



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

Escuela Técnica Superior de Arquitectura

Estudio de los espacios urbanos puerto-ciudad en
Gandia. Propuesta de intervención en los antiguos tinglados
fruteros.

Trabajo Fin de Grado

Grado en Fundamentos de la Arquitectura

AUTOR/A: Aubán Guillén, Blanca

Tutor/a: Santatecla Fayos, José

Cotutor/a: Lizondo Sevilla, Laura

Cotutor/a externo: MONFORT MULINAS, ARTURO

CURSO ACADÉMICO: 2022/2023

ESTUDIO DE LOS ESPACIOS URBANOS PUERTO-CIUDAD EN GANDIA. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN EN LOS ANTIGUOS TINGLADOS FRUTEROS.

Blanca Aubán Guillén

Tutor: Dr. José Santatecla Fayos

Cotutores: Dra. Laura Lizondo Sevilla y Dr. Arturo Monfort Mulina

RESUMEN

El Puerto de Gandía se inaugura oficialmente en 1892 y desde entonces el Grao de Gandía y la playa se ha ido desarrollando a un ritmo continuo. El crecimiento del puerto, por un lado y el de la ciudad, por otro, no siempre han ido de forma paralela. El objetivo principal del puerto era el tráfico de mercancías y el de la ciudad, la incorporación de espacios urbanos de gran valor paisajístico. Así, conforme el puerto se crecía hacia el sureste, ampliando muelles iba dejando los principales espacios, otrora comerciales y de uso portuario, como espacios residuales. La ciudad sin embargo, ha ido progresivamente cualificando estos espacios para un uso adecuado.

Esta historia entre estos dos agentes de gran importancia en una ciudad portuaria como Gandía, se ha ido escribiendo en los documentos *“Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Gandía y la Autoridad Portuaria de Valencia”*. Es objeto de este trabajo, analizar estos convenios y hacer un estudio sobre la evolución de estos espacios de interacción entre el puerto y la ciudad. Para terminar, haciendo una propuesta a nivel de anteproyecto, sobre uno de estos espacios principales.

PALABRAS CLAVE: Espacio público, Crecimiento, Puerto, Ciudad, Gandía, Urbanismo.

RESUM

El Port de Gandia s'inaugura oficialment en 1892 i des de llavors el Grau de Gandia i la Platja s'ha anat desenvolupant a un ritme continu. El creixement del port, d'una banda i el de la ciutat, per un altre, no sempre han anat de manera paral·lela. L'objectiu principal del port era el trànsit de mercaderies i el de la ciutat, la incorporació d'espais urbans de gran valor paisatgístic. Així, conforme el port es creixia cap al sud-est, ampliant molls anava deixant els principals espais, en altre temps comercials i d'ús portuari, com a espais residuals. La ciutat no obstant això, ha anat progressivament qualificant aquests espais per a un ús adequat.

Aquesta història entre aquests dos agents de gran importància en una ciutat portuària com Gandia, s'ha anat escrivint en els documents "Conveni de Col·laboració entre l'Ajuntament de Gandia i l'Autoritat Portuària de València". És objecte d'aquest treball, analitzar aquests convenis i fer un estudi sobre l'evolució d'aquests espais d'interacció entre el port i la ciutat. Per a acabar, fent una proposta a nivell d'avantprojecte, sobre un d'aquests espais principals.

PARAULES CLAU: Espai públic, Creixement, Port, Ciutat, Gandia, Urbanisme.

ABSTRACT

Gandia's Port was officially opened in 1892, and since then, the Gandia's Grau and the beach, have been developing at a rising speed. The growth of the port, on one side, and the city, on the other, have not always gone together. The main objective of the port was the traffic of merchandise and, the city's objective was the recovery of urban spaces with great landscape value. So, as the port grew towards the southeast, expanding docks and leaving the main spaces, once commercial, and for port use, as residual spaces. However, the city has been progressively qualifying these spaces for proper use.

This story between these two agents of great importance in a port city such as Gandia, has been written in the documents "*Collaboration Agreement between the City Council of Gandia and the Port Authority of Valencia*". The object of this work is to analyze these agreements and carry out a study on the evolution of these interaction spaces between the port and the city. To close up, making a proposal, at the draft level, on one of these main spaces.

KEY WORDS: Public space, Growth, Port, City, Gandia, Urban planning.

ÍNDICE

01_OBJETIVOS Y MÉTODO DE TRABAJO. MOTIVACIÓN. AGRADECIMIENTOS.	06
02_INTRODUCCIÓN.	13
2.1. Contexto.	15
2.2. Historia del Puerto de Gandía.	16
03_ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE LOS CONVENIOS PUERTO-CIUDAD.	28
3.1. Definición	29
3.2. Convenios existentes	32
I. “PLANO DE POBLACIÓN DE EL GRAO. TÉRMINO MUNICIPAL DE GANDÍA” - 30 junio de 1938.	
II. “ZONA DE SERVICIOS EN EL PUERTO DE GANDÍA” - 21 de noviembre de 1963.	
III. “PLANO DEL PROYECTO REFORMADO DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE GANDÍA” - 31 de agosto de 1982.	
IV. “ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL ENTORNO PORTUARIO Y SU RELACIÓN CON EL GRAU Y LA PLAYA DE GANDIA” - 1987.	
V. “PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO (PUEP)” - 2001.	
VI. “CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE GANDIA Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA” - 30 de marzo de 2012.	
VII. ”PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.” - diciembre de 2020.	
3.3. Cuadro resumen.	58
04_ANÁLISIS DE LAS ETAPAS.	60
4.1. Unión Puerto-Ciudad (1892 - 1963)	62
4.2. Distanciamiento Puerto-Ciudad (1963 - 1987)	64
4.3. Acercamiento Puerto-Ciudad (1987 - Actualidad)	67
4.4. Matriz Comparativa	70

05 _ PROPUESTA DE INTEGRACIÓN URBANA EN LOS ANTIGUOS TINGLADOS FRUTEROS.	72
5.1. Situación Actual	73
5.2. Propuesta de intervención urbana	75
06 _ CONCLUSIONES.	78
07 _ FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA.	82
6.1. Relación de figuras	83
6.2. Bibliografía	88

OBJETIVOS Y MÉTODO DE TRABAJO. 01
MOTIVACIÓN. AGRADECIMIENTOS.

OBJETIVOS. ODS.

Las relaciones entre los puertos comerciales y las ciudades son complejas, pues los puertos requieren de grandes infraestructuras y mucho volumen de mercancías y de tráfico, que no permiten crear espacios con suficiente calidad ambiental urbana. Por el contrario, las ciudades son las responsables de calificar estos espacios y otorgarles el valor paisajístico y bienestar público que les corresponde. Se plantea un debate, un conflicto entre la necesidad de superficie portuaria y la voluntad ciudadana por conseguir un espacio de uso lúdico. Nuevamente es la lucha de la degradación medioambiental de la propia infraestructura portuaria y la voluntad política por reciclar esos espacios frente al mar. El presente Trabajo Final de Grado tiene como objetivo estudiar la relación del puerto de Gandía y su ciudad.

En un principio, el puerto se diseñó en torno a la desembocadura del barranco de San Nicolas y su límite del dominio portuario estaba vallado perimetralmente creando una barrera visual en un entorno de gran valor paisajístico junto al mar. Asimismo, el puerto ha ido expandiendo su área de trabajo hacia el sureste y como consecuencia de esta evolución se han dejado espacios infrutilizados que con el tiempo, la ciudad los ha integrado en ella.

Los objetivos del Trabajo son los siguientes:

En primer lugar, realizar un estudio histórico del Puerto de Gandía y su entorno inmediato, para identificar las zonas residuales que ya no son útiles para la actividad comercial portuaria, y se han cedido a la ciudad, la cual los ha convertido en *espacios inclusivos* de gran valor paisajístico y de *acceso libre*. [Objetivo 11.3]

El resultado de estas reformas urbanas es fomentar el *turismo* que tanto ha influido en la Playa de Gandía, y así potenciar el *desarrollo económico* gracias a la *creación de nuevos puestos de trabajo*. [Objetivo 8.9, 9.1 y 12.b]

Como conclusión se propone una renovación en los Antiguos Tinglados Fruteros - que forman parte del *patrimonio histórico cultural* de Gandía -, planteando un proyecto inclusivo e *innovador* con *energías renovables* y un *diseño sostenible*. [Objetivo 9.4 y 11.4]

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) vinculados al presente Trabajo Final de Grado son los siguientes:

“8. TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO.

_8.9 De aquí a 2030, elaborar y poner en práctica políticas encaminadas a promover un *turismo sostenible* que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.

9. INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA.

_9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

_9.4 De aquí a 2030, modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente racionales, y logrando que todos los países tomen medidas de acuerdo con sus capacidades respectivas.

11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES.

_11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

_11.4 Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.

12. PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLE

_12.b Elaborar y aplicar instrumentos para vigilar los efectos en el desarrollo sostenible, a fin de lograr un turismo sostenible que cree puestos de trabajo y promueva la cultura y los productos locales.”⁰¹.



⁰¹ - Gamez, M. J., “Objetivos y metas de desarrollo sostenible - Desarrollo Sostenible”, Desarrollo Sostenible (septiembre, 2015).

METODOLOGÍA DE TRABAJO.

El procedimiento que se ha seguido para la realización de este trabajo ha sido el siguiente:

En primer lugar, se han desarrollado los antecedentes y el estado del asunto. El objeto del presente Trabajo Final de Grado es realizar un estudio sobre la relación puerto-ciudad a partir de un caso práctico: el puerto de Gandía. Hay mucho escrito sobre la historia del puerto de Gandía, pero son muy pocas las publicaciones que tratan la interacción puerto-ciudad desde una perspectiva urbana y de reciclaje de espacios que han dejado de ser útiles para la actividad comercial-portuaria. Este trabajo pretende recoger las distintas actuaciones en materia urbanismo realizadas en el pasado para comprender mejor la realidad presente y avanzar propuestas de futuro.

En segundo lugar, se ha tenido acceso a los convenios portuarios. Para la elaboración de este estudio, se ha recurrido principalmente a fuentes primarias, a través de reuniones con los dos agentes principales que intervienen en el Puerto de Gandía: la Autoridad Portuaria de Valencia y el Ayuntamiento de Gandia, los cuales han proporcionado la documentación necesaria, que principalmente son los siguientes documentos:

- El *'Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto (PUEP) 2001'*. Se trata de un instrumento de ordenación urbanística realizado por la Autoridad Portuaria de Valencia en el que se realiza un estudio íntegro de las zonas de uso pasadas, actuales y futuras, así como todos los convenios vigentes. El documento tiene una extensión de sesenta páginas de estudio y once documentos anejos a la memoria. En él aparecen todas las reformas urbanas realizadas desde 1963 y una nueva propuesta del año 2001. Además, sirve para facilitar trámites administrativos, pues permite un uso en cada área.

- Los *'Convenios de Colaboración entre el Ayuntamiento de Gandía y la Autoridad Portuaria de Valencia'*. Son documentos que recogen acuerdos puntuales entre ambos organismos y sirven para tomar decisiones en materia urbanística ante una problemática planteada. Se han estudiado doce de ellos y posteriormente se han elegido ocho que son los referidos a la interacción puerto-ciudad en Gandía.

- La *'Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) 2020'*. Es el mismo instrumento que el que se realizó en el año 2001 - antes llamado *'Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto (PUEP)'*. En él aparecen los convenios vigentes y es un documento actualizado que habla de presente y futuro. El documento tiene una extensión de ciento cuarenta y nueve páginas, incluyendo historia, planos, gráficos.

- El plano de *'Proposta d'Ordenació i Actuacions en el Port de Gandia 2020'*. Este documento gráfico ha sido elaborado por el Ayuntamiento de Gandía para resolver los conflictos urbanos actuales del entorno portuario.

Tras la agrupación de los convenios, se han estudiado y homogeneizado para mejorar la comprensión en conjunto de todos ellos. Finalmente, los convenios seleccionados se han comparado analíticamente para reflexionar sobre el crecimiento de la relación puerto-ciudad.

Una vez estudiados los convenios urbanísticos, se han definido tres etapas históricas, según la convivencia entre el puerto y la ciudad: unión, distanciamiento y acercamiento. De cada etapa se han estudiado las siguientes variables: acceso y movilidad, expansión, terminales e instalaciones e interacción puerto ciudad. Posteriormente, se ha realizado una matriz comparativa para mostrar la evolución.

Finalmente, se han extraído las conclusiones; se ha valorado la situación actual del puerto y extraído las posibilidades y limitaciones del recinto del puerto de Gandia para hacer una propuesta de intervención y mejora del entorno del muelle sur, junto a los Antiguos Tinglados Fruteros que ponga en valor el suelo público del entorno portuario.

MOTIVACIÓN.

En los últimos años, se han realizado diferentes inversiones en el Puerto de Gandía, que se han convertido en oportunidades económicas, laborales y urbanísticas.

Actualmente, tanto el Ayuntamiento de Gandía como la Autoridad Portuaria de Valencia tienen la intención de promover una nueva área de integración puerto-ciudad, los Antiguos Tinglados Fruteros de Gandía, y convertir su entorno en un paseo junto al mar, así como incluir la innovación y sostenibilidad en el diseño de la actuación. En enero de 2023, se expuso en la feria nacional del turismo (*FITUR*), una propuesta en este entorno, presentada por el alcalde de Gandía, José Manuel Prieto y el director general de la Autoridad Portuaria de Gandía (APV), Francesc Sánchez ⁰⁴.

La elección de la interacción puerto-ciudad de Gandía se debe a las buenas intervenciones urbanas realizadas en el ámbito portuario y próximo, y en consecuencia, al reconocimiento internacional de una correcta conexión urbana puerto-ciudad, como dice el periodista Sergi Sapena, experto en el área en Levante, El Mercantil Valenciano ⁰².

En este caso, el Trabajo pretende aportar conocimiento, realizando síntesis y comparativas de los documentos ya escritos; valor práctico, ya que se trata de un tema de actualidad, al cual se pretende aportar nuevas conclusiones y, por último, social, teniendo en cuenta la convivencia futura en conjunto puerto-ciudad, turismo-trabajo.

Reconocimiento internacional a la integración puerto-ciudad de Gandía

La evolución del puerto y la ciudad de Gandía, en una exposición de la APV

Puerto y ciudad, unidos por Gandía

LOS TINGLADOS DEL PUERTO DE GANDIA: UNA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA

02 - (Titular 1): Sapena, S. (2022, 4 octubre). Reconocimiento internacional a la integración puerto-ciudad de Gandía. Levante-EMV. <https://www.levante-emv.com/safor/2022/10/04/reconocimiento-internacional-integracion-puerto-ciudad-76729714.html>

03 - (Titular 2): D. (s. f.). La evolución del puerto y la ciudad de Gandía, en una exposición de la APV. www.diariodelpuerto.com. <https://www.diariodelpuerto.com/maritimo/la-evolucion-del-puerto-y-la-ciudad-de-gandia-en-una-exposicion-de-la-apv-HA12740061>

04 - (Titular 3): Puerto y ciudad, unidos por Gandía. (2023, 19 enero). Valenciaport. <https://www.valenciaport.com/puerto-y-ciudad-unidos-por-gandia/>

05 - (Titular 4): Gandía, S. (2022, 18 julio). Los tinglados del Puerto de Gandía: una colaboración público-privada. SOM GANDIA. <https://sombandia.com/tinglados-puerto-de-gandia-usos>



AGRADECIMIENTOS.

En primer lugar, me gustaría agradecer la implicación tanto de la Autoridad Portuaria de Valencia como del Ayuntamiento de Gandía por proporcionarme toda la documentación necesaria para realizar el presente Trabajo y motivarme en su investigación.

En segundo lugar a mis tutores, en especial a D. José Santatecla, por acompañarme y guiarme en el proceso de elaboración del trabajo.

Por último, a mi familia y amigos, sobretodo a mi padre, por su apoyo y paciencia durante estos últimos meses.

INTRODUCCIÓN 02

La ciudad y el puerto de Gandía mantienen un fuerte vínculo: el puerto provee de vitalidad económica a la ciudad y esta no puede prescindir de él; aunque la unión entre ambos, materializada en el espacio de transición puerto-ciudad, se ha formado a través de espacios residuales que el puerto ha ido cediendo a la ciudad.

El entorno del puerto no muestra una adecuada relación urbanística con la ciudad, pues las formas y escalas de las calles adjuntas y algunas vallas limítrofes que ejercen de barreras visuales, desentonan en el paisaje, creando un ambiente duro y desagradable para el disfrute común.

Esta transición puerto-ciudad se debe de tener en cuenta para las transformaciones urbanísticas que se realizan en estas áreas: ceder espacios portuarios al área urbana, creando las 'zonas de interacción puerto-ciudad'; pues el puerto requiere de un crecimiento continuo para su expansión en el tráfico comercial y abandona otros espacios que requieren de un tratamiento urbano adecuado para su reciclaje para la ciudad.

CONTEXTO.

El concepto de puerto no es el mismo actualmente que en el pasado, pues anteriormente se consideraba 'puerto' a cualquier playa o varadero cercano a una ciudad en la cual se embarcaba y desembarcaba la mercancía recogida en el mar o transportada de uno a otro lugar. No existía la infraestructura como hoy en día se conoce.

Las relaciones entre los puertos y las ciudades ha evolucionado a lo largo de la historia, marcando como época determinante la Revolución Industrial (siglo XVIII), en la cual el comercio se instauró como el principal motor de la economía y el desarrollo del transporte marítimo, incluyendo la actividad portuaria. Los puertos pasaron de ser sencillos embarcaderos abiertos a ser unas infraestructuras industriales separadas de las ciudades y situados junto al mar.

Desde finales del siglo XX, las ciudades se han preocupado por renovar los límites puerto-ciudad, introduciendo nuevos conceptos como el 'frente litoral' o 'waterfront' que hace referencia al límite de la ciudad junto al mar y propone poner en valor la perspectiva del desarrollo de la ciudad mediante la fusión del puerto y la ciudad. En estas renovaciones se deben incorporar dichas áreas al espacio público - es decir, evitar la privatización del espacio -, y como dicen Javier Fedele y Luis J. Domínguez Roca: "Los muelles vuelven a ser nuevamente calles para la ciudad"⁰⁶ a través de estas palabras describen la integración del puerto en la ciudad.

Otro aspecto a tener en cuenta para la integración del puerto en la ciudad, es la coexistencia de diferentes actividades y usos en un mismo lugar. Es decir, la compatibilidad de usos favorece el desarrollo económico, pone en valor el entorno marítimo y revitaliza la zona costera.

El Profesor de Urbanismo en la Facultad de Arquitectura de Venecia (IUAV), Rinio Bruttomesso, dice que hay que actuar "según tres directrices: la de recomposición, la de recalificación y la de recuperación"⁰⁷ en estas áreas junto al agua. Con ello se refiere a integrar las zonas portuarias en la ciudad como si de una unidad se tratase, a desarrollar actividades y eventos que fomenten las reuniones sociales en estas áreas, a salvar las estructuras y proteger el patrimonio cultural ya existente. Todas ellas defienden una comunidad sostenible y protegen el medio ambiente, mientras se hace un uso adecuado de la ciudad.

Para aplicar estos conceptos, se ha elegido el 'Puerto de Gandía' como caso de estudio, por su trayectoria a lo largo de la historia, por el reconocimiento internacional y por el gran potencial que posee. Para ello se ha estudiado el origen y la construcción del puerto de Gandia a relación con la historia de la ciudad de Gandia, su urbanismo y economía.

⁰⁶ - Javier Fedele y Luis J. Domínguez Roca, "PRESENTACIÓN DOSSIER. Puerto y ciudad." - Revista Transporte y Territorio /12 (2015).

⁰⁷ - Rinio Bruttomesso, "Complejidad en la relación puerto-ciudad" - I.T. N.o 67. (2004).

2.1. HISTORIA DEL PUERTO DE GANDÍA.

No es fácil datar el origen del puerto de Gandia, pero habría que trasladarse al siglo XIII para situar el primer uso - recogido en un documento histórico oficial - de la desembocadura del río Serpis como embarcadero, exactamente en 1244, cuando el Rey Jaime I reconquistó pacíficamente el castillo de Bairen y sus alquerías, y seguidamente fundar la ciudad de Gandía como núcleo urbano para la Corona Catalana-Aragonesa. La nueva ciudad de Gandía, estaba situada en un lugar clave de las principales rutas comerciales, pues a través de ella discurrían dos rutas de comunicación secundarias: una de Xátiva a Denia y otra de Denia a Valencia.

Más tarde, en el siglo XIV, Gandía se define como una pequeña villa medieval: un perímetro amurallado que ofrece el lugar adecuado para agrupar las villas dispersas existentes en el entorno. Su economía se desarrollaba en la agricultura (principalmente caña de azúcar), el comercio, la artesanía y su exportación a Europa.

Al final del siglo XV, llega la familia de los Borja (procedentes de Xátiva) para gobernar Gandía, la capital de la Safor, y se inicia una época de esplendor. Durante los próximos siglos, se viven en la ciudad diferentes periodos: época de estabilidad en el siglo XVI, una crisis generalizada en el siglo XVII y finalmente, una recuperación económica y demográfica en el siglo XVIII, gracias a la producción agraria y al comercio del excedente de seda. El desarrollo agrario sirve de apoyo a la industria y al comercio.

Es el siglo XIX una época de grandes cambios en la ciudad Gandía; supuso, además de los cambios políticos y sociales, la realización de proyectos para el crecimiento y desarrollo de la ciudad, entre ellos, el derribo de las murallas en 1881, el ensanchamiento de la ciudad y la inauguración del puerto de Gandia y del ferrocarril de Alcoy en 1892.

La construcción del puerto fue un proceso largo que empezó el alcalde José Rausell Rivas junto al diputado liberal del distrito, Sinibaldo Gutierrez Más en la segunda mitad del siglo XIX; con el objetivo de fomentar el comercio marítimo en Gandia, ambos propusieron la construcción de un puerto en la desembocadura del barranco de San Nicolás, junto a dos pequeños núcleos urbanos: El Grao y El Lavador.

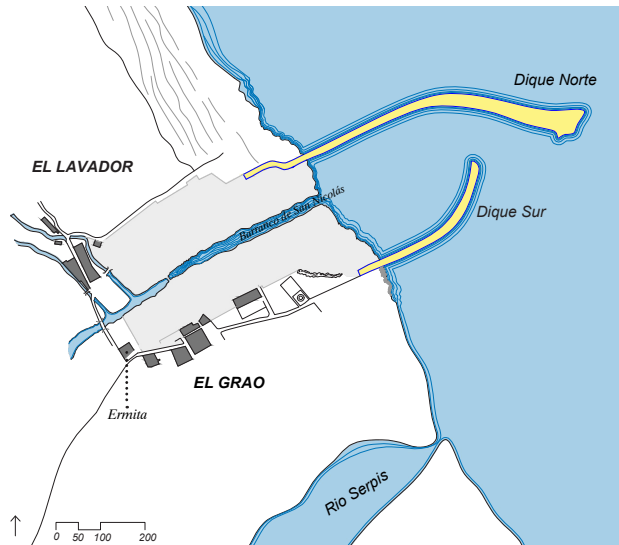
El proyecto original del puerto data el 30 de abril de 1883, firmado por Rafael Yagüe. Finalmente, tras muchos trámites administrativos, la Concesión del Puerto se aprobó en 1884 en Madrid. No obstante, hasta 1886, los concesionarios no encontraron a unos empresarios interesados en financiar el proyecto con capital privado; ellos eran Donato Gómez Trevijano y al Saturnino Ulargui Ochoa, a los que se les transfirió la concesión del puerto.

Por fin, el 23 de junio del mismo año se iniciaron las obras del puerto con los trabajos de cantera.

La construcción del puerto duró nueve años, desde 1883 hasta 1892, y se instaló en la desembocadura del barranco de San Nicolas, entre dos áreas urbanas - El Grao (zona sur) y El Lavador (zona norte) - . La obra se desarrolló en tres fases según lo indica Fernando Gimeno en su libro 'Historia del Puerto de Gandía' ⁰⁸ :

FASE 1.

En la primera fase se comenzaron a construir los diques norte y sur, que servían para contener el agua; primero el norte y después el sur. Estas obras se llevaron a cabo con una vía férrea - la vía norte era provisional - para llevar material a las zonas de trabajo. ⁰⁹



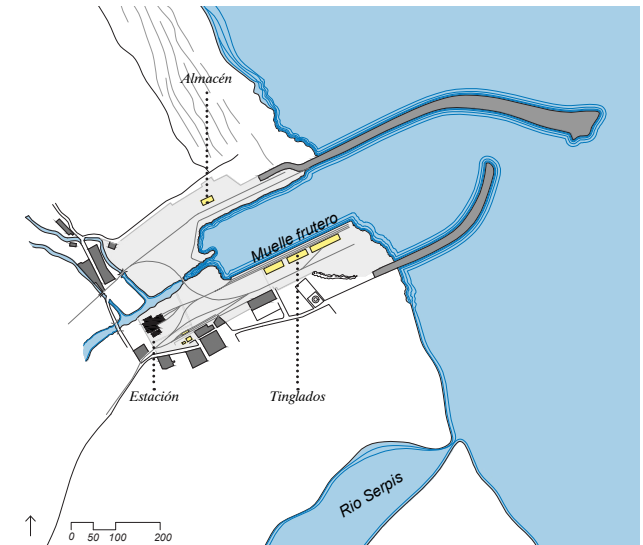
FASE 2.

La segunda consistió en dragar el interior de la dársena, y así conseguir suficiente profundidad para permitir el paso de embarcaciones. ⁰⁹



FASE 3.

En la tercera y última fase se construyó el muelle frutero, además de otros servicios como fueron la estación, los tinglados, el almacén y la cochera. Los límites del dominio portuario se encontraban vallados perimetralmente y por tanto aislados del área urbana. ⁰⁹



⁰⁸ - GIMENO CERVERA, F. (2007). Historia del Puerto de Gandía. CEIC Alfons el Vell i Departament de Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Gandia.

⁰⁹ - Figura. Esquema por fases de la construcción del proyecto del Puerto de Gandía. Elaboración propia.

Paralelamente, en julio de 1887, el Gobierno otorgó a Donato Gómez Trevijano la concesión para la construcción y explotación de un ferrocarril desde Alcoy hasta el puerto de Gandía. El ferrocarril seguía el trazado de la cuenca del río Serpis. Este fue un proyecto crucial para el puerto de Gandía pues conectaba a la ciudad con el interior de la región, permitiendo mejores conexiones para el intercambio de mercancías, destacando la industria de Alcoi - sector textil, metalúrgico y la industria papelera -.

Finalmente, en julio de 1889, mediante contratos privados, los nuevos concesionarios encontraron un verdadero socio financiero que pudiera abordar los gastos del ferrocarril y del puerto en conjunto. Se trataba del inglés J. Cockburn Francis Lee, quien constituyó la compañía británica 'Alcoy and Gandia Railway & Harbour Company Limited' para hacerse cargo del proyecto completo.

La transferencia de la concesión del ferrocarril y del puerto a favor de '*Alcoy and Gandia Railway & Harbour Company Limited*' llevó consigo algunas modificaciones en el proyecto inicial del puerto, como la incorporación de las vías férreas, que fueron diseñadas por el ingeniero Philip P. Ayres.

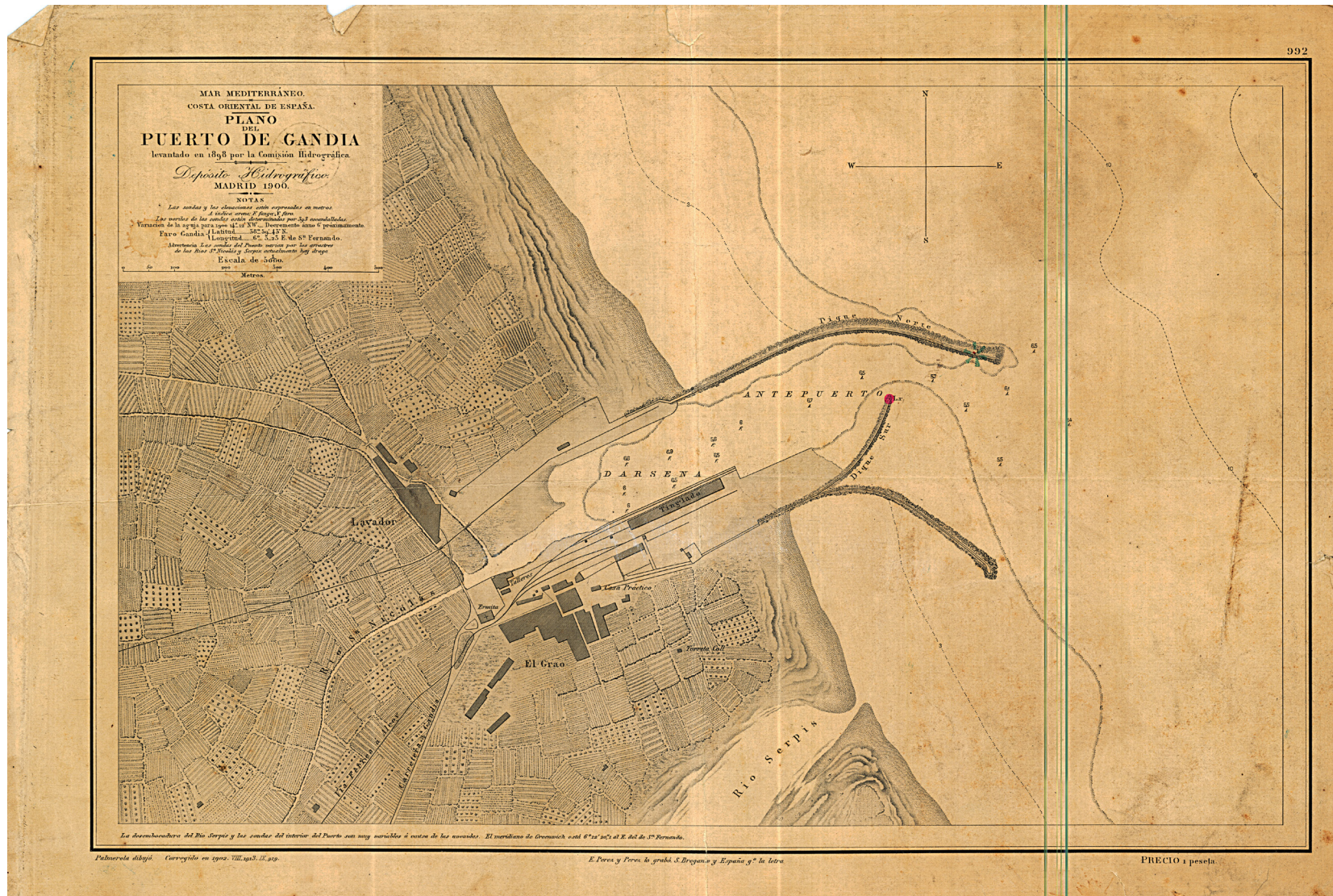
El puerto junto con el ferrocarril se inauguraron oficialmente el 22 de octubre de 1892 y la línea férrea Alcoy-Gandía funcionó durante 77 años.

A continuación se muestra un plano original del Puerto de Gandía en el año 1898 ¹¹, donde se muestran dos pequeñas áreas urbanas junto al mar rodeadas de cultivos y el puerto situado entre ambas.

Para la ubicación del puerto en este núcleo se propusieron dos alternativas: en la salida al mar del barranco de San Nicolás o en la desembocadura del Río Serpis; finalmente se eligió la primera ubicación pues era menos costoso de construir aunque trajo gastos de mantenimiento que no se habían planteado.



10 - Figura. Imagen del ferrocarril en funcionamiento. Fuente: Conferencia sobre 130 aniversario de la inauguración del Puerto de Gandía (2022). Fernando Gimeno.



11 - Figura. Plano Original del entorno del Puerto de Gandia en el año 1898. Fuente: Archivo Municipal de Gandia.

Desde la inauguración del puerto (1892), el volumen de tráfico marítimo estaba en constante crecimiento, los principales productos eran las naranjas y el carbón. El puerto y el ferrocarril trabajaban en conjunto: los barcos que traían el carbón, se llevaban las naranjas para su exportación y una vez desembarcado el carbón, se transportaba mediante las vías férreas a las industrias de Alcoy.

Aunque el comercio funcionaba muy bien en el puerto, las infraestructuras no eran las adecuadas; sobretodo por la continua necesidad de dragado. Esta situación obligó a la compañía británica en 1904 a la construcción del nuevo dique Serpis con el fin de desplazar los sedimentos del río fuera del canal de entrada. Esta actuación fue el origen de la actual Playa de Venecia, situada al sur del puerto.

Desde el inicio del siglo XX, el puerto de Gandia mejoró sus servicios e infraestructuras para afrontar el aumento del tráfico de naranjas, tanto fue así que llegó a situarse como el segundo puerto frutero de toda España en el año 1934. Pero con el estallido de la guerra civil española (1936), se vio afectado en su actividad comercial, al igual que sucedió en todo el país. Fue bombardeado en numerosas ocasiones y reparado posteriormente por la misma entidad concesionaria.

El inicio de la Segunda Guerra Mundial (1939) agravó esta situación de disminución de la actividad portuaria y ya no se manejaba el mismo volumen como a inicios de siglo. En este contexto, la compañía británica no llevó a cabo las inversiones necesarias para el mantenimiento de las infraestructuras portuarias y el Estado adquirió la concesión del puerto mediante la '*Ley de 17 de julio de 1946*' que se hizo efectiva el día 21 de octubre de 1946:

"...se consigna la necesidad de adquirir este puerto, con el fin de realizar la mejora y ampliación de las obras del mismo para que cumpla su misión de elemento básico del sistema regional de transportes con la eficacia requerida por la época moderna..." - *Ley de 17 de julio de 1946*.¹²

El importe de dicha adquisición ascendió a 4.125.000 pesetas de la época y supuso que esta infraestructura pasara a ser un puerto del estado y perteneciente al Grupo de Puertos de la Provincia de Alicante, que dependía de la Comisión Administrativa de Puertos del Ministerio de Obras Públicas.

Tras adquirir el puerto, el Estado llevó a cabo todas las reformas en las infraestructuras del puerto que tanta falta hacían, lo que significó un aumento del comercio marítimo, sobretodo el incremento del transporte de la naranja (1947-1961), aportando un alto beneficio económico a la comarca.

¹² - Ley de 17 de julio de 1946, por el que se establece la Adquisición del Puerto de Gandía. Boletín oficial del estado «BOE», núm. 200. Fuente: BOE.es - Sumario del día 19/07/1946.



¹³ - Imagen del trabajo de descarga en el Puerto de Gandia. Fuente: *Historia del Port de Gandia. Fernando Gimeno Cervera, (2007)*.

Gracias a estas obras de mejora en el puerto, el antiguo pueblo de pescadores del Grao se revitalizó, y comenzó a desarrollarse la industria del turismo en la Playa de Gandía con la llegada de los primeros burgueses e industriales que provenían de Alcoy y que tanto han beneficiado económicamente a la ciudad. El núcleo urbano del Lavador - al norte del puerto - se expandió a lo largo de la costa, construyendo numerosas edificaciones vacacionales, entre ellas destaca el complejo de 'La Ducal' (1964), una de las primeras construcciones de la Playa de Gandía.

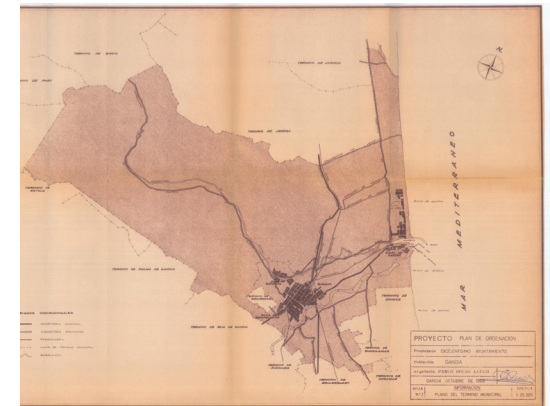
La década de los 60 fue una época de crecimiento en el Grao; comenzando por la construcción de la Iglesia de San Nicolas de D. Eduardo Torroja Miret, inaugurada en 1962. Está situada en un lugar emblemático: en el inicio del muelle norte y junto la dársena del puerto. Esta iglesia se enmarca en el Movimiento Moderno y forma parte del patrimonio cultural de Gandía.

Con el crecimiento urbano del entorno portuario, el Estado vio la necesidad de regularizar el área de dominio portuario y redactó el primer 'Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Gandía y el Puerto Autónomo de Valencia' en 1963. En él se diferenciaban cinco áreas de servicio diferentes y se incluía un vallado perimetral de ladrillo y rejilla para separar el área portuaria del núcleo urbano. Tras la aprobación de dicho convenio, el puerto continuó con su crecimiento interno: se construyeron 5 nuevos tinglados fruteros (doce en total) para el almacenaje de la naranja.

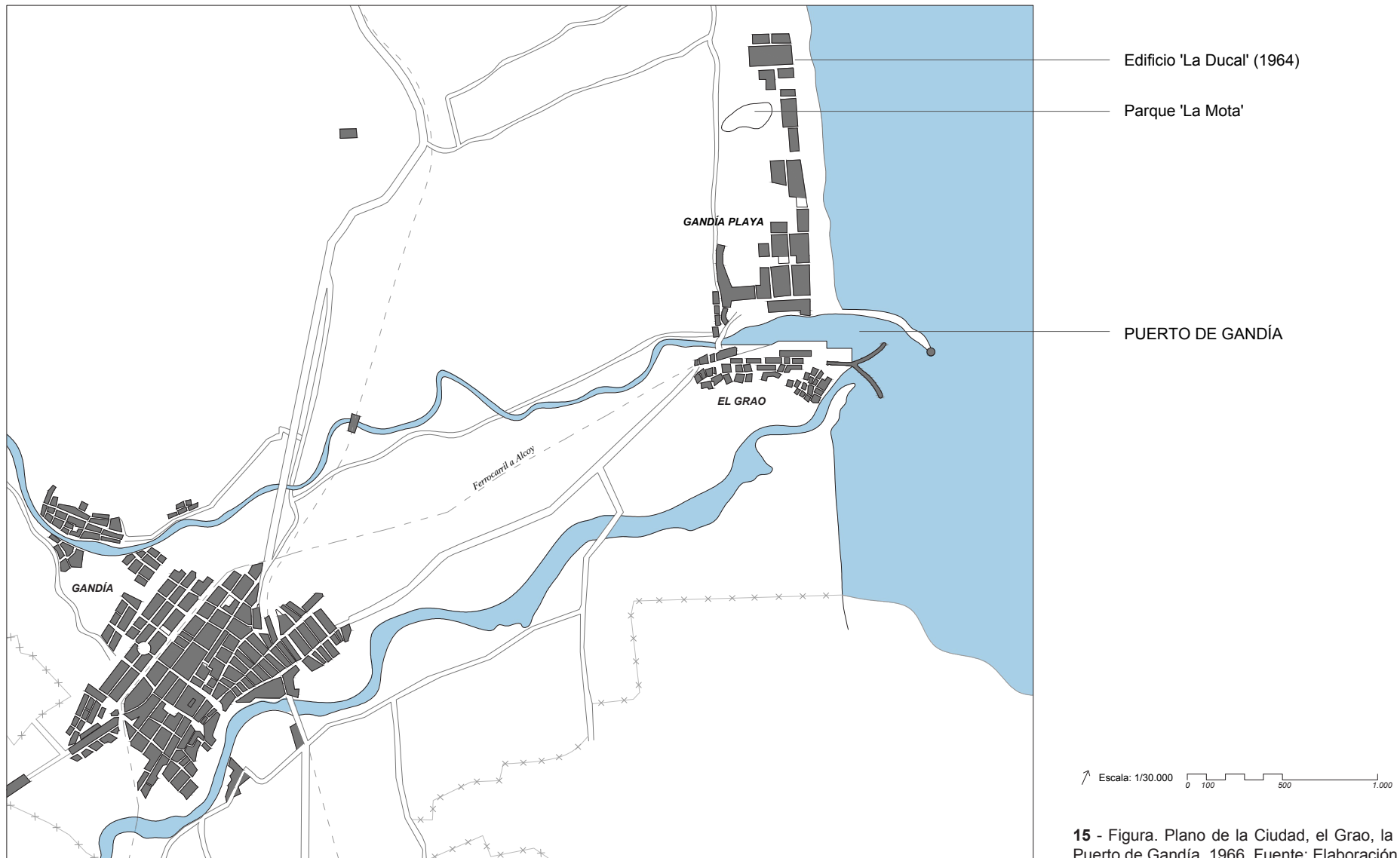
Por otra parte, la actividad comercial se vio afectada; a partir de 1964, comenzó el declive de la naranja en el puerto de Gandía: el ferrocarril se desarrolló rápidamente en Centro-Europa y se crearon nuevas rutas de transporte de mercancías, lo cual afectó a la exportación de naranja en Gandía. Estas nuevas vías conseguían disminuir el tiempo de travesía y mejorar la calidad de llegada, así como calcular la cantidad de demanda del mercado.

La caída de la naranja supuso la búsqueda de nuevas actividades comerciales, en este caso fue el 'desguace de buques' por los altos precios de la chatarra de hierro (aunque no fue bien recibida por el resto de sectores portuarios: pesca y turismo). Igualmente, en 1966, comenzó la exportación de bobinas, abono y papel, el cual traerá altos beneficios a la comarca.

La introducción a nuevos mercados supuso la construcción de nuevos servicios portuarios, como fueron: oficinas, talleres, viviendas, Ayudantía de Marina (1967), Sanidad Exterior (1969) y la nueva Lonja del Pescado (1969).



14 - Plano del término municipal de Gandía, 1966. Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU). Fuente: Archivo Municipal de Gandía.



15 - Figura. Plano de la Ciudad, el Grao, la Playa y el Puerto de Gandía, 1966. Fuente: Elaboración Propia.

Asimismo, se plantearon nuevas reformas para ampliar la superficie portuaria con un proyecto que costaba alrededor de 200 millones de pesetas, y cuya obra duró cinco años, desde 1967 hasta 1972. Analizando el proyecto, se puede concluir que se desarrolló en cuatro fases:

FASE 1: El inicio de la obra comenzó con la prolongación del Dique Norte de 410m más, para mejorar las condiciones de abrigo de las embarcaciones en el interior del puerto.

FASE 2: Traslado del Dique Sur hacia el oeste, para proteger la dársena del Puerto de los oleajes y sedimentos del mar; y posterior dragado de la nueva dársena.

FASE 3: Construcción del nuevo Muelle Sur, donde se ubicarían los nuevos depósitos.

FASE 4: Obras de relación puerto-ciudad: nuevo varadero para las embarcaciones pesqueras, nuevos tinglados, las vías férreas, pavimentos, etc. y un vallado total del área portuaria que no permitía el paso a agentes externos al sector.

Esta obra aumentó la brecha urbana entre el puerto y la ciudad pues el vallado perimetral consistía en un muro macizo de más de tres metros de altura, que impedía el acceso y la visibilidad.

Por otra parte, en las décadas de los 60 y 70, el Puerto de Gandía pasó a formar parte de nuevos mercados de intercambio, como fueron: el papel mayoritariamente, que se definió como un negocio estable en la comarca; también se traficaba en menor medida con la naranja; el desguace de buques; la descarga del abono, cemento y madera, etc. En 1978, entró una nueva mercancía: bobinas de chapa de hierro, destinadas a la fabricación de automóviles de la empresa Ford España SA.

En 1975, se añadió un nuevo servicio portuario: el almacén frigorífico, que ofrecía un equipamiento para desarrollar una nueva actividad: 'el transporte de diversos pescados, mariscos y crustáceos'. La construcción de este nuevo edificio afectó al entorno urbano pues se tuvo que trasladar uno de los tinglados que se situaba en la parcela; el resultado fue la unión conjunta de los tinglados fruteros, tal y como hoy en día se conocen. En 1979, se construyó una nueva nave con función de almacén, perteneciente a la empresa 'Almacén Navarro y Boronad'.

La zona norte del puerto, también se desarrolló gracias a la llegada de los turistas a la playa. Se realizó una ampliación de superficie terrestre en el punto de encuentro entre la playa de Gandia y el inicio del dique norte, donde se levantó el 'Club Náutico de Gandia' con una dársena para las embarcaciones deportivas. En 1973, se inauguró este nuevo equipamiento, que a pesar de ser espacio privado para socios, es muy apreciado por todos los amantes

de los deportes náuticos. Unos años más tarde, en el Dique Norte, se construyó el Club Deportivo de Pesca de Gandía (1977).

El proyecto de la gran obra (1967 - 1972) fue un éxito en el muelle norte, pues consiguieron frenar los daños que los temporales causaban en el interior del puerto, pero no fue así en el muelle sur. No se obtuvo el resultado esperado: el dique sur no cerraba la dársena del puerto y permitía la entrada de oleajes, provocando dificultades de entrada y salida de las embarcaciones y haciendo necesario el dragado constante del interior de la dársena.

En 1982, se redactó un proyecto de reforma de la zona de servicio del Puerto de Gandía para atender la demanda de la actividad portuaria, el cual consistía en la expansión del puerto hacia el sur. Se construyó un contradique sur y se amplió el área de trabajo en el muelle sur para aumentar sus servicios comerciales. También se abrió una bocana en el dique norte para dar servicio a las embarcaciones menores que atracaban en el Club Náutico.

Ese mismo año, se publicó una nueva ley, el Real Decreto 989/1982, que clasificaba al Puerto de Gandía como puerto de interés general y pasaba a formar parte de 'Puertos del Estado':

“...Los cambios experimentados en la evolución del tráfico, la racionalización de la administración portuaria, la ampliación y mejora del sistema de comunicaciones y los avances de la tecnología en materia de puertos, son circunstancias que obligan a actualizar dicha clasificación al objeto de determinar con precisión qué puertos tienen hoy la consideración de interés general de acuerdo con los criterios legales del mencionado (...)

Artículo único.- Uno. Son puertos de interés general, de acuerdo con lo establecido en el artículo quince de la Ley de Puertos, los de: (...) Almería, Carboneras, Cartagena, Torre Vieja, Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto, Castellón, Vinaroz, Tarragona, Barcelona, (...)” - **«BOE» núm. 119, de 19 de mayo de 1982, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.** ¹⁶

La elección del Puerto de Gandía como puerto de interés general es el reconocimiento por parte de la Administración Estatal como punto clave por la exportación de papel, bobinas y naranjas, entre otras mercancías, en la comarca de la Safor.

¹⁶ - Ley de 19 de mayo de 1982, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Boletín oficial del estado «BOE» núm. 119. Fuente: BOE.es - Sumario del día 19/05/1982.

Hasta la década de los 80, el puerto de Gandía daba la espalda al núcleo urbano del Grao y del Lavador, ocultando las vistas panorámicas marítimas a los ciudadanos y restringiendo su acceso.

El nuevo enfoque público europeo por renovar las infraestructuras portuarias pasa por integrarlas en los núcleos urbanos y llega a Gandía a través de un Convenio Urbanístico, con el fin de resolver el límite de transición puerto-ciudad. Fue el primer convenio que recogía un proyecto sobre las áreas de interacción puerto-ciudad, proponiendo una zona de disfrute con vistas al paisaje marítimo, un área verde y el traslado del acceso fuera del núcleo urbano.

Con la intención de continuar con la integración portuaria en el área urbana, se decidió expandir la zona comercial por el sur del puerto. Para ello, se realizó una gran obra entre 1990 y 1995, dividida en dos fases para la construcción del nuevo Muelle Serpis:

FASE 1: En la primera fase (1990-1992), se comenzó por la prolongación del dique Serpis hacia el sur, invadiendo una zona de la Playa de Venecia y posteriormente, rellenando dicha área con arena para formar una nueva superficie terrestre y construir dos nuevas naves de almacenamiento y dos grúas a nombre de Navarro y Boronad SL.

FASE 2: La segunda y última fase (1993-1995) consistía en la expansión del muelle sur hacia el interior del puerto y la construcción de una nueva nave y la tercera grúa - también propiedad de Navarro y Boronad SL -.

Esta fue la última gran obra hasta el momento en el Puerto de Gandía y se financió con capital privado de la empresa encargada de garantizar la prestación de los servicios con los niveles adecuados y acordados con los clientes. ¹⁷

¹⁷ - A. (2021, September 1). Política de sistemas de gestión - Navarro y Boronad. Navarro Y Boronad. <https://navarroyboronad.com/responsabilidad-social/>

El siglo XXI comenzó para el Puerto y la Playa de Gandía con un exitoso concurso de obra pública para el diseño del 'Nuevo Paseo Marítimo de Neptuno', impulsado por la Administración Pública en el año 2002. La propuesta ganadora fue construida y es el actual paseo marítimo que discurre a lo largo de la playa.

Más adelante, se construyó La Llotja del Port de Gandia en 2009, un edificio singular de uso mixto: comercial, restauración y atractivo turístico, dando acceso al público al proceso de subasta del pescado de la Cofradía. Además de intercambiar los productos pesqueros, se destina la planta primera a un restaurante público para disfrutar de las vistas a la dársena del puerto.

El mismo año, el Ayuntamiento de Gandía propuso a Renzo Piano - ganador del Premio Pritzker 1998 - una intervención urbanística y arquitectónica en el puerto, el cual visitó para 'buscar el espíritu de su proyecto'¹⁸ y elaboró algunas ideas sobre el muelle norte: un auditorio¹⁹ que combinaba diferentes usos de reunión, lúdicos, comerciales, turísticos y culturales, un nuevo Náutico e incluso un hotel. Finalmente, el proyecto no se llevó a cabo.

Entre los años 2012 y 2013, se reformaron las áreas de interacción puerto-ciudad del área norte. La primera zona fue el Paseo de los Borgia, con la apertura al mar y la pavimentación con trencadís. La segunda y última fue el Espigón Norte del Puerto, que se urbanizó para formar un agradable paseo de uso público junto al mar.

La administración siguió aplicando mejoras en el entorno portuario con la construcción del acceso sur al Puerto con el Puente Río Serpis en 2019, para trasladar el recorrido que hacían los vehículos pesados que transportan mercancías a una zona exterior del núcleo urbano, lo que conllevó una mejora ambiental y la reducción de contaminación acústica en el Grao.

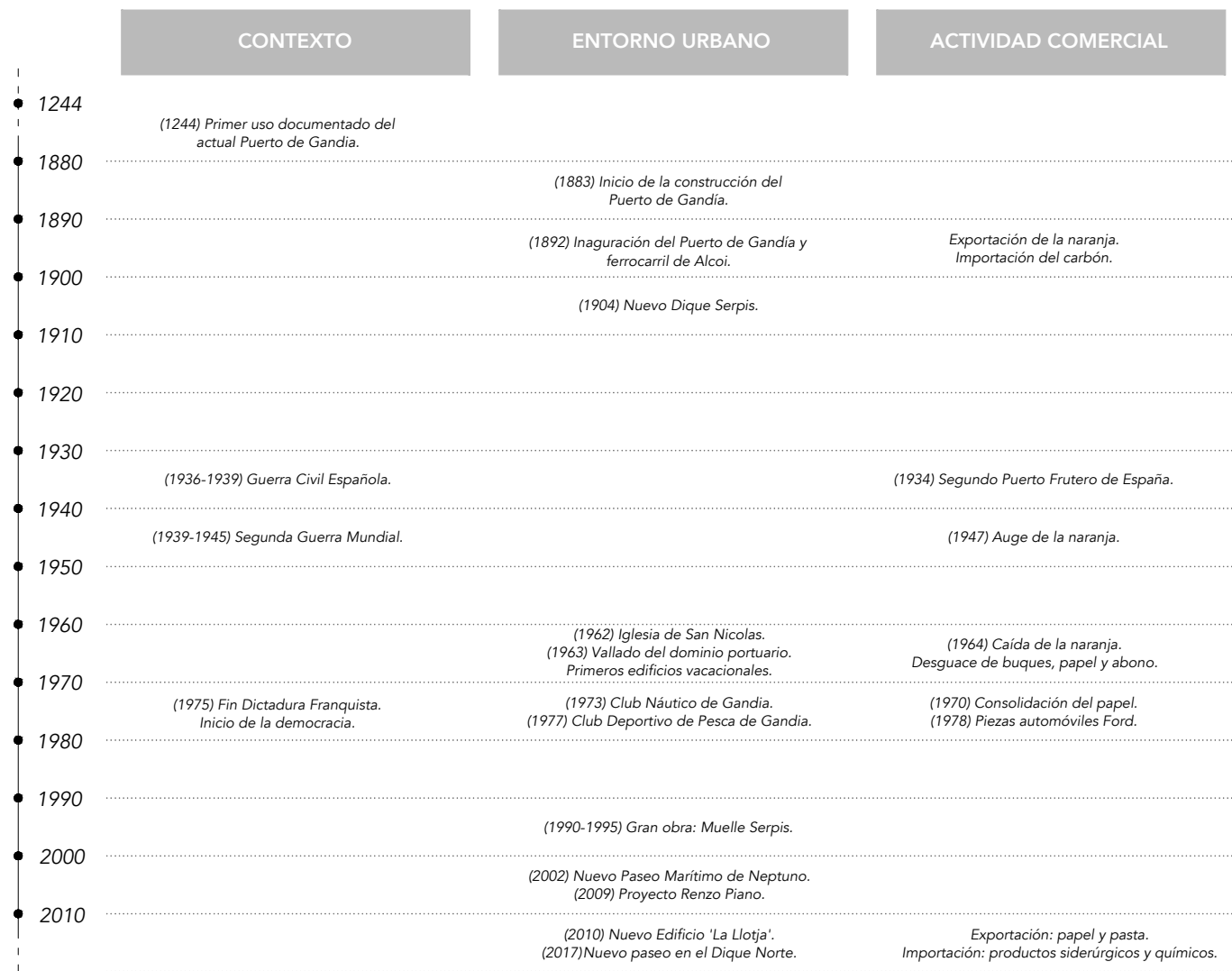
El último acontecimiento urbano en el puerto ha sido el derribo del edificio del Club Náutico de Gandía en 2020, una polémica judicial por la concesión de este singular espacio.

Actualmente se está urbanizando el entorno próximo al puerto, junto a la Iglesia de San Nicolás y van a ser calles exclusivamente peatonales, desviando el tráfico rodado a segunda línea de playa



19 - El Auditorio de Renzo Piano integra el puerto en la trama urbana de la playa de Gandía. Fuente: *Levante-EMV*. (2009, 17 septiembre).

18 - Batalla, E., & Batalla, E. (2009, March 2). Renzo Piano estudia un proyecto en el puerto de Gandía. *El País*. https://elpais.com/diario/2009/03/03/cvalenciana/1236111495_850215.html



20 - Figura. Esquema cronológico del Puerto de Gandía. Elaboración propia.

ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE LOS CONVENIOS PUERTO-CIUDAD. 03

3.1. DEFINICIÓN.

Los puertos son infraestructuras gestionadas por la Administración Pública, concretamente por Puertos del Estado, que a su vez pertenece al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España; tienen como objeto principal la explotación del tráfico de mercancías mientras que las ciudades buscan la incorporación de espacios urbanos de gran valor paisajístico. Es competencia de las Autoridades Portuarias lo referente a la gestión comercial y portuaria y es del Ayuntamiento, el suelo y entorno urbano de su ciudades.

Por ello, para desarrollar una correcta expansión urbanística, realizar mejoras o ampliaciones en un área portuaria, existe un convenio urbanístico, que es un acuerdo firmado entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento por el cual ambos organismos trabajan en conjunto para definir los usos portuarios, la delimitación de la zona de servicio portuaria y la relación con la ciudad.

El caso del Puerto de Gandía, situado a 4 kilómetros al este de la ciudad de Gandía y a 65 kilómetros al sur de Valencia, es un puerto local de carácter comercial en el cual se producen intercambios de mercancía general no containerizada, como papel y madera. Este hecho lo define como un puerto de interés general, perteneciente al ámbito de gestión de la Autoridad Portuaria de Valencia.

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) redacta un documento jurídico sobre el puerto: la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) - anteriormente denominado Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) -. Se trata de un instrumento de planificación urbanística y de ordenación del territorio y pretende facilitar los trámites entre la Administración Pública y la Portuaria. En él se incluyen los límites del dominio público portuario, el planeamiento urbanístico, un análisis completo del puerto, la zonificación de usos, etc.

Para estudiar los espacios de interacción puerto-ciudad, se va a poner en práctica el *método comparativo* en los convenios existentes, el cual consiste en exponer los planos - que se han interpretado unificando usos y colores para un estudio conjunto - y se incluyen datos de interés como contexto social del momento y los cambios adscritos al convenio: superficie portuaria cedida al ayuntamiento y nuevas funciones integradas en el ámbito portuario.

Los puertos delimitan sus áreas según la '*zonificación de usos*', la cual responde a las necesidades del puerto y asignan usos a cada área según qué función pretendan definir en esa zona. Estas zonas se definen a continuación según la Autoridad Portuaria de Valencia:

“ZONIFICACIÓN DE USOS:

- a) *Usos comerciales*, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.
- b) *Usos pesqueros* - operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba -.
- c) *Usos náutico-deportivos*.
- d) *Usos complementarios o auxiliares de los anteriores*, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto“. ²¹

Esta definición describe los usos exclusivamente portuarios sin tener en cuenta el posible uso y disfrute público, incluso se llega a restringir el acceso a “personal no autorizado”.

En determinadas ocasiones algunas zonas no responden a las necesidades de uso de la actividad portuaria o bien el desarrollo urbanístico poblacional invade alguna zona del puerto, haciendo uso público en áreas restringidas según la especificación de ‘*zonificación de usos*’ de la Autoridad Portuaria.

La posibilidad de compatibilidad de usos es una exigencia del desarrollo portuario, que anteriormente no se tenía en cuenta pero que en la actualidad es necesario y conlleva el desarrollo económico, la creación de empleo y la coexistencia de actividades. Esta compatibilidad de uso portuario y de actividades públicas se denomina como ‘*interacción puerto-ciudad*’ que la Autoridad Portuaria de Valencia la define como:

²¹ - Autoridad Portuaria de Valencia, “PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP), 2020”, *página 4*.

“(…) por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la **interacción puerto-ciudad**, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.”.

22

Estas áreas son las que aportan valor a la ciudad pues se funden puerto y ciudad, dinamizando el espacio, fomentando las relaciones socio-culturales a través de actividades públicas en un espacio marítimo de gran valor paisajístico.

En el asunto que se estudia, el Puerto de Gandia es un ejemplo de interacción puerto-ciudad donde convive la actividad portuaria y el ocio público. Esta relación no siempre se ha dado, pues en un inicio el ámbito portuario se encontraba delimitado físicamente y estas barreras se han reducido. El crecimiento de la ciudad y la llegada de los turistas al Grao supusieron la expansión del puerto hacia el sureste, cediendo la zona norte al uso público. Actualmente el puerto se encuentra en un proceso de cambio, de apertura al público para el aprovechamiento turístico.

3.2. CONVENIOS EXISTENTES.

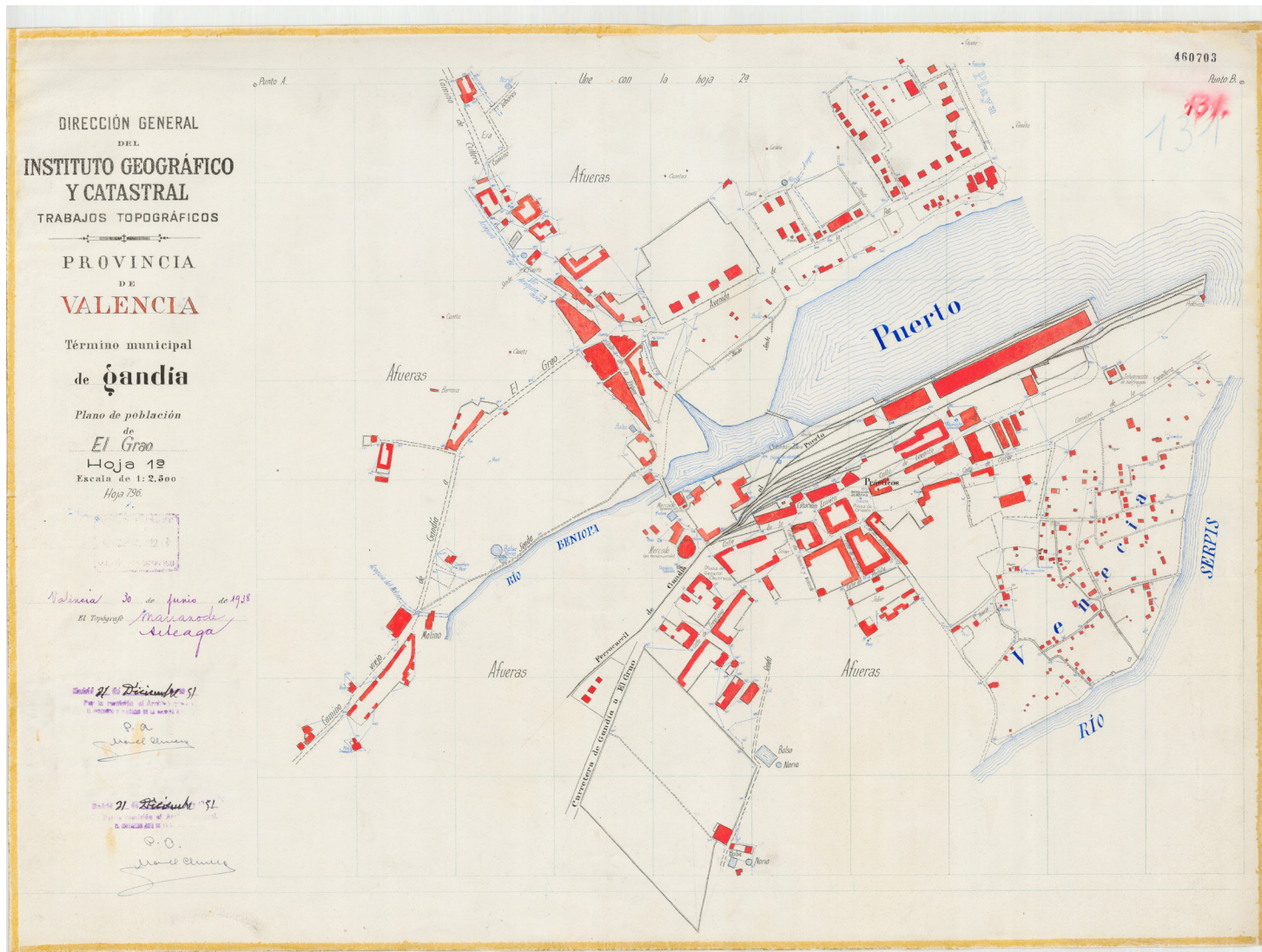
La historia de la relación puerto-ciudad en Gandía se encuentra detallada en los Convenios Urbanísticos entre la Autoridad Portuaria de Valencia y el Ayuntamiento de Gandía, donde aparecen los conceptos mencionados anteriormente.

En este apartado se analizan dichos convenios, destacando las áreas destinadas a la integración puerto-ciudad. Los convenios portuarios elegidos en materia urbanística sobre el Puerto de Gandía son los siguientes:

- I. “PLANO DE POBLACIÓN DE EL GRAO. TÉRMINO MUNICIPAL DE GANDÍA” - 30 junio de 1938.
- II. “ZONA DE SERVICIOS EN EL PUERTO DE GANDÍA” - 21 de noviembre de 1963.
- III. “PLANO DEL PROYECTO REFORMADO DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE GANDÍA” - 31 de agosto de 1982.
- IV. “ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL ENTORNO PORTUARIO Y SU RELACIÓN CON EL GRAU Y LA PLAYA DE GANDIA” - 1987.
- V. “PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO (PUEP)” - 2001.
- VI. “CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE GANDIA Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA” - 30 de marzo de 2012.
- VII. “MEJORA URBANA DEL PASEO MARÍTIMO DEL MUELLE NORTE DEL PUERTO DE GANDÍA” - 2012.
- VIII. “PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.” - diciembre de 2020.

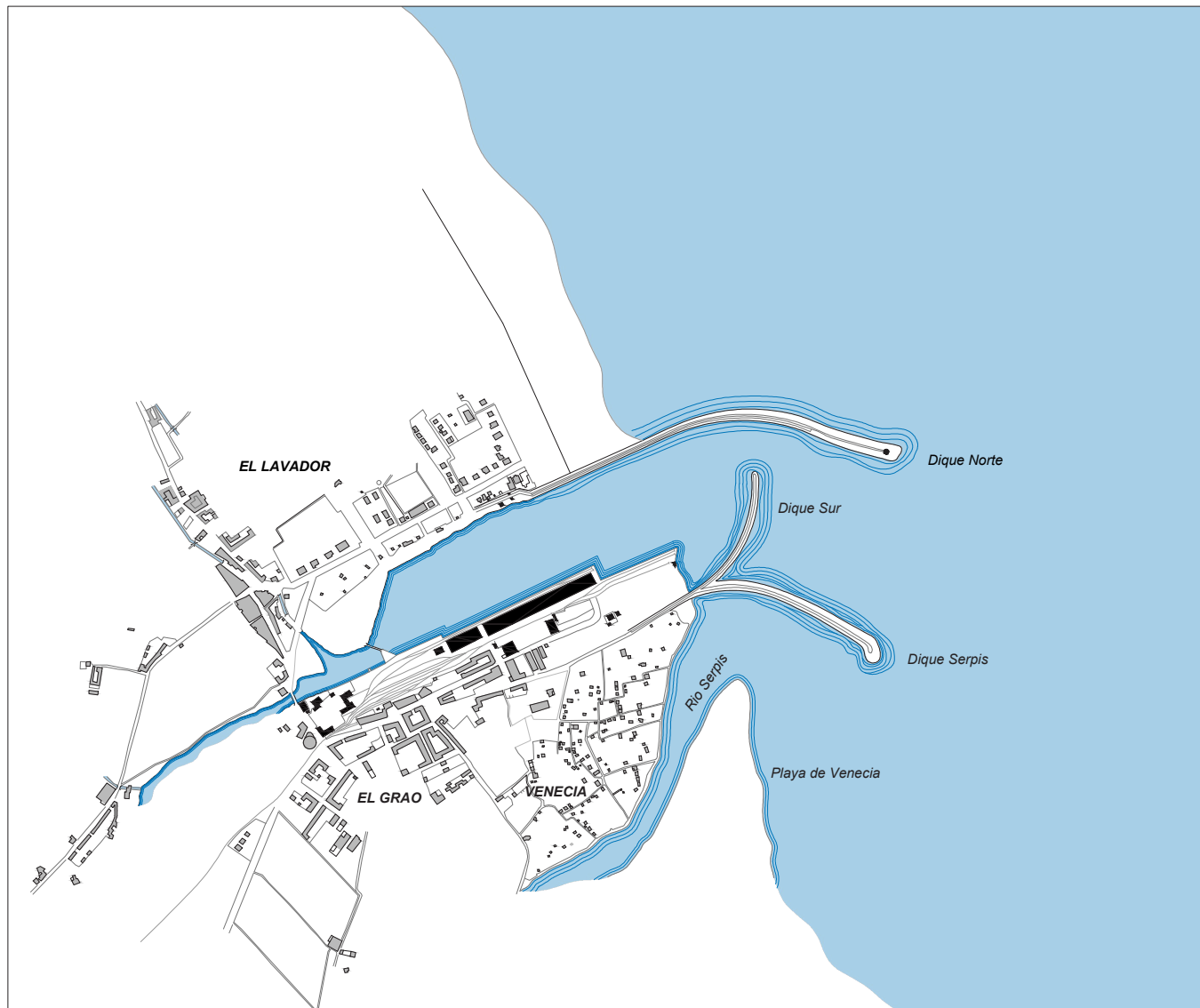
**Todos ellos se han interpretado unificando usos para un estudio conjunto.*

I. "PLANO DE POBLACIÓN DE EL GRAO. TÉRMINO MUNICIPAL DE GANDÍA" - 30 de junio de 1938.



23 - Plano Original de 'El Grao. Término Municipal de Gandía'. Dirección General del Instituto Geográfico y catastral (1938). Fuente: Archivo Municipal de Gandía.

I. "PLANO DE POBLACIÓN DE EL GRAO. TÉRMINO MUNICIPAL DE GANDÍA" - 30 de junio de 1938.



↑ Escala: 1/10.000 0 100 200

24 - Figura. Plano de entorno del Puerto de Gandía en los años 30. Elaboración propia.

I. “PLANO DE POBLACIÓN DE EL GRAO. TÉRMINO MUNICIPAL DE GANDÍA” - 30 de junio de 1938.

CONTEXTO SOCIAL.

El Puerto de Gandía, junto al ferrocarril de Alcoy, se inauguran en 1892 como se ha dicho anteriormente. Se situó en el Barranco de San Nicolás, entre los núcleos urbanos de El Lavador, El Grao y Venecia.

El Puerto de Gandia ha sido el único puerto nacional financiado por una empresa privada y destinado al servicio de mercancías, buques y pasajeros, es decir, se pagó con capital privado pero se destinó al servicio público. La empresa inglesa *‘The Alcoy & Gandia Railway & Harbour Company Limited’* fue creada expresamente para la gestión portuaria y del ferrocarril, y estuvo al cargo hasta 1946, que el Estado compró el puerto.

El entorno urbano (El Lavador, El Grao y Venecia) se desarrolló gracias a la construcción del Puerto, pues antes de su construcción apenas existían construcciones cercanas, si no que era un área agraria.

La construcción del Dique Serpis en 1904 para la contención de los sedimentos que arrastraba el mar en esa ubicación, hizo que se formara la actual Playa de Venecia al sur del rio Serpis.

El Puerto aportaba vitalidad económica y social; se podía describir como un lugar de acceso libre, donde convivían trabajadores y ciudadanos, compartiendo el paisaje portuario-marítimo. Era un lugar de encuentro e integración puerto-ciudad.

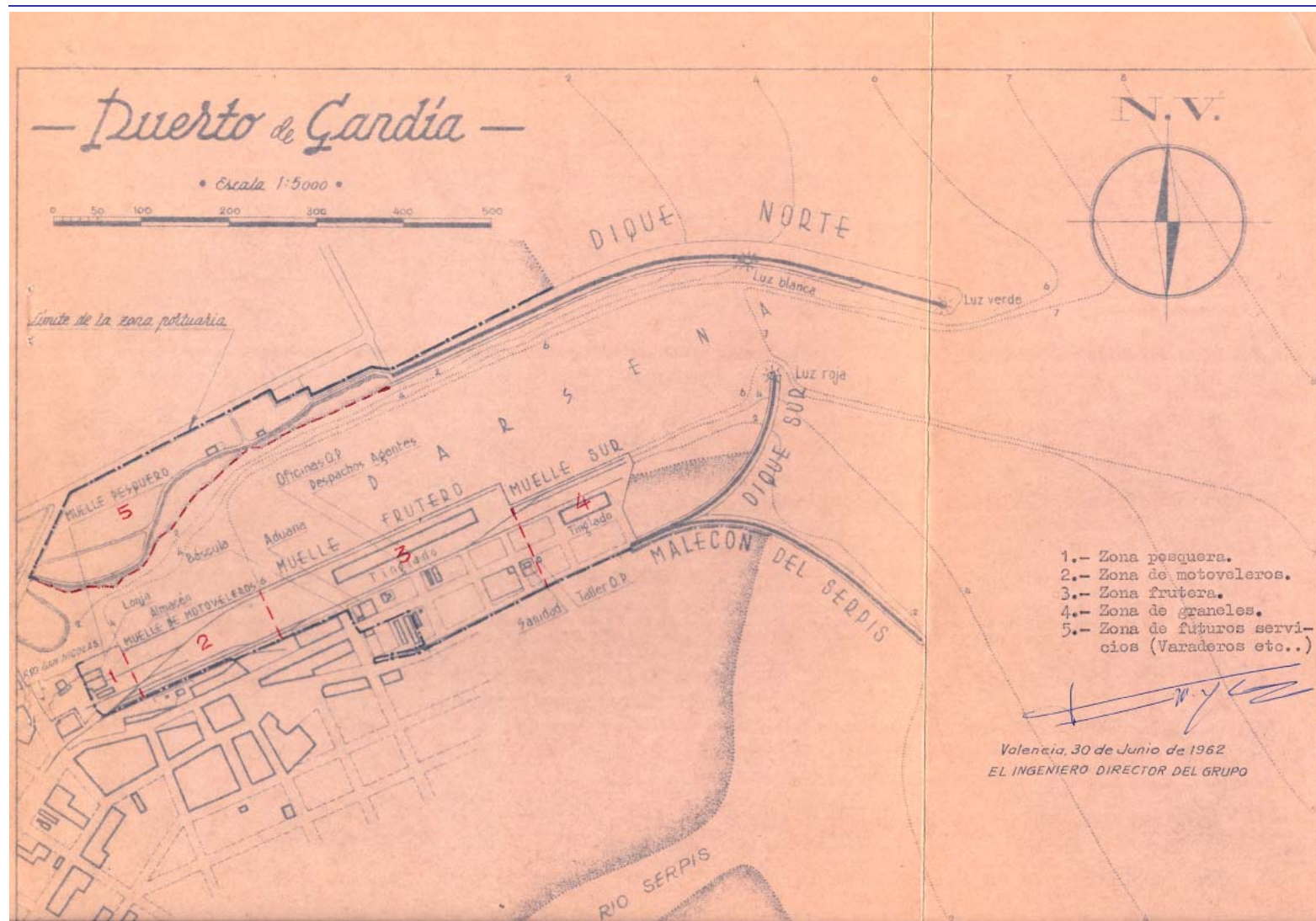
ZONIFICACIÓN DE USOS.

El Puerto se dedicaba principalmente a la exportación de frutas (naranjas, cebollas, tomates y otros) y también a la importación de carbón y sal. Los buques trabajaban con la ayuda del ferrocarril para trasladar las mercancías.

La zona de carga y de descarga portuaria se ubicaba en el lado sur del puerto, al igual que el ferrocarril.

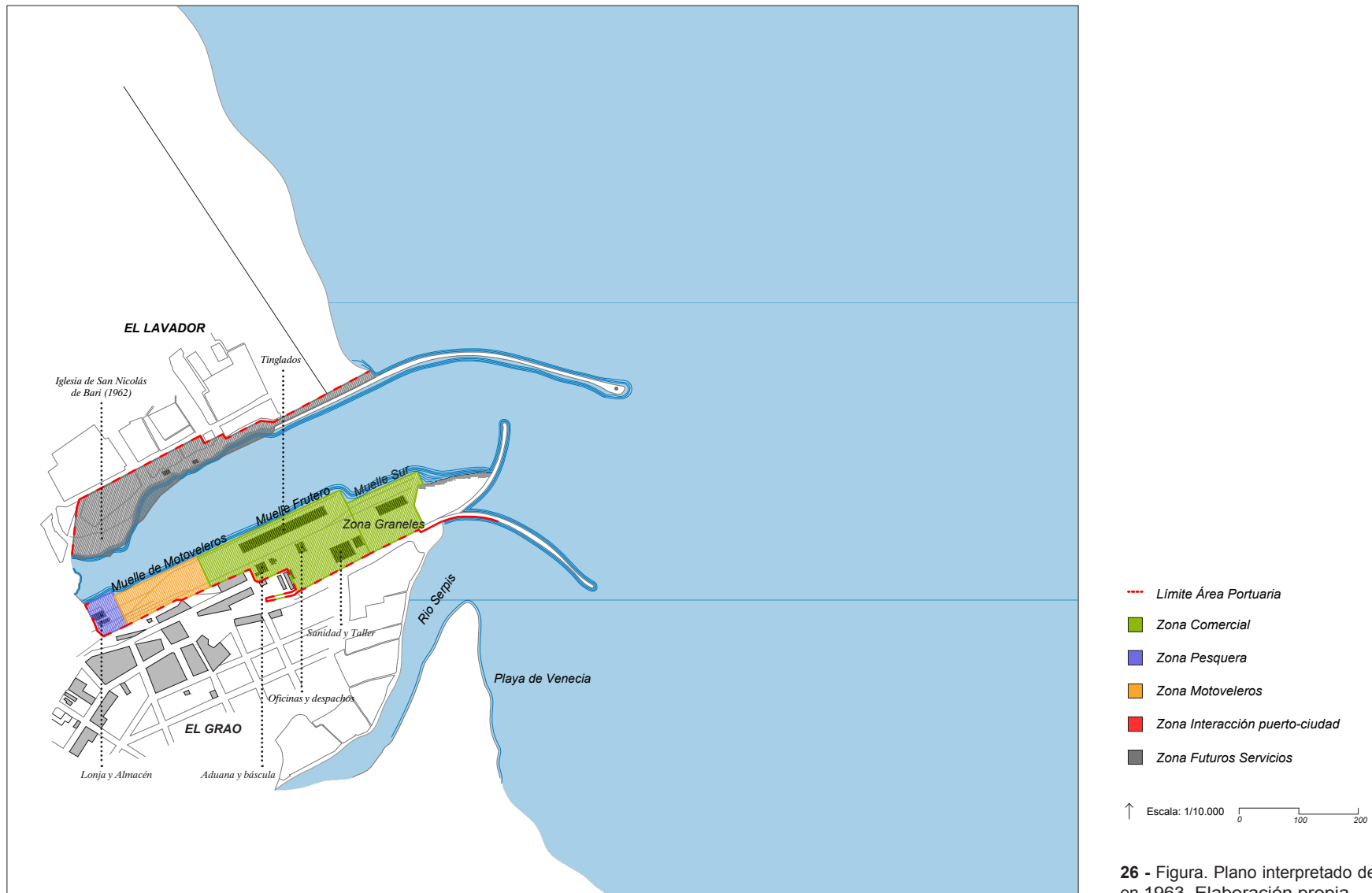
Se puede estimar que el ámbito portuario era de 70.000 m² de superficie terrestre y no era necesaria la zonificación de usos por áreas pues la convivencia era clara.

II. "ZONA DE SERVICIOS EN EL PUERTO DE GANDÍA" - 21 de noviembre de 1963.



25 - Plano Original "Zona de Servicios en el Puerto de Gandía" (1963). Fuente: Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), 2020. Autoridad Portuaria de Valencia.

II. "ZONA DE SERVICIOS EN EL PUERTO DE GANDÍA" - 21 de noviembre de 1963.



26 - Figura. Plano interpretado de la Zona de Servicios en 1963. Elaboración propia.

II. “ZONA DE SERVICIOS EN EL PUERTO DE GANDÍA” - 21 de noviembre de 1963.

CONTEXTO SOCIAL.

El primer Convenio Urbanístico sobre el Puerto de Gandía se redactó durante la dictadura franquista, en un momento en el que el comercio vuelve a progresar tras la Guerra Civil y España ingresa en el GATT (*Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio*), un acuerdo intergubernamental que regulaba el comercio internacional.

El Estado vio la necesidad de regularizar el área de dominio portuario y redactó el proyecto sobre “ZONA DE SERVICIOS EN EL PUERTO DE GANDÍA” que fue aprobado por: *el Ministerio de Obras Públicas (Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos), el Ayuntamiento de Gandía, el Ministerio de la Vivienda (Urbanismo) y Jefatura de Puertos de Valencia*, los cuales incidieron en satisfacer las necesidades futuras que el puerto pudiera llegar a exigir.

Este acuerdo incluía un vallado perimetral (*marcado en rojo en el plano anterior*) para separar el área portuaria del núcleo urbano, lo que impedía el acceso libre a los ciudadanos y el disfrute de las vistas al mar, estableciendo una barrera visual entre el Grao y el Puerto.

Tras la aprobación de dicho convenio, el puerto continuó con su crecimiento interno: se construyeron 5 nuevos tinglados fruteros (doce en total) para el almacenaje de la naranja.

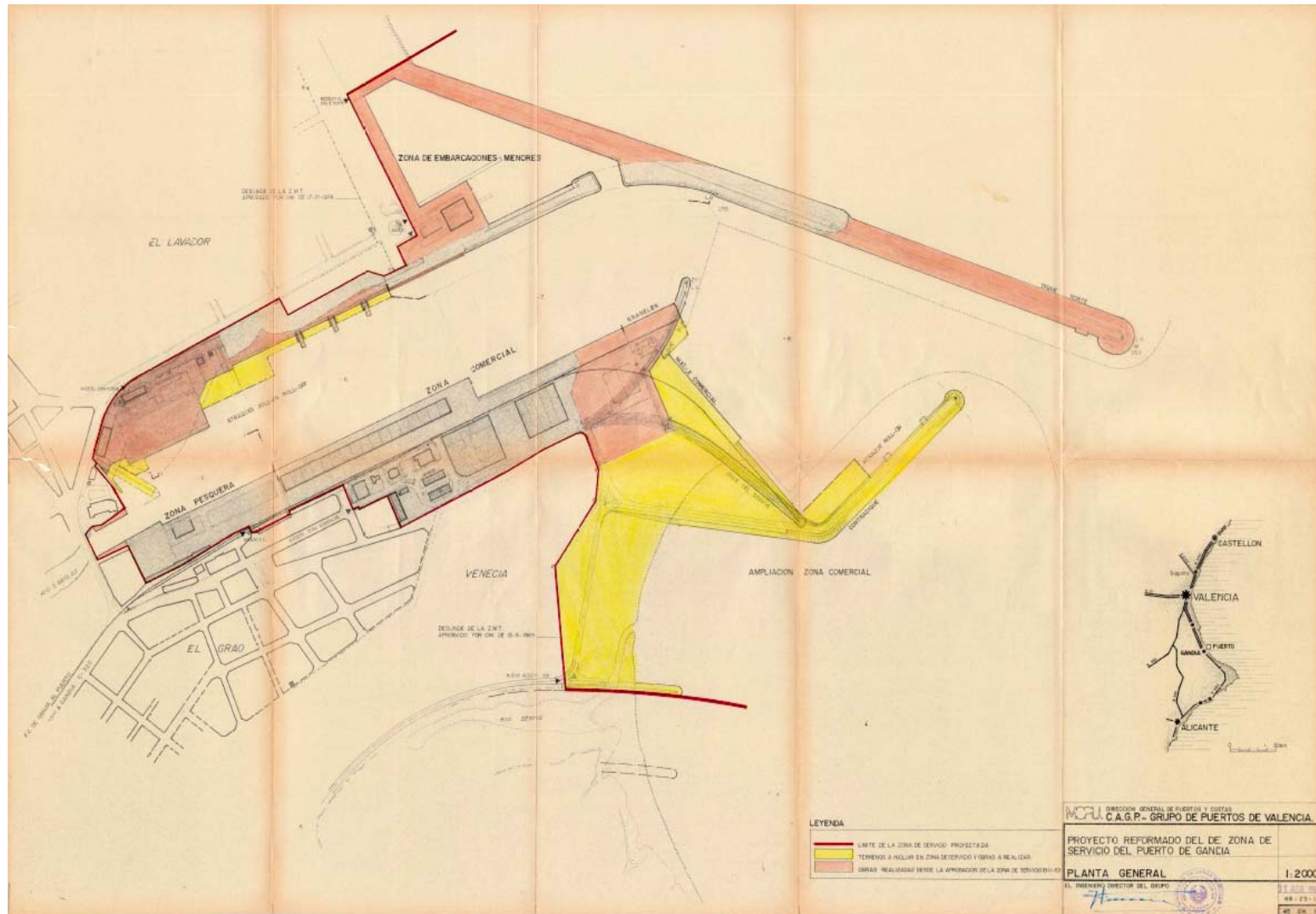
Después de estas renovaciones, la economía portuaria resurgió con el comercio del papel, abono y el desguace de buques.

ZONIFICACIÓN DE USOS.

En el mismo convenio se definen las diferentes zonas según usos que el puerto definía en su ámbito portuario. El ámbito portuario en conjunto ocupaba una superficie aproximada de 70.910 m², de los cuales se destinan a:

- Zona Pesquera (4%): 3.050 m².
- Zona Motoveleros (12%): 8.160 m².
- Zona Comercial (50%): 35.600 m².
- Zona Futuros Servicios (34%): 24.100 m².

III. “PLANO DEL PROYECTO REFORMADO DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE GANDÍA” - 31 de agosto de 1982.



27 - Plano Original “Zona de Servicios en el Puerto de Gandía” (1963). Fuente: Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), 2020. Autoridad Portuaria de Valencia.

III. "PLANO DEL PROYECTO REFORMADO DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE GANDÍA" - 31 de agosto de 1982.



28 - Figura. Plano interpretado de la Zonificación de usos en 1982. Elaboración propia.

III. “PLANO DEL PROYECTO REFORMADO DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE GANDÍA” - 31 de agosto de 1982.

CONTEXTO SOCIAL.

Este Convenio es el primero redactado durante la democracia. El Convenio se redactó el mismo año que se declaró el Puerto de Gandía como puerto de interés general y pasó a formar parte de *‘Puertos del Estado’*.

OBRAS DE REFORMA REALIZADAS EN ÁMBITO PORTUARIO.

Las renovaciones portuarias que se realizaron en el Puerto de Gandía, fueron la expansión del ámbito portuario en la ZONA NORTE del puerto, donde se construyó el nuevo ‘Club Náutico de Gandia’ (1973) que incluía una dársena para embarcaciones deportivas. También se llevó a cabo la ampliación del DIQUE NORTE, donde se situó otro nuevo equipamiento: ‘Club Deportivo de Pesca de Gandia’ (1977).

La ZONA SUR también se expandió ganando terreno al mar, incluyendo la playa de Venecia, hasta la desembocadura del Rio Serpis. La intención del proyecto era ganar superficie comercial y construir nuevas naves de almacenaje.

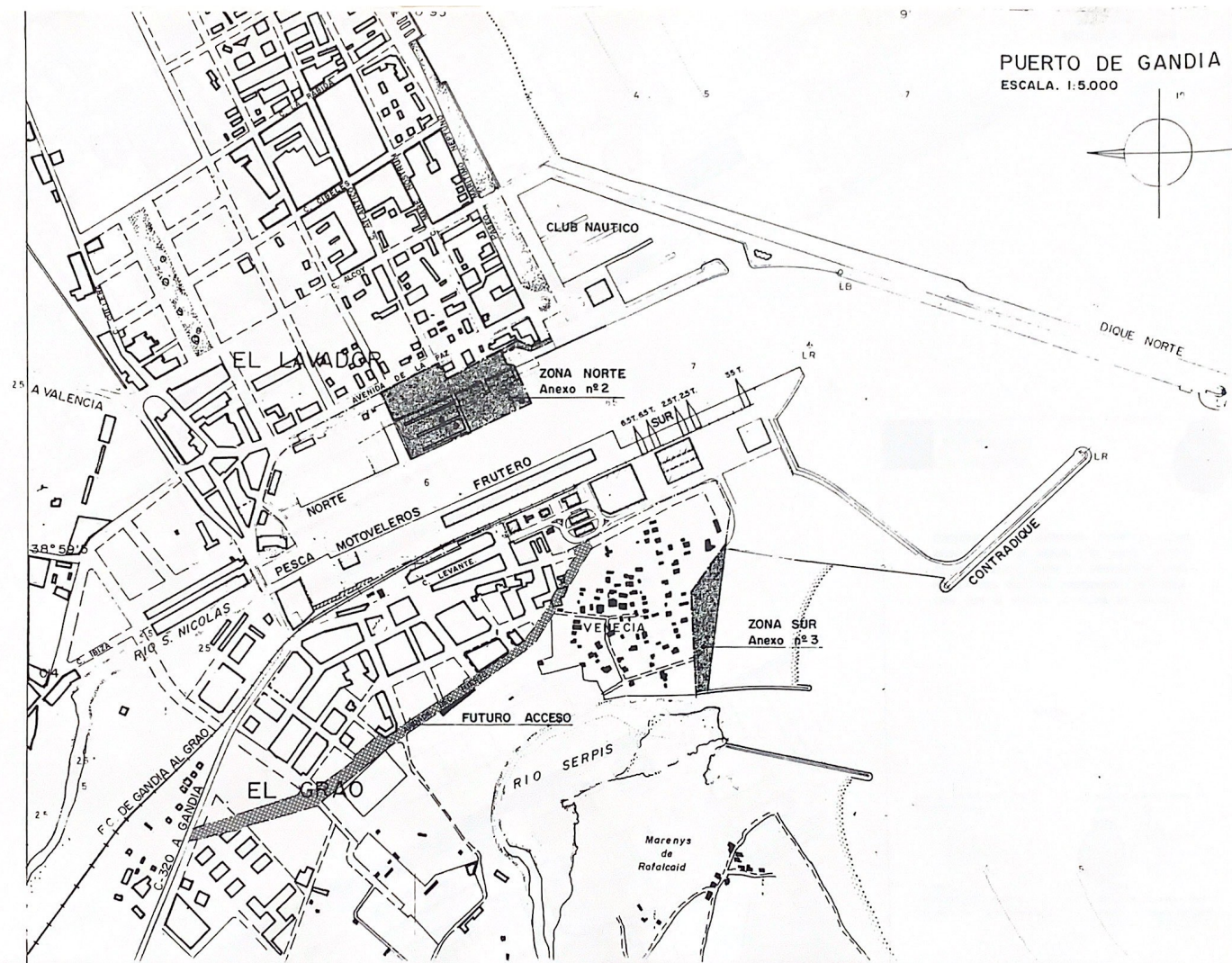
Tras la reforma, el ámbito portuario en conjunto ocupaba una superficie aproximada de 186.200 m², lo que suponía un aumento de 263% respecto al convenio anterior (19 años antes).

ZONIFICACIÓN DE USOS.

En el mismo convenio se definen las diferentes zonas según usos que el puerto definía, los cuales se destinan a:

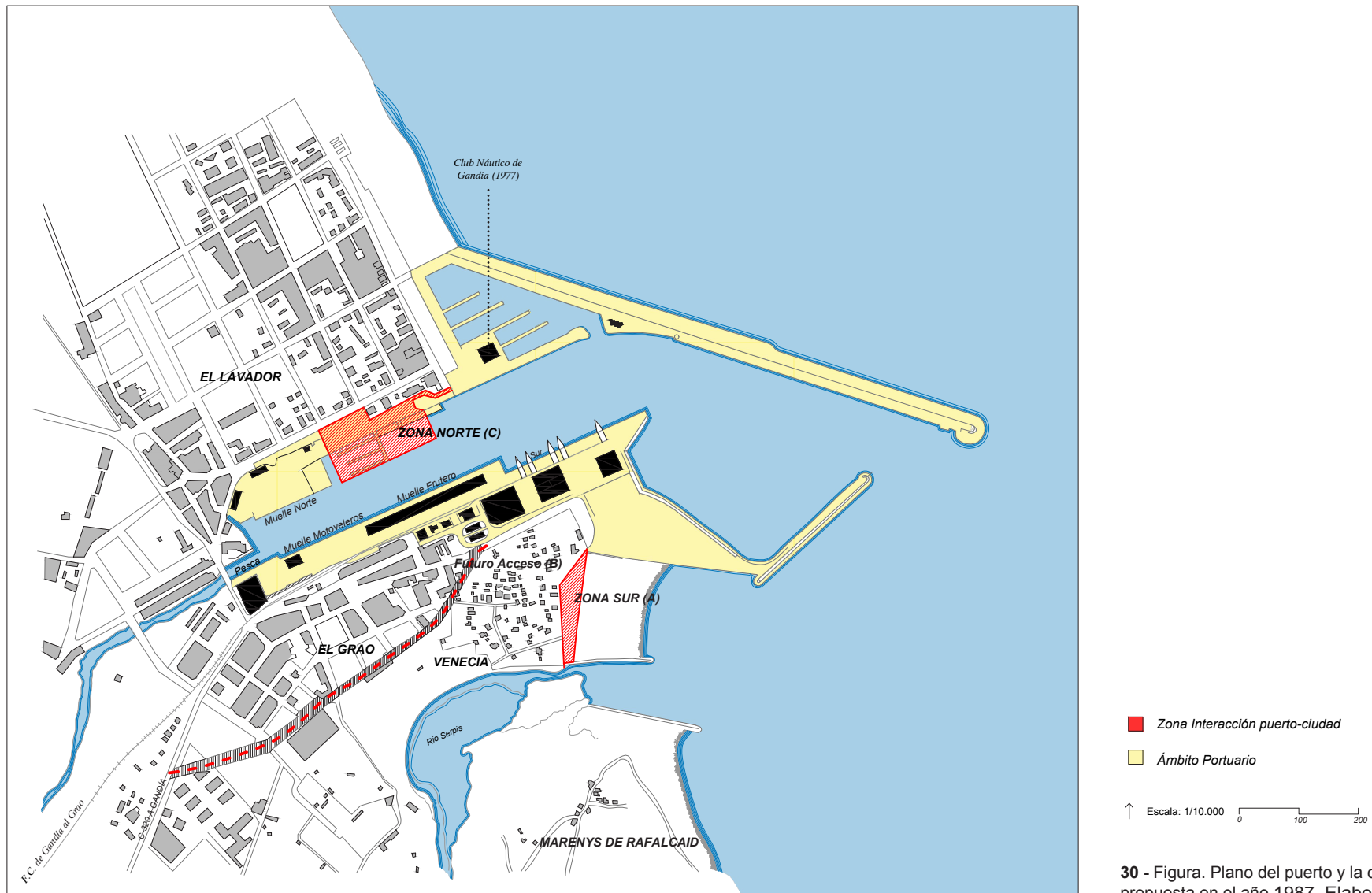
- Zona Pesquera (5 %): 10.000 m².
- Zona Motoveleros (10 %): 18.200 m².
- Zona Comercial (57 %): 105.300 m².
- Zona Futuros Servicios (28 %): 52.700 m².

IV. "ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL ENTORNO PORTUARIO Y SU RELACIÓN CON EL GRAO Y LA PLAYA DE GANDIA" - 1987.



29 - Plano Original "Ordenación urbanística del entorno portuario y su relación con el Grao y la Playa de Gandia" (1987). Fuente: Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), 2020. Autoridad Portuaria de Valencia.

IV. “LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL ENTORNO PORTUARIO Y SU RELACIÓN CON EL GRAU Y LA PLAYA DE GANDIA” - 1987.



30 - Figura. Plano del puerto y la ordenación urbanística propuesta en el año 1987. Elaboración propia.

IV. “CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL EXCM. AYUNTAMIENTO DE GANDÍA Y EL PUERTO AUTÓNOMO DE VALENCIA SOBRE LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL ENTORNO PORTUARIO Y SU RELACIÓN CON EL GRAU Y LA PLAYA DE GANDIA” - 1987.

CONTEXTO SOCIAL

El Convenio fue firmado por Don Salvador Moragues Bertó por parte del Ayuntamiento de Gandía y por Don Fernando Huet Fuentes, en representación del Puerto Autónomo de Valencia, ambos organismos mostrando su compromiso social por resolver los problemas urbanísticas del momento en el ámbito de interacción puerto-ciudad.

ORDENACIÓN URBANÍSTICA

En el Convenio Urbanístico se ceden dos áreas portuarias a superficie vinculada a la interacción puerto-ciudad. Se define un nuevo recorrido de acceso al puerto para desviar a los vehículos de grandes dimensiones a otras calles de menor afluencia.

La ‘zona A’ se trata de un área de desafección portuaria de 7.640 m², los cuales se excluyen del ámbito de dominio portuario a petición de los vecinos del núcleo de Venecia. El límite garantiza una futura expansión, teniendo en cuenta el mínimo impacto ambiental.

El ‘trazado B’ pretende desviar el tráfico de vehículos pesados de transporte al muelle sur, ya que se prevé un futuro desarrollo comercial en el muelle sur.

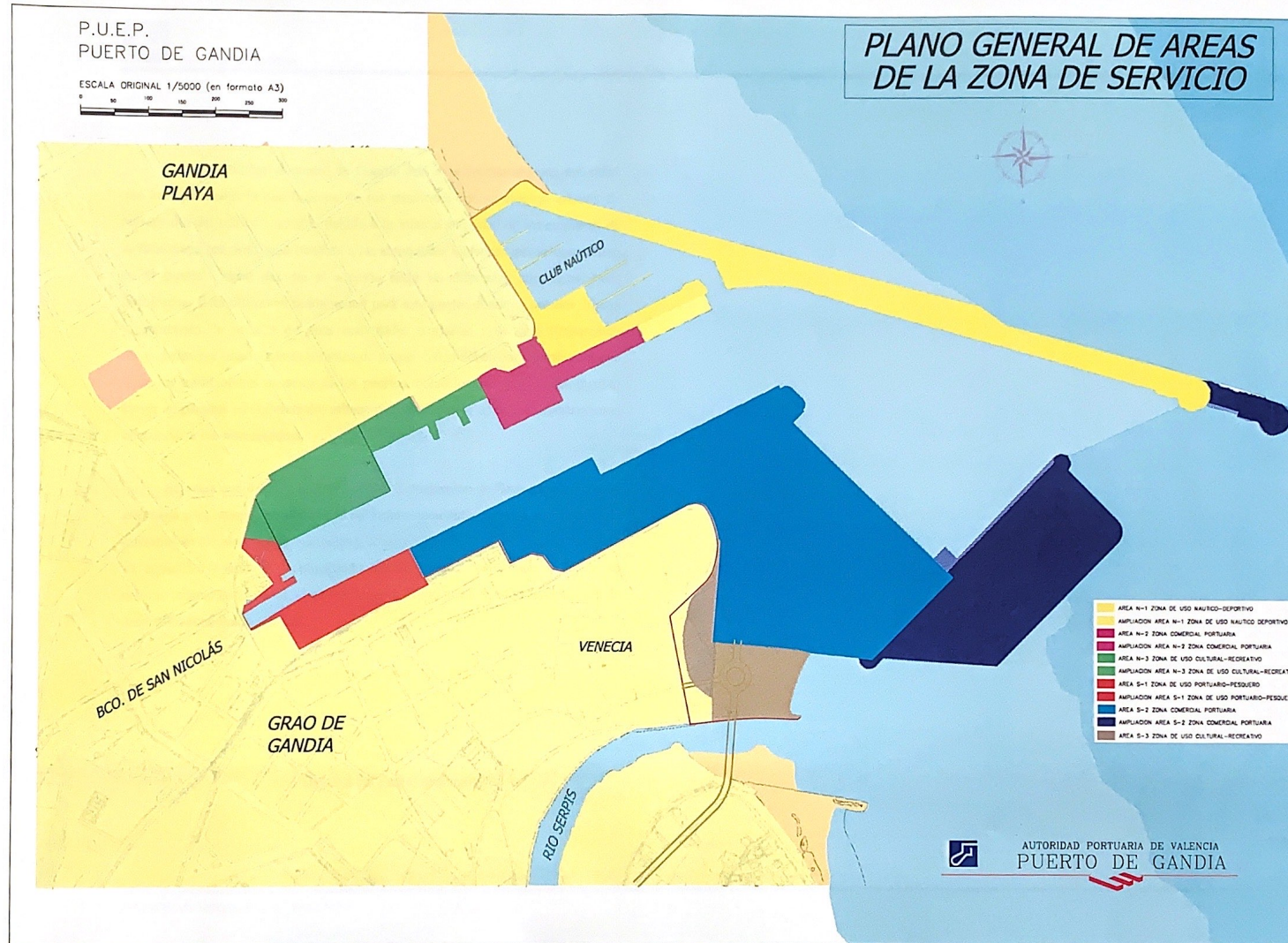
Por último, la ‘zona C’ es una de las primeras actuaciones de carácter interacción puerto-ciudad en Gandía: la apertura de la Avenida de la Paz, un pequeño ensanche que permita el disfrute público de las buenas vistas al canal de entrada del puerto.

ZONIFICACIÓN DE USOS.

En cuanto al ámbito portuario en conjunto ocupa una superficie total aproximada de 161.000 m², de los cuales se destinan a interacción puerto-ciudad las siguientes zonas:

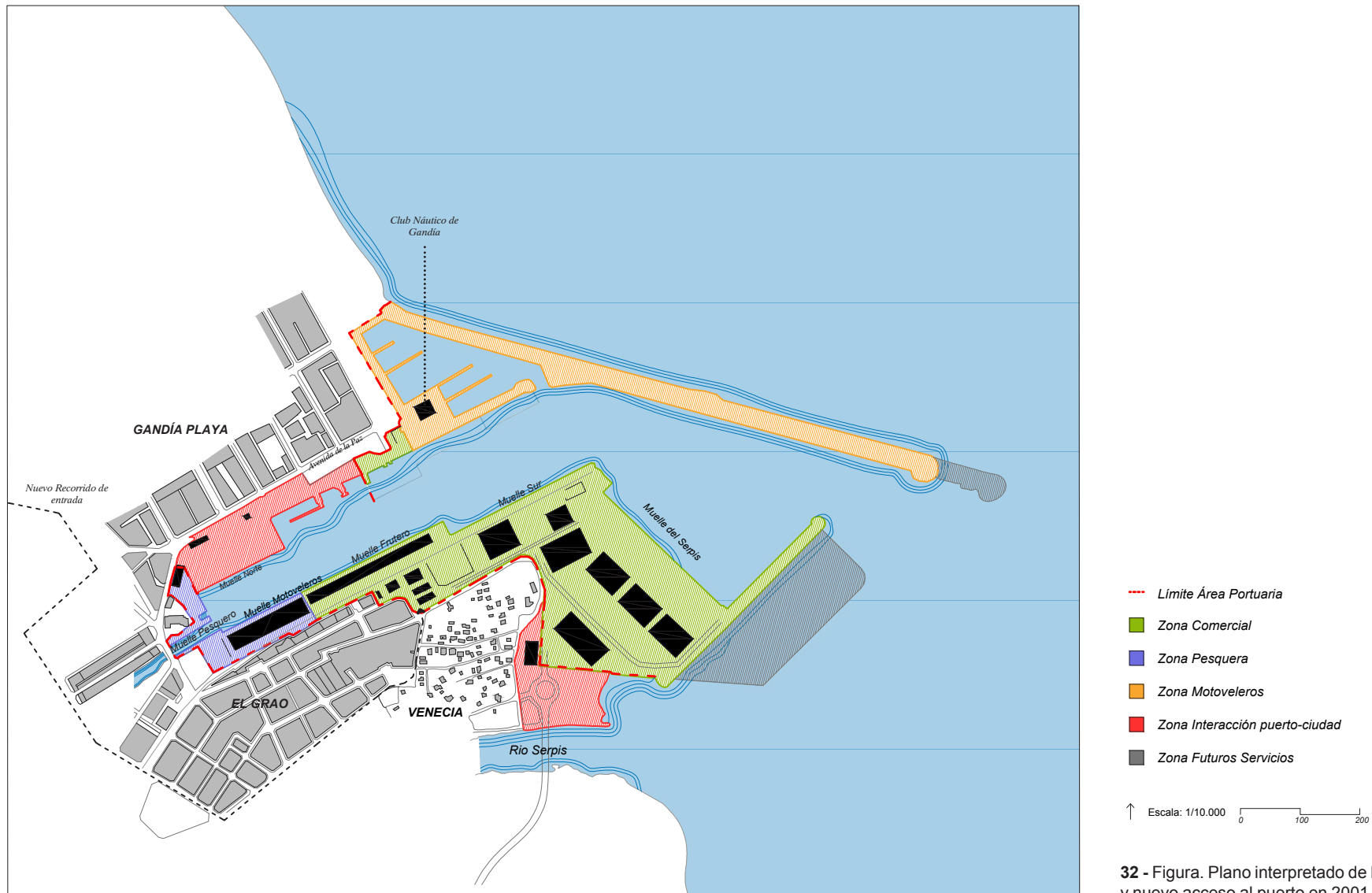
- Zona SUR / A (3 %): 4.800 m².
- Zona NORTE / C (10 %): 15.500 m².

V. "PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO (PUEP)" - 2001.



31 - Plano Original de Zonificación del Usos (2001). Fuente: "Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto (PUEP), 2001". Autoridad Portuaria de Valencia.

V. "PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO (PUEP)" - 2001.



32 - Figura. Plano interpretado de la zonificación de usos y nuevo acceso al puerto en 2001. Elaboración propia.

V. “PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO (PUEP)” - 2001.

CONTEXTO SOCIAL

En 2001 se elaboró el “Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto (PEUP)”, un instrumento de ordenación urbanística que facilita los trámites urbanísticos entre el Ayuntamiento de Gandía y la Autoridad Portuaria de Gandía. En él, se realiza un estudio íntegro de las zonas de uso, actuales y futuras.

El documento incluye un plano de “Zona de Servicios en el Puerto de Gandía”, en el cual se delimitan las zonas de servicio, destinando dos grandes áreas - una en el muelle norte y otra en el lado sur, junto a la playa de Venecia- a interacción puerto-ciudad, para el disfrute libre del ciudadano.

También se plantea una nueva ampliación: aumentar la superficie terrestre del dique norte y de la zona comercial situada en el muelle sur.

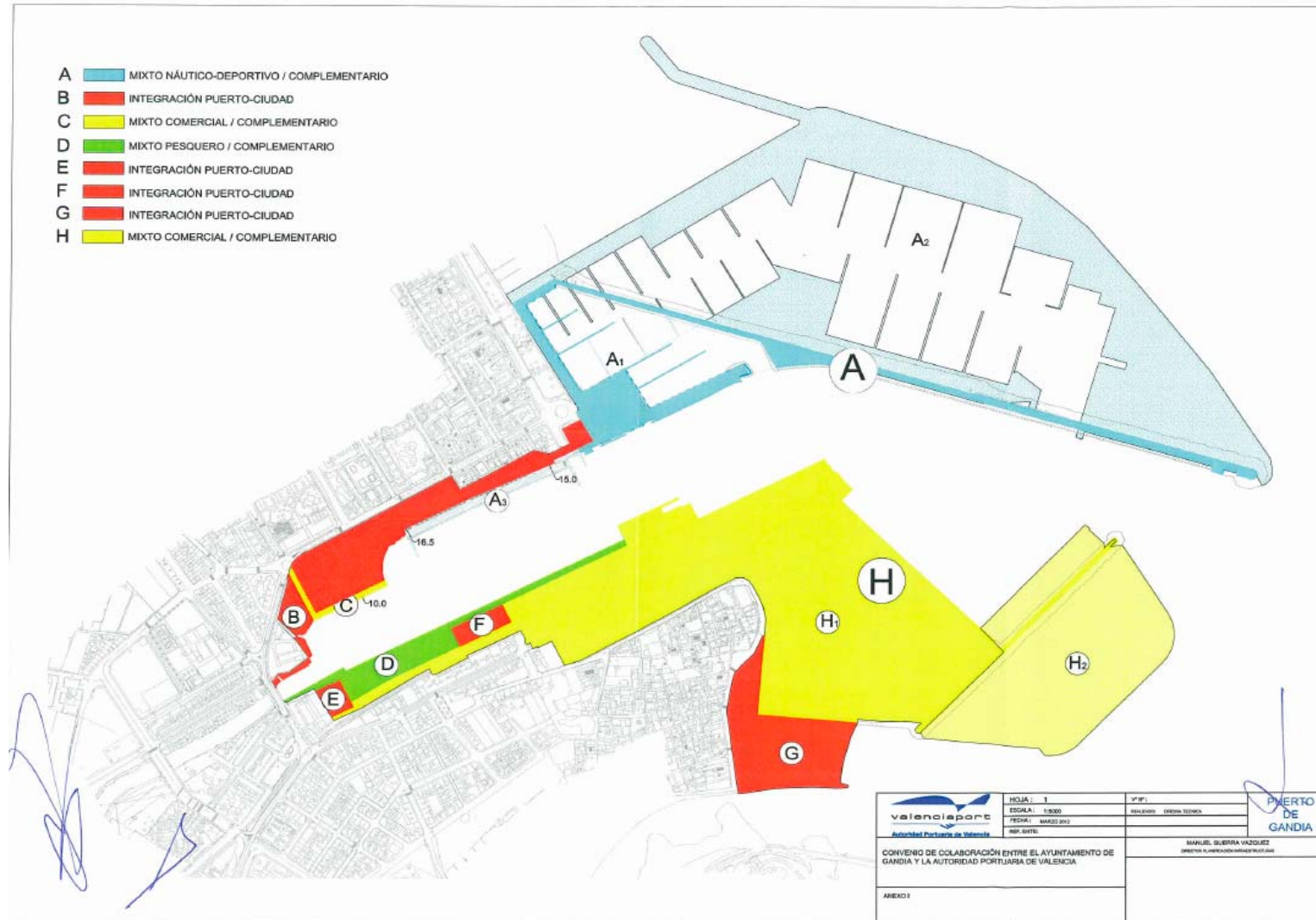
Por último, se vuelve a proponer un nuevo acceso para los grandes vehículos al ámbito portuario, desviando su recorrido hacia el sur, despejando el núcleo del Grao de la contaminación acústica y visual.

ZONIFICACIÓN DE USOS.

En cuanto al ámbito portuario en conjunto ocupa una superficie total aproximada de 263.400 m², de los cuales se destinan a interacción puerto-ciudad las siguientes zonas:

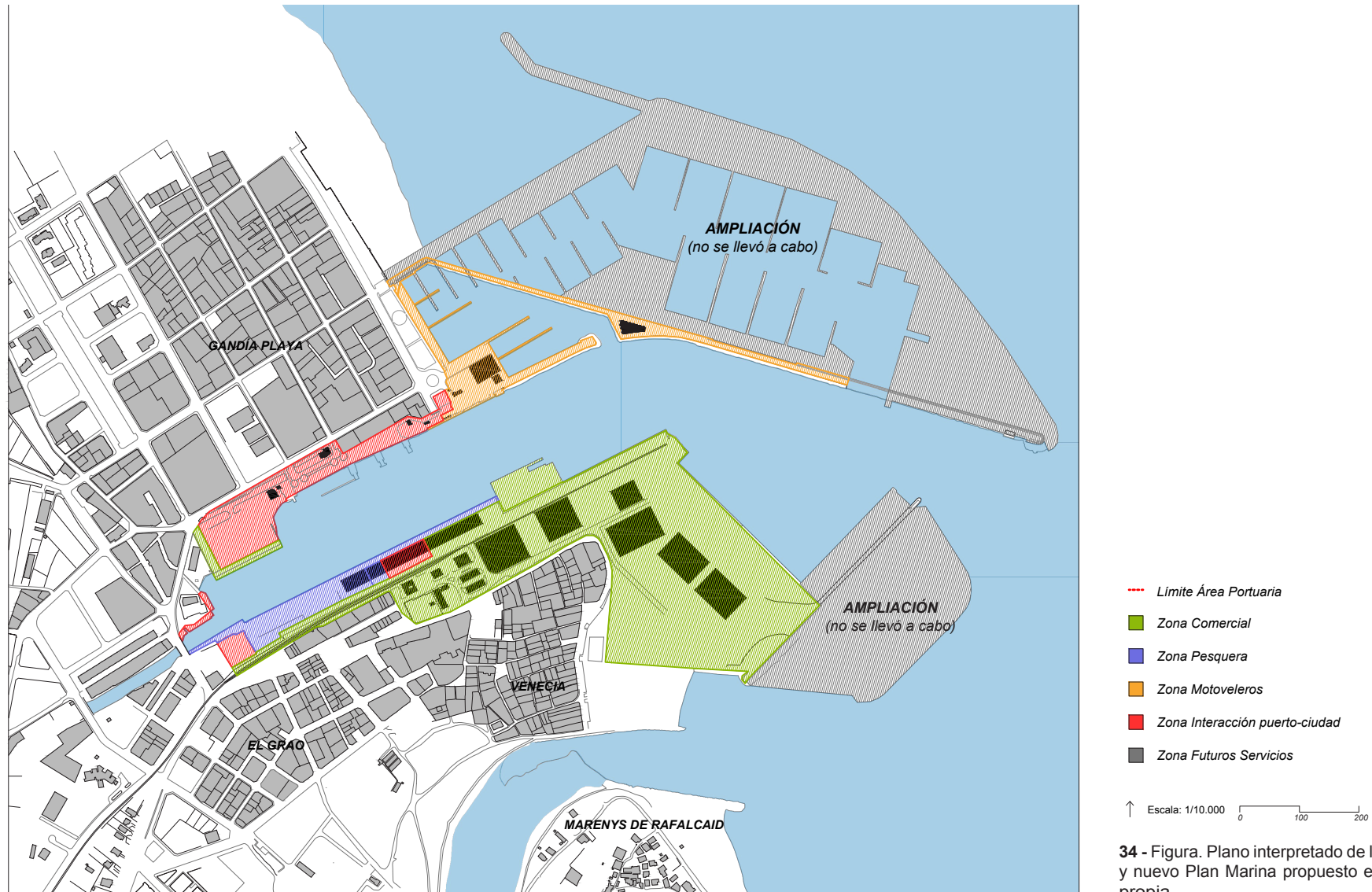
- Zona Pesquera (6 %): 15.000 m².
- Zona Motoveleros (17 %): 43.600 m².
- Zona Comercial (45 %): 118.000 m².
- Zona Futuros Servicios (19 %): 49.000 m².
- Zona Interacción Puerto-Ciudad (14 %): 37.800 m².

VI. “CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE GANDIA Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA” - 2012.



33 - Plano Original de la zonificación de usos de la futura ampliación (2012). Fuente: Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), 2020. Autoridad Portuaria de Valencia.

VI. "CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE GANDIA Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA" - 2012.



34 - Figura. Plano interpretado de la zonificación de usos y nuevo Plan Marina propuesto en 2012. Elaboración propia.

VI. “CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE GANDIA Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA” - 2012.

CONTEXTO SOCIAL

En 2012, y a la vista del éxito comercial, económico y social del Puerto de Gandía, se realizó un Plan Director con una nueva Marina en el lado norte, que ampliaba la superficie del Club Náutico y se destinaba a uso deportivo. Asimismo, se ampliaba la superficie terrestre del lado sur, destinándose a uso comercial.

Fue un proyecto de larga duración, en 2015 se realizó una modificación del proyecto inicial, ampliando las áreas de interacción puerto-ciudad.

Finalmente, no fue posible llevarse a cabo este proyecto de expansión, pero sí se reformaron dos de las áreas del Muelle Norte destinadas a puerto-ciudad.

ZONIFICACIÓN DE USOS.

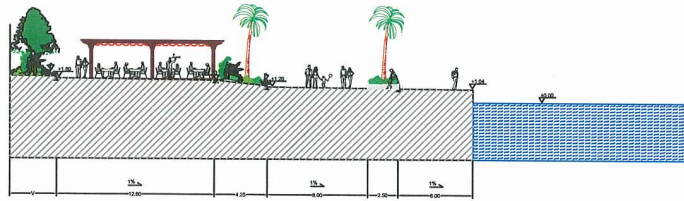
En cuanto al ámbito portuario en conjunto - excluyendo la ampliación - ocupaba una superficie total aproximada de 216.460 m², de los cuales se destinan al servicio portuario:

- Zona Pesquera (7 %): 14.300 m².
- Zona Motoveleros (11 %): 23.500 m².
- Zona Comercial (69 %): 148.600 m².
- Zona Interacción Puerto-Ciudad (14 %): 29.700 m².

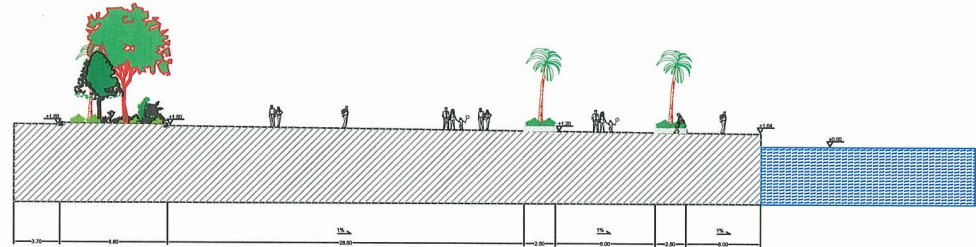
El Plan Director planteaba una superficie ampliada de aproximadamente 431.660 m², lo que suponía un aumento del 50 % del ámbito portuario total. Las áreas se destinaban al Club Náutico y al área comercial:

- Ampliación superficie terrestre del Club Náutico (33 %): 143.200 m².
- Ampliación superficie terrestre de la Zona Comercial (17 %): 72.000 m².

VII. "MEJORA URBANA DEL PASEO MARÍTIMO DEL MUELLE NORTE DEL PUERTO DE GANDÍA". - 2012.



SECCION B-B'

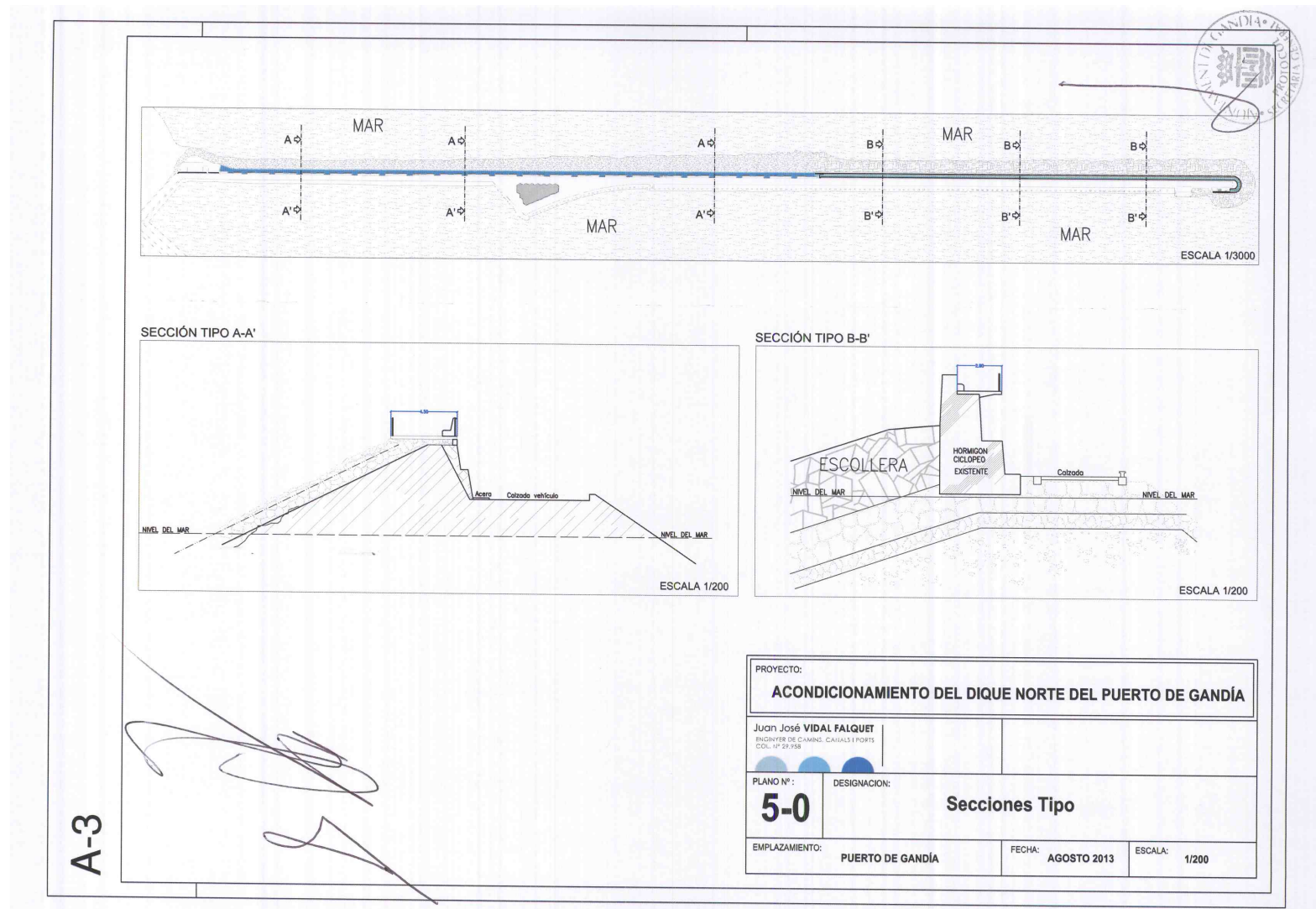


SECCION A-A'

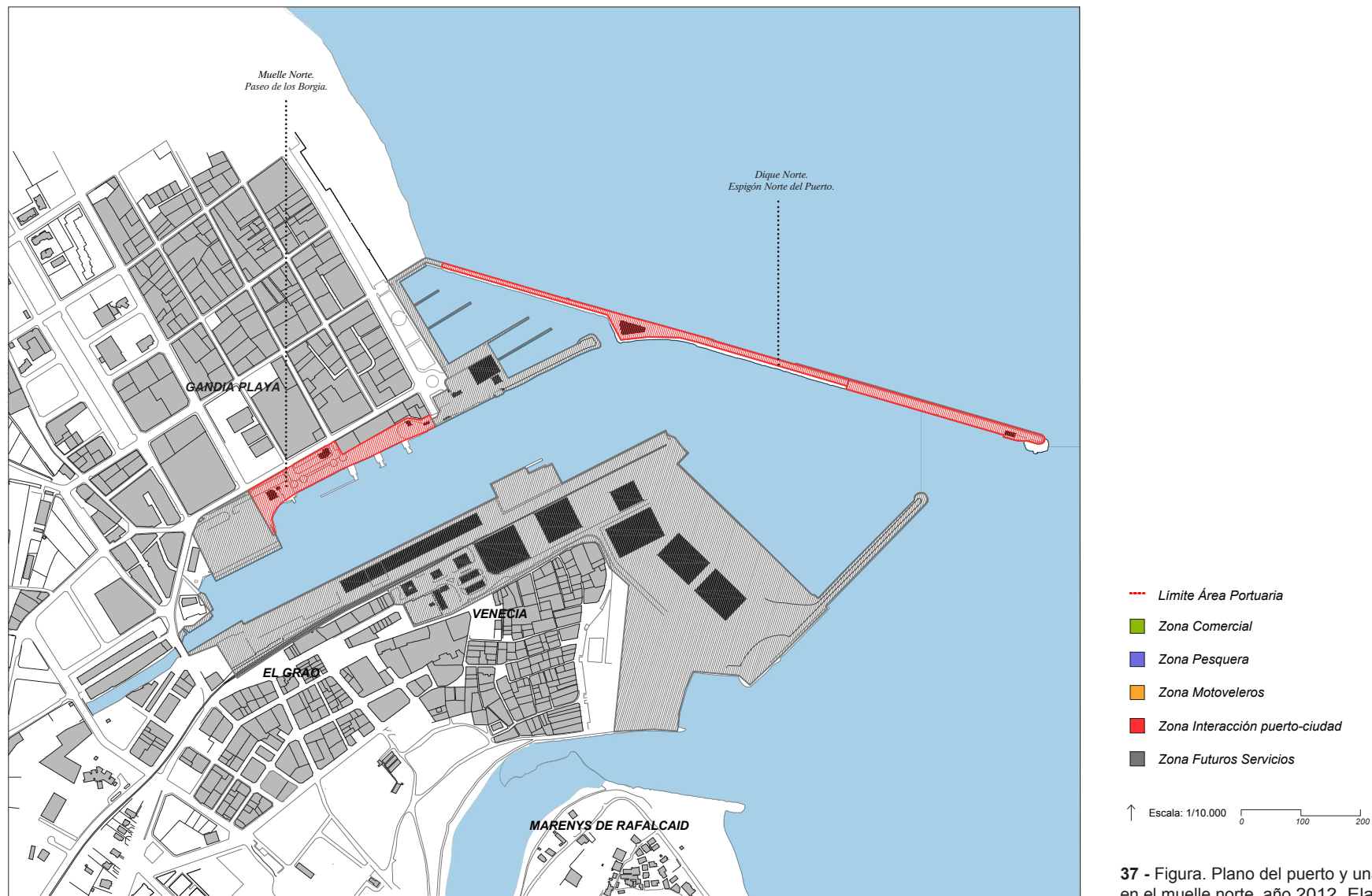


35 - Plano Original "Paseo Muelle de los Borgia" (2012). Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia.

VII. "MEJORA URBANA DEL PASEO MARÍTIMO DEL MUELLE NORTE DEL PUERTO DE GANDÍA". - 2012.



VII. "MEJORA URBANA DEL PASEO MARÍTIMO DEL MUELLE NORTE DEL PUERTO DE GANDÍA". - 2012.



37 - Figura. Plano del puerto y una actuación propuesta en el muelle norte, año 2012. Elaboración propia.

VIII. “MEJORA URBANA DEL PASEO MARÍTIMO DEL MUELLE NORTE DEL PUERTO DE GANDÍA”. - 2012.

El Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Gandía y la Autoridad Portuaria de Valencia se redacta con la intención de generar más dinamismo al área norte, definiendo exclusivamente las áreas de integración puerto-ciudad. Se tratan dos conceptos muy importantes como son: el frente urbano-portuario y la realidad socio-económica actual, buscando entre los dos organismos un equilibrio de convivencia.

Para ello, se definen dos áreas de uso público en el muelle norte:

“Paseo en el Muelle de los Borgia” - 2013.

Este proyecto consiste en un amplio paseo junto a la dársena del puerto, con un pavimento en trencadís colorido y diseñado para un uso público y turístico, con perspectiva a la Iglesia de San Nicolás de Bari y vistas a los Antiguos Tinglados Fruteros.

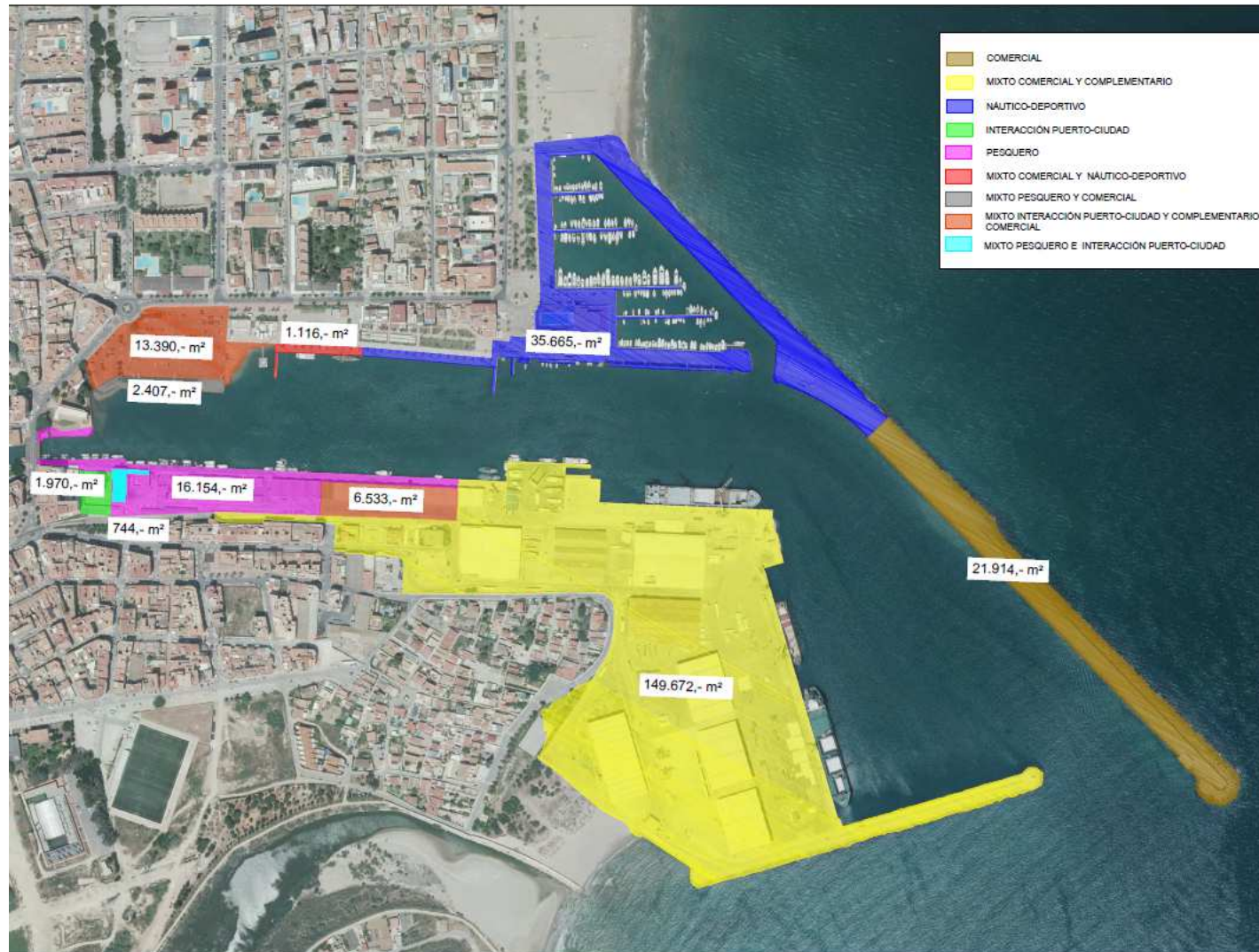
“Espigón Norte del Puerto” - Agosto 2013.

En el convenio se define una actuación sobre el dique norte para transformarlo en la actual pasarela. Para el pavimento se ha utilizado un trencadís blanco que dialoga con el azul del mar. El proyecto se sitúa sobre el espigón norte del puerto y permite disfrutar de vistas al mar a un lado y al antepuerto al otro.

El ámbito portuario en conjunto ocupaba una superficie de 240.300 m², de los cuales, dichas áreas ocupaban:

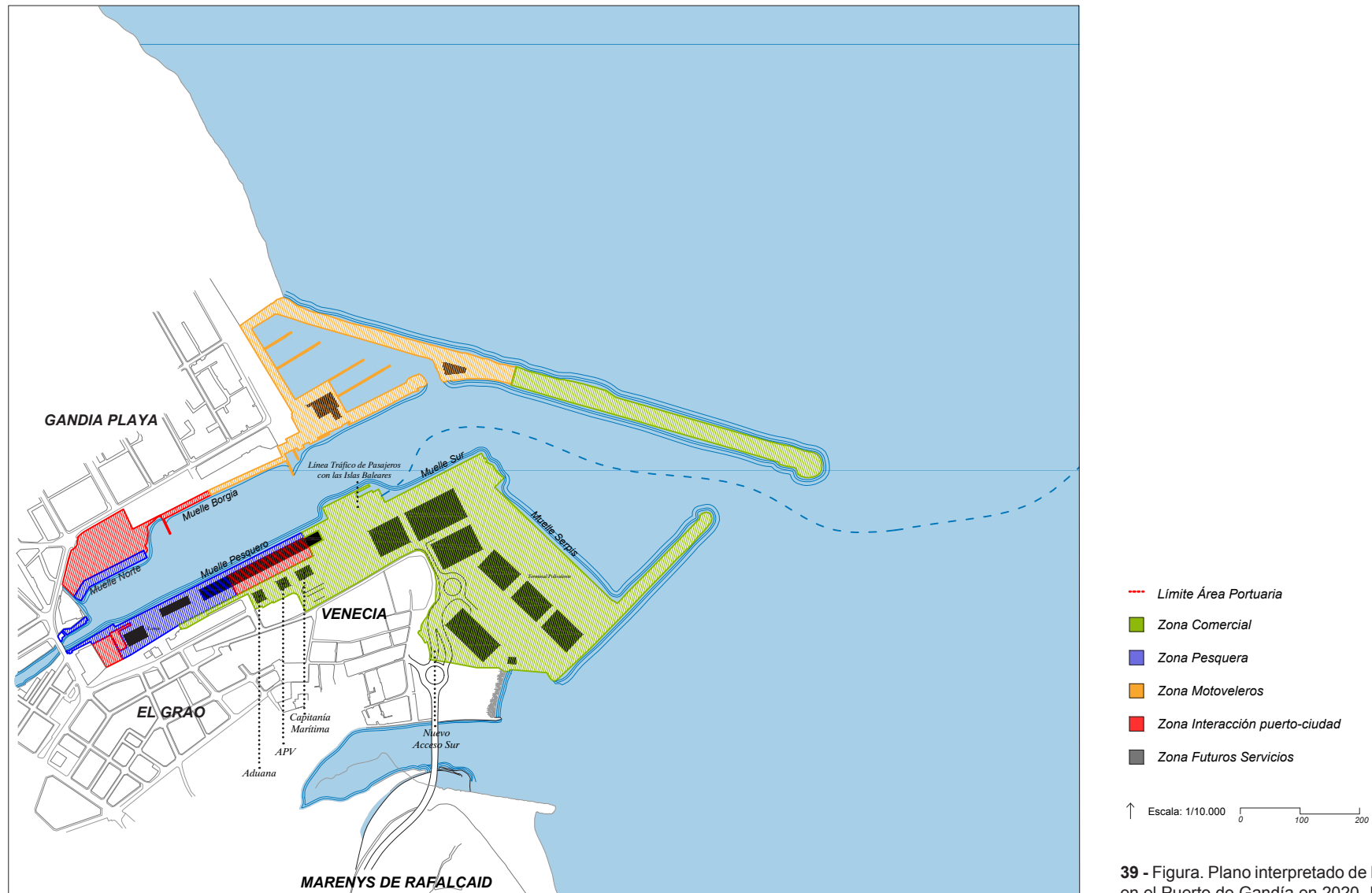
- Zona Interacción Puerto-Ciudad. *“Espigón Norte del Puerto”* (6 %): 14.000 m².
- Zona Interacción Puerto-Ciudad (5 %): 12.400 m².

VIII. “DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP)” - 2020.



38 - Plano Original de la zonificación de usos (2020). Fuente: Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), 2020.

VIII. “DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP)” - 2020.



39 - Figura. Plano interpretado de la zonificación de usos en el Puerto de Gandía en 2020. Elaboración propia.

VIII. “DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP)” - 2020.

CONTEXTO SOCIAL

En 2020 se desarrolló la “Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP)” - anteriormente denominada “*Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto (PEUP)*”-, un instrumento de ordenación urbanística que facilita los trámites urbanísticos entre el Ayuntamiento de Gandía y la Autoridad Portuaria de Gandía. En él, se realiza un estudio íntegro de las zonas de uso, actuales, pasadas y futuras.

El documento incluye un plano de “Zonificación de usos en el Puerto de Gandía”, en el cual se delimitan las zonas de servicio, destinando dos grandes áreas - una en el muelle norte y otra en el lado sur, junto a la playa de Venecia- a interacción puerto-ciudad, para el disfrute libre del ciudadano.

Además, se incluye un nuevo servicio, una línea de tráfico de pasajeros con las islas baleares, que atrae a nuevos turistas, aportando economía y vitalidad al puerto.

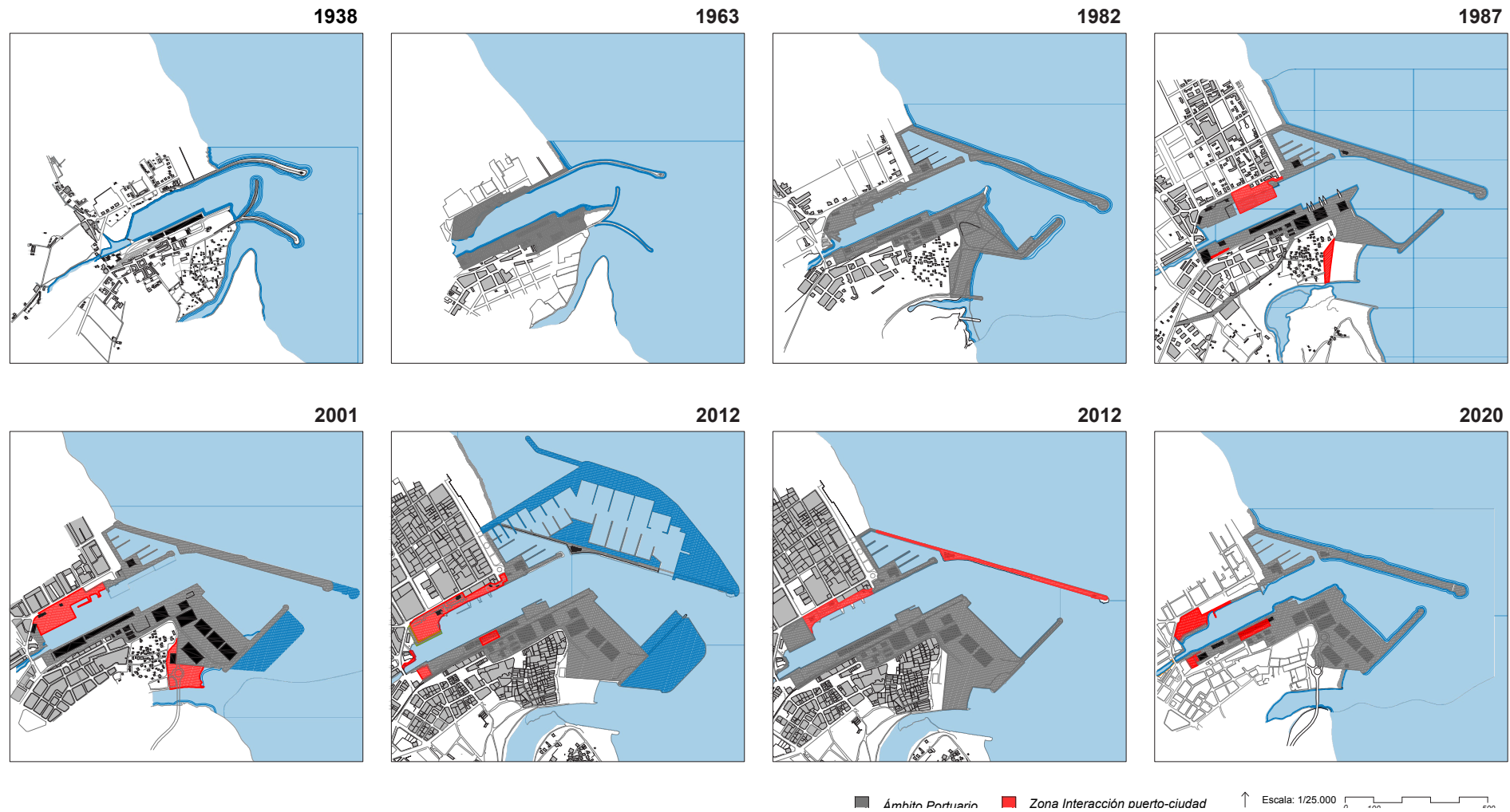
Por último, se puede observar que se excluye el paseo de los borgia del ámbito portuario, cediendo así el uso íntegro a la ciudad; también se destinan cinco de los diecisiete tinglados a la integración puerto-ciudad, proponiendo usos culturales.

ZONIFICACIÓN DE USOS.

En cuanto al ámbito portuario en conjunto ocupaba una superficie total aproximada de 190.100 m², de los cuales se destinan al servicio portuario:

- Zona Pesquera (7 %): 14.000 m².
- Zona Motoveleros (14 %): 27.300 m².
- Zona Comercial (69 %): 130.700 m².
- Zona Interacción Puerto-Ciudad (10 %): 18.100 m².

3.3. CUADRO RESUMEN.



40 - Figura. Conjunto de Planos. Evolución del Puerto de Gandía. Elaboración propia.

Evolución del Puerto de Gandía.

Al analizar los planos en conjunto se puede observar cómo el puerto ha ampliado su superficie ganando terreno al mar y desplazando su área de servicio hacia el sureste. En un inicio contaba con un área de servicio de 70.000 m² y esta ha aumentado hasta 190.100 m². Esto se debe al desarrollo económico que se ha producido en la comarca de la Safor al incorporar nuevas vías de transporte para el tráfico de mercancías, en un inicio con hortalizas y posteriormente con papel.

Hasta la década de los 80, el puerto sólo se preocupaba por la gestión de su infraestructura, desentendiéndose de su relación con la ciudad lo cual ha dejado espacios en desuso y accesos y calles poco acertadas además de excluir a los ciudadanos de la perspectiva marítima-portuaria. No obstante, son muchas las reformas aplicadas para solventar estos conflictos urbanos.

La interacción puerto-ciudad comienza en el Puerto de Gandía en 1987, con el primer convenio urbanístico que cedía dos áreas portuarias a la ciudad para su disfrute público. Desde entonces, la Autoridad Portuaria ha trabajado junto al Ayuntamiento de Gandía para integrar el puerto en la ciudad.

Dichas áreas de interacción puerto-ciudad se ubican mayormente en el muelle norte mientras que la zona comercial se concentra en el muelle sur, concretamente en el muelle serpis, situado al sureste del puerto.

Por otro lado, en cuanto al entorno portuario, se puede decir que el núcleo urbano del Grao ha crecido gracias al puerto, aunque éste le haya dado la espalda al construir un vallado que le ocultara las vistas. Actualmente es un barrio marítimo mayormente residencial que aporta vitalidad y movimiento al puerto.

Además, la construcción del puerto en su ubicación provocó el arrastre de sedimentos del Río Serpis hasta el dique y formara la actual Playa de Venecia junto a su núcleo urbano, que ha crecido a un ritmo más lento que el Grao, pero que hoy en día puede definirse como una pequeña urbanización de viviendas individuales junto al acceso sur al puerto, en el que se está invirtiendo para acondicionar nuevos espacios públicos.

ANÁLISIS DE LAS ETAPAS 04

Tras analizar los convenios individualizados, se pueden detectar tres etapas de convivencia puerto-ciudad en Gandía.

Desde la inauguración del puerto hasta la mitad del siglo XX, existía una *unión* entre el puerto y la ciudad, con una grata convivencia mútua; se permitía el acceso a los no trabajadores - pues los ciudadanos del entorno portuario solían ser los mismos que trabajaban en el puerto - que disfrutaban del espacio como espacios de relación.

Después de esta época de armonía, el puerto y la ciudad se distanciaron radicalmente, pues se construyó un vallado perimetral a lo largo del ámbito portuario para frenar el paso libre a los ciudadanos. Paralelamente, con el incremento turístico se produjo una expansión urbana a lo largo de la playa.

Más tarde, a partir de la década de los 80, las ciudades comenzaron a preocuparse por integrar el ocio ciudadano en los puertos, teniendo en cuenta el 'frente litoral' del mismo. Así fue en Gandía y hasta hoy en día, donde el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria trabajan en conjunto para conseguir espacios urbanos de gran valor paisajístico sin perjudicar los intercambios comerciales que se producen en el puerto.

Una vez diferenciadas las tres etapas de convivencia en la historia del Puerto de Gandía, se procede a analizar las siguientes variables en cada periodo:

- **Acceso y movilidad.** Se trata de distinguir a qué áreas se permitía el acceso a los ciudadanos, así como estudiar el recorrido hasta la entrada de los vehículos de grandes dimensiones.
- **Expansión.** Estudiar el ámbito portuario total, la superficie terrestre y las expansiones al mar con el paso del tiempo. Se pretende relacionarlo con el entorno urbano próximo así como los habitantes.
- **Terminales e instalaciones.** Según las mercancías transportadas y las actividades desarrolladas, se requieren de unos servicios específicos para llevarse a cabo, lo cual influye en el crecimiento urbano.
- **Interacción puerto-ciudad.** Se va a estudiar qué áreas se han cedido a la ciudad, el por qué y qué nuevas funciones se han otorgado a ese espacio.

4.1. UNIÓN PUERTO-CIUDAD (1892-1963).

Como ya se ha mencionado anteriormente, el puerto se inauguró en 1892 entre dos núcleos urbanos con pocas edificaciones. Fue un proyecto único, pues se financió con capital privado - *The Alcoy & Gandia Railway & Harbour Company Limited* - para el servicio público.

Se estima que la población del municipio de Gandia a principios del siglo XX no alcanzaba los 10.000 habitantes, por lo que este nuevo servicio pretendía regularizar e incrementar el tráfico de hortalizas de la comarca de la Safor y revitalizar el entorno al generar nuevos puestos de trabajo.

Este periodo no fue fácil pues en 1904, debido a la arrastre de sedimentos marinos al interior de la dársena, se construyó el dique Serpis, que supuso un gasto adicional que no se había contemplado. El puerto también sobrevivió a la guerra civil española, incluso fue bombardeado en varias ocasiones, ocasionando daños que no permitían un uso funcional adecuado. Finalmente, el Estado decidió comprar el puerto y hacerse cargo de las obras de mejora.

Acceso y movilidad.

En esta etapa el acceso era libre a todo el área portuaria para todos los ciudadanos. La mayoría de ellos eran familia de los trabajadores que vivían en las edificaciones más cercanas.

Por otra parte, el ferrocarril funcionaba como vehículo de transporte de mercancías, y apenas se utilizaban vehículos privados.

Expansión.

Es difícil diferenciar el ámbito portuario en esta etapa pues no existía límite que separara ambas zonas. Sin embargo, si que se puede estimar la superficie total según las futuras delimitaciones, ocupando 70.000 m² de zona de servicio portuaria.

La cifra es llamativa ya que suponía una gran infraestructura en un municipio de 10.026 habitantes. ⁴²

⁴² - Habitantes Gandia 1900-2022. (s. f.). <https://www.foro-ciudad.com/valencia/gandia/habitantes.html>



41 - Figura. Unión puerto-ciudad. Fuente: elaboración propia.

Terminales e instalaciones.

Los puertos son áreas de servicio que requieren de constantes transformaciones. La construcción del puerto de Gandía en 1892 se desarrolló según las necesidades del momento; se pretendía extender la exportación de la naranja y gracias al ferrocarril, se introdujo la importación del carbón a la industria de Alcoy.

Tras inaugurar el puerto, aumentó la exportación de hortalizas, lo cual requería de mejores instalaciones. Puesto que las cargas y descargas se ejecutaban en el muelle sur, ahí se aplicaron las nuevas instalaciones para el transporte:

Área Sur:

Nuevo *Dique Serpis* (1904).

Proyecto Nuevo *Muelle del Carbón* (1928).

Edificio de la Aduana (1931).

Proyecto Tinglados fruteros:

Dos nuevos *almacenes* en los extremos de los tinglados (1932).

Torre del reloj, integrado en los tinglados (1933).

Interacción puerto-ciudad.

El concepto de interacción puerto-ciudad no se contemplaba en esta época, pero sí que se puede relacionar con los tres núcleos urbanos que están en contacto con el puerto:

- El Lavador, es el área urbana que se sitúa al norte y se define como un barrio con edificaciones aisladas de dos o tres alturas. Es el único núcleo que cuenta con una playa de arena, y por tanto, las trazas de sus calles siguen el eje lineal de la playa

- El Grao es el foco del puerto, donde más contacto existe entre el puerto y la ciudad; su urbanismo sigue la tipología de manzana cerrada y se ha extendido según los raíles del ferrocarril de Alcoy.

- El barrio de Venecia está situado al sur, entre el dique y el río Seris; corresponde a viviendas unifamiliares aisladas.



41 - Figura. Unión puerto-ciudad. Fuente: elaboración propia.

4.2. DISTANCIAMIENTO PUERTO-CIUDAD (1963-1987).

La década de los 60 atrajo a los turistas a la Playa de Gandía; se construyeron numerosas edificaciones vacacionales a lo largo de la costa, junto al núcleo del Lavador y la zona norte portuaria. Al final del muelle norte, se construyó la Iglesia de San Nicolas de D. Eduardo Torroja Miret, de gran valor patrimonial.

El auge portuario fue la causa del crecimiento urbano del Grao, que lo hizo con un carácter más residencial. En 1963 el Estado vió la necesidad de restringir el acceso al ámbito portuario - excepto trabajadores - y definir los usos de cada zona de servicio. Estas áreas se ubicaban en el muelle sur, y el muelle norte se usaba como varadero de embarcaciones en desuso, que pretendía urbanizarse en un futuro próximo.

Al mismo tiempo que la ciudad se expandía, el puerto también lo hizo ganando terreno al mar, tanto por el muelle norte, que se al área de embarcaciones menores, creando un Club Náutico y un Club de Pescadores; como el muelle sur, que expandió la superficie comercial hasta la Playa de Venecia.

Fue una época - casi veinticinco años - de *distanciamiento*, puerto y ciudad crecieron por separado con una barrera visual que ocultaba las vistas al mar. Además, los nuevos habitantes de la Playa de Gandía eran turistas que no participaban en las actividades portuarias, lo cual agravó la brecha urbana.

Acceso y movilidad.

En esta etapa no se permitía el acceso libre al ámbito portuario. Para ello, se construyó un vallado longitudinal de 2m de alto que, además de restringir la entrada a los ciudadanos, ocultaba las vistas al paisaje marítimo. Además, en 1969 dejó de funcionar el ferrocarril como transporte de mercancías, por lo que se utilizaban vehículos de gran tamaño para el transporte que debían de atravesar el área urbana.

Expansión.

En 1982, se realizó la primera gran expansión del Puerto de Gandía, ampliando su superficie hacia el mar y hacia el sur-este. La superficie total ampliada fue de 186.200 m², duplicando el área existente (anteriormente 70.000 m²). Siguen siendo unas cifras llamativas pues los residentes en el municipio de Gandía eran 48.494 ⁴².

42 - Habitantes Gandia 1900-2022. (s. f.). <https://www.foro-ciudad.com/valencia/gandia/habitantes.html>



43 - Figura. Distanciamiento puerto-ciudad. Fuente: elaboración propia.

Terminales e instalaciones.

En esta etapa se realizaron dos convenios importantes en materia urbanismo. El primero, en 1963 en el que se definían las zonas de servicio y se delimitaba el ámbito portuario con un vallado perimetral. El segundo, en 1982, en el que se aportaba un plano de expansión hacia el mar, tanto por el el dique norte como por el muelle sur.

Ambos convenios se redactaron con la intención de satisfacer las necesidades comerciales del puerto; con la caída de la naranja en 1964, el puerto buscó nuevos mercados comerciales: el desguace de buques, la importación de abono, el transporte de diversos pescados y la exportación de bobinas y papel. Todos ellos generaron beneficios en la comarca - destacando la exportación de papel - tanto es así que se tuvo que ampliar el área comercial para almacenar la mercancía.

El comercio de desguace de buques no tenía la aprobación ciudadana pues generaba tal cantidad de residuos que contaminaba la costa de Gandía. A finales de los 70, se reemplazó esta actividad por la exportación de piezas de automóviles para la marca FORD SL.

Por último, la empresa Navarro Boronad SL, que lleva trabajando en el Puerto de Gandía como aduaneros desde 1920, amplió sus instalaciones.

Área Norte:

- Prolongación Dique Norte 410m (1962)
- Club Náutico de Gandía (1973)
- Club Deportivo de Pesca de Gandía (1977)
- Adecuación del Muelle Norte (1982)

Área Sur:

- Oficinas, talleres, Viviendas para directivos portuarios (1966)
- Ayudantía de Marina (1967)
- Edificio para 120 estibadores y enfermería (1968)
- Sanidad exterior y Nueva Lonja del Pescado (1969)
- Grúa Navarro Boronad SL (1971) y Nuevo Almacén Navarro Boronad SL (1979)
- Nuevo Almacén Frigorífico (1975)
- Unificación Tinglados Frutereros: diecisiete en total (1980)
- Prolongación Muelle Sur (1982)
- Contradique Sur (1983)



43 - Figura. Distanciamiento puerto-ciudad. Fuente: elaboración propia.

Interacción puerto-ciudad.

Con la llegada del turismo a la Playa de Gandía, los ciudadanos dejaron de juntarse en el entorno portuario pues priorizaron el paseo lineal a lo largo de la costa en vez de disfrutar de las zonas junto al Puerto. Este distanciamiento se materializó con una *valla perimetral* que ponía fin a esta posibilidad de acceso al puerto.

Por otro lado, la inntroducción al mercado del desguace de buques perjudicó a los turistas, pues alteró el paisaje marítimo-portuario y al sector pesquero, ya que contaminó la costa y la fauna marina.

Por último, en Centro Europa se desarrollaron nuevas vías férreas, dejando en desuso la línea Alcoy-Puerto de Gandía. Por lo tanto, se acudió al vehículo privado de gran tamaño para el transporte de mercancías y para llegar al Puerto, debían de recorrer las calles del Grao, generando contaminación visual y acústica.

En resumen, en esta etapa de distanciamiento, los turistas, los nuevos mercados y el retiro del ferrocarril hicieron que el puerto y la ciudad crecieran por separado, lo que provocó daños urbanísticos en ambas zonas.



43 - Figura. Distanciamiento puerto-ciudad. Fuente: elaboración propia.

4.3. ACERCAMIENTO PUERTO-CIUDAD (1987-Actualidad).

En la década de los 80, la sociedad comenzó a preocuparse por el cuidado del frente litoral, o el 'waterfront' que trataba de tener en cuenta la imagen que generan los puertos desde el mar.

En Gandía, como puerto comercial situado en un núcleo turístico, se le dió mucha importancia a este concepto. En los últimos 20 años se había generado una brecha urbana que había que arreglar y volver a acercar el puerto a los ciudadanos. No obstante, es un proceso a largo plazo que a día de hoy sigue reparándose.

Desde entonces, el puerto y la ciudad han trabajado juntos por acercarse mutuamente. El Ayuntamiento de Gandía, por parte de la ciudad, y la Autoridad Portuaria, en representación de los intereses comerciales del puerto, estudian y redactan qué áreas portuarias son de interés ciudadano y se pueden transformar en zonas de ocio para el disfrute público.

Acceso y movilidad.

Desde los 80, todos los vehículos de transporte de mercancías atravesaban el área del Grao, y era una cuestión de interés general trasladar el acceso comercial fuera del entorno urbano. La primera solución que se llevó a cabo en 2001 fue mantener la entrada principal pero desviar el tráfico por la calle entre el núcleo del Grao y el barrio de Venecia.

Finalmente, se optó por construir un puente de acceso sobre el río Serpis, en el sur-este del puerto, donde se encontraban las naves de almacenaje y, posteriormente la aduana. Gracias a este cambio, se despejó el área urbana del Grao y se consiguió mejorar el ambiente: reducción de contaminación acústica y seguridad vial.

Expansión.

En esta etapa, ambos espacios crecieron notablemente; el puerto siguió con su expansión hacia el sur-este, realizando la última gran obra con la construcción del muelle serpis que permitió trasladar el área comercial a esta nueva zona y despejar el muelle sur de mercancías para destinarlo al ocio ciudadano.



44 - Figura. Acercamiento puerto-ciudad. Fuente: elaboración propia.

La expansión se produjo hacia el mar, pero el puerto también cedió áreas al público. Así pues su superficie apenas ha aumentado un 1% pero ha mejorado la calidad del espacio urbano.

El municipio de Gandía llegó a tener 59.123 residentes ⁴² a principios de siglo XXI, de los cuales 7.421 son habitantes de Grao y Playa de Gandía ⁴⁵. En 2022, aumentó la cifra del municipio un 8%, con 75.911 residentes, mientras que, en el Grao y Playa de Gandía, se incrementó un 53%, con 14.182 habitantes.

Terminales e instalaciones.

En esta nueva y larga etapa de acercamiento, ambos organismos trabajan en conjunto y, por lo tanto, realizan proyectos para unificar puerto y ciudad. Para ello, es necesario abrir el acceso al público y urbanizar las calles, así como ubicar espacios de ocio.

La actividad comercial que se desarrolla hoy en día es la exportación del papel, principalmente y la importación de productos siderúrgicos y químicos. La exportación de hortalizas ha pasado a segundo plano, y por tanto, los antiguos Tinglados Fruteros son actualmente utilizados por los pescadores.

Los cambios que se han producido en esta etapa han sido los siguientes:

Área Norte:

- Muelle Norte. Paseo de los Borgia y aparcamiento público. (2012)
- Muelle Norte. Espigón Norte del Puerto (2013)
- Derribo del edificio del Club Náutico de Gandía (2020)

Área Sur:

- Muelle Serpis (1989)
- Cinco Naves de Almacén (1997-2002)
- Nueva Lonja del Pescado. Restaurante 'Llotja Del Port De Gandia' (2009)
- Nuevo Acceso: Puente Río Serpis (2019)
- Adecuación urbana del entorno próximo a la Lonja del Pescado (2022)

⁴² - Habitantes Grao i Platja 2000-2022. (s. f.). <https://www.foro-ciudad.com/valencia/grau-i-platja/habitantes.html>

⁴⁵ - Habitantes Gandia 1900-2022. (s. f.). <https://www.foro-ciudad.com/valencia/gandia/habitantes.html>



44 - Figura. Acercamiento puerto-ciudad. Fuente: elaboración propia.

Interacción puerto-ciudad.

El Puerto de Gandía es un ejemplo de interacción puerto-ciudad, en el cual han trabajado el Ayuntamiento de Gandía y la Autoridad Portuaria de Valencia de la mano para acercar el puerto al ocio público. Tal es la implicación que en 2015 se formó un Comité de Asesores para el Impulso de la Integración Territorial con el objetivo de favorecer, eficazmente, la resolución de las cuestiones de cada ciudad ⁴⁶.

Actualmente, el dique norte es un agradable camino con vistas al mar donde los ciudadanos acuden a pasear, correr o patinar; el club náutico, a pesar de ser un equipamiento privado, propone múltiples actividades marítimas que atraen a los turistas para disfrutar del mar; el muelle de los Borgia se puede definir como una plaza situada junto al paisaje marítimo con vistas a los Antiguos Tinglados Fruteros (patrimonio histórico-cultural de Gandía), donde se reúnen familias y amigos para tomar algo mientras disfrutan del lugar y, por último, el restaurante Llotja Del Port De Gandia es “el mejor restaurante de todo Gandía, con unas vistas muy bonitas al puerto” ⁴⁷, según explica Ángel Gómez en una reseña de Google Maps. Estos espacios se han puesto en valor y su uso poblacional es una realidad.

Al analizar la práctica, se puede apreciar que la interacción puerto-ciudad domina la zona norte del ámbito portuario, pero el público ya se está apropiando del muelle sur, comenzando por el restaurante Llotja. Aún así, hay varias áreas de uso portuario (pesquero, embarcaciones menores y comercial) que tienen uso mixto con integración portuaria y se permite el acceso a los ciudadanos.

Está previsto continuar con esta línea y fomentar la convivencia de actividades mixtas en el ámbito portuario, pues es de interés general promover el ocio ciudadano en el puerto, siempre y cuando se respeten las zonas de servicio comerciales.

En relación con este tema, hay que añadir que ya hay nuevas propuestas de ordenación y de intervención en el Puerto. Principalmente, se centran en el área sur, con la urbanización del muelle y la posibilidad de introducir nuevos usos ciudadanos ocio, culturales y recreativos en varios de los Tinglados Fruteros del Puerto.

⁴⁶ - Autoridad Portuaria de Valencia. “Relación Puerto-Ciudad. (s. f.)” Valenciaport.

⁴⁷ - Ángel Gómez, “Reseñas - La Llotja Restaurante”, Google Maps (septiembre, 2022).



44 - Figura. Acercamiento puerto-ciudad. Fuente: elaboración propia.

4.4. MATRIZ COMPARATIVA.



UNIÓN

Época

1892 - 1963

Acceso y movilidad

Libre

Expansión

70.000 m²

Terminales e instalaciones

Diques norte, sur y serpis.

Interacción puerto-ciudad

100%

DISTANCIAMIENTO

Época

1963 - años 80

Acceso y movilidad

Restringido

Expansión

186.200 m²

Terminales e instalaciones

Contradique sur.

Interacción puerto-ciudad

0%

ACERCAMIENTO

Época

Años 80 - Actual

Acceso y movilidad

Libre / Restringido

Expansión

190.000 m²

Terminales e instalaciones

Muelle Serpis.

Interacción puerto-ciudad

35%

Unión (1959)

Inicios del puerto. Los servicios se concentran en el muelle sur.



Distanciamiento (1970)

Se delimita el ámbito portuario con un vallado. Comienza el desarrollo turístico.



Acercamiento (2004)

La actividad comercial se expande hacia el sureste del puerto.



Acercamiento (2022)

Nuevo acceso sur. La ciudad adquiere los espacios inutilizados del puerto.



48 y 49 - Ortofoto 1959 y 1970. Fuente: Conferencia sobre 130 aniversario de la inauguración del Puerto de Gandía (2022). Fernando Gimeno.

50 y 51 - Ortofotos 2004 y 2022. Fuente: GoogleEarth Pro.

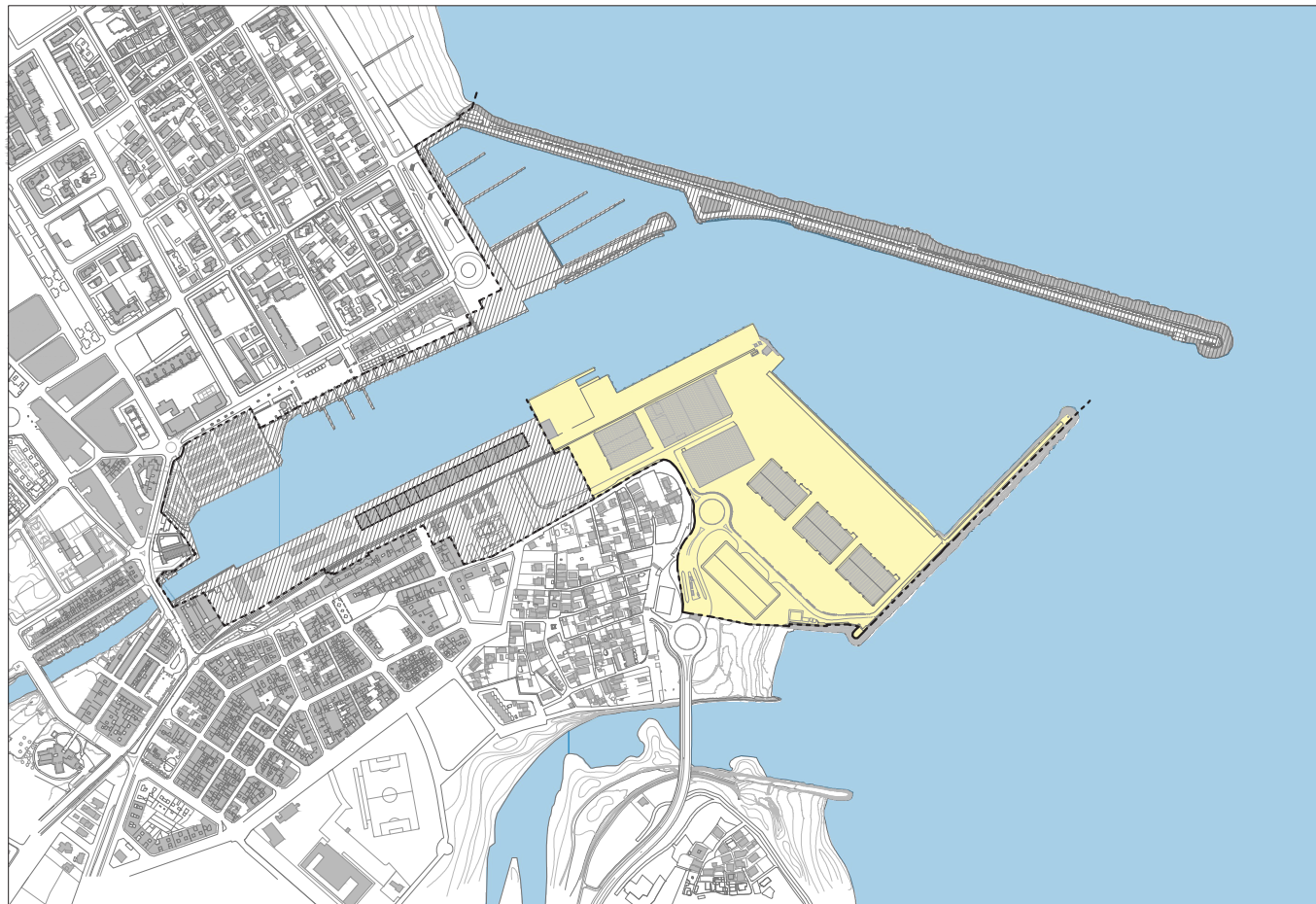
**PROPUESTA DE INTEGRACIÓN URBANA
EN LOS ANTIGUOS TINGLADOS FRUTEROS 05**

5.1. SITUACIÓN ACTUAL.

Una vez analizado el pasado del puerto de Gandía, se va a realizar un breve análisis actual sobre el límite portuario y el acceso a este.

Como se ve en el plano (*ver página siguiente*), se permite el acceso a la mayor parte del ámbito portuario, haciendo posible la convivencia de usos portuario y uso público. La zona comercial sigue concentrándose en el sureste del puerto, pero su acceso es por el Puente Serpis y no contamina el núcleo del Grao.

A pesar de permitir el paso peatonal al puerto, algunos espacios no están acondicionados para disfrutar de ellos, como es el caso del Muelle Sur.



- Límite Ámbito Portuario.
- Zona de uso mixto. Acceso Permitido.
- Zona comercial. Acceso Restringido.

↑ Escala: 1/10.000 0 100 200

52 - Figura. Plano del límite portuario y el acceso libre. Elaboración propia.

5.2. PROPUESTA DE INTEGRACIÓN URBANA.

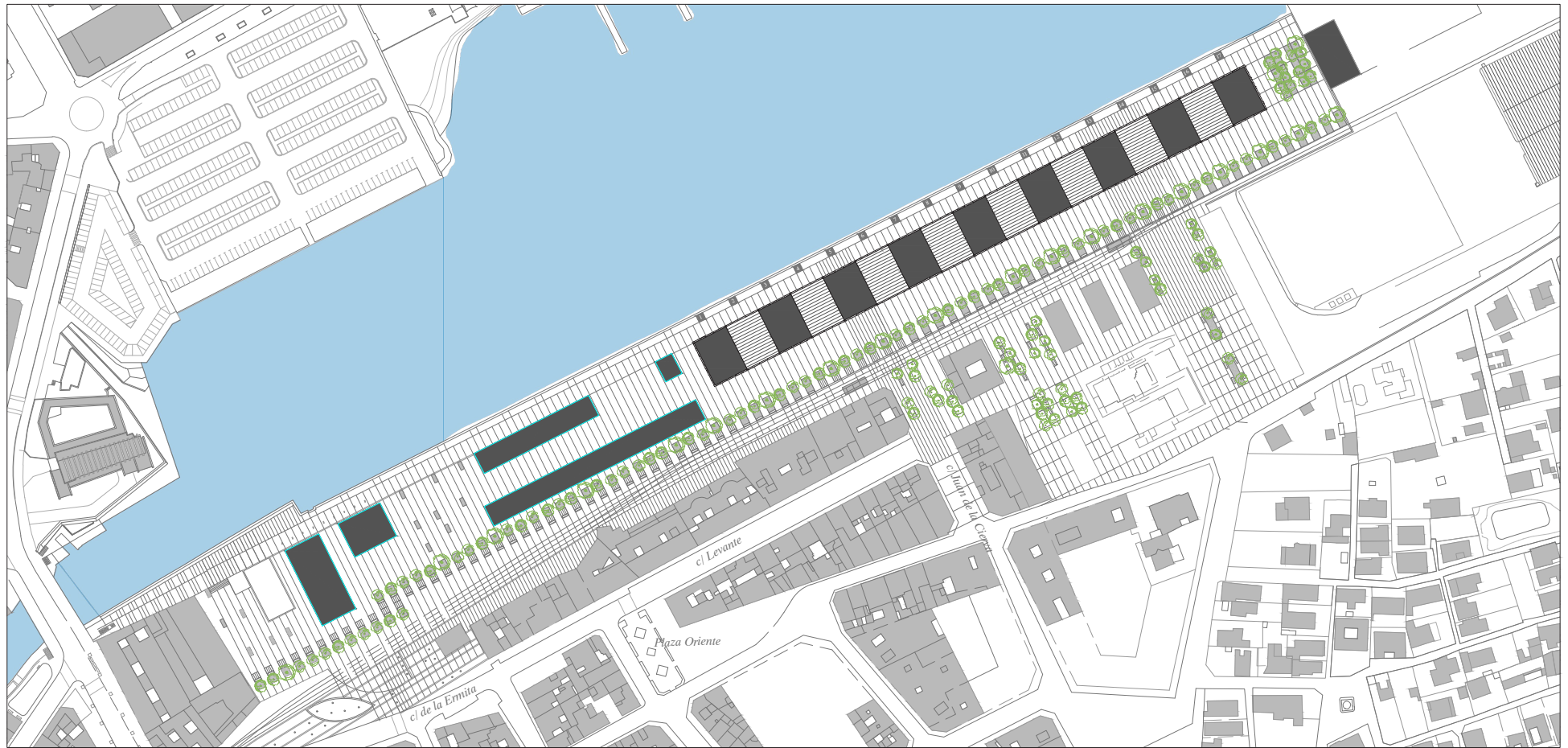
Como se puede observar en el plano (*ver siguiente página*), el Ayuntamiento de Gandía sigue trabajando para conseguir una armonía en el entorno portuario aportando nuevos servicios como la pasarela móvil-giratoria (19) o la pasarela que conecta la Iglesia de San Nicolas de Bari con el muelle norte (11), y mejorando las conexiones, como el acceso a la zona de los tinglados (04) o el acceso rodado al muelle norte (13); pero sobretodo tiene la intención de acondicionar y reciclar los espacios no útiles para la actividad comercial portuaria como es la puesta en valor de los Tinglados (07). Esta actuación urbana junto a la adecuación de su entorno (04, 05, 06) es una de las prioridades del Ayuntamiento, pues pretenden reformar los Antiguos Tinglados Fruteros, que son patrimonio histórico cultural, y plantear un proyecto inclusivo con usos lúdicos en un espacio de gran valor paisajístico.

Para ello, se va a realizar un diseño de este área como un espacio amplio y versátil, capaz de acoger múltiples actividades y adaptarse a la demanda social de cada momento.

La propuesta (*ver página 77*) pretende unificar el núcleo del Grao junto con el Muelle Sur y apuesta por un espacio libre y uniforme con una hilera de árboles que aportan sombra en este área.



01. Regeneración ambiental de la playa de Venecia.
02. Parque público y área recreativa playa de Venecia.
03. Zona de amortiguación de impactos.
04. Nuevo acceso a la zona de tinglados c/Juan de la Cierva.
05. Adecuación de playa de vías (ADIF- Puerto de Gandia): peatonalización y carril bici.
06. Adecuación urbana de la plaza de los Tinglados: ordenación de tránsitos y usos.
07. Implementación de usos y puesta en valor de los Tinglados.
08. Adecuación urbana y ambiental del ámbito de la Lonja de pescadores.
09. Mejora del puente del barranco de San Nicolas, adecuación de las conexiones con los muelles y el Passeig de Ribera.
10. Paseo perimetral de la Iglesia de San Nicolas de Bari.
11. Pasarela de conexión de la Iglesia de San Nicolas de Bari con el muelle norte.
12. Regeneración ambiental de la desembocadura de la "Sequia del rei".
13. Acceso rodado al muelle norte.
14. Urbanización del muelle norte.
15. Prolongación urbanización del muelle norte - muelle de los Borja.
16. Zona de atracado de mega-yates.
17. Mirador "Veles e Vents".
18. Club Náutico de Gandia.
19. Pasarela para los viandantes móvil giratoria sobre la bocana del Club Náutico: conexión con el paseo del espigón.
20. Adecuación del entorno del Club de Pesca de Gandia: terrazas, umbracle y cafetería.
21. Conexión con el Paseo del espigón



↑ Escala: 1/2.500 0 10 20 50

54 - Figura. Plano de Propuesta de Urbanización del entorno de los Antiguos Tinglados Fruteros en el Muelle Sur. Elaboración propia.

CONCLUSIONES 06

El análisis histórico del puerto de Gandía nos lleva a su inicio, en 1892 junto al del inicio de la línea de ferrocarril Alcoy-Puerto de Gandía, hasta llegar a la actualidad y pasando por su desarrollo y crecimiento. Este desarrollo se divide en distintas fases que se aprecian a través de los distintos Convenios suscritos entre la Autoridad Portuaria de Valencia y el Ayuntamiento de Gandía, cada uno responde a las distintas necesidades urbanas de cada momento. Es en 1987 cuando ambos organismos firman un primer acuerdo que recoge la voluntad de integrar el puerto en la ciudad.

Se distinguen tres etapas de convivencia entre el puerto y la ciudad:

Empezando por una unión entre ambas donde existe una convivencia armónica y los habitantes del Grao participan en las actividades portuarias.

Más tarde, a partir de 1963 se vive una época de distanciamiento, el puerto da la espalda a la ciudad con un vallado longitudinal que oculta el paisaje marítimo-portuario; paralelamente, el núcleo norte se desarrolla turísticamente y el sur se queda aislado.

Por último, en 1987 comienza la etapa de acercamiento con la aplicación de reformas de integración puerto-ciudad: la prioridad es el ocio ciudadano siempre y cuando se respeten las actividades comerciales portuarias. Para ello, se ha decidido concentrar la zona de servicio portuario al sureste del puerto para despejar el resto del área y destinarla a actividades sociales, algunos de estos espacios son: Pasarela Espigón Norte, Club Náutico, Paseo de los Borgia, Restaurante La Ilotja.

Finalmente, como conclusión se realiza una propuesta de actuación urbana en el puerto, la integración del muelle sur en el núcleo urbano del Grao. El objetivo es urbanizar el muelle para invitar a los ciudadanos a disfrutar de esa ubicación, así como rehabilitar los Antiguos Tinglados Fruteros y proponer un uso cultural-recreativo.

Una vez analizado el Puerto de Gandía desde una perspectiva histórica de presente, pasado y futuro se puede concluir lo siguiente:

El Puerto de Gandía como Motor Económico en la Safor.

El Puerto ha aportado un gran desarrollo económico a la comarca de la Safor, incorporando nuevas vías de transporte para el tráfico de mercancía. En un inicio ferrocarril y puerto trabajaban juntos, pero hoy en día dados los avances ferroviarios, la ruta Alcoy-Gandia es inservible. Aún así, el Puerto de Gandía continúa su servicio y participa en los mercados internacionales y tiene reconocimiento europeo por la exportación de hortalizas y la importación del papel.

El crecimiento urbano del Grao de Gandia.

El Puerto de Gandía ha influido notablemente en el crecimiento del Grao. Este núcleo urbano apenas tenía edificaciones antes de la construcción del puerto y hoy en día es un agradable barrio residencial con un alto potencial gracias a su ubicación que cuenta con una perspectiva paisajística junto al mar y puerto.

Aunque no siempre ha sido así, pues las barreras que se colocaron entre el puerto y el núcleo urbano llegaron a arrebatarse la vista panorámica que tenían y a impedir la conexión con el mar. Pero hoy en día es una de las prioridades urbanísticas recuperar la convivencia que existió en un inicio.

La expansión del Puerto de Gandía.

Como bien se ha mencionado anteriormente, los puertos son espacios urbanos que requieren continuamente de nuevos servicios y han de adaptarse a las innovaciones en el transporte marítimo.

El Puerto de Gandía ha ampliado su zona de servicio desde su construcción hasta la actualidad: ha triplicado su superficie terrestre y realizado numerosas reformas. Dos de ellas se consideran 'grandes reformas' por su expansión ganando terreno al mar en la zona sureste del puerto. Esta es la única extensión posible debido a la desembocadura del Río Serpis.

Las ampliaciones han concentrado la zona comercial en el sureste del puerto y se han dejado espacios inutilizados en los muelles norte y suroeste que el Ayuntamiento los ha integrado en la ciudad.

El Puerto de Gandía como ocio turístico.

En la década de los 60 llegaron los primeros turistas a la Playa de Gandía y construyeron sus edificios vacacionales a lo largo de la costa, hasta una extensión actual de tres kilómetros lineales. La Playa de Gandía es uno de los principales destinos vacacionales elegidos por los españoles lo cual ha beneficiado su economía gracias al turismo.

Es por ello que los ciudadanos reclaman nuevos espacios turísticos y saben identificar el puerto como un lugar de gran potencial, con una perspectiva junto al mar.

Integración del Puerto en la ciudad de Gandía.

A mitad del siglo XX el puerto de Gandía se transforma en una infraestructura industrial junto al mar con una barrera visual que generó una brecha urbana entre el puerto y la ciudad, concretamente en el núcleo urbano del Grao.

En la década de los ochenta, la sociedad se concienza del grave error que se ha cometido al separar el puerto de la ciudad y surge la voluntad por unirlos de nuevo. Es un proceso largo y costoso pero dada la petición ciudadana por crear nuevas zonas urbanas de uso lúdico se ha convertido en una prioridad del Ayuntamiento de Gandía.

El muelle norte ya cuenta con espacios públicos que anteriormente pertenecieron al ámbito portuario y estaban delimitados por el vallado, mientras que el muelle sur sigue en proceso de integración. Se ha abierto el muelle norte al público donde se puede disfrutar de las vistas a los Tinglados y a la dársena, con una perspectiva a la Iglesia de San Nicolás.

En el muelle sur aún queda mucho por hacer, pero el restaurante de la Llotja es un buen comienzo que consigue acercar el puerto al núcleo del Grao.

La intención de futuro es continuar esta línea y rehabilitar los Tinglados y urbanizar el muelle sur, así como las calles del Grao que llegan al puerto.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA 07

7.1. RELACIÓN DE FIGURAS.

1. Objetivos y Método de trabajo. Motivación.

Objetivos. ODS.

01 - Gamez, M. J., “Objetivos y metas de desarrollo sostenible - Desarrollo Sostenible”, Desarrollo Sostenible (septiembre, 2015).

Metodología de trabajo.

Motivación

02 - Sapena, S. (2022, 4 octubre). Reconocimiento internacional a la integración puerto-ciudad de Gandia. Levante-EMV.

03 - D. (s. f.). La evolución del puerto y la ciudad de Gandia, en una exposición de la APV.

04 - Puerto y ciudad, unidos por Gandia. (2023, 19 enero). Valenciaport.

05 - Gandia, S. (2022, 18 julio). Los tinglados del Puerto de Gandia: una colaboración público-privada. SOM GANDIA.

2. Introducción.

Contexto

06 - Javier Fedele y Luis J. Domínguez Roca, “PRESENTACIÓN DOSSIER. Puerto y ciudad.” - Revista Transporte y Territorio /12 (2015).

07 - Rinio Bruttomesso, “Complejidad en la relación puerto-ciudad ” - I.T. N.o 67. (2004).

2.1. Historia de Gandía

08 - GIMENO CERVERA, F. (2007). Historia del Puerto de Gandía. CEIC Alfons el Vell i Departament de Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Gandia.

09 - Figura. Esquema por fases de la construcción del proyecto del Puerto de Gandía. Elaboración propia.

10 - Figura. Imagen del ferrocarril en funcionamiento. Fuente: Conferencia sobre 130 aniversario de la inauguración del Puerto de Gandía (2022). Fernando Gimeno.

11 - Figura. Plano Original del entorno del Puerto de Gandía en el año 1898. Fuente: Archivo Municipal de Gandia.

12 - Ley de 17 de julio de 1946, por el que se establece la Adquisición del Puerto de Gandía. Boletín oficial del estado «BOE», núm. 200. Fuente: BOE.es - Sumario del día 19/07/1946.

13 - Imagen del trabajo de descarga en el Puerto de Gandía. Fuente: Història del Port de Gandia. Fernando Gimeno Cervera, (2007).

14 - Plano del término municipal de Gandía, 1966. Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU). Fuente: Archivo Municipal de Gandía.

15 - Figura. Plano de la Ciudad, el Grao, la Playa y el Puerto de Gandía, 1966. Fuente: Elaboración Propia.

16 - Ley de 19 de mayo de 1982, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Boletín oficial del estado «BOE» núm. 119. Fuente: BOE.es - Sumario del día 19/05/1982.

17 - A. (2021, September 1). Política de sistemas de gestión - Navarro y Boronad. Navarro Y Boronad.

18 - Batalla, E., & Batalla, E. (2009, March 2). Renzo Piano estudia un proyecto en el puerto de Gandia. El País.

19 - El Auditorio de Renzo Piano integra el puerto en la trama urbana de la playa de Gandia. Fuente: Levante- EMV. (2009, 17 septiembre).

20 - Figura. Esquema cronológico del Puerto de Gandía. Elaboración propia.

3. Análisis y presentación de los convenios puerto-ciudad.

3.1. Definición

21 - Autoridad Portuaria de Valencia, “PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP), 2020”, página 4.

22 - Autoridad Portuaria de Valencia, “PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP), 2020”, página 5.

3.2. Convenios Existentes

23 - Plano Original de ‘El Grao. Término Municipal de Gandía’. Dirección General del Instituto Geográfico y catastral (1938). Fuente: Archivo Municipal de Gandía.

24 - Figura. Plano de entorno del Puerto de Gandía en los años 30. Elaboración propia.

25 - Plano Original “Zpma de Servicios en el Puerto de Gandía” (1963). Fuente: Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), 2020. Autoridad Portuaria de Valencia.

26 - Figura. Plano interpretado de la Zona de Servicios en 1963. Elaboración propia.

27 - Plano Original “Zona de Servicios en el Puerto de Gandía” (1963). Fuente: Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), 2020. Autoridad Portuaria de Valencia.

28 - Figura. Plano interpretado de la Zonificación de usos en 1982. Elaboración propia.

29 - Plano Original “Ordenación urbanística del entorno portuario y su relación con el Grao y la Playa de Gandía” (1987). Fuente: Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), 2020. Autoridad Portuaria de Valencia.

30 - Figura. Plano del puerto y la ordenación urbanística propuesta en el año 1987. Elaboración propia.

31 - Plano Original de Zonificación del Usos (2001). Fuente: “Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto (PUEP), 2001”. Autoridad Portuaria de Valencia.

32 - Figura. Plano interpretado de la zonificación de usos y nuevo acceso al puerto en 2001. Elaboración propia.

33 - Plano original de Zonificación de usos de la futura ampliación (2012).Fuente:Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), 2020. Autoridad Portuaria de Valencia.

34 - Figura. Plano interpretado de la zonificación de usos y nuevo Plan Marina propuesto en 2012. Elaboración propia.

35 - Plano Original “Paseo Muelle de los Borgia” (2012). Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia.

36 - Plano Original “Espigón Norte del Puerto” (2013). Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia.

37 - Figura. Plano del puerto y una actuación propuesta en el muelle norte, año 2012. Elaboración propia.

38 - Plano Original de la zonificación de usos (2020). Fuente: Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP), 2020.

39 - Figura. Plano interpretado de la zonificación de usos en el Puerto de Gandía en 2020. Elaboración propia.

3.3. Cuadro resumen

40 - Figura. Conjunto de Planos. Evolución del Puerto de Gandía. Elaboración propia.

4. Análisis de las etapas.

4.1. Unión Puerto-Ciudad (1892 - 1963)

41 - Figura. Unión puerto-ciudad. Fuente: elaboración propia.

42 - Habitantes Gandia 1900-2022. (s. f.).

4.2. Distanciamiento Puerto-Ciudad (1963 - 1987)

43 - Figura. Distanciamiento puerto-ciudad. Fuente: elaboración propia.

4.3. Acercamiento Puerto-Ciudad (1987 - Actualidad)

44 - Figura. Acercamiento puerto-ciudad. Fuente: elaboración propia.

45 - Habitantes Gandia 1900-2022. (s. f.). <https://www.foro-ciudad.com/valencia/gandia/habitantes.html>

46 - Autoridad Portuaria de Valencia. "Relación Puerto-Ciudad. (s. f.)." Valenciaport.

47 - Ángel Gómez, "Reseñas - La Llotja Restaurante", Google Maps (septiembre, 2022).

4.4. Matriz Comparativa

48 y 49 - Ortofoto 1959 y 1970. Fuente: Conferencia sobre 130 aniversario de la inauguración del Puerto de Gandía (2022). Fernando Gimeno.

50 y 51 - Ortofotos 2004 y 2022. Fuente: GoogleEarth Pro.

5. Propuesta de Integración Urbana en los Antiguos Tinglados Fruteros.

5.1. Situación Actual

52 - Figura. Plano del límite portuario y el acceso libre. Elaboración propia.

5.1. Propuesta de Intervención Urbana

53 - Figura. Plano de 'Proposta d'Ordenació i Actuacions en el Port de Gandia 2020'. Fuente: Dpto. de Urbanismo, Ayuntamiento de Gandía

54 - Figura. Plano de Propuesta de Urbanización del entorno de los Antiguos Tinglados Fruteros en el Muelle Sur. Elaboración propia.

7.2. BIBLIOGRAFÍA.

BRUTTOMESSO, R. (2004). Complejidad en la relación puerto-ciudad. I.T. N.O 67.

FEDELE, J. & DOMÍNGUEZ ROCA, J. (2015). Puerto y Ciudad. www.rtt.filo.uba.ar. Revista Transporte y Territorio. Universidad de Buenos Aires, Argentina.

GIMENO CERVERA, F. (2007). Historia del Puerto de Gandía. Valencia. CEIC Alfons el Vell i Departament de Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Gandia.

GIMENO CERVERA, F. (octubre 2022). Conferencia 130 Aniversari de la Inauguración del Port de Gandia. Valenciaport y Ajuntament de Gandia.

GRINDLAY MORENO, A. L. (2008). Ciudades y Puertos. Página 53-80. Universidad de Granada (España).

LÓPEZ-GONZÁLEZ, C. et al. (2019). El espacio portuario de A Coruña como un campus TIC sostenible para la UDC. En XIII CTV 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: "Challenges and paradigms of the contemporary city": UPC, Barcelona, October 2-4, 2019. Barcelona: CPSV, 2019, p. 8511. E-ISSN 2604-6512. DOI <http://dx.doi.org/10.5821/ctv.8511>

MARTÍ-CIRIQUIÁN, P. & GARCÍA-MAYOR, C. (2018). Frentes marítimo-fluviales en ciudades españolas: nuevos espacios urbanos. Bitácora. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. Provided by: Repositorio Institucional de la Universidad de Alicante.

RODRÍGUEZ GARRIDO, M. (2025). TFG. La ciudad del puerto, el puerto de la ciudad. El caso de Huelva en la integración urbana de los espacios portuarios. ETSA. Universidad de Sevilla.

SOLER, A & CISCAR, P. & RODRÍGUEZ, A. (2007). El Grau de Gandia. Imatges i páranles per a la memòria. Albaida. Ajuntament de Gandia - Junta del Districte del Grau - Venècia i Rafalcaid.

VALENCIAPORT. Autoridad Portuaria de Valencia. <https://www.valenciaport.com/>

VALENCIAPORT. Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Gandía. (Junio 2022).

VALENCIAPORT. (Diciembre 2020). Propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Gandía.

VALENCIAPORT. (2001). Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto (PUEP).