

ANEJO 9: ESTUDIO DE SOLUCIONES

ANTEPROYECTO DE MUELLE DE CRUCEROS Y ESTACIÓN MARÍTIMA EN EL PUERTO DE
DENIA (ALICANTE)

Elena Cascant López

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN..... 5

2.LIMITACIONES 5

3.CONDICIONANTES..... 5

 3.1 TÉCNICOS..... 6

 3.2 AMBIENTALES..... 6

 3.3 FUNCIONALES 6

 3.4 ESTÉTICOS..... 6

 3.5 ECONÓMICOS..... 6

4. ESTUDIO DE SOLUCIONES..... 6

 4.1 LÍNEA DE MUELLE..... 6

 4.1.1 Solución 1 6

 4.1.2 Solución 2 6

 4.1.3 Solución 3 7

 Figura 3: solución de ampliación total de la línea de muelle 7

 4.1.4 Solución final del muelle: 7

 4.2 ORDENACIÓN DEL ESPACIO..... 7

 4.2.1 Aumento del tráfico 8

 4.2.1.1 Solución 1- Túnel 8

 4.2.1.2 Solución 2. Superficie 9

 4.2.1.3 Solución final del aumento del tráfico..... 9

 4.2.2 Explanada cervantes..... 9

5. SOLUCIÓN FINAL..... 10

1. INTRODUCCIÓN

La finalidad de este proyecto, junto a la construcción de un muelle para cruceros que propicie la llegada de una mayor cantidad de turismo, es reordenar la zona peatonal que acompaña el frente portuario creando un paseo marítimo contiguo a la costa.

Esta ordenación se estudiará en el presente anejo, considerando diferentes alternativas para poder elegir la opción que mejor se adapte a la situación de partida, que cumpla las directrices técnicas y que sea viable económicamente.

Es importante tener en cuenta que los usos portuarios no se deberán limitar, pues en definitiva se trata de mejorar el acceso y facilitar los usos. De este modo trataremos de ordenar la zona cuya competencia recae en el puerto, y no en el Ayuntamiento.

2.LIMITACIONES

Existen dos puntos que nos limitan la ordenación de la zona; el primero de ellos es la existencia de tres edificaciones que están protegidas, y no podremos demoler. Estas son el edificio donde se ubica la policía nacional, el edificio de la antigua lonja, y el que alberga a la Cruz Roja.

La otra limitación se encuentra en el espacio portuario, puesto que para que puedan amarrar los buques de cruceros, necesitaremos un calado mínimo de 7 metros que en las actuales condiciones del puerto no se pueden encontrar. Es por ello que se deberá trasladar la línea del muelle unos metros al interior de la costa para llegar a la cota deseada.

3.CONDICIONANTES

Los principales condicionantes con los que vamos a trabajar para confeccionar los distintos diseños o alternativas, serán los siguientes:

3.1 TÉCNICOS

El diseño del muelle tendrá que cumplir con las especificaciones técnicas que se precisen, debiendo ser estable y resistente al oleaje previsto, y previendo una vida útil determinada.

3.2 AMBIENTALES

Los condicionantes medioambientales son indispensables en el presente proyecto, pues está situado en contacto con el mar, y una mala ejecución podría provocar vertidos y contaminación en el agua. Dado que las obras se realizan en el interior de la dársena, estas no se prevén importantes, pero sí que se tendrá en cuenta la posible influencia en el entorno, y se tratará de reutilizar el máximo material posible de la propia obra.

3.3 FUNCIONALES

La reordenación de la zona portuaria habrá de facilitar las funciones básicas del puerto, como los accesos para pasajeros y suministros, adecuar zonas para el desembarco de pasajeros, y facilitar el desplazamiento desde los buques a las zonas de registro de entrada.

3.4 ESTÉTICOS

Dado que la finalidad del proyecto pasa por el aumento del turismo, éste solamente incrementará si el atractivo es meritorio.

Se deberá construir un espacio que seduzca a visitantes, y propicie la circulación a lo largo del paseo, así aumentará el tráfico peatonal, y la conexión con el casco viejo.

3.5 ECONÓMICOS

Los costes de la obra se intentarán reducir, sin que esto afecte a la seguridad de la misma, siempre tratando de conservar y reciclar los elementos que sea posible.

4. ESTUDIO DE SOLUCIONES

Para poder llegar a la solución final que se presenta en este anteproyecto, antes se han barajado distintas opciones en las actuaciones que se desea realizar para solucionar los problemas. A continuación se detallan las diferentes posibilidades que se han propuesto.

4.1 LÍNEA DE MUELLE

Puesto que el objetivo de la actuación en la línea de muelle es ampliar la zona de atraque, las alternativas que se han barajado son:

4.1.1 Solución 1

En este caso la solución trata de demoler el tacón que existe junto a los megayates, quedando así una línea de muelle continua desde la lonja hasta el Real Club náutico.

Las ventajas que presenta esta situación son de nivel económico, pues solamente de debería de rellenar el tramo del varadero, y eliminar el tacón.

Las desventajas son mayores, ya que supondría un nivel en el muelle mucho menor a 7 metros, que supondría tener que abordar un trabajo de drenaje importante, pudiendo además descalzar los cimientos del muelle existente. También se reduciría la zona de actuación del paseo marítimo, e impediría crear una zona amplia con todos los recursos que pretendemos disponer.



Figura 1: solución de demolición del tacón en el muelle

4.1.2 Solución 2

En este caso la solución se basa en la ampliación de la línea del tacón hasta el Real Club Náutico, rellenando también el antiguo varadero.

A pesar de que el coste de obra será mayor por tener que ampliar la línea de muelle, las ventajas que presenta son mayores:

No tendremos que dragar tanto terreno, ya que para alcanzar la cota de -7 metros quedará menor recorrido, previendo también el posible descalce que provocaría el excesivo tragado.

El espacio portuario quedaría delimitado en dos zonas diferenciadas, que serían suficientemente espaciosas cada una de ellas, aportando un grado de funcionalidad y estética al delimitarse visualmente los megayates de los cruceros.

Además, esta nueva línea de cota proporcionará un mayor espacio para poder intervenir, en el cual se dispondrá de un gran espacio para la estación marítima y el paseo de viandantes.



Figura 2: solución de ampliación parcial de la línea de muelle

4.1.3 Solución 3

Esta solución trata de unificar la línea de costa a nivel del tacón existente, creando el nuevo muelle para cruceros, y desplazando el actual muelle de megayates.

Con esto, se crearía un espacio de paseo marítimo amplio y homogéneo que iría desde la lonja hasta el Real Club Náutico.

A pesar de la ventaja espacial, esta solución supondría un gasto mucho mayor para la creación del muelle a ambos lados del tacón, que sería excesivo para atender solamente a la ampliación del paseo.



Figura 3: solución de ampliación total de la línea de muelle

4.1.4 Solución final del muelle:

Habiendo estudiando los diferentes casos propuestos, la solución que se ha trabajado para la línea de muelles es la “solución 2” que amplía la línea de muelle desde el tacón hasta el Club Náutico.

Esta opción resulta la más ventajosa ya que aporta un espacio suficiente para establecer una amplia zona de paseo marítimo y estación marítima, ampliando a la vez el muelle para el atraque de cruceros, sin exceder el gasto en la parte izquierda del tacón.

Es decir, es la opción que mejor se adapta en cuanto a funcionalidad y economía.

4.2 ORDENACIÓN DEL ESPACIO

Denia es una ciudad singular. Por sus características climáticas, su situación costera rodeada de montañas, y su reconocida calidad gastronómica, Denia es un referente turístico que ejerce como lugar de encuentro para muchas familias, de descanso, y de residencia para muchas otras.

Su castillo nos recuerda que la ciudad fue influyente en la historia, y su puerto, una pieza fundamental para ésta; ahora, es un punto de referencia.

Este lugar de relación necesita un espacio del que paradójicamente carece, ya que posee un paseo marítimo que no cumple con las necesidades.

Por esto, se considera que la reordenación es la clave del presente proyecto.

Existen diversos aspectos que debemos de respetar en todas las situaciones de ordenación, y que nos ofrecen un punto de partida.

- Los edificios de la lonja, la policía local, y la cruz roja, se deben mantener; y habrá que disponer del respectivo parking para la policía.
- La capacidad de las vías de circulación habrá de aumentar.
- Las paradas de autobús deberán ser reubicadas.
- Se deberá emplazar un edificio que albergue la estación marítima y locales comerciales, con su consecuente parking.
- Habrá de existir un paseo marítimo continuo que conecte todo el frente portuario.
- El paseo marítimo deberá ser un espacio para las personas, que interactúe con el ambiente y no represente una barrera visual.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos, las situaciones propuestas se detallan a continuación.

4.2.1 Aumento del tráfico

Uno de los mayores problemas a los que nos enfrentamos es el de la congestión del tráfico en la zona. Para solucionarlo, se han barajado distintas opciones y elegido la mas favorable:

4.2.1.1 Solución 1- Túnel

La base fundamental de esta ordenación es la construcción de un túnel que una las rotondas situadas al inicio de la explanada cervantes, y en la calle Castell d'Olimbroi.

Lo que se pretende es crear un espacio diáfano y peatonal hasta la primera línea de edificios, dejando solamente dos carriles para la circulación obligatoria de servicios y vecinos, derivando el tráfico no-urbano por el túnel subterráneo donde existirán dos carriles para cada sentido.

Como hemos visto, uno de los mayores inconvenientes que presenta actualmente Denia, es la necesidad de transitar por la vía junto al puerto si se quiere acceder a les Rotes, o para continuar el trayecto hasta Jávea. Por esto, el túnel derivaría la carretera Denia-Jávea subterráneamente.

Esto proporcionaría una amplitud extraordinaria al puerto, transformando los viales motorizados por un ancho paseo peatonal combinado con la vegetación que se fundiría en el puerto, y haría que el trafico subterráneo fuera mucho más fluido al retirarle los semáforos y los pasos de peatones.

Las ventajas de esta solución salta a la vista, pues convertiría el concurrido espacio actual en una amplia zona portuaria, dando continuidad y vida al espacio que se centraría en la atracción de peatones y la utilización del espacio para el uso lúdico.

A pesar de esto, encontramos varios inconvenientes.

El principal es la importante inversión económica que supone esta solución, pues tendría que realizarse un túnel bajo el nivel del mar, de casi 500 metros.

Otro inconveniente es la barrera que implica la entrada de los viales al túnel. Estas zonas rompería con la estética que se pretende alcanzar con la zona peatonal, y crearían un obstáculo en la ciudad.

Para realizar el túnel se tendría que derivar y restablecer todo el sistema sanitario que circula bajo las calles. Esta actuación que sería costosa y difícil.

Por último, el túnel estaría emplazado en una zona de salinas, lo cual dificultaría la escorrentía que naturalmente se produce en esta zona.

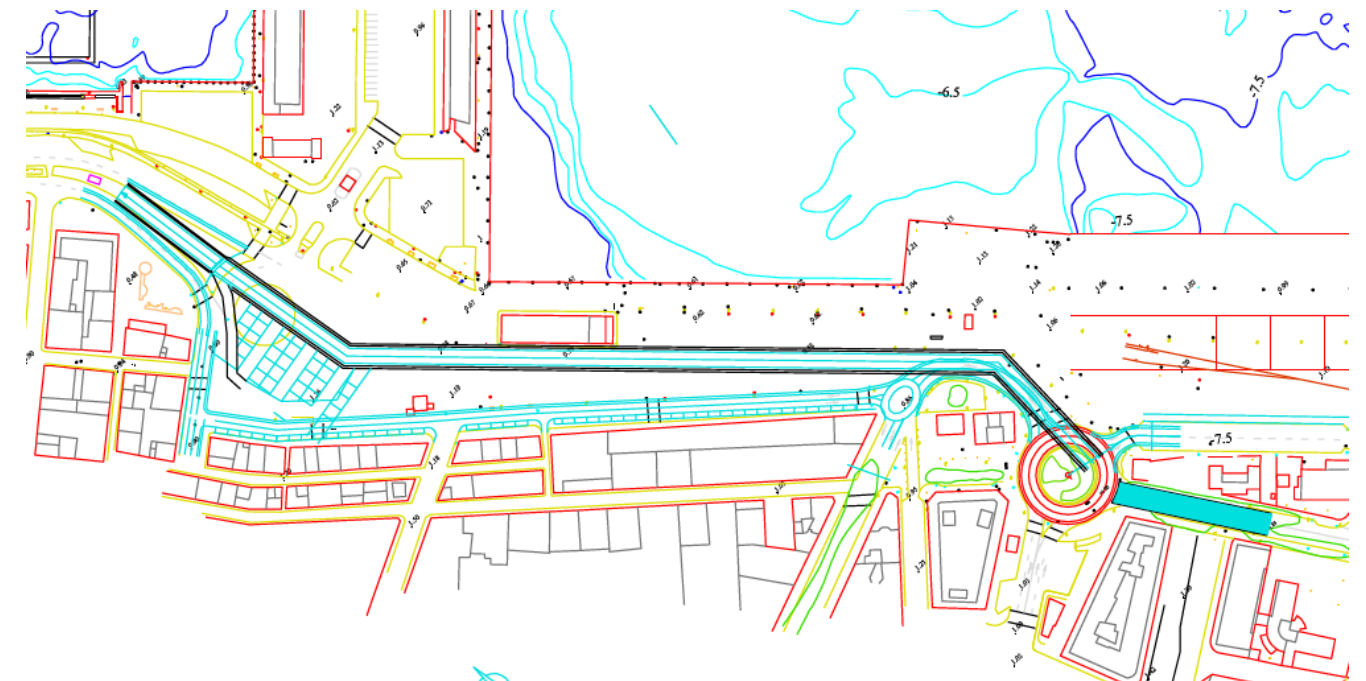


Figura 4: Solución de tráfico bajo túnel

4.2.1.2 Solución 2. Superficie

En esta solución no vamos a eliminar el tráfico rodado de la zona, pero vamos a desplazarlo hacia la línea de edificios, de modo que el resto de espacio quede unificado y despejado, para crear una línea de costa con un gran atractivo visual.

Para aumentar la capacidad de tráfico se doblarán los carriles existentes entre la rotonda del inicio de la explanada cervantes y la rotonda del Real Club Náutico, quedando dos carriles para cada sentido en todo el tramo.

La rotonda de la explanada cervantes será desplazada hacia abajo para poder unirla con los nuevos carriles, que se situarán junto a la línea de edificaciones, y se extenderán hasta la actual explanada, dejando a partir de esta todo un espacio hasta la línea de costa.

Los nuevos carriles que formarán la carretera de Denia-Jávea se enlazarán en la rotonda de la calle Castell d'Olimbroi, rediseñando los viales para suavizar la curva que se junta con la rotonda, y ensanchar los carriles hasta la rotonda del Club Náutico. La finalidad es crear una línea más recta que defina los viales y no rompa con la estética y el espacio a diseñar.

Esta solución es mucho más económica, y respeta la estética propuesta de crear un gran espacio para los peatones. Al desplazar los viales, la zona a desarrollar para este espacio sigue siendo importante.

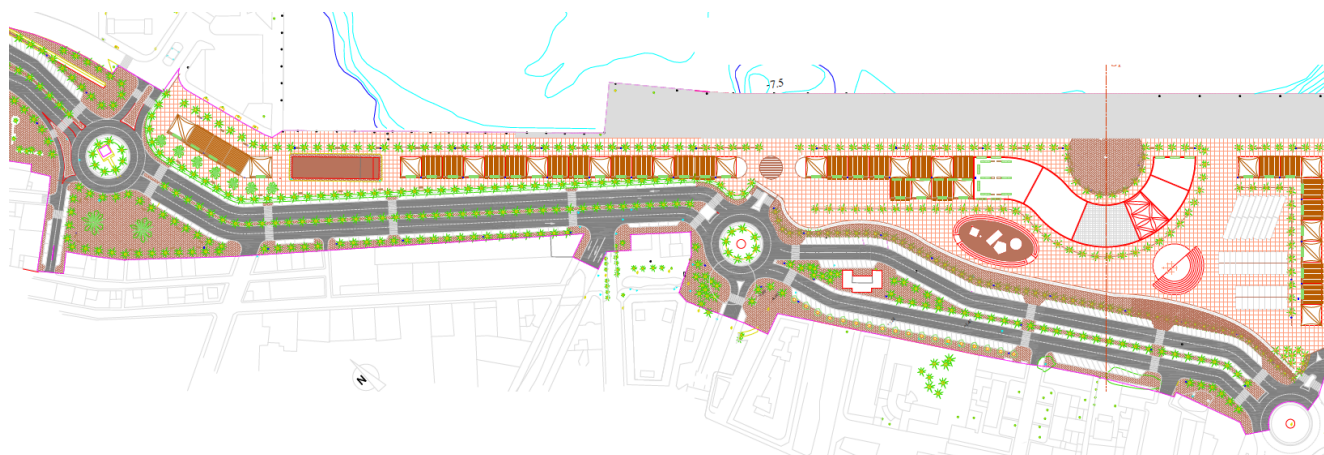


Figura 5: solución de tráfico en superficie

4.2.1.3 Solución final del aumento del tráfico

La solución de ordenación que se ha elegido es la segunda opción, ya que presenta las ventajas de amplitud, de continuidad y proporciona una zona destinada a la mejora general, que proporcionará espacio para los peatones, y su comodidad y atractivo generarán la atracción que

el puerto de Denia requiere; todo esto siendo la mejor opción económica y sin crear barreras en la ciudad.

4.2.2 Explanada cervantes

En la actualidad, la explanada cervantes constituye un atractivo en la ciudad de Denia, por la cual pasear y acercarse a los puestos de artesanía es casi obligatorio para los turistas.

Por esto, es necesario reubicarla en la nueva ordenación que se pretende llevar a cabo.

Las alternativas que se han estudiado son las siguientes:

- Explanada cervantes junto a la línea de edificios: esta solución mantenía la posición inicial de la explanada, estando situada entre los edificios y el nuevo doble vial.
- Explanada cervantes integrada en el paseo marítimo: en esta solución se opta por desplazar la explanada junto a la costa, para así establecer una explanada continua y amplia donde los vehículos no interfieren, y los puestos de artesanía se emplazan bajo los umbráculos que unirán la antigua lonja con el nuevo edificio de la estación marítima.

Las dos opciones que se presentaban cumplían con la condición de mantener el espacio de tránsito peatonal, y la posibilidad de emplazar los puestos de artesanía.

Pero se ha optado como solución la de integrar la explanada con el paseo marítimo, y disponer de una zona abierta y ordenada.

Los edificios de la Policía, la Cruz Roja, y la antigua lonja se mantendrían en el mismo emplazamiento, actuando en la antigua lonja para proporcionarle un fin, ya que actualmente se encuentra en desuso.

En frente de la línea de muelles para cruceros, se encontraría la nueva estación marítima en forma de media luna, que dispuesta en varias alturas, incorporaría diversos servicios para el uso de visitantes y viajeros.

Una espacio de tránsito dispuesto mediante estructuras de acero a lo largo del paseo a modo de umbráculo, se anexaría a la estación marítima, y formaría la línea de paseo hasta el inicio del Club Náutico.

En la parte trasera de la estación marítima se emplazaría un parking para los autobuses, y para los turismos.

5. SOLUCIÓN FINAL

La solución final que se ha elegido, la representamos a modo de gráfico de la siguiente manera:

	Ordenación en túnel		Ordenación en superficie	
Explanada cervantes...	Junto a línea de costa	Junto a línea de edificios	Junto a línea de costa	Junto a línea de edificios
Muelle sin tacón				
Muelle ampliado a partir del tacón				
Muelle Línea recta a nivel del tacón				

Tabla 1: solución final elegida