EL PUERTO DE ALMERÍA Y SUS BARRIOS

Fernando Fernández Gutiérrez

Catedrático de Geografía Humana. Universidad de Almería

Estefanía Acién González

Socióloga. Investigadora y Colaboradora. Universidad de Almería

Universidad de Almería
2002

EL PUERTO DE ALMERÍA Y SUS BARRIOS[1]

Fernando Fernández Gutiérrez
Catedrático de Geografía Humana. Universidad de Almería
Estefanía Acién González
Socióloga. Investigadora y Colaboradora. Universidad de Almería

INTRODUCCIÓN

En la historia del urbanismo, la incidencia de las actividades portuarias en el desarrollo urbano es un hecho incuestionable y de general aceptación, y que por su especial significación, desde antiguo ha sido objeto de continuos análisis y profundos estudios por parte de los expertos.

El origen y evolución de muchas ciudades litorales y fluviales ha estado íntimamente ligado a las actividades basadas en los intercambios y transacciones comerciales y mercantiles efectuadas a través de sus puertos, y también a su conexión con importantes y extensas vías de comunicaciones que les unían con remotos lugares de variados recursos naturales, desde los que se proveían de materias primas y con los que establecían e importante y complejas actividades comerciales y productivas, (HAGGETT, P. 1988).

Uno de los factores que más han influido en determinar la localización y emplazamiento de una gran parte de las actuales metrópolis en el ámbito mundial, fue disponer en sus orígenes de unas potencialidades y recursos naturales que les permitieran utilizar un ámbito marítimo terrestre como abrigo-puerto en su territorio inmediato, desde el que se pudieran llevar a cabo los intercambios y transacciones comerciales y mercantiles, consistente en enviar los propios productos y mercancías generados en su entorno territorial próximo y dependiente (Hinterland), a otros enclaves geográficos lejanos (Foreland). Y a su vez, y según sus propias necesidades, poder recepcionar desde estos distantes puntos territoriales y de sus entornos regionales, las materias primas, productos y mercancías, generados en sus focos productivos propios. (CARTEL, H. 1989).

[1] Este artículo ha sido realizado a partir de la investigación "**El Impacto Económico del Puerto de Almería sobre la Economía Almeriense y Andaluza**", realizada por la Universidad de Almería en el año 2000, con la financiación de la Autoridad Portuaria de Almería.

Así nacieron los primeros asentamientos de población preferentemente marítimos, que luego evolucionaron a pequeñas y medianas ciudades portuarias, en dónde la concentración de capital y la generación de la riqueza básica provenía mayoritaria y preferentemente de las actividades productivas y de intercambios que, directa o indirectamente, se derivaban de la existencia de un dinámico puerto marítimo o fluvial, (SJOBERG, G. 1976).

NUESTROS TEMAS DE INTERÉS

Era de esperar que las actividades del puerto de Almería, a lo largo de su existencia, además de generar riqueza para el conjunto de la ciudad, hubieran ocasionado algunos impactos e incidencias negativas, propios de esta clase de instalaciones y equipamientos básicos de transporte pesado y comunicaciones, en algunas zonas urbanas. Nuestra hipótesis global consistía en demostrar que estos impactos negativos habían incidido más directamente en unos barrios concretos que en el conjunto de la ciudad.

Está científicamente comprobado que, frecuentemente, las actividades propias de los puertos ocasionan, en los barrios de su entorno, ciertos procesos de deterioro de la vida residencial y/o alteraciones de las actividades tradicionales económico-productivas existentes. Éstas, con el paso del tiempo, llegan a desencadenar en algunas áreas concretas de estos espacios, procesos de decadencia y de degradación. También se ha constatado que las actividades portuarias en si mismas y sus asociadas, inciden más directa y significativamente en las franjas urbanas que se encuentran más próximas territorialmente al puerto. (DELGADO AGUILAR, G. 1997).

Conforme los distintos barrios y distritos urbanos que integran la ciudad se van alejando espacialmente de los recintos portuarios y de sus instalaciones anexas, las influencias de todo tipo, y más específicamente las consideradas como molestas, nocivas y perjudiciales, les afectan y dañan menos. La distancia espacial de cualquiera de los barrios o sector urbano al puerto, se configura en un claro gradiente, donde los efectos e impactos, tanto los perjudiciales como los positivos, se van reduciendo conforme la fricción derivada de la distancia es mayor. Por tanto, se experimenta que hay una reducción progresiva en los impactos e incidencias negativas sobre los modos y tipos de calidades de vida residencial de las diferentes unidades vecinales, conforme más alejadas están de los puertos. (BENKO, G. 1998).

Pues bien, nuestra principal hipótesis de trabajo consistió en esto mismo. Desde su construcción a principios de la segunda mitad del siglo XIX, el Puerto de Almería, de acuerdo a su configuración actual, ha estado influyendo en el crecimiento urbano de la ciudad de diferentes formas. (GARCÍA LORCA, A. 1989).

Nuestro interés se ha centrado en evaluar, analizar y cuantificar de manera aproximada, como ha sido esa influencia en el desarrollo urbanístico de la ciudad en las últimas décadas.

Nuestro objetivo global fue estudiar, analizar y evaluar las incidencias e impactos en la trama urbana de Almería, derivados de las relaciones y conexiones entre el Puerto y la ciudad y más directamente entre esta instalación y los barrios portuarios de la zona en el transcurso de la última década. Para ello, hemos delimitado y diseñado un *área de trabajo específica*, con la idea de, una vez realizado el estudio y a partir de los resultados obtenidos, poder inferir o generalizar los resultados y conclusiones obtenidos en esta *área piloto* al conjunto de la ciudad, en una fase posterior y según las conveniencias y el interés de la investigación.

El *área de trabajo específica* territorial la ha constituido *una orla o franja urbana* compuesta por 12 secciones censales pertenecientes a seis barrios de la ciudad de Almería, concretamente: La Chanca, Pescadería, La Plaza de Pavía, La Almedina, La Catedral y el Parque Nicolás Salmerón.

El primer tema específico que despertaba nuestro interés era conocer las características y particularidades demográficas de ésta franja urbana de la ciudad de Almería, tan conectada al puerto, así como también, estudiar los principales cambios y transformaciones demográficas y poblacionales producidas en las tres últimas décadas en el conjunto de la zona y en cada uno de los barrios portuarios que la integran.

A continuación nos planteamos conocer la situación actual, así como los cambios y las transformaciones efectuadas en el ámbito urbanístico en general en esta banda litoral urbana lindante con el puerto de Almería y más concretamente, los producidos en el ámbito de las características y propiedades de los edificios y de las viviendas, que componen el parque inmobiliario de este conjunto de barrios tradicionales e históricos.

El tercer punto de interés, era conocer las actividades económico-productivas de toda la orla residencial seleccionada anexa al recinto portuario, así como la evolución reciente de los principales sectores y ramas económicas ubicadas en estos barrios y su relación con las variadas actividades especificas surgidas dentro y anexas a las instalaciones portuarias.

Finalmente queda por reflejar, el que a nuestro juicio es uno de los más importantes y complejos objetivos de esta investigación, el estudio sociológico de la población residente y la visión subjetiva y su relación y vivencial con el Puerto de Almería. Concretamente los aspectos de índole psicosocial que más nos interesaba conocer y estudiar, eran aquéllos que directa o indirectamente relacionan a la población con el Puerto en general. Para ello analizamos un colectivo integrado por personas de ambos sexos, con edades comprendidas entre los 18 y los 65 años, residentes en estos barrios de clara influencia y dependencia portuaria.

De manera complementaria realizamos un acercamiento a otro subcolectivo para conocer con más detalle «las relaciones, valoraciones, del Puerto de Almería con la ciudad así como la visión subjetiva y las relaciones vivenciales de los almerienses con su Puerto". Entrevistamos a un amplio grupo de profesionales, técnicos, políticos y representantes de las instituciones locales de la ciudad de Almería.

Los grandes apartados de información que nos planteamos conseguir a través de las encuestas que se diseñaron para entrevistar a estos dos colectivos fueron: (1) tiempo de residencia en la franja urbana más cercana al puerto, (2) vinculaciones y valoraciones socio-laborales y profesionales de los residentes con el Puerto, (3) grado de satisfacción e insatisfacción residencial de la población en estos barrios, (4) apreciación y cuantificación de los aspectos negativos y positivos de sus barrios, (5) principales problemas e inconvenientes que los residentes aprecian y perciben viviendo cerca del Puerto, (6) distintos tipos y clases de usos que hacen los residentes de los espacios portuarios a efectos de ocio, recreación y divertimento, así como la determinación de las frecuencias de los usos en cada uno de ellos; (7) análisis valorativo de vivir cerca del Puerto y en contacto tan directo con él, (8) propuestas para mejorar su conexión y vinculación con sus barrios y con la ciudad en general y, (9) imagen, visión subjetiva y valorativa, que tiene el residente medio de las actividades y funciones del Puerto de Almería, respecto a su barrio y a la totalidad de la ciudad.

ASPECTOS SOCIODEMOGRÁFICOS

Desde principios de siglo hasta los años sesenta, el Puerto de Almería no actúa como un polo de atracción ni desarrollo urbano de la ciudad. En los sesenta, el número de residentes que habitaban en la franja urbana de las inmediaciones del Puerto, no superaba los 4000. El poblamiento durante esta época se distribuía de forma uniforme en cada uno de los barrios históricos. No obstante, veinte años después se observa un gran crecimiento urbanístico y edificatorio que se produjo durante la década de los setenta, cuadruplicándose la población de la orla territorial que circunda el Puerto en 1980 con 15.635 habitantes.

Desde 1980 hasta el año 2000 este ámbito urbano se configura como total o prácticamente consolidado y edificatoriamente compactado. Durante estas dos décadas el crecimiento demográfico se ha caracterizado por su debilidad al no superar el 1%. Así, hay razones para creer que, en la actualidad, el área de estudio está siendo sometida a un lento y progresivo proceso de regresión demográfica, debida al paulatino envejecimiento de la población y al deterioro y obsolescencia del parque inmobiliario. Destaca, la enorme tasa de juventud que tuvo hasta los años 80 y el preocupante y acusado proceso de envejecimiento que se está dando en los últimos años. Las tasa de envejecimiento de la población es de las más altas de la ciudad de Almería. La drástica reducción de las tasas de mortalidad y de fertilidad, junto a la paulatina marcha de las personas jóvenes de estos barrios, nos hace prever un preocupante declive demográfico para el año 2010.

En el entorno de la mayoría de los puertos, se generan conjuntos urbanos integrados por barrios de carácter obrero donde la población se encuentra más o menos relacionada con las actividades portuarias (pesca, estibadores, transportistas, etc.) y también con las clases bajas marginales. Estas zonas acaban adquiriendo un carácter no preferente para las clases burguesas medias y medias altas, que prefieren no vivir en estos barrios ni en sus inmediaciones. No obstante, este no parece ser el caso de la ciudad de Almería. La franja cercana al Puerto no ha constituido un enclave repulsivo para el poblamiento ni para el crecimiento constructivo urbano, sino más bien todo lo contrario.

En cuanto al nivel de instrucción de la población que reside en la franja urbana cercana al Puerto, se ha observado que, en las zonas donde abunda un nivel socioeconómico bajo, existe aún condicionamiento hacia niveles educativos básicos. En la mayor parte de los barrios el porcentaje de analfabetos y de personas sin estudios es altísimo, con unos índices desorbitados en los barrios obreros de la zona occidental del área de estudio. Estos precarios indicadores se agravan cuando hablamos de las mujeres, excepto en los barrios donde predomina la clase media. El nivel de estudios, cualificación laboral y formación profesional, por una parte, y el desarrollo socioeconómico, por otra, están altamente correlacionados en cualquier colectivo humano. Así, y como podemos observar en nuestros barrios, la pertenecía a una clase social concreta condiciona el nivel máximo de estudios alcanzado, así como la cualificación y categoría profesional que se posee.

No obstante, comparando situación con la que había hace cuarenta años, el principal y más importante avance ha consistido precísamente en la reducción de la tasa neta de analfabetismo, que a pasado de ser el 35% para los hombres y del 40 % para las mujeres en los años sesenta, al 4% y 9% respectivamente en la actualidad.

En lo que se refiere a la actividad laboral y productiva entre la población mayor de 16 años, la tasa de actividad laboral del área residencial portuaria es bastante elevada, situándose en torno al 50%, mientras que para el conjunto de la ciudad de Almería es del 38%. En las zonas con mayor envejecimiento demográfico, dentro de la orla edificativa portuaria, se reduce el índice de actividad, como es el caso de los barrios de la Almedina y la Catedral, donde se ven las mayores tasas de inactividad.

La tasa de actividad masculina es destacadamente más elevada respecto a la media urbana (el 68% para nuestra área de Estudio por sólo un 51% para el conjunto de la ciudad de Almería). El porcentaje de la actividad de las mujeres se asemeja más a la media urbana almeriense, aunque es levemente más alta (30% y 25,8% respectivamente).

En nuestra zona portuaria se da un nivel más alto de población activa ocupada, el 35% del total, mientras que la media urbana que es del 29%. Estas diferencias se deben al carácter claramente obrero de estos barrios.

La significatividad de los datos se acrecienta cuando los desagregamos por géneros. El nivel de ocupación de los hombres, respecto a lo que ocurre por término medio en la ciudad, es sensiblemente más alto con un 52.3% frente al 41%. El porcentaje ocupacional femenino entre los barrios del puerto y la ciudad es más semejante 19.2% y 17.5% respectivamente, aunque si tenemos en cuenta la variable «barrio de residencia», obtenemos que en algunas zonas como Catedral, Paseo y Centro las tasas alcanzan el 25%.

Las diferencias porcentuales de ocupación masculina entre barrios son escasas, los datos oscilan entre el 50% y el 65%. En La Chanca encontramos el porcentaje más inferior frente a Pescadería y el Centro donde se alcanzan las cifras más altas.

En cuanto a la tasa de paro, en 1991 se situaba en torno a un 10%, un par de puntos más elevada que la que correspondía al conjunto de la ciudad. Los barrios con un contingente de clase obrera mayor como la Chanca y Pescadería poseen tasas de paro más elevadas, mientras las zonas residenciales donde es más alta y heterogénea la cualificación laboral, las tasas son más bajas que la media urbana, como es el caso del Centro, Catedral y Parque Nicolás Salmerón.

Dentro del apartado de población inactiva destaca el conjunto de la franja portuaria por su alto porcentaje de mujeres dedicadas exclusivamente al trabajo doméstico sin remunerar, catalogadas como "amas de casa". Hablamos de un 44% del total de la población femenina con edad superior a 16 años, índice que dobla el del resto de la ciudad. Si el porcentaje de activas es similar al del total del área urbana de la capital almeriense, la única y lógica explicación estadística radica en que en nuestros barrios son muchas menos las mujeres que cursan estudios y más las que se dedican a las labores domésticas, no inscritas como paradas.

En esta misma dirección, casi la tercera parte de los inactivos de la ciudad de Almería lo son por su condición de estudiantes, mientras que en el conjunto de la franja portuaria, la población estudiantil, no perteneciente a la básica y obligatoria, no alcanza el 10%. Este hecho refleja, entre otras cosas y como hemos sugerido con anterioridad, el bajo rango socioeconómico que posee, por término medio, este

conjunto de barrios antiguos más o menos renovados, respecto a los otros barrios situados más al Oeste y al Noroeste del casco histórico, que surgieron y se desarrollaron al amparo del Puerto de Almería. Por citar un dato, en algunos barrios como la Chanca y Pescadería, tan sólo el 5% de la población juvenil siguen cursando estudios de algún tipo después de finalizar la E.G.B..

Si analizamos los datos de población activa para el conjunto del área urbana portuaria, poniéndolos en relación con las ramas productivas, tenemos que, algo más de la tercera parte (37,5 %) se ubica en el sector terciario y más concretamente en las ramas de los servicios públicos, personales, finanzas y seguros. Otra cuarta parte de los residentes activos se dedican a las distintas ramas del comercio en general, la hostelería, restauración, etc. (22 %), mientras que otro 20 % de la población activa desarrolla su trabajo en el sector primario, preferentemente en la producción pesquera y, de forma minoritaria, en la agricultura. El resto de la población activa ocupada se distribuye menos significativamente en las ramas de construcción y obras públicas, ocupando al 11,5 % de los trabajadores, y en la industria manufacturera en general con el 8,4 %.

En cuanto a la distribución territorial y a las diferencias espaciales que representan estos valores de la población activa según ramas en la franja residencial portuaria, se sigue el mismo modelo diferenciador de las subzonas del Suroeste respecto al Este y Centro. En líneas generales, en los barrios situados a poniente, como La Chanca y Pescadería, la mayoría de sus activos trabajan en las ramas pesquera y/o agrícolas, (en torno al 40%), superando el 50% cuando se trata de los hombres. En estos barrios las otras ramas de actividad que absorben su población activa son los servicios (22,3 %) y el comercio-hosteleria (20 %). En estas últimas ramas, se encuentran trabajando la mayoría de las mujeres, con porcentajes que rondan aproximadamente el 83%, ubicándose en las ramas del servicio doméstico, el comercio y la hostelería.

Por el contrario, en los barrios más burgueses del extremo oriental, las ramas dominantes de la población activa son las relacionadas con los servicios en general, el comercio y las finanzas. Barrios como la Almedina tienen el 40 % y el 23,3 % de sus activos en estas ramas. En la Catedral y Parque Nicolás Salmerón se incrementan los trabajadores del sector servicios al 60,5 % y 53,2 % respectivamente, siendo muy poco o nada significativo el dato de activos pertenecientes a las otras ramas productivas como los sectores agro-pesqueros, industriales o la construcción. Los barrios con una mayor presencia en las ramas industriales son La Almedina y la Plaza Pavía, con porcentajes que oscilan en torno al 15 % de su población activa total.

En cuanto a los niveles y categorías profesionales en la franja portuaria y su distribución territorial, se dan dos fenómenos que varían de un extremo a otro del área de estudio en intensidad y significación. Por una parte, se observa el predominio de unas profesiones sobre otras dependiendo de lugares concretos y, por otra, el gradiente de la importancia socioeconómica o prestigio de las profesiones que va ascendiendo paulatinamente de oeste a este del arco residencial portuario almeriense.

En todo el conjunto de la zona urbana delimitada y próxima al puerto, no son frecuentes las profesiones de alto nivel de cualificación y categoría laboral. Las que más abundan y por lo que se caracteriza el mosaico de barrios que integran este conjunto, son las profesiones propias de las clases trabajadoras y de los obreros manuales. Las profesiones de “alto” rango como directivos, técnicos, profesiones liberales, jefes administrativos, gerentes, personal docente, etc., no se encuentran apenas representadas.

Las profesiones mas destacadas, están en estrecha relación con las actividades marítimo-portuarias y es la profesión de pescador, la más importante con casi el 18% del total de la población activa del área de estudio. El contingente que mayoritariamente integra esta profesión está constituido por hombres, casi la cuarta parte de los trabajadores (que se concentran en el poniente de nuestra área de estudio) están bajo este nivel o categoría profesional. La segunda profesión en importancia es "empleado de comercio", con un 13% del total de activos. Pero al igual que ocurría en el caso anterior, la variable género incide en la adscripción a unas o a otras profesiones: del 13% de los empleados en el comercio, computados para el conjunto de la zona, el 21% corresponde a las mujeres por tan sólo el 9% hombres. La tercera profesión que destaca es la de "empleados administrativos" con un 11% del total, predominando las mujeres, que duplican a los varones en la profesión. El cuarto lugar lo ocupan los que no tienen profesión especializada fija (un 8% representado mayoritariamente por hombres). Y a un nivel de representatividad general muy similar, para el conjunto del área de trabajo, se encuentran las siguientes profesiones: "personal de hostelería y servicios personales" (6,6%) personal docente (6,1%), especialistas de la construcción (6,2%) y trabajadoras del servicio doméstico (5,7%).

En cuanto a la distribución territorial de las respectivas especializaciones profesionales, por subsectores y barrios, consideramos oportuno resaltar que en La Chanca y Pescadería la profesión mayoritaria es la de pescador con el 46,2% y 42% respectivamente, representada casi en su totalidad por hombres, aunque, en La Chanca, un 13% de las mujeres declaran ser pescadoras de profesión, frente al 5% de Pescadería.

En ambos barrios le siguen en orden de importancia las categorías de trabajador de los servicios domésticos, que absorbe al 34% y 23% de la población femenina; trabajadores de la hostelería y servicios personales, con el 7,7% y el 7,3% del total, los trabajadores del comercio 10% y 12% y los albañiles con el 8,5% y 12,5% de los varones. Finalmente, se computa un alto porcentaje de trabajadores sin profesión determinada (18%), es decir obreros sin ningún tipo de cualificación.

En Plaza Pavía también la categoría de "pescador" es la más alta entre los hombres con un 21%. Lo mismo ocurre para las mujeres con la categoría de "servicios domésticos" que abarca al 24,4% de las activas. Ambas categorías profesionales van perdiendo peso y significación en los restantes barrios conforme nos alejamos del puerto pesquero.

A continuación en los barrios de la Almedina y Plaza Pavía, las profesiones que más destacan son "empleados de la administración" (12,5%), "trabajadores del comercio" (12% y 15%) y "trabajadores de la construcción" (11.2% y 13% de los varones). A mayor distancia, en la Almedina, se detectan profesiones, no existentes hasta ahora en los anteriores barrios occidentales, como son el "personal docente" (6%) y "técnicos auxiliares" (5,3%).

Los demás barrios, destacan por las profesiones de mayor prestigio socioeconómico coherentes con niveles económicos más altos. Las profesiones suelen estar en relación con el sector terciario y abundan directivos, personal docente, administrativos y comerciantes. En estas profesiones para los barrios de la Catedral, Centro y Parque Nicolás Salmerón, los porcentajes fluctúan entre el 10% al 20% de la población activa total. En estos barrios y para estas profesiones, casi predominantes, no se detectan grandes diferencias de género.

En cuanto a la situación profesional, y según el Censo de 1991, el 84% de los activos de la orla urbana que circunda el Puerto, se incluyen en la situación de asalariados, de los cuales el 50% tienen la consideración de "fijos" y el 34% de "eventuales".

El porcentaje de empresarios con trabajadores a su cargo es pequeño, (4,7% de los trabajadores ocupados) y una cifra algo más elevada, el 8%, poseen estatus de empresarios que no emplean personal o que son "autopatrones". No llegan al 1% los cooperativistas o trabajadores de empresas familiares. Si comparamos estos resultados con los obtenidos en el Censo de 1980, los índices apenas han variado en estos diez años. Hace dos décadas, el porcentaje de asalariados era similar, 82.5%, pero había una diferencia crucial, que el dato de asalariados fijos era mucho más elevado, (67%) y mucho más bajo para asalariados eventuales. También la cifra de "autopatrones" era casi del doble. Esta situación es coherente con la que presenta el reto del país, hay un incremento de la población activa, pero los puestos de trabajo que se ofertan son eventuales y con mayor precarización.

Así, adentrándonos en las diferencias territoriales, de nuevo encontramos ese gradiente que va de más a menos, del extremo occidental al extremo oriental de la franja residencial portuaria. Los barrios de La Chanca y Pescadería alcanzan porcentajes que rondan el 90% de asalariados, siendo cercana al 50% la cifra de sus trabajadores eventuales. Estos indicadores van reduciéndose progresivamente conforme nos aproximamos al extremo oriental del área de estudio, donde los valores de empresarios se duplican, y los de trabajadores asalariados y eventuales se reducen entre un 15% y un 20%.

Un aspecto decisivo a destacar, es que en todos los barrios el porcentaje de mujeres trabajadoras asalariadas y eventuales es significativamente mayor, llegando doblarse en los barrios más deprimidos y proletarizados como La Chanca y Pescadería.

VIVIENDAS Y EDIFICIOS

Para el estudio de las características y particularidades de los edificios y viviendas en la zona de estudio nos hemos valido de los datos disponibles en el Catastro, que son más precisas y actuales que las de los propios Censos Oficiales de Edificios y Viviendas del I.N.E. y del I.E.A.

Gracias a estos datos, hemos sido capaces de ver que la franja residencial urbana próxima al Puerto de Almería es de una altísima y elevada densidad inmobiliaria. La totalidad de la orla edificativa colindante con el Puerto presenta una gran antigüedad de construcción y ocupación del suelo. Más de la mitad de sus edificios se han levantado entre 1900 y 1940 y rebasan los 60 años de antigüedad, presentando los barrios más pobres y más alejados porcentajes mayores de envejecimiento, mientras que y los más céntricos y de clase más alta se han construido más recientemente.

A pesar de la obsolescencia del parque inmobiliario de la zona urbana portuaria, el estado de conservación general de los edificios del barrio es muy bueno. Las construcciones que presentan alguna deficiencia o estado de ruina representan tan sólo del 3% al 4 % del total. El proceso de renovación y reconstrucción urbana, como indicador de la reactivación y revalorización económica general de estos barrios es muy poco significativo. La generación de este tipo de riqueza es lenta y escasa, aunque más destacable en los barrios céntricos, de preferencial asiento de clases más altas.

El desarrollo en altura de las edificaciones es muy bajo, como corresponde a la tradición arquitectónica almeriense. El 83% de los edificios del área tienen entre 1 y 2 plantas. Solamente se ha edificado, desarrollando excesivamente la altura, en la fachada litoral que mira al Puerto y en el tejido interior de los barrios más céntricos y modernos de la Catedral y el Parque Nicolás Salmerón.

En cuanto al tamaño medio de las viviendas, expresado en el número de habitaciones que poseen, se alcanza una media de 4,6 habitaciones por vivienda para el conjunto del área de estudio, mientras que en el resto de la ciudad se aproxima a las cinco piezas por hogar. Dado el valor medio actual de la vivienda en Almería, estas estadísticas evidencian unas fuertes inversiones y un enorme capital inmovilizado en bienes inmuebles. Las viviendas de los barrios céntricos y más burgueses del Puerto son aún más grandes frente a los barrios obreros del Puerto Pesquero. Se ha observado una media de 3.8 habitaciones por vivienda en La Chanca y en Pescadería.

En cuanto a instalaciones y equipamientos, no se han detectado carencias importantes. Todos los barrios están generalmente dotados de los medios básicos y fundamentales: agua corriente, agua caliente, electricidad, saneamiento, cocina, retrete, baño, calefacción, teléfono, etc. No obstante, podemos ver pequeñas diferencias, entre las subzonas del área de estudio. Entre ellas, las más significativas corresponden al 30% de viviendas en La Chanca que carecen de instalación para agua caliente y al 25% de Pescadería y de La Chanca carecen de sistema de calefacción.

Los diversos tipos y clases de instalaciones y equipamientos que poseen los edificios están en relación con su modernidad, valor de la construcción y tamaño siendo los más significativos: el ascensor, garaje y porteros automáticos o personales. En el área de estudio, sólo la tercera parte de los edificios poseen ascensor y la casi totalidad se encuentra en los barrios de clases más altas, de edificaciones modernas y elevadas. Con la existencia del garaje colectivo en el edificio, ocurre lo mismo (más del 50% edificios de estas zonas) y en cuanto al portero, los edificios populares instalan el automático electrónico (75%) por cuestiones de seguridad y en las zonas burguesas se encuentra en franca regresión el "portero o conserje de planta" (30%).

El sistema de uso y posesión de la vivienda predominante en el área de estudio es el régimen de propiedad en forma completa o aplazada. El 75.5% del total de viviendas están en régimen de propiedad, con independencia de la clase socioeconómica de los distintos barrios.

Las demandas no solventes de viviendas, de las clases bajas se resolvieron mayoritariamente en el pasado con la puesta en práctica de las políticas positivas del "Régimen de Franco" y de las décadas posteriores a la "transición", que fomentaron que, de forma masiva les concedieran a estos contingentes sociales las conocidas "viviendas sociales", totalmente subvencionadas por la iniciativa pública y por patronatos benéficos de la antigua Obra Social de Hogar y del Instituto Nacional de la Vivienda, (FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F. 1976).

Las clases media y media-alta, en ocasiones, presentan índices inferiores de propiedad de la vivienda. Parece que la incompatibilidad entre su capacidad adquisitiva y los elevados precios de la vivienda libre y subvencionada limita y retrasa el acceso a la propiedad, a pesar de las ayudas y facilidades que existen para préstamos hipotecarios. En estos segmentos sociales el porcentaje de viviendas en régimen de alquiler es más elevado.

ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Para el análisis general y el estudio pormenorizado de las actividades económicas y productivas de un ámbito territorial concreto, disponemos de diversas fuentes que contienen la información básica para ello. La más general y extensa se encuentra en el Censo de Establecimientos del I.N.E., tenemos las bases de datos provinciales, de las Licencias de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación, y finalmente los inventarios municipales de Licencias de Actividades (I.A.E.), que son una copia a nivel municipal de los registros de las cámaras. Para nuestro trabajo hemos recurrido a la fuente más desagregada espacialmente, completa y actualizada: la Cámara de Comercio de competencia provincial. El Censo de Establecimientos del Instituto Nacional de Estadística, se descartó, dado que no se facilitó desagregado territorialmente en el ámbito de secciones y que sus datos están ya muy desfasados (1991).

La metodología ha seguido varias fases. La primera fue establecer el callejero total de la trama urbana del área de estudio, distritos y secciones. En segundo lugar, para cada una de las calles se computaron el total de licencias existentes, clasificadas en unas 26 ramas que resumimos de la Clasificación Nacional de las Actividades Económicas (C.N.A.E.). Ese inventario por calles, secciones censales, barrios y total del área de estudio portuario lo efectuamos para dos momentos cronológicos: 1980 y 2000, para conocer la evolución que han seguido las actividades en estas últimas décadas.

Comenzamos destacando que en la totalidad del área urbana portuaria ha habido un descenso significativo de las actividades productivas y de servicios en las dos últimas décadas que alcanza un 24%, mientras que el crecimiento se ha mantenido en otros parámetros como población, vivienda e inversión pública. Este significativo descenso, del que no podemos determinar causa alguna, habría que analizarlo más detenidamente para evaluar su incidencia económica y laboral.

Ateniéndonos a la situación que presentan los grandes grupos de actividades, comenzaremos por la que hemos denominado Actividades y Servicios Relacionados con la Pesca. Esta actividad tiene poca presencia y parece estar en claro declive, ya que ha pasado de suponer el 2,5% del total en 1980 a solo el 1% en el año 2000. En estos barrios no existen redes empresariales con relaciones productivas y de servicios con el puerto pesquero. Tampoco los empresarios, patronos, o propietarios de barcos pesqueros viven en esta área urbana, ni tienen ubicadas en estos barrios de pescadores sus actividades productivas. En el año 1980 se computaban, dentro del área, 13 empresas dedicadas a las actividades pesqueras y servicios como consignación, ayuda de carga y descarga de buques y establecimientos de efectos navales. En la actualidad, su peso en la zona se ha reducido drásticamente. Probablemente se deba a la falta de condiciones, infraestructura urbana y medios para ubicar estos establecimientos, a pesar de la excelente localización y magnífica accesibilidad de que disfrutan respecto al puerto. Su clara definición residencial en estos últimos años, tal vez haya hecho que algunas actividades productivas concretas salgan del recinto, buscando mejorar sus condiciones de localización.

Por otra parte, el peso de los establecimientos que desempeñan actividades industriales, es mínimo (8,6%) en el conjunto de los barrios colindantes al Puerto y tiende a bajar más (6,5% en el 2000), debido tal vez a las mismas razones y circunstancias anteriormente aludidas. Las pocas actividades relacionadas con la industria de la construcción que existían hace 20 años (5,3%), en el año 2000 desaparecen del escenario urbano, tal vez en beneficio de los dedicados directa o indirectamente al transporte, comunicación y almacenaje cuyo peso ha incrementado a un escaso 3%.

Los establecimientos que ejercen una actividad económica fuerte en el conjunto de la orla urbana portuaria, y que se evidencian en el paisaje urbano de la zona, son los dedicados al comercio minorista en sus diversas especialidades, sobre todo los dedicados a la alimentación. En 1980 el comercio al por menor abarcaba el 45,4% del total de los establecimientos censados, de ellos más del 50% estaban registrados como de alimentación. En el año 2000, la actividad comercial crece proporcionalmente casi 2 puntos y el comercio alimentario perdió significación en detrimento de otros más especializados.

El comercio al por mayor, que en 1980 suponía el 9.5% de las actividades totales, ha visto reducida a la mitad su importancia en los últimos 20 años. La paulatina fuga de las empresas de esta actividad es de lamentar para el desarrollo económico global y sostenido de estos barrios básicamente obreros de la ciudad.

Las ramas económicas, con sede en el área de estudio, que más han crecido alrededor del puerto de Almería son las relacionadas con la hostelería, restauración, bares y cafeterías, que dentro del conjunto general suponen el 22% del total de los establecimientos existente, el doble que hace dos décadas.

La rama de la banca, finanzas, seguros, etc. también remonta respecto a su situación en los años 80, debido a la extensión territorial de las entidades de ahorro en los barrios periféricos de clase trabajadora.

Finalmente, comentar el crecimiento sostenido de los servicios sociales, personales y públicos. Es la rama que manifiesta un mayor ritmo de aumento absoluto y relativo. Esto se debe al incremento de poder adquisitivo y renta que experimentan nuestras sociedades en la actualidad, así como al aumento de la edad media y esperanza de vida de la población y a la mayor disposición de tiempo libre, lo que provoca un incremento de demanda de más y mejores servicios, colectivos y personales, y de prestaciones sociales.

Cuando desagregamos los datos por barrios, destaca el hecho de que las actividades productivas, de servicios y los equipamientos comerciales no se distribuyen de forma equitativa territorialmente. Los establecimientos se suelen concentrar en los barrios más céntricos, como Almedina, Catedral y Parque Nicolás Salmerón, en detrimento de zonas como La Chanca y Pescadería. Conforme ha transcurrido el tiempo, esa desequilibrada distribución territorial de las actividades económicas se ha agudizado, concentrándose en zonas concretas. Las empresas relacionadas con las actividades pesqueras se instalan en barrios céntricos como Catedral y Almedina, así como el comercio en general (y aún más el de artículos de consumo extraordinario) y los establecimientos dedicados a la prestación de servicios sociales, personales y públicos. Sin embargo, las actividades industriales aparecen en la zona del poniente portuario, donde el nivel adquisitivo de la población es menor.

LOS RESIDENTES Y EL PUERTO: UNA APROXIMACIÓN SOCIOLÓGICA

Nuestro objetivo fundamental de vislumbrar las relaciones que se entretejían entre el Puerto y los barrios más influenciados directamente por él, no podía quedar cubierto a no ser que nos planteáramos recoger de alguna manera el parecer de los más afectados, los residentes en el área de estudio. Para ello, como ya anunciábamos más arriba, nos propusimos entrevistar a varios centenares de personas (concre-

tamente se realizaron 323 entrevistas) y conversar acerca de los aspectos que merecían nuestro interés: la percepción que mantienen acerca del propio barrio, el puerto y la relación entre ambos entes.

El diseño del trabajo de campo comenzó en el mes de Febrero de 2000 con la elaboración de del pretest y el cuestionario definitivo. Calculamos una muestra de sujetos de 18 a 65 años que nos proporcionaría datos que con un nivel de confianza de un 0.95% y un error máximo permitido de un 5%. Una vez determinada la muestra se estratificó de forma proporcional dada la población total de cada una de las secciones que correspondían a los barrios objeto de estudio y posteriormente se procedió a la fase de entrevista que tuvo una duración aproximada de seis semanas. Tras recodificar y tabular los resultados de los cuestionarios, los datos fueron informatizados y analizados y he aquí una síntesis de los resultados más interesantes que obtuvimos.

Como apoyo a estos resultados, elaboramos un cuestionario alternativo con el objetivo de conocer las opiniones de un restringido y escogido grupo de profesionales residentes en Almería que se consideraban más *documentados* acerca de la realidad portuaria. Estas opiniones se aportarían de forma complementaria dando prioridad absoluta a los resultados de la encuesta principal.

Uno de los hallazgos más llamativos de este sondeo, lo constituyó el saber que la mayoría de la población vive en el barrio donde residen actualmente desde hace más de 12 años, sobre todo en el caso de Pescadería, Almedina y Plaza Pavía. El conjunto de ciudadanos que afirman residir en la zona desde hace menos de tres años no llega a la décima parte del total. La poca movilidad se relacionaba con un alto nivel de satisfacción con la vida en el barrio, dato que resaltaba en el caso de los habitantes de Almedina, Parque Nicolás Salmerón y Plaza Pavía, los barrios con un mayor carácter tradicional.

Las quejas más frecuentes acerca de problemas percibidos en los barrios hacen referencia a la falta de limpieza y seguridad ciudadana, la presencia de drogas y los ruidos y el tráfico. No obstante, el nivel de satisfacción con la vida en el barrio se relaciona con la valoración de la buena convivencia entre los vecinos, la tranquilidad, la poca aglomeración y el carácter céntrico en el caso de las zonas más orientales.

Un gran número de residentes cercanos al puerto mostraba desinterés al plantearse la posibilidad de cambiar su lugar de residencia, sobre todo en el caso de los barrios de Pescadería y el Centro. Sin embargo, sí que se ha obtenido un alto nivel de preferencia por los barrios Nueva Almería y Parque Nicolás Salmerón en comparación con el resto de zonas urbanas de la ciudad.

La zona que presenta una mayor identidad de barrio es Pescadería, seguido de Almedina. En estos casos sus habitantes lograron reconocer a su barrio denominándolo como tal en mayor medida que sus vecinos. A la hora de delimitar el propio barrio encontramos que la dificultad era extrema cuando se trataba de barrios céntricos, mientras que los residentes de las zonas más occidentales fijaron los límites de forma casi exacta. Estos enclaves delimitados (Plaza Pavía, Pescadería y La Chanca) son los más antiguos de la ciudad y ésta puede ser la explicación de que sus habitantes manifiesten una mayor identidad de barrio.

En cuanto al la percepción del nivel sociológico de los vecinos del propio barrio, obtuvimos que la gran mayoría de los sujetos afirmaron el predominio en sus barrios de la clase media sobre las demás. No

obstante, hay reticencia a afirmar la presencia de clases altas que de clases bajas, incluso en los barrios donde es mayor la presencia de familias acomodadas.

Cuando se habla de la relación del propio barrio con el puerto, casi la mitad de los residentes la consideraban buena, sobre todo en el caso de los vecinos de Pescadería, aunque en torno a una tercera parte del total piensa que no existe relación alguna entre ambos entes. De hecho, cuando se planteó la pregunta con respecto al resto de Almería, la mayoría de las respuestas parecían no observar relación alguna entre el puerto y la ciudad.

El nivel de satisfacción con la vida cerca del puerto es alto en general, sobre todo entre los habitantes de Pescadería, Plaza Pavía y Almedina. También se recogió un alto porcentaje de población a que le resulta indiferente vivir o no cerca del puerto. Esta población pertenece mayoritariamente a barrios céntricos y no se siente identificada con la entidad portuaria.

Cuando quisimos averiguar las quejas relacionadas con la cercanía puerto, nos encontramos con que un 80.4% de los residentes no percibía influencias negativas de las instalaciones en su barrio. No obstante, los que observaban problemas adujeron los provocados por la contaminación producida a causa del manipulado de minerales y cemento (a lo que añadimos la contaminación acústica y la suciedad que estas actividades generan) y por la presencia excesiva de magrebíes en las fechas estivales dados los masivos traslados en los ferrys Almería-Nador o Almería-Melilla.

Las principales aportaciones de vivir cerca del puerto son, según los residentes, las buenas vistas que proporciona, la dinamización que provoca en el barrio y la oportunidad de vivir cerca del mar.

En cuanto a la relación que los residentes de nuestros barrios mantienen con el puerto, resultó que, mientras que los vecinos de Pescadería y Plaza Pavía suelen visitarlo muy frecuentemente por motivos ajenos a lo laboral, los habitantes de los barrios más céntricos no lo visitan nunca o lo hacen pocas veces al año. Existe mucha polarización en este aspecto, o se visita con mucha frecuencia o no se hace. Los motivos que se alegan para justificar las escasas visitas al puerto son el poco interés personal por el recinto o a la percepción de que parece cerrado o prohibido y por ello «no invita a ir». En el caso de las personas que lo visitan frecuentemente, afirman que lo hacen porque es un buen lugar para pasear y los lugares preferidos para hacerlo son el Puerto Pesquero (sobre todo para los residentes en Pescadería) y el Faro.

En cuanto al conocimiento de los principales accesos al puerto, lo que más llama la atención es que casi una décima parte de los encuestados desconocen cuáles son los lugares de entrada y salida existentes. Sólo una cuarta parte recuerda las tres. La entrada más recordada fue la que da acceso al Muelle de Poniente, seguida de la del Muelle de Levante y, por último, la central, también denominada, la Puerta del Mar.

La mayoría de los sujetos no consideraron que el puerto ofreciera muchas posibilidades de disfrute, aunque tampoco mostraron rechazo en este aspecto. Más bien se inclinaron por opinar que no tenía ni muchas ni pocas, en todo caso algunas. Para averiguar cómo podría mejorarse este aspecto, se instó a los residentes a que propusieran medidas de mejora de las instalaciones que pudieran fomentar las posibilidades de disfrute del recinto portuario. Las principales propuestas en este sentido fueron la eliminación de las vallas que separan las instalaciones portuarias del resto de la ciudad, garantizar la limpieza y la

seguridad, el fomento de actividades comerciales, como la hostelería, y la solución de los problemas que se producen como consecuencia de la aglomeración de viajeros de origen magrebí en fechas estivales.

En síntesis podemos decir que, aunque un elevado número de residentes de la franja urbana más cercana al puerto siente desinterés por sus instalaciones, hay otro sector muy amplio que desea disfrutar de él y que propone medidas para lograrlo. En los barrios de carácter tradicionalmente pesquero, como Pescadería y Plaza Pavía, la gente se identifica enormemente con esta *institución* (como incluso llegan a denominarla) y expresa con tristeza la degradación de que ha sido objeto y su ilusión por que sea un lugar que comunique el mar con su propio barrio y con el resto de la ciudad.

A MODO DE SÍNTESIS Y CONCLUSIÓN

Como vimos al inicio de este trabajo, en el transcurso de las últimas décadas, ni el Puerto de Almería ni las actividades derivadas de él, han influido negativamente en la situación demográfica, socioeconómica ni urbanística de la ciudad y menos aún en la orla de históricos barrios que forma la zona urbana limítrofe a su recinto. A diferencia de lo que históricamente suele suceder con los puertos enclavados dentro del tejido urbano de una ciudad litoral, el Puerto de Almería, no ha generado en su entorno unos espacios urbanísticamente degradados, con regresión demográfica, envejecimiento de sus poblaciones, expulsión y sustitución de sus residentes, abandono de sus edificios, ni una grave crisis de las actividades económicos productivas y de servicios (HALL, P. 1991). En este orden de cosas, en los últimos cuarenta años su incidencia y efecto en la ciudad, y en los barrios vecinos ha implicado un crecimiento sostenible.

Aunque la composición social y de clases es diversa en los barrios que rodean las instalaciones del Puerto de Almería, en todos ellos desde la Chanca, Pescadería al barrio de la Catedral y el Parque Nicolás Salmerón, se detecta un gran dinamismo tanto demográfico, urbanístico, de actividades y negocios, como de inversiones públicas en servicios y dotaciones complementarias.

Las vinculaciones y las positivas relaciones e influencias mutuas entre el Puerto y la ciudad, han sido más permanentes y continuas en los barrios obreros del extremo occidental del borde urbano próximo al Puerto, es decir, en La Chanca, Pescadería y Plaza de Pavía. Estas vinculaciones han dado como resultado que aproximadamente el 50% de los habitantes de las zonas cercanas al Puerto, consideren que existen una buena relación entre sus barrios y el Puerto, sobre todo en los casos de los barrios anteriormente citados, aunque, la tercera parte de los residentes no perciba influencia alguna de las instalaciones portuarias en su entorno. Lo que resulta llamativo y grave, es que una elevada mayoría (75%), manifiesta no observar relación alguna entre el Puerto y el conjunto de la ciudad.

La mayoría de los residentes de los barrios portuarios, no percibe la existencia de influencias negativas del Puerto en su barrio, pero sí que hay quejas acerca de la contaminación ambiental-acústica y la suciedad que algunas actividades portuarias generan, así como la aglomeración de viajeros en época estival. Todo ello se ve compensado por las aportaciones visuales de vivir cerca de la estación marítima y su aportación dinamizadora en las actividades económicas.

La importancia de las relaciones extralaborales que los residentes mantienen con el Puerto son muy variadas. Los vecinos de Pescadería y Plaza Pavía, suelen visitarlo con frecuencia, y van al recinto

portuario principalmente por ser un buen lugar para pasear, siendo sus lugares preferidos las dársenas del Puerto Pesquero, y el Faro. Por el contrario los barrios más céntricos afirman no visitar el Puerto nunca o pocas veces al año. No obstante tanto quienes visitan la estación marítima como los que afirman ser indiferentes a su existencia comparten la opinión de que no dispone de medios para su disfrute, a lo que se agregan propuestas para cambiar esta realidad: eliminación de la mayor parte de las vallas y barreras físicas que separan las instalaciones portuarias del resto de la ciudad, garantizar la seguridad y limpieza, fomento de las actividades comerciales, de ocio y de recreación, eliminación de los problemas de todo tipo derivados de las aglomeraciones estacionales de viajeros, etc.

Con estas conclusiones en la mano no podemos hacer sino tratar de aportar nuestras propias propuestas.

Por una parte, el Puerto y el Ayuntamiento habrían de contribuir a que no se acentué ni se produzca un proceso de crisis y pérdida de valores en el conjunto de barrios de la franja litoral vecina y contigua al Puerto, evitando así los procesos de degradación, vaciamiento y pérdida de las funciones urbanas propias de estas unidades vecinales anexas a los recintos portuarios.

Es necesario aunar esfuerzos para reutilizar los recintos portuarios, fomentando la integración del Puerto con la ciudad y a la inversa: llevando a cabo acciones de apertura reales de los espacios portuarios a la ciudad, poniendo fin a las barreras divisorias y al aislacionismo del Puerto respecto al espacio urbano más inmediato.

Para ello, convendría llevar a cabo proyectos para integrar, coser y fusionar los nuevos y valiosos espacios urbanos resultantes del cubrimiento de la Rambla de Belén y del Parque de las Almadravillas con el obsoleto dique de Levante y las nuevas dársenas, lo cual, podría facilitar que la población adoptara el recinto como lugar propio para el ocio, logrando así una mayor conexión humana entre el Puerto y la ciudad.

Pero esto no será posible si no se plantea la reducción al mínimo del espacio no accesible de la Aduana, y sin el establecimiento de diversos itinerarios peatonales y de paseo permanentemente abiertos por todo el perímetro de las dársenas, o lo más próximo a la película de agua. A ser posible desde un extremo a otro del Puerto.

Lograr un espacio agradable para el ocio ciudadano está totalmente reñido con la actual imagen de "campo de concentración" que posee la estación marítima. La imagen del Puerto ha de instar a su visita a todo el mundo y para ello nada mejor que favorecer actividades complementarias de todo tipo. Esto se podría lograr reconvirtiendo el dique de Levante, siguiendo el modelo de lo realizado en los puertos de Baltimore, Londres, Boston, Barcelona y Santander, y transformándolo en un centro comercial terciario avanzado con características de parque lúdico, donde se levantarían edificios e instalaciones polivalentes para estas actividades y las dotaciones sociales y equipamientos públicos complementarios. Este proceso habría de ir acompañado a una conexión con los nuevos espacios urbanos, resultantes del cubrimiento de la Rambla Belén, con el limítrofe parque público de las Almadravillas, la propia zona de la "movida" juvenil del Parque Nicolás Salmerón y la futura rehabilitación del antiguo descargadero de mineral del Cable Inglés.

Almería es una ciudad portuaria y como tal presenta las condiciones óptimas para albergar todo tipo de atractivas particularidades para sus ciudadanos y sus visitantes. Lo realmente interesante sería evitar que los vecinos más vinculados con la estación marítima vieran cómo el Puerto deja de ser escenario de sus vidas, y procurar que los ciudadanos de Almería, que nunca han visitado estas instalaciones, descubran una zona única para disfrutar de su tiempo libre.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BENKO, G., "Geographie des Technopolis", Edit. Masson, París, 2000

CARTEL, H., "El Estudio de la Geografía Urbana", Edit. Instituto de Estudios Administración Local, Madrid, 1989

DELGADO AGUILAR, G., "Las Relaciones Puerto Ciudad en Las Palmas de Gran Canaria. Tensiones y Tendencias Territoriales", Rev. Vegueta, nº 3, 1998

FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F., "La Visión Subjetiva del espacio Urbano Almeriense", Edit. Instituto de Estudios Almerienses, Almería, 1998

FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, F., "Estudio Geográfico-estructural de Granada y sus Barrios", Edit. Seminario de Estudios Caja General de Granada, Granada, 1976

GARCÍA LORCA, A., "El Puerto de Almería", Edit. Junta del Puerto de Almería, Almería, 1990

HAGGETT, P., "Geografía, una Síntesis Moderna", Edit. Omega, Barcelona, 1988

HALL, P., "Waterfronts: a New Urban Frontier", Edit. Institute of Urban and Regional Development. University of California, Berkeley, 1991

LARA VALLE, J.J., "Desarrollo y Crisis Urbana en Almería (1900-1989)", Edit, Cajal, Almería, 1989

POZUETA, J., "Transformaciones de Espacios Portuarios en Areas Urbanas", Edit. Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 1991

SJOBERG, G., "La Ciudad. Su Origen e Impacto en el Hombre", Edit. Herman Blume, Madrid, 1976