligible para todos los ciudadanos y, por otro, sin merma alguna de su capacidad de gestión, convierte al Plan en un verdadero instrumento de control del modelo global previsto.

El chequeo cotidiano de la eficacia de los instrumentos y estrategias urbanísticas, han permitido acumular un bagaje de conocimientos y experiencias que permiten, desde un mejor entendimiento del comportamiento urbano, afrontar este documento con menor índice de error, diseñando un modelo con mayor nivel de definición y, por lo tanto, más concreto y más eficaz frente a los problemas urbanos existentes.

6. Por último, este Plan nace con la vocación de ser puesto en ejecución con intencionada voluntad crítica.

Debe ser contrastado con la realidad durante su vigencia y someterse a las modificaciones oportunas que mejoren su capacidad de servicio al interés público. No se desconoce que, apenas los problemas han sido planteados, otros nuevos aparecen conformando situaciones complejas que exigen respuestas rápidas y solventes.

Con ello se estará más cerca de conseguir una opción positiva del territorio, y por ello, de la dignidad social del espacio urbano.

## EL PLAN GENERAL DE ORDENACION: FASE DEFINITIVA DE LA REVISION.

Redactadas las Normas Subsidiarias, fueron aprobadas definitivamente por Resolución del Consejero de Política Territorial de la Junta de Andalucía en fecha 30 de abril de 1984, publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía de 11 de mayo de 1984.

A partir de ese momento, la actividad municipal adoptó dos caminos:

1.º) Creación del Servicio de Urbanismo para desarrollar y gestionar las Normas en base a los objetivos marcados.

2.º) Preparar e iniciar la redacción del Plan General de Ordenación como fase definitiva de la revisión, a la vista de las experiencias que se desprendan de la gestión de las Normas.

En el primer aspecto, la gestión de las Normas Subsidiarias ha supuesto la puesta en marcha de la mayoría de las Unidades de Actuación y seis Planes Parciales, así como la resolución de varias Reparcelaciones Voluntarias y, por supuesto, la aplicación de los nuevos parámetros de edificabilidad y diseño, lo que implica la asunción por los operadores urbanos de la nueva concepción que debía presidir el planeamiento.

Asimismo, la puesta en funcionamiento del Servicio de Urbanismo, ha supuesto, durante el corto espacio de tiempo que lleva funcionando, una serie de experiencias y resultados que entendemos positivos, y que genéricamente podríamos encuadrar en dos grandes aspectos:

— Consolidación de la intervención municipal en el proceso urbano, asumiendo el papel que le corresponde del control del desarrollo urbanístico.

— Aplicación de los instrumentos técnico-jurídicos que la Ley del Suelo nos proporciona, en base a los objetivos propuestos, para obtener el justo



Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3

reparto de cargas y beneficios que la producción del espacio urbano conlleva.

La valoración positiva que el desarrollo de las Normas ha supuesto, permitió encarar, con razonable optimismo, el paso siguiente del Plan General.

## CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL NUEVO PLANEAMIENTO.

La ciudad que recibimos y que se pretende recuperar, permite detectar, desde el punto de vista estructural, las siguientes disfuncionalidades o problemas globales:

Fig. 1. La ciudad de Almería con las estribaciones de la Sierra de Gador, al fondo.

Fig. 2. La alcazaba con la ciudad al fondo.

Fig. 1. The city of Almería and the Gador range of mountains at the background.

Fig. 2. La Alcazaba (Forefront), and the city (background).

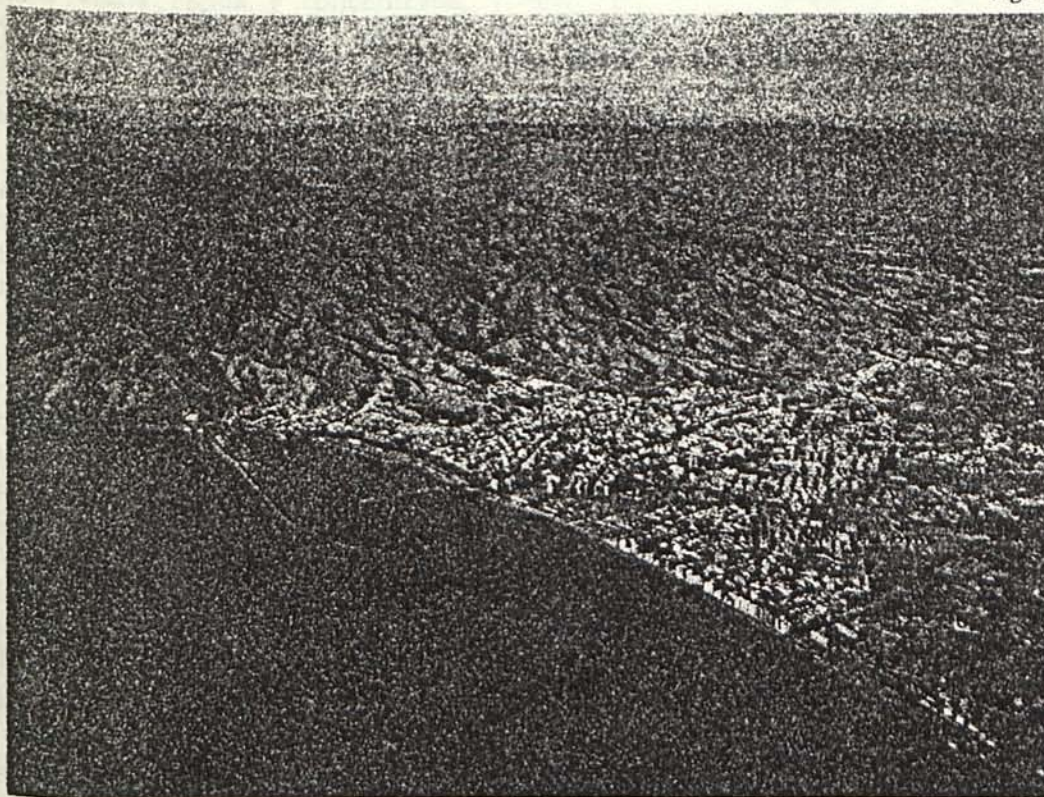


Fig. 1

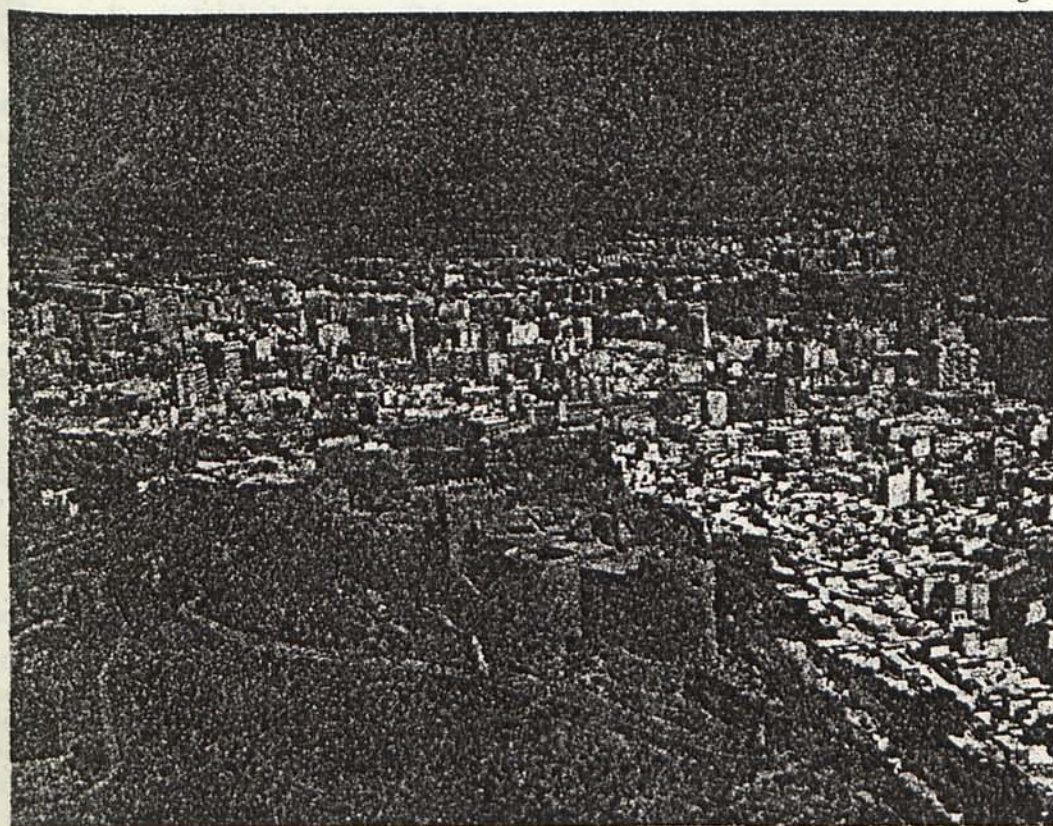


Fig. 2

tion which would allow the immediate break down of the former model and which would, in time, promote the start of a collective debate about the new policy to be carried out in the future. Secondly, it should contribute to the acquisition of knowledge both technical-judicial as well as social-urban, which constituted the support of the new urban concept. At the same time, it should permit the execution of urban interventions, not only as exercising a continuity of private real estate activities but as a "viability test" of the new model of town planning.

In conclusion, the Subsidiary Norms should take on the role of "transitional planning" towards the complete and definitive model that would be explicitly stated in the Structural Plan as a normative framework that would allow to face up, with reasonable certainty, to the future urban development in Almería.

5.—This is the document that was drawn up under the political direction of the Municipal Corporation and presented by practically the same team of technicians that drew up the Subsidiary Norms and that simultaneously took charge, as municipal technicians, of the daily administration and execution of municipal planning.

During the process of drawing up the Plan, continuous contacts have been maintained with public, as well as private urban operators, and this has permitted, from a global viewpoint, the designing of a great number of interventions with the consent of both parties.

This has also permitted the elaboration of a document in which the graphic responses of urban design or almost all of the anticipated interventions are shown. This, in the first instance, confers upon it a sense of Plan-Project which makes it specific and, therefore, understandable to all citizens. On the other hand, and with no reduction in management capacity, it transforms the Plan into a genuine instrument of control over the anticipated global model.

The daily checking of instrument and urban strategy efficiency, has allowed for the accumulation of a stock of knowledge and experiences which, through a better understanding of urban behavior, allow one to deal with this document with a lower rate of error, designing a model with a higher level of definition, and, consequently, more concrete and more efficient when facing existing urban problems.

6.—Finally, this Plan was conceived with the purpose of being implemented with an intentional critical disposition.

It should be contrasted with reality during its validity and be submitted to suitable modifications to improve its capacity to serve public interests. It is well known that, no sooner have certain problems been posed than other new ones arise creating complex situations that call for rapid and solvent responses.

With this, we get closer to the attainment of a positive territorial option and consequently to the social dignity of urban space too.

#### THE ALMERIA STRUCTURAL PLAN: DEFINITIVE PHASE OF THE REVISION

After having been drawn up, the Subsidiary Norms were finally passed by a Resolution of the Councillor of Territorial Policy of the Junta de Andalucía, (Regional Ministry of Public works and Planning) dated April 30, 1984, and published in the Official Bulletin of the Junta de Andalucía on May 11, 1984.

From that moment on, municipal activity took two paths:

- 1) Creation of the Planning Office to develop, manage and carry out the Norms on the basis of the approved objectives.

1. Desarrollo "tentacular" de Almería, a partir del núcleo compacto histórico, alcanzando prácticamente el límite norte del término municipal, dejando "bolsas" o vacíos urbanos en los alveolos de la malla.

2. Desconexión espacial y funcional de barrios periféricos, entre sí y con el centro urbano.

3. Red viaria rígida y concentrada, sin especialización funcional y carencia de viario transversal (levante-poniente), sacrificando el tráfico peatonal al rodado.

4. Localización unidimensional de actividades, desde el punto de vista topológico (concentración del terciario en el centro, localización de industrias a una sola fachada).

5. Invasión de terrenos de cultivo de alto valor agrícola por la edificación y pseudo-urbanizaciones al margen de la legalidad vigente.

6. Mínima dotación de zonas verdes y espacios libres de dominio público y escaso nivel de equipamientos comunitarios.

7. Existencia de áreas urbanas degradadas social y urbanísticamente, alcanzando extremos de absoluta gravedad.

8. Desaparición o degradación del patrimonio histórico-artístico edificado y aparición de altas densidades de edificación.

9. Desarrollo de la ciudad de espaldas al mar, ocasionado fundamentalmente por la existencia de actividades industriales en el Puerto, Almadrabillas y desarrollo urbano irracional del Zapillo.

10. Inexistencia de medidas tendentes a la protección de los espacios naturales de relevante valor ecológico.

Este decálogo de grandes problemas, permiten fijar, en consecuencia, los objetivos que deben orientar las diferentes políticas sectoriales que satisfagan las necesidades expuestas, con el horizonte claramente definido de recuperar la ciudad y su habitabilidad para todos los ciudadanos: garantizar el derecho a la ciudad.

Por lo tanto, los objetivos globales y directores serán:

1. Controlar el crecimiento y el diseño urbano de la ciudad, completando los suelos vacíos y conformando los "bordes" con una política de vivienda claramente dirigida a las rentas bajas y medias, rehabilitando las áreas de

infra-vivienda, tomando como base el realojo de los habitantes de su barrio.

2. Reequipar la ciudad consolidada, destinando al uso y dominio público los solares o edificios que puedan, por estructura o localización, ser susceptibles de contener un equipamiento social, y los espacios urbanos (del litoral o interiores) capaces de ser transformados en espacios verdes.

3. Recuperar el patrimonio urbano que define la identidad de la ciudad, adecuando las edificabilidades y usos a los aprovechamientos históricos y a la capacidad de las infraestructuras y tramas viarias preexistentes.

4. Jerarquizar la trama viaria, racionalizando la ordenación del tráfico y del transporte colectivo, definiendo y creando, en su caso, ejes de conexión entre barriadas y el centro.

5. Potenciar la capacidad de atención para actividades industriales, que puedan diversificar la oferta económica del municipio.

6. Proteger las actividades agrícolas y ecológicas de los suelos que disponen de esas cualidades, salvaguardándolos de su invasión por otro tipo de usos incompatibles con ellas.

7. Instrumentar, en fin, los recursos y mecanismos de gestión, que permitan ir desarrollando, paulatinamente, el desarrollo del Plan.

## LA ESTRUCTURA URBANA PROPUESTA.

El modelo que plantea el Plan General, toma como base la estructura urbana existente, aprovechando lo que de positivo presenta y asumiendo e intentando recomponer, resolviendo, o al menos mitigando a corto y medio plazo, las disfunciones que se han esbozado en el aparato anterior.

Por ello, se adopta como criterio global la superación de la fragmentación de las diferentes piezas urbanas desconexas, buscando la comunicación espacial y funcional entre barriadas, reequipando en la medida de lo posible el Suelo Urbano consolidado, y con holgura el Urbanizable.

Todo ello se dirige, no sólo a "recomponer" la ciudad, sino a conferirle un sentido de refuerzo y potenciación de Almería como Centro Administrativo y de servicios a nivel provincial y metropolitano. Así se articula el

núcleo principal de Almería, con los siguientes ejes estructurantes: Camino de Conexión en Barriadas, Las Ramblas, el Eje Litoral, la Avenida del Mediterráneo con sus prolongaciones Norte y Sur, y la red viaria y arterial.

### a) El Camino de Conexión de Barriadas.

Este eje discurre desde poniente al norte, relacionando e intercomunicando El Puerto y Pescadería con la Fuentecica y Quemadero, Paseo de la Caridad, Los Angeles, Araceli, Piedras Redondas y C.N. 340 a la altura del Cementerio.

Esta vía, parcialmente ejecutada en algunos tramos, es fundamental para conectar todos los barrios periféricos actualmente inconexos, constituyendo, asimismo, una Ronda urbana norteponiente, que discurre a media cota, con importantes vistas de la ciudad y la bahía, y sobre todo adquiere un carácter paisajístico relevante a su paso por el Cerro de San Cristóbal, donde se ubica un gran espacio-mirador sobre la Joya y la Alcazaba, dando acceso por poniente, al importante Parque de La Joya.

### b) Las Ramblas.

Este espacio urbano que discurre norteesur, en posición baricéntrica, estructurando y vertebrando todo el urbano, se convierte en el eje verde y contenedor de equipamientos más importantes de la ciudad.

Actualmente, por INITEC, se está redactando el proyecto de regulación de avenidas, con la construcción de unas presas de laminación en las cabezas de las ramblas y la disposición de canales de desagüe que terminan en el mar. Esta obra constituye una de las intervenciones más transformadoras de la ciudad, conformando una estructura de dotaciones y espacios libres que alcanzan y "cosen" la práctica totalidad de la ciudad, comunicando el centro con la periferia a través de este espacio de relación.

Realizada la obra hidráulica que anule los riesgos de riadas, se convertirá en un parque lineal que termine, tras la bifurcación de la misma, en diferentes espacios.

Así la Rambla de Amatisteros e Iniesta terminan en parques urbanos importantes. La Rambla Belén termina en un gran parque suburbano para el esparcimiento natural, compatibilizando dicho uso con la actividad recreativa y naturalística.

- 2) Preparation and initiation of the drafting of the Structural Plan as the final phase of the revision, in view of the experiences that follow the implementation of the Norms.

In the first aspect, the management of the Subsidiary Norms has meant putting into practice the majority of the Units of Intervention and six Partial Plans, as well as the resolution of several Voluntary Redistributions. It has also meant the application of new parameters to zones for construction and design, which imply the assumption, by the urban operators, of the new concept which should govern planning.

Likewise, the functioning of the Urban Planning Office has involved, during the short time that has been operating, a series of experiences and results that we believe are positive, and that we could generically fit into two larger aspects:

- Consolidation of the municipal intervention in the urban process, assuming its corresponding role of control of urban development.
- Application of technical-judicial instruments that the Land Law proportions us with, on the basis of the proposed objectives, to obtain a fair distribution of the obligations and benefits that the production of urban space involves.

The positive evaluation that the development of these Norms has involved, permitted facing up, with reasonable optimism, to the following step of the Structural Plan.

## CRITERIA AND OBJECTIVES OF THE NEW PLANNING

The city we received and are trying to recuperate allows us to detect, from a structural viewpoint, the following malfunctions and global problems:

- 1.—A "tentacular" development of Almería, starting from the compact historical nucleus, practically reaching the Northern border of the municipality and leaving "pockets" or urban voids in the celles of the mesh.
- 2.—A spacial and functional disconnection of surrounding suburbs, not only among themselves, but also, from the urban center.
- 3.—A rigid and concentrated Road Network, with no functional specialization, and lack of a transversal route (east-west) with the subsequent sacrifice of pedestrian road traffic.
- 4.—Unidimensional location of activities, from a topological viewpoint (concentration of the tertiary in the center, and location of industries along the main road).
- 5.—Invasion of valuable agricultural land, by construction and pseudo-urban development on the fringe of the prevailing legality.
- 6.—Minimal endowments of park and garden areas and open spaces of public domain and a poor level of community facilities.
- 7.—Existence of urban areas that have been degraded socially and urbanistically, attaining absolutely serious extremes.
- 8.—Disappearance and degradation of the built historical-artistic patrimony and appearance of high densities of construction.
- 9.—Development of the city with its back to the sea, caused fundamentally by the existence of industrial activities at the harbour, Almadrabillas, and irrational urban development of El Zapillo.
- 10.—Inexistence of measures for the protection of natural spaces of outstanding ecological value. This decalogue of considerable problems, consequently, allows us to set the objectives that should orient the different sectorial policies so as to satisfy the expressed necessities, with a clearly defined

horizon of recovering the city and its inhabitability for all citizens: to guarantee the right to the city. Therefore, the global objectives and guidelines will be as follows:

- 1.—To control the city's urban growth and design, filling out empty lots and shaping the "edges", with a housing policy that should be clearly directed at the lower and middle incomes, rehabilitating areas of infra-housing, basing it on the re-housing of the inhabitants in other neighbourhoods.
- 2.—To create facilities in the already consolidated city and destine the lots or buildings that, because of their structure or location could feasibly be used for community purposes, as well as those urban spaces (on the coast or in the interior) that qualify as being transformable into park and garden areas, to public use and domain.
- 3.—To recover the urban patrimony that defines the city's identity making the areas for construction and usages suitable to historical development and to the capacity of the infrastructures and the pre-existing road sections.
- 4.—To hierarchize road sections, rationalizing traffic and public transportation dispositions, defining and creating, in this case, axes of connection between the suburbs and the center of the city.
- 5.—To potentiate the interest capacity for industrial activities that would be able to diversify the economic offer of the municipality.
- 6.—To protect agricultural and ecological activities on the land provided with these attributes, safeguarding it from being put into other types of incompatible or unsuitable use.
- 7.—In short, to instrument the resources and mechanisms of management so as to permit the gradual development of the Plan.

## PROPOSED URBAN STRUCTURE

The model proposed in the Structural Plan, takes as a basis the existing urban structure, taking advantage of what it has that is positive and assuming and trying to recompose, resolve, or at least alleviate in short or medium term the malfunctions that have been outlined in the previous section.

For this reason, a global criterion has been adopted to overcome the fragmentation of the different disconnected urban pieces, seeking spatial and functional communication between districts; creating social facilities as far as possible in the consolidated urban land and doing the same for the areas still to be urbanized.

All this is directed towards not only "recomposing" the city, but also restoring it with a sense of reinforcement and potentiation as a Centre of Administration and services at a provincial and metropolitan level. In this manner, the principal nucleus of Almería is articulated with the following structural axes: a connecting route in the Suburbs, Las Ramblas, Coastal Axis, Avenida del Mediterráneo with its North and South prolongations, and the arterial and road network.

### a) The Connection Route of the Suburbs.

This axis runs from West to North, connecting and intercommunicating the Port and Fishery with Fuentecica and Quemadero, Paseo de la Caridad, Los Angeles, Araceli, Piedras Redondas, and the National Highway C.N. 340 in the proximity of the cemetery.

This route, partially constructed in some stretches, is fundamental in order to be able to connect the outlying suburbs, disconnected at present, constituting, likewise, a North-West urban Ring-road that runs at a heights which allows important views of the city and the bay. Thus, it acquires the characteristic of outstanding landscape, above all, at its

passage through the Cerro de San Cristóbal, where a remarkable vantage point is located, above La Joya and the Alcazaba, giving access on the West to the important Park of La Joya.

### b) Las Ramblas.

This urban space that runs North-South, in barycentric position, structuring and vertebrating the whole urban area, becomes the green axis, containing the city's most important facilities. At present, through INITEC, as project for the regulation of river overflows is being drafted with the construction of dividing dams at the head of the Ramblas and the arrangement of drainage canals that run into the sea. This piece of work constitutes one of the city's most transforming interventions, a structure of facilities and free space that reach and "weave through" the whole of the city, connecting the centre with the peripheral zones through this connecting space.

After having finished the hydraulic work that abolishes the risk of floods, it will be transformed into a linear park that ends, after bifurcating, in different spaces.

In this manner, the Rambla de Amatisteros and Iniesta end in important urban parks. The Rambla de Belén ends in a large suburban park for recreation in natural surroundings, making this use compatible with amusement and naturalistic activities.

To this effect a Special Plan is being drafted to order and distribute the resulting space, to be used fundamentally as free space, although there may be other insertions such as cultural (theater and amphitheater) and sports facilities, and parking lots to dissuade from parking in the inner city.

### c) The Coastal Axis.

The purpose of this intervention is "to turn the city towards the sea" by way of a coastal area that is orderly and incorporates collective uses so as to give social life to the city-sea relationship. In this way, the disposition of the Parque de las Almadrabillas becomes a continuity of Parque Nicolás Salmerón, which, in turn, because of its dimensions is transformed into one big "parlour", an outlet to the sea of outstanding importance.

The Coastal axis continues along the Paseo Merítimo which passes in front of the building of El Zapillo and continues with a more urban design towards the pier of la Térmica, and a more naturalistic fashion towards the mouth of the river.

This Promenade recomposes the image of the city as seen from sea, dignifying its facade with trees and developing the environmental and social quality of this zone.

Through this action, the city not only overlooks the sea again, but with the Rambla, it shapes a "T" structure of free spaces, pedestrian itineraries and green areas that constitute an organic system that articulates the urban coastal edge with the centre city.

### d) The Avenida del Mediterráneo.

This route is transformed into the most important North-South axis route in the new development of Almería.

The Southern extension, starting from the present Avenida and continuing through the area of construction of an important overhead pass above the highway and the railroad, and going on to the sea, is the farthest urban border with the plain.

An important park is located in the eastern zone of this route that can be used as a fairground of a national and international nature, as well as including the construction of a zone for Exhibitions and Conventions. This should satisfy Almería's great needs when confronted with the world of fairs.

The Northern extension of the Avenida, vertebrates and structures urban land, shaping the urban tissue of the various urban areas for construction and at the same time, connects the city to Torre Cárdenas



En este sentido se está redactando el Plan Especial que ordena y distribuye el espacio resultante con usos fundamentalmente de espacios libres, aunque contenga intervenciones como equipamientos culturales (teatro y anfiteatro), deportivos y aparcamientos de disuasión al centro.

#### c) El Eje Litoral.

Esta actuación, tiene por objeto el "volver la Ciudad al mar", a través de un espacio litoral ordenado y contenedor de usos colectivos que permita dar vida social a la relación ciudad-mar. Así, se ordena el Parque de las Almadrabillas como continuidad del Parque Nicolás Salmerón, y que por su dimensiones se convierte en un "salón" de salida al mar de importancia relevante.

El eje litoral se continúa con el Paseo Marítimo que discurre por delante de las edificaciones del Zapillo y continúa con un diseño más urbano hasta el espigón de la Térmica y más naturalístico hasta la boca del río.

Este Paseo recompone la imagen de la ciudad desde el mar, dignificando la fachada mediante el arbolado y potenciando la calidad ambiental y social de esta zona.

Con esta intervención no sólo la ciudad se vuelve a mirar al mar, sino que conforma con la rambla una estructura en "T" de espacios libres e itinerarios peatonales y zonas verdes que constituyen un sistema orgánico, que articula el borde urbano litoral con la ciudad central.

#### d) La Avenida del Mediterráneo.

Esta vía se convierte en el eje viario norte-sur más importante del nuevo desarrollo de Almería.

La prolongación sur, que parte desde la actual Avenida a través de la construcción de un importante paso superior sobre la Autovía y el Ferrocarril hasta el mar, supone la última frontera urbana con la vega.

En la zona de levante a esta vía se localiza un importante parque que permitirá su uso como ferial de carácter nacional e internacional, así como contendrá la construcción de un Recinto para Exposiciones y Congresos que satisfaga, así, una clara necesidad que tiene Almería frente al mundo ferial.

La prolongación norte de la Avenida vertebrará y estructurará el Suelo Urbani-

1. Playas del Zapillo. Vista general.
  2. Zonas de explotación agrícola intensiva (Invernaderos): La Vega y el Delta desde el Norte del Río Andarax.
1. Zapillo beaches. Overall view.
  2. Intensive agriculture area (Greenhouses). The Plain and the Delta seen from the North of the Andarax river.

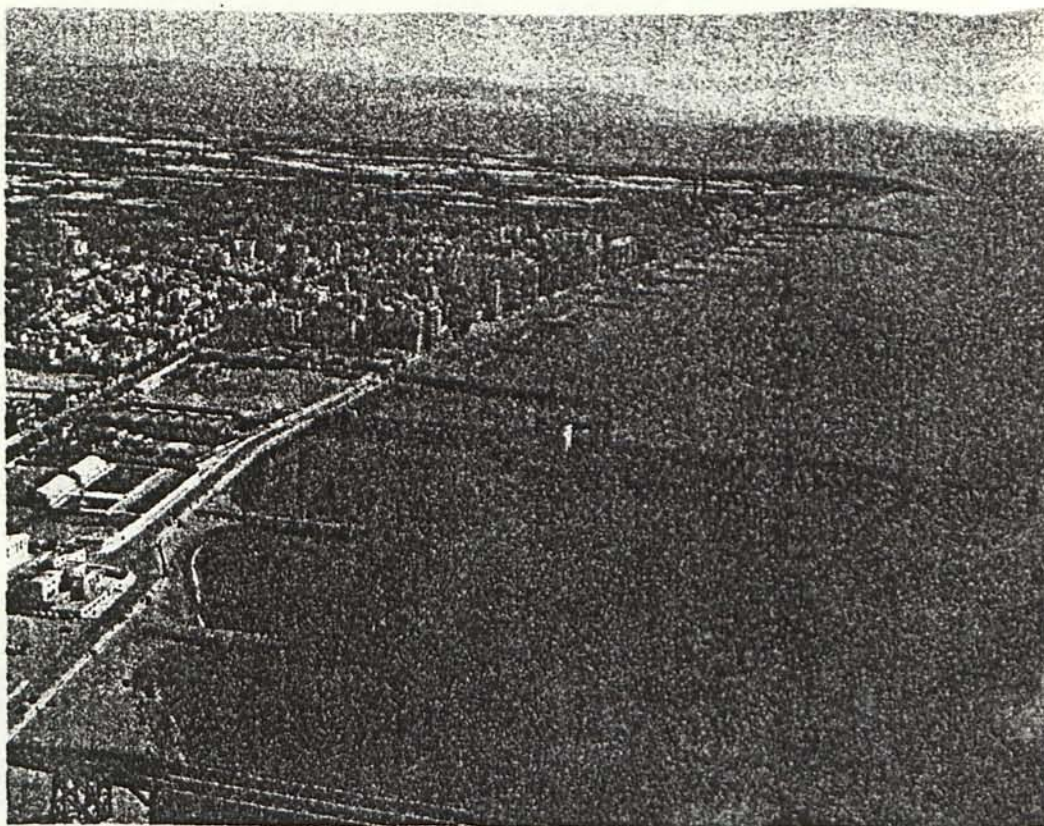


Fig. 1



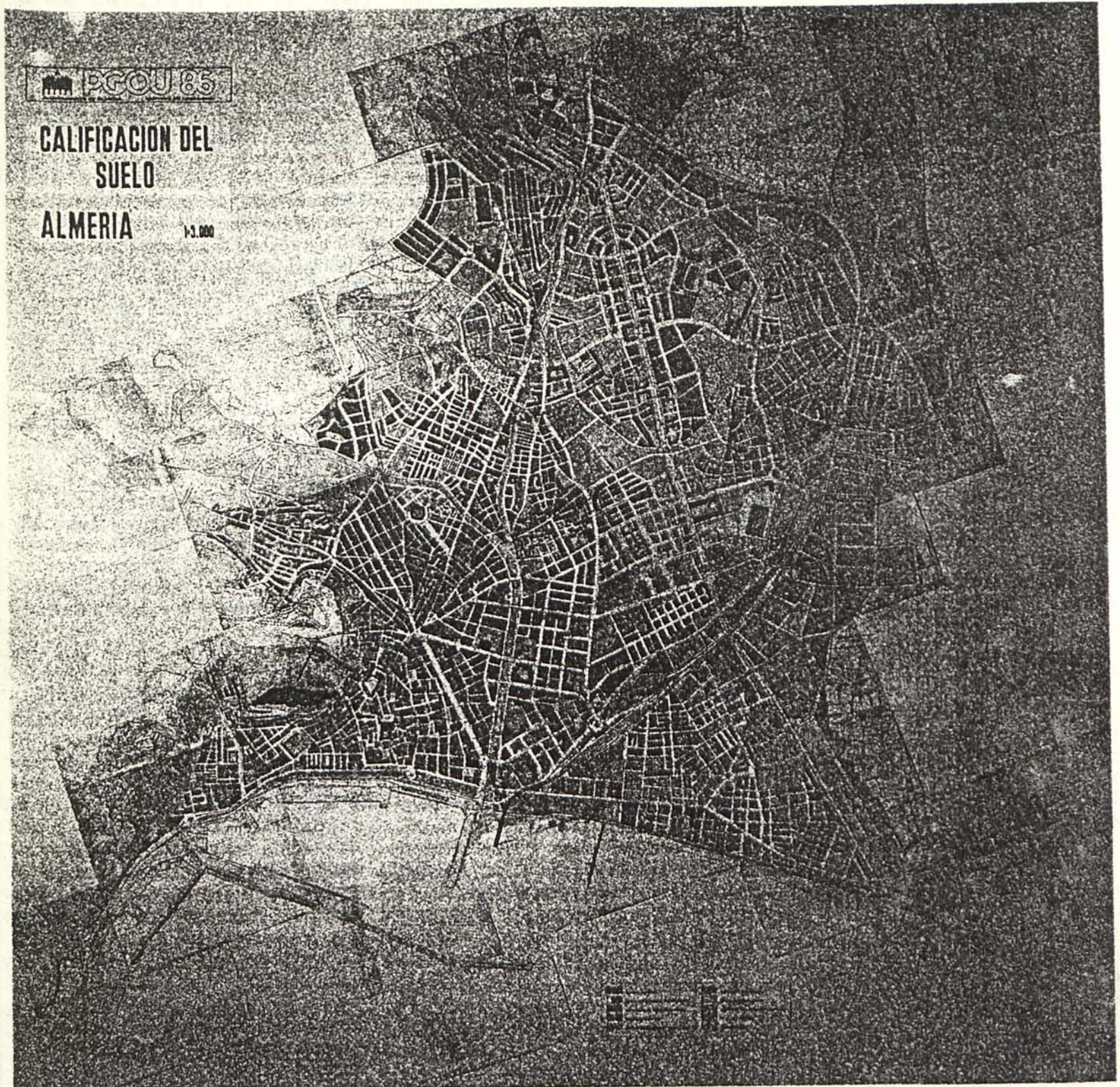
Fig. 2

as well as to the National Highway C.N. 340, Ronda Norte and the rest of the city, through the axis roads that run west-east, and that cross the Avenida articulating spaces that are important for the interconnection of the city.

Therefore, the Avenida has a double function: on the one hand, it attracts the rapid North-South

traffic and, on the other, it takes in and distributes the urban traffic of the new land for urban development.

All this has made it necessary to perfect the design so as to construct a stretch of tree-lined roadway which would not, nevertheless, lose its character of main road.



e) *The Road Scheme and Main Road Network.*

The road scheme constitutes the structure around which all of the other proposals of the Plan are articulated and supported.

The Plan means a drastic modification of the criteria that, up until this moment, have been used in projects of lay-out and use of the streets of Almería.

The basic objective is the recovery of the streets as a social or community space, improving the conditions of inhabitability of the existing city by means of traffic planning measures, or the planning of future development towards the North, simulating

the form of the mesh of a net that insures the adequate permeability of the future city and a proper connection with the existing city.

The road sketch foreseen by the New Plan corresponds to the following criteria:

1.—The old part of the city, articulated around the Calle Real, has an inadequate arrangement, characterized by its being easily accessible to vehicle traffic. Thus, serious pedestrian-automobile (fundamentally parked cars) conflicts are generated, making pedestrian movement extraordinarily difficult, particularly in places where the sidewalks are residual zones of the streets, that are frequently occupied by parked cars, with no natural itineraries for

pedestrian circulation. Moreover, the principal pedestrian itineraries (Almedina, Tiendas, Mariana and Real) also permit vehicle circulation, and, in any case, are not well organized, and constitute isolated elements.

Finally, the parking space is fundamentally occupied by residents.

Because of the characteristics of the old part of the city where pedestrian-automobile conflicts are fundamentally a consequence of parked vehicles and since the intensity of circulation is low, maintaining the present capillarity is considered desirable. Spectacular pedestrianizations are not recommendable because of their degrading the surrounding area, except in

zable, conformando el tejido urbano de los diferentes sectores de Urbanizable, sirviendo, a la vez, de conexión de la ciudad tanto con Torre Cárdenas como con la C.N. 340 y Ronda norte, y con el resto de la ciudad a través de los ejes viarios que transcurren levante-poniente y que se cruzan con la Avenida, articulando importantes espacios de relación.

La función, por tanto, de la Avenida, es doble: por un lado recoge un tráfico rápido norte-sur, y por otro, recoge y distribuye el tráfico urbano del nuevo Suelo Urbanizable. Todo ello ha obligado a afinar el diseño para constituir una sección de vía urbana arbolada, sin pérdida de su carácter de vía principal de circulación arterial.

#### e) La Trama viaria y la Red Arterial.

La Trama viaria constituye la estructura a partir de la cual se articulan y apoyan las restantes propuestas del Plan.

El Plan supone una drástica modificación de los criterios que hasta el momento se han utilizado en los proyectos de trazado, dimensionamiento y uso de las calles de Almería.

El objetivo básico es el de recuperar la calle como espacio social, mejorándose las condiciones de habitabilidad en la ciudad existente a través de medidas de ordenación del tráfico o planificación del futuro desarrollo hacia el norte, con arreglo a una red mallada que asegure la adecuada permeabilidad de la ciudad futura y un correcto enlace con la existente.

El esquema viario previsto por el nuevo Plan responderá a los siguientes criterios:

1. El casco antiguo, articulado en torno a la calle Real, tiene una inadecuada ordenación que se caracteriza por su elevada accesibilidad-rodada, generándose graves conflictos peatón-automóvil (fundamentalmente aparcado), resultando extraordinariamente difícil el desplazamiento a pie, toda vez que las aceras son zonas residuales de la calle sin configurar itinerarios naturales para el desplazamiento peatonal, encontrándose frecuentemente ocupadas por vehículos. Además, los principales itinerarios peatonales (Almedina, Tiendas, Mariana y Real) lo son también de automóviles, y, en cualquier caso, no existe estructuración de los mismos, constituyendo elementos aislados.

Por último, las plazas de aparcamientos son ocupadas en su alto porcentaje por los residentes.

Dadas las características del casco antiguo, donde los conflictos peatón-automóvil son consecuencia fundamentalmente del vehículo aparcado, y como quiera que las intensidades de circulación son bajas, se considera deseable mantener la capilaridad actual, no resultando recomendable peatonalizaciones espectaculares que provoque la degradación de zonas circundantes, salvo casos en que el conflicto peatón-automóvil sea insalvable. Por último, se estima necesario limitar la accesibilidad del automóvil a través de itinerarios conflictivos actuales (Almedina, Mariana, Tiendas y Real) para evitar su uso como rutas alternativas para desplazamientos de paso.

2. El Ensanche, se caracteriza por la centralización viaria en torno a la Puerta de Purchena, en base a los antiguos caminos de acceso a la ciudad, junto a los que se desarrolló una trama urbana similar a la del casco antiguo. Esta ordenación propicia, de un lado, conflictos peatón-automóvil en la Rambla de Alfareros, calles de Granada, Murcia y Real del Barrio Alto y, de otro, convierte a la Puerta de Purchena en nudo destinado al tráfico rodado, cuando lo deseable sería el potenciar el uso peatonal.

Por otro lado, los malecones de la Rambla de Belén tienen una semaforización inadecuada, que se traduce en una circulación lenta y tortuosa propiciando el paso a través del Paseo de Almería-Puerta de Purchena como alternativa más rápida.

Por último, se presentan discontinuidades en la trama del desarrollo reciente a ambos lados de la Carretera de Ronda (v.g. Gregorio Marañón-Calzada de Castro) que dificultan la movilidad al perderse permeabilidad en la trama urbana.

Dada la problemática actual, el Plan prevé romper el esquema del tráfico centralizado en la Puerta de Purchena, impidiéndose el tráfico a través de los accesos históricos, lo que permitirá dar prioridad al peatón sin causar traumas importantes. Todo ello, se articula en la potenciación de los malecones de las ramblas y en la actual Carretera de Ronda, una vez que la Avenida del Mediterráneo, con sus prolongaciones norte y sur, la sustituya como ronda de la ciudad. En

definitiva, el ensanche contará con dos ejes fundamentales, norte-sur, conectados con una densa red de vías de menor entidad, que deben ser de sentido único para un mejor funcionamiento.

Las medidas de ordenación del tráfico se deben complementar con la creación de aparcamientos. Así, desde el planeamiento y la gestión urbanística se favorece la creación de plazas de aparcamiento para residentes en el casco antiguo y de disuasión en el ensanche.

3. Futuro desarrollo hacia el norte, se articulará en torno a la Avenida del Mediterráneo, básicamente en su prolongación norte, que será la columna vertebral de un entramado viario que garantice la adecuada permeabilidad de la trama urbana futura y el enlace con la ciudad existente.

El nuevo esquema rompe con la problemática actual, caracterizada por la jerarquización, la centralización y la discontinuidad del viario. Las nuevas vías se conciben como contenedores de los diferentes tráficos, desde el peatonal al del automóvil privado, con un diseño a la escala humana del peatón y un tratamiento fuertemente arbolado de las principales vías colectoras. La Avenida del Mediterráneo posibilitará el acercamiento del litoral, en una ciudad que tradicionalmente ha vivido de espaldas al mar. Además, formando parte de la red arterial, enlazará la C.N.340 (Cádiz-Barcelona) y la C.N.324 a Granada. Por último, su prolongación sur será el soporte del futuro recinto ferial y acceso a la zona de playa.

Dentro de la red viaria, y como enlace entre las distintas barriadas ubicadas a lo largo del borde oeste de la ciudad, se propone una vía que mejore la comunicación de las mismas, enlazando las barriadas de Los Almendros, Piedras Redondas, Araceli, Los Angeles, Quemadero y Chanca-Pescadería, y éstas a su vez con el centro a través de los ejes Paseo de Almería-Avenida Pablo Iglesias y Malecones de la Rambla de Belén. Posibilitando, además, un adecuado acceso al futuro parque de la Hoya.

#### La Red Arterial.

La Ley 51/1974 de Carreteras, en su artículo 48.3, define la Red Arterial como el conjunto de carreteras de acceso a los núcleos de población y las vías de enlace entre las mismas

que discurran total o parcialmente por zonas urbanas.

El modelo de Red Arterial propuesto por el Plan General, es el que recoge el plano adjunto, siendo el resultado de la colaboración entre el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) y el Ayuntamiento.

El Plan prevé la siguiente red arterial:

1. Nueva Carretera a Murcia por Níjar (N-332), que comprende el nuevo acceso este a Almería (vía-parque y nudo de Almadrabillas), el nuevo trazado a partir de la Estación de Renfe hasta enlazar con el tramo ya ejecutado entre El Alquian y Carboneras. Esta carretera mejora las comunicaciones con el Aeropuerto y potenciará la zona de Retamar-El Toyo. Posibilitará que el tráfico local se desarrolle en base a la actual carretera de Níjar (AL-100) pasando a ser una vía urbana.

2. La actual Carretera de Granada (N-324) a partir del cruce con el acceso a Torrecárdenas desde Las Lomas, pasando a ser la actual Carretera de Ronda y Carretera de Granada (2.º tramo) vías netamente urbanas, estando previstas por el MOPU el desdoblamiento del 2.º tramo de la Carretera de Granada y la mejora del acceso a Torrecárdenas.

3. Como vías de enlace entre la N-332 y la N-324, se prevén la Prolongación norte de la Avenida del Mediterráneo, suficientemente definida en otro apartado, y el arco este-oeste.

4. Tratamiento aparte merece la denominada Ronda oeste, para enlazar la N-340 con la N-332 y la N-324, evitando el paso por la Ciudad.

La solución a su trazado está condicionado a la solución integral del tramo de la N-324 comprendido entre El Ejido y Almería. El bajo nivel de servicio de dicha carretera, fundamentalmente entre El Parador y Almería, debido a la elevada intensidad de vehículos, obliga a adoptar soluciones urgentes que afectarán a diferentes municipios. No obstante, se respeta la reserva prevista por el MOPU.

## LA INTERVENCION EN EL CENTRO HISTORICO.

El casco histórico de Almería ha sido, sin duda alguna, uno de los centros más degradados y destruidos del conjunto de ciudades medias españolas.

*cases where the pedestrian-automobile conflict becomes insolvable. And finally, it becomes necessary to limit vehicle accessibility to presently conflictive itineraries (Almedina, Mariana, Tiendas and Real) to avoid their use as alternatives to cross-city traffic.*

*2.—The planned enlargement of the city is characterized by road centralization around the Puerta de Purchena based on the old roads of access to the city, along which an urban section, similar to that of the old part of the city, developed. This type of planning favors, on the one hand, pedestrian-vehicle conflicts in the Rambla de Alfareros, Granada, Murcia, and Real del Barrio Alto Streets and, on the other, transforms the Puerta de Purchena into a junction for vehicle traffic, when increasing possibilities for pedestrian use would be more desirable.*

*On the other hand, the jetties in the Rambla de Belén have inadequate traffic lights which means a slow and tortuous circulation which favors passage through the Paseo de Almería-Puerta de Purchena, as a faster alternative.*

*And finally, there is discontinuity in the stretch of recent development on either side of the Carretera de Ronda (Gregorio Marañón-Calzada de Castro) which hinders mobility due to the loss of permeability in the urban weave.*

*Due to the present problems, the Plan provides for the interruption of the centralized traffic scheme in the Puerta de Purchena, preventing the passage of traffic around the access to the historical zone and this, in turn, would give the pedestrians priority in this area without causing any important traumas. All of this is articulated around the possibilities of the jetties of the Ramblas and on the present Carretera de Ronda once the Avenida del Mediterráneo and its northern and southern extensions substitute it as the circular road of the city. Briefly, the enlargement will fundamentally have two axes, north-south, connected to a dense network of roads of lesser importance which should all be one-way for better functioning.*

*These traffic planning measures should be completed by the creation of new parking lots. The creation of parking space for residents in the older park of the city and in the enlargement to dissuade city traffic and act as a deterrent, is favored through town planning and negotiation.*

*3.—Future development towards the North will be articulated around the Avenida del Mediterráneo, basically in its northern extension, which will be the backbone of a road network that will guarantee the adequate permeability in the future urban west and connection with the existing city.*

*This new scheme, means a rupture with present problems, characterized by the hierarchization, centralization and discontinuity of the road system. The new roadways are conceived to be used by different types of traffic, from pedestrians to private vehicles with a design on human scale for the pedestrian, and provided with large quantities of trees. The Avenida del Mediterráneo will make the coast more accessible, in a city that has traditionally lived with its back to the sea. Aside from this, by forming part of the main road network, it will connect the National Highway C.N.-340 (Cádiz-Barcelona) to the National Highway C.N.-324 to Granada. And finally, its southern extension will be the support for the future fairgrounds and access to the beach zone.*

*Withing the road network and as a connection between various suburbs located along the western side of the city, a route that improves the communication between them has been proposed, linking the districts of Los Almendros, Piedras Redondas, Araceli, Los Angeles, Quemadero and Chanca-Pescadería; and these, in turn, with the city centre of the through the axes of Paseo de Almería-Avenida Pablo Iglesias and Malecones de la Rambla de Belén. This, likewise,*

*makes an adequate future access to the Parque de la Hoya possible.*

### The Arterial network.

*The Road Law 51/1974 in Article 48.3 defines the main road network as a set of roads that give access to the nuclei of population and the routes that link them and run totally or partially through urban zones.*

*The model of Main Road Network proposed by the General Plan is the one included in the attached draft, which is the result of a collaboration between the Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU: Public Works Ministry) and the City Hall.*

### The Plan foresees the following Main Roads network:

*1.—A new highway to Murcia through Níjar (N-332) that includes the new Eastern access to Almería (road-part- and traffic junction at Almadrabillas), the new lay-out from the RENFE Train Station until it connects with the already constructed stretch between El Alquian and Carboneras. This highway improves the communications with the Airport and will increase the possibilities of the Retamar-El Toyo zone. It will also permit local traffic to develop based on the present highway to Níjar (AL-100) and will pass on to become an urban road.*

*2.—The present Carretera de Granada (N-324) starting at the intersection with the access to Torre Cárdenas from Las Lomas, with the present Carretera de Ronda and Carretera de Granada (2nd. Stretch) passing on to become clearly urban roads, while MOPU (Ministry of Public Works) also foresees the second stretch of the Carretera de Granada being split and the improvement of the access to Torre Cárdenas.*

*3.—The Northern Extension of the Avenida del Mediterráneo, sufficiently defined in another section, and the East-West arc are conceived as connection routes between the N-332 and the N-324.*

*4.—The denominated Ronda Oeste, to connect the N-340 to the N-332 and the N-324 to avoid passage through the city, is another consideration.*

*The solution to its lay-out is conditioned by the integral solution of the stretch of the N-324 between El Ejido and Almería. The low standard of service on this highway, fundamentally between El Parador and Almería, due to the high density of vehicles, makes the adoption of solutions that will affect various Municipalities, urgent. Nevertheless, the zone reserved by MOPU (Ministry of Public Works) will be respected.*

### INTERVENTION IN THE HISTORICAL CENTRE

*The historical part of Almería has been, without any doubt, one of the most degraded and destroyed urban centres of the totality of average Spanish cities.*

*The absence of partial or special planning activities, propitiated the intervention of substitute actions in the Center, taking advantage of the existing infrastructures, with exaggerated typologies and designs, disproportionate heights, densities of 400 dwellings per hectare, and rupture of the general mesh to achieve greater heights, etc.*

*Confronted with this scenario, the Structural Plan proposes different strategies with one global objective: to try to recover the environmental quality of this zone.*

*To this effect, direct intervention measures have been adopted, cataloging the buildings of outstanding value to preserve them completely as well as cataloging the ones that should preserve the elements that conform to the urban and typological structure of the zone.*

La inexistencia de actuaciones de planeamiento parcial o especial, propició la intervención en el Centro con actuaciones sustitutorias, aprovechando las infraestructuras existentes, con tipologías y diseños exógenos, alturas desmesuradas, densidades de 400 viv/Ha, rotura de la trama para conseguir mayores alturas, etc.

Ante este escenario, el Plan General plantea diferentes estrategias con un objetivo global: intentar recuperar la calidad ambiental de esta zona.

Para ello se adoptan medidas de intervención directa, catalogando los edificios de relevante valor a conservar integralmente, así como los que deben conservar los elementos que conforman la estructura urbana y tipológica de la zona.

Se definen modelos de diseño para las actuaciones de sustitución, en base a patrones formales históricamente invariables, pero con la aceptación de todo tipo de materiales en base al criterio de manifestación explícita del carácter de obra actual, frente a intervenciones imitativas ("pastiche").

Se mantiene escrupulosamente la trama y alineaciones históricas, salvo en los puntos singulares que constituyan la conclusión de un proceso inacabado de fijación histórica de una alineación, o las necesidades de accesibilidad rodada a una determinada zona.

Se fijan aprovechamientos urbanísticos que resultan del cálculo de los preexistentes históricos con el objeto de reconducir a densidades y tipologías equilibradas con la escala de las infraestructuras.

Se adoptan medidas de ordenación del tráfico para recuperar la calidad ambiental del casco.

Así, se fijan concretos itinerarios peatonales, y sobre todo itinerarios de "coexistencia" con prioridad del peatón, que permiten reconquistar la calle para el ciudadano.

Por otro lado, se priman las edificaciones de aparcamientos para residentes que permiten la liberación de las plazas y calles de los aparcamientos en superficie, así como se incorpora un estudio sectorial de tráfico que posibilite todas estas actuaciones.

Por último, se prevén intervenciones públicas de reurbanización y remodelación de plazas, acerados, tratamiento

Fig. 1. Trazado regulador de la Prolongación Norte de la Avda. del Mediterráneo.

Fig. 2. Prolongación Sur de la Avda. del Mediterráneo y el Parque Ferial. Paseo Marítimo de las playas del Zapillo.

Fig. 1. Proposal for the Northern extension of the Avenida del Mediterráneo.  
Fig. 2. Proposal for the Southern extension of the Avenida del Mediterráneo.

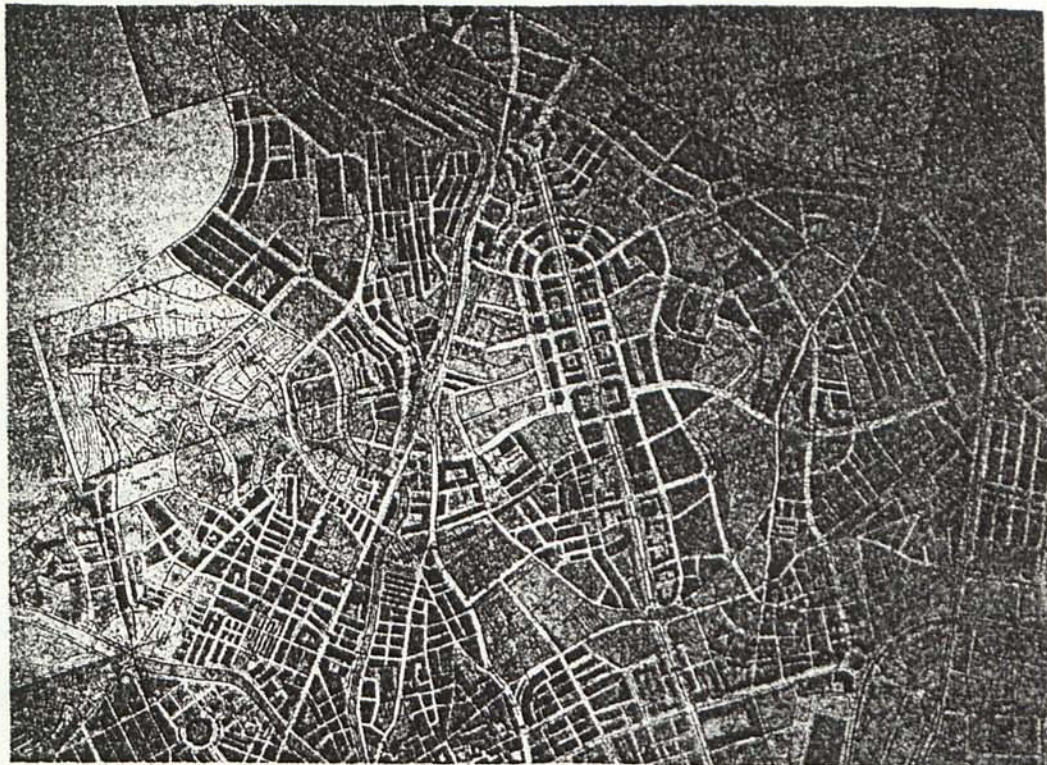


Fig. 1

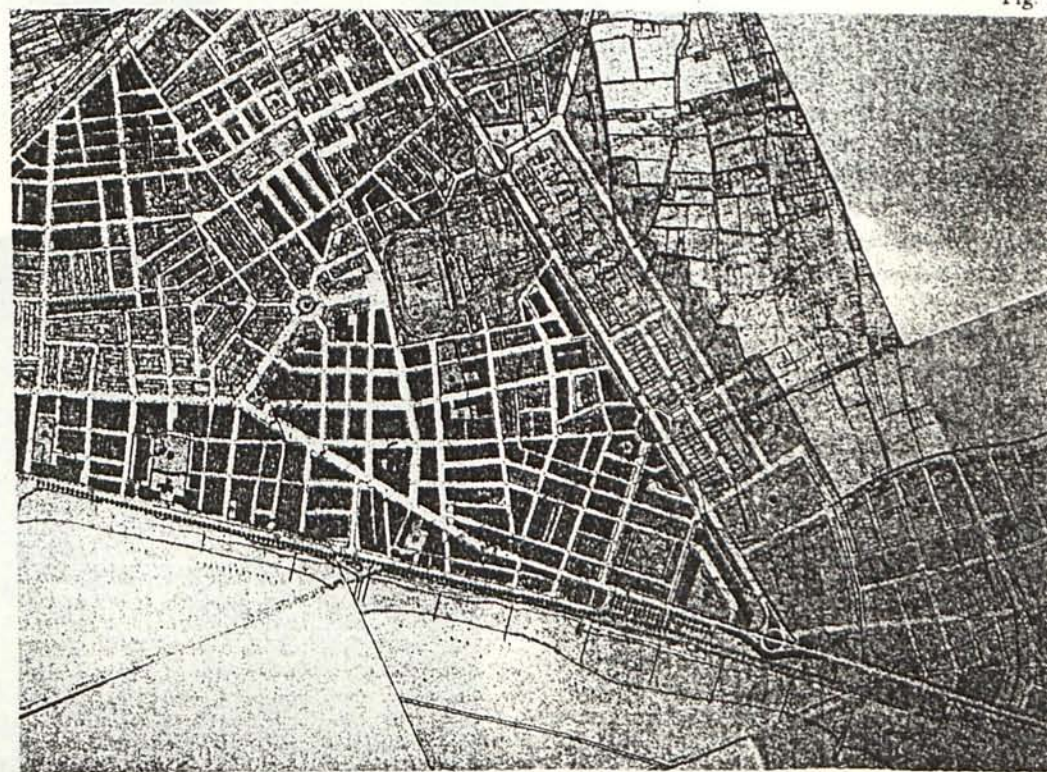


Fig. 2

*Design models are defined for substitution actions on the basis of historically invariable formal patterns. All kinds of materials are acceptable although on condition that the modern, as opposed to imitative ("pastiche") character of the work should be explicit. The historical lay-out and alignment is meticulously maintained except in exceptional points that constitute the conclusion of an unfinished process of*

*the historical fixation of an alignment, or because of vehicle accessibility needs to a specific zone. Urban gains that are the result of estimates of the preexistent historical ones have been established, with the objective to redirect the city to balanced densities and typologies to the scale of the infrastructures.*

Fig. 1 y fig. 2. Propuestas de Intervención en el Casco Histórico.

Fig. 1 and 2. Proposals of intervention for the historical centre.

Fig. 1

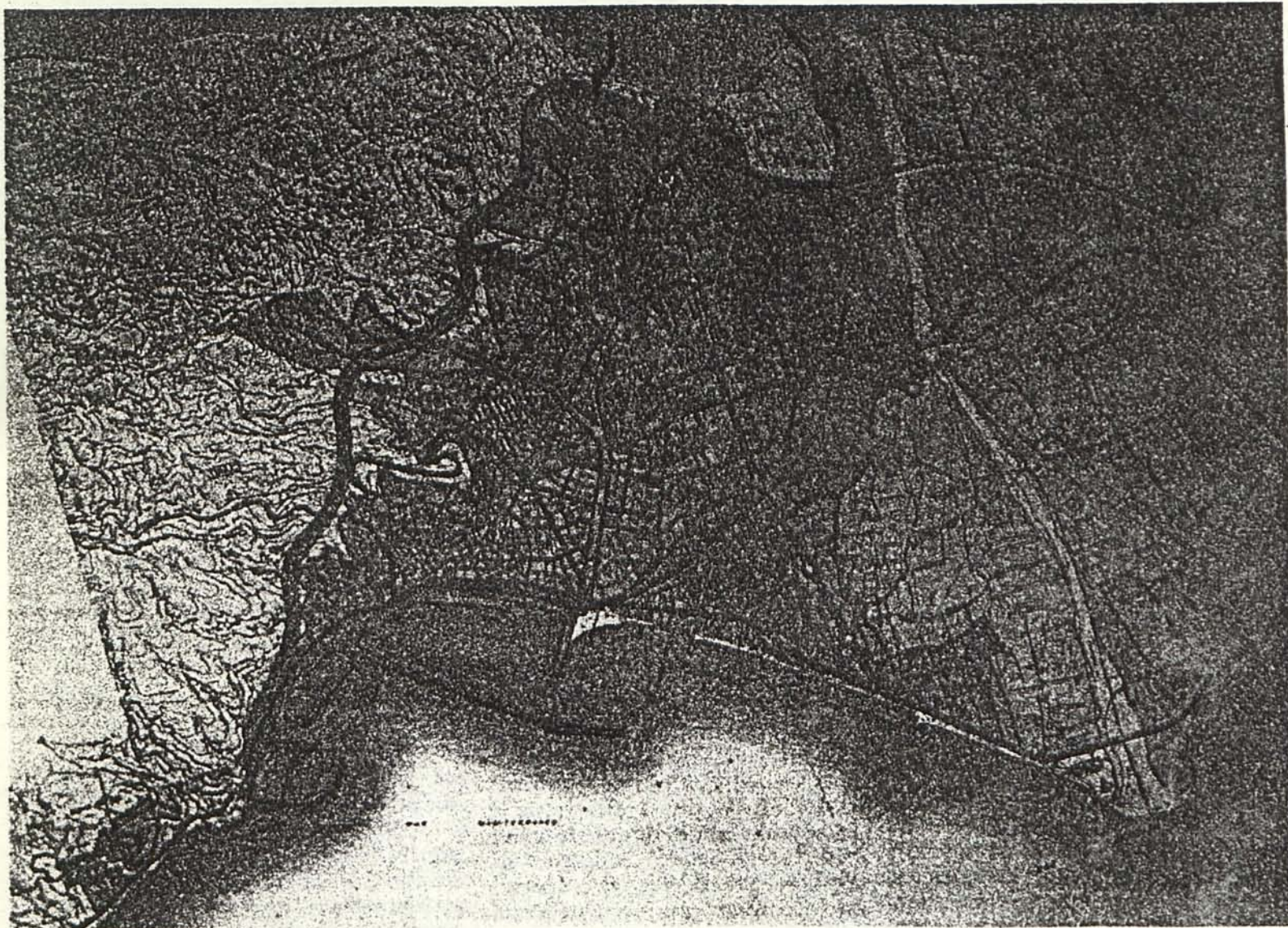


Fig. 2



Traffic planning measures have been adopted to recover the environmental quality of the old part of the city.

Certain pedestrian itineraries and, above all, "coexistence" itineraries giving priority to the pedestrian have been established to allow the streets to be reconquered for the citizens.

On the other hand, priority is given to the building of parking places for residents that would free streets and squares from surface parking. A sectorial traffic survey which would make all these interventions possible, has been incorporated.

And finally, public works have been planned to reurbanize and remodel squares, pavements and road surface treatments as well as to purchase and reutilize buildings for public purposes (cultural, educational, etc.) that could, potentially, revitalize the old part of the city.

These measures, no doubt necessary, are considered insufficient to guarantee the urban rehabilitation of the Historical. Only public measures directed towards a solvent and rigorous financing of urban rehabilitation will permit the total recovery of the Historical of the city with a reasonable guarantee of success.

#### CONCLUSIONS

These are the most important urban operations that the Structural Plan of Urban Development sets forth.

de pavimentaciones, así como la adquisición y reutilización de edificios para usos públicos (culturales, educativos, etc.) que confieran una revitalización del casco antiguo.

Estas medidas, sin duda necesarias, son consideradas no suficientes para garantizar la rehabilitación urbanística del Centro Histórico. Sólo medidas públicas dirigidas a la financiación solvente y rigurosa de la rehabilitación urbana permitirá la recuperación total del mismo con razonables garantías de éxito.

## CONCLUSIONES.

Estas son las operaciones urbanas más importantes que el Plan General de Ordenación Urbana plantea.

Por supuesto, la multitud de pequeñas intervenciones en barrios y zonas adquieren una trascendencia fundamental en el nuevo proyecto de la ciudad y, sin las cuales, no se conseguirían la habitabilidad, ni la complejidad y repercusión urbanas pretendidas.

En este sentido, cabría destacar la remodelación de la pieza "Plaza de Barcelona-RENFE", completada con el diseño del nudo de las Almadrabillas. Esta ordenación permite liberar la plaza de la estación del aparcamiento, potenciando, por tanto, su carácter emblemático, mejorando la circulación en la Carretera de Ronda, y la interconexión, Estación de Autobuses-RENFE, recuperando el Preventorio y zonas de estancia, cualificando, al fin, este espacio con el carácter de centralidad que nunca debió perder.

Otros ejemplos importantes serían la recuperación de la Joya como parque público de carácter arqueológico y zoológico, de acuerdo con el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Cultura y Diputación.

La remodelación del entorno de la Plaza de Toros y del Parque de Incendios serían actuaciones a reseñar entre otras.

Así, el itinerario "blando", para bicicletas y "footing", paralelo a la Carretera costera a Costacabana, la reordenación de la zona del cruce de la Carretera de Granada con la Carretera de Ronda, al trasladar la fábrica de Minas de Gádor y recuperar para el residencial esta zona, hoy absolutamente degradada.

El traslado de la actual instalación de CAMPSA con la calificación de una actuación urbanística que permite la creación de un importante parque.

El especial cuidado en el tratamiento de las "puertas" de la ciudad, transformando su imagen con las intervenciones urbanas posibles: la entrada desde Granada con la ampliación del Cementerio, Urbanización del Sector 18 y la Unidad de Actuación 51 de Piedras Redondas, así como el desdoblamiento de la C.N. 340 y su conexión con Las Lomas y la Avenida del Mediterráneo, mejorando los accesos a la Residencia de la Seguridad Social.

La entrada desde Málaga, con la remodelación de la zona perimetral industrial y portuaria, así como el nuevo trazado de la C.N. 340 y la ampliación del Parque.

La entrada desde el Aeropuerto con el nuevo trazado de la AL-100, el Sector 1, y el acceso costero de levante con el Paseo Marítimo y Parque Ferial.

El pormenorizado diseño del espacio urbano, en sus calles y plazas, el especial tratamiento de "los bordes" de la ciudad, con el mar y con la vega, y el mallado de la red viaria interconectando los diferentes "fragmentos" de la ciudad actual, completan la descripción general de las operaciones estructurantes que se han explicado en los apartados anteriores.

Con respecto a la política de vivienda, las importantes intervenciones a través de los Planes Especiales que se están tramitando en las zonas marginales de La Chanca, los Almendros, San Cristóbal, contemplando el realojo de sus habitantes con operaciones públicas de vivienda en condiciones que permitan su accesibilidad a estos sectores sociales, contemplan, a medio plazo, la solución definitiva al problema de infravivienda y urbanizaciones marginales de Almería.

Estas son las propuestas más relevantes que el nuevo Plan de Almería presenta a información pública. Del enriquecimiento que todo debate público conlleva, y de la voluntad política de desarrollarlo, se abriga la esperanza de conseguir un instrumento político, lo suficientemente solvente, que permita hacer realidad el "slogan" del Avance: Un Plan para transformar Almería.

*Of course, the multitude of minor interventions in neighbourhoods and other districts acquire a fundamental importance in the new project of the city without which, the desired urban inhabitability, constitution and repercussion could not be achieved.*

*To this effect, the remodeling of the section "Plaza de Barcelona-RENFE", completed by the design of the junction of Almadrabillas, should be emphasized. This planning allows the station square to be freed from parked vehicles, favoring its emblematic aspect and improving the circulation on the Carretera de Ronda and the connection between the Bus station and RENFE, likewise recovering the Preventorio and leisure areas and finally giving back to this area the character of centrality it should never have lost.*

*Other important examples would be the recovery of the Joya a public park of an archaeological and zoological nature, in accordance with the Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Cultura y Diputación (Superior Council of Scientific Investigations, Ministry of Culture and Provincial Government).*

*The remodeling of the surroundings of the Bullring and the Fire Station among others, would be worthy of mention.*

*Likewise, the "soft" itinerary for bicycles and "jogging" that runs parallel to the coastal highway to Costacabana, and the redistribution of the intersecting area where the Carretera de Granada crosses the Carretera de Ronda, transferring the factory of Minas de Gádor and recovering this area, presently completely degraded, for a residential zone.*

*To move the present CAMPSA installations with the designation of urban action to allow for the creation of an important park.*

*Special care in the treatment of the "gates" to the city, transforming their image with feasible urban interventions: the entrance from Granada with an enlargement of the cemetery, Development of Sector 18 and the Action Unit 51 in Piedras Redondas, as well as widening the C.N.-340 and its connection to Las Lomas and the Avenida del Mediterráneo, improving the access to the Social Security Medical Centre.*

*The entrance from Málaga, with the remodeling of the peripheral industrial and port zones, as well as the new lay-out of the C.N.-340 and the enlargement of the Park.*

*The entrance from the Airport with the new lay-out of the AL-100, Sector 1, and the eastern coastal access to the Paseo Marítimo and Parque Ferial (Fairgrounds).*

*The detailed design of urban space, of streets and squares, the special treatment of the "edges" of the city towards the sea and the plain, and the mesh of the road network that connects the different "fragments" of the present city, complete the descriptions of the structural operations that have been explained in foregoing sections.*

*Regarding housing policy, important interventions are being negotiated through the Special Plans in the marginal zones of La Chanca, Los Almendros and San Cristóbal, which aim at re-housing their inhabitants through Public Housing provisions on such conditions as to permit their accessibility to these social sectors. On medium-term, they contemplate a definitive solution to the problem of infra-housing and marginal urban development in Almería. --*

*These are the most outstanding proposals that the new Plan of Almería presents for public information. Through the enrichment that is inherent to all public debate, and from the political willpower to develop it, a hope has been fostered to achieve a political instrument solvent enough to make the draft's motto: A Plan to transform Almería.*