

Puerto de Benalmádena



PUERTO DE BENALMÁDENA

CONTEXTUALIZACIÓN



MUNICIPIO: Benalmádena (núcleo urbano de Benalmádena Costa, Málaga)

SITUACIÓN: 36° 36' LN / 4° 31' LW

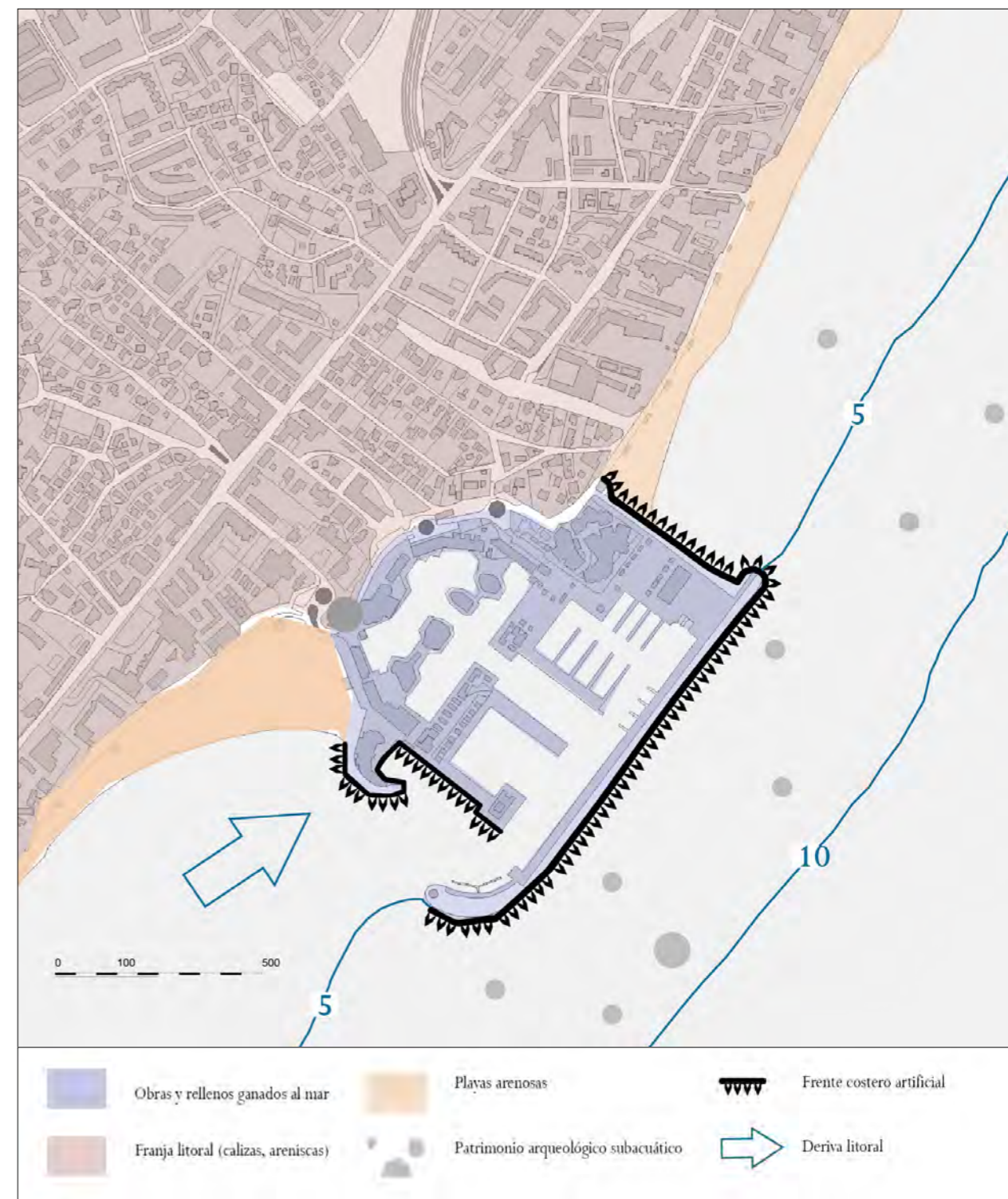
TIPO DE GESTIÓN: Indirecta (EPPA)

ZONA DE SERVICIOS: 269.861m² (106.175 acuáticos y 163.686 terrestres, de los cuales 40.000 son de terreno ganado al mar)

CONDICIONES OPERATIVAS:

- Ancho de entrada en bocana: 100 m.
- Calado de la bocana: 5-6 m. (B.M.V.E.)
- Calado en dársena: 2-5 m. (B.M.V.E.)

INSTALACIONES NÁUTICO- RECREATIVAS: 1140 atraques, combustible, talleres, varadero, grúa, travel-lift, rampa de vela ligera, marina seca, locales comerciales, aseos y restaurantes.



Datos básicos

El Puerto Deportivo de Benalmádena, conocido también como Puerto Marina, se encuentra integrado en el núcleo urbano de Benalmádena Costa y unido a su paseo marítimo. Se trata de uno de los mayores puertos deportivos andaluces y con mayor número de atraques. Junto a él se ha desarrollado una importante promoción inmobiliaria que cuenta con comercios, aparcamientos y servicios complementarios a los existentes en el propio ámbito portuario. Ha sido galardonado en 1995 y en 1997 como la “Mejor Marina del Mundo” y ostenta, desde 1987, la Bandera Azul europea por la calidad de sus servicios y sus aguas.

Contexto natural, ambiental y paisajístico

La costa de Benalmádena se ubica al pie de la Sierra de Mijas, que, desde el punto de vista geológico, forma parte de la Unidad de Blanca, perteneciente al Complejo Alpujarride de la Cordillera Bética. Entre los materiales de la sierra abundan tanto las rocas carbonatadas (mármoles triásicos) como los materiales paleozoicos (migmatitas, gneises, esquistos) —que afloran en el sector costero más occidental del término municipal de Benalmádena—. El sector litoral en el que se ubica Benalmádena Costa es en gran parte costa artificial, algo patente tanto en la existencia de playas artificiales como en la presencia de las propias infraestructuras portuarias y en el desarrollo de suelos edificables en terrenos ganados al mar. El sector en el que se ubica el puerto es el de menor pendiente del término municipal y dispone de playas arenosas, conformadas por rellenos neógenos-cuaternarios.

En el Mar de Alborán tiene lugar una circulación hídrica de claro carácter termohalino, aunque puede verse modificada por el régimen de vientos. Básicamente, podemos distinguir dos tipos de circulación marina, una superficial atlántica y otra intermedia que sale del Mediterráneo. La fluctuación de la corriente atlántica juega un papel primordial en las elevaciones temporales del nivel del mar, en las mareas, en diversos riesgos costeros, en el clima local e incluso en las pesquerías del área. Dicha corriente, al hundirse y adentrarse progresivamente en el Mediterráneo, oxigena los fondos, repercutiendo en la riqueza biológica marina. Otros fenómenos hidrológicos de interés son las corrientes costeras y el ascenso de aguas profundas (up-wellings), que logran, junto con procesos como la entrada de agua atlántica y los aportes de origen continental, la oxigenación y fertilización de las aguas marinas de esta zona.

Estructura territorial

Los elementos de la estructura territorial más importantes del ámbito son, en el plano físico-natural, las sierras que forman parte de la Cordillera Bética (en este caso, Sierra de Mijas —que posee un carácter marcadamente forestal y es el gran elemento visual, dominando toda la franja costera y gran parte de los elementos territoriales del ámbito—), el piedemonte (que funciona como una especie de espacio de transición, con relieves de altitud media), la estrecha llanura litoral, y el espacio marítimo-terrestre (playas y acantilados, espacio y fondo marinos). En cuanto a los elementos antrópicos hay que destacar fundamentalmente la conurbación que se desarrolla en el corredor litoral (Fuengirola-Benalmádena-Torremolinos-Málaga-Rincón de la Victoria) y otros núcleos secundarios del interior, además de un sistema de comunicación que gira en torno a un doble eje Este-Oeste y que usa preferentemente el desplazamiento por carretera/autovía o por ferrocarril (al que podemos añadir la conexión marítima Fuengirola-Benalmádena).

La disposición de los núcleos urbanos principales y de las infraestructuras de transporte en una estrecha y alargada franja de terreno adyacente al mar rompe la lógica de las estructuras físicas dominantes, que poseen una organización vertical que articula vertientes de la Cordillera Bética, piedemonte, llanuras costeras, playas y zonas marítimas. El paisaje se hace confuso e ilegible porque las estructuras antrópicas invaden y “difuminan” las físico-naturales.

El puerto deportivo se ubica en uno de los núcleos urbanos que componen el municipio de Benalmádena: Benalmádena Costa. El citado núcleo está conectado, a través de la autovía costera (antigua N-340), con otros núcleos costeros y, sobre todo, con el aeropuerto de Málaga, que favorece la afluencia de turismo nacional e internacional. Su posición en la Costa del Sol y muy próxima a Málaga capital y a importantes conexiones terrestres (autovías, ferrocarril), marítimas y aéreas ha causado un crecimiento importante en Benalmádena, especialmente en su sector costero. Benalmádena Costa y Puerto Marina desempeñan un papel económico (provisión de elementos de ocio) y como nodo de comunicación.

En lo tocante al patrimonio territorial, son de interés la Sierra de Mijas (el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga la considera como Zona de Protección Territorial), diversos montes de dominio público y una red de vías pecuarias. Al patrimonio natural hemos

de añadir los de carácter cultural e histórico: torres vigías (Torre Bermeja, por ejemplo), yacimientos arqueológicos, determinadas construcciones o elementos del patrimonio subacuático (Laja Bermeja, pecio del Puerto de Benalmádena, espacio subacuático de Torremuelle, espacio subacuático de la Villa Romana de Benalmádena, etc.).

PUERTO DE BENALMÁDENA

RELACIÓN PUERTO-CIUDAD



Evolución histórica

Aunque hay vestigios anteriores, es en época musulmana cuando Benalmádena cobra auge gracias a la explotación de minas y canteras. La necesidad de defender el litoral de posibles ataques desde el mar motivó en época nazarí la construcción de torres almenaras que en el periodo cristiano serían remodeladas. Pero será el S. XX el que asista al auténtico crecimiento de los distintos núcleos de población del municipio (Benalmádena, Benalmádena Costa y Arroyo de la Miel). Los promotores turísticos buscaban prolongar a lo largo de la costa la línea de hoteles de Torremolinos y en los años 60-70 se construyen muchos de ellos, así como las primeras urbanizaciones residenciales.

A primeros de los 70 se inicia la construcción del puerto deportivo, que, tras ciertos retrasos y paralizaciones, se inaugurará en 1979 como Puerto Príncipe y como Puerto Marina en 1982. La historia del puerto arranca en los 60, cuando el alcalde, Enrique Bolín, decide impulsar una infraestructura que ofreciese atractivos turísticos de calidad y que recuperase la tradicional relación del municipio con el mar. El puerto nace como concesión administrativa del MOPU al Ayuntamiento. En 1996 se crea una Sociedad Anónima Municipal para su gestión, si bien el varadero es gestionado por Marinas del Mediterráneo, SL.

El puerto en la estructura urbana

El puerto de Benalmádena se ubica en un tramo litoral urbano. Sus instalaciones y zonas de servicio se establecieron en terrenos ganados al mar. Ello generó suelo edificable en un sector del término municipal en el que ya escaseaba y en una localización inmejorable. A diferencia de otros puertos deportivos, donde el desarrollo constructivo de la zona de servicio se ha producido muchas veces sin control ni planificación, el puerto de Benalmádena fue promovido por el propio Ayuntamiento e incluido en el

planeamiento urbano. No obstante, las deficiencias de las primeras leyes urbanísticas y la relativa permisividad de los organismos encargados de controlar el planeamiento posibilitaron la aprobación de planeamiento parcial que supone la localización de fuertes concentraciones residenciales en el entorno del puerto con alturas y densidades absolutamente inadecuadas y con una estética discutible.

En cualquier caso, el puerto está bien articulado con el núcleo urbano, con el paseo marítimo y con un viario que lo conecta a su vez con la N-340. Hay, en el espacio inmediatamente contiguo al puerto, un área casi exclusivamente turística, con grandes hoteles y edificios de apartamentos, y más allá se extiende el resto del tejido urbano.

Hay distintos accesos, al mismo tiempo peatonales y de tráfico rodado, que en temporada turística alta se hacen insuficientes. La colmatación de los suelos circundantes impide abrir más accesos, crear nuevo viario o establecer áreas adicionales de aparcamiento.

Contacto puerto-ciudad

La construcción del puerto conllevó la ocupación del dominio público marítimo-terrestre, es decir, la privatización de áreas de uso público. Ese hecho se ve reforzado en este caso por el diseño de muchas instalaciones y la construcción de edificios residenciales que, al conformar una barrera arquitectónica, intensifican más la segregación del puerto respecto del entorno urbano circundante. La aparición y desarrollo conjunto del puerto y de las edificaciones que forman parte de su perímetro y de las islas interiores tiene una clara lógica: lo que significa el puerto como equipamiento de lujo y dinamizador económico tiene su reflejo más en el desarrollo comercial, lúdico e inmobiliario que en las actividades náuticas, que quedan en segundo plano.

A pesar de las barreras arquitectónicas, los accesos del puerto conectan bien con el viario principal de Benalmádena Costa. En alguno de esos accesos, en concreto el que conduce al área del Centro Náutico, se abre una plaza ajardinada en la que se localiza uno de los hitos patrimoniales más interesantes del entorno: la torre vigía llamada Torre Bermeja. Los otros dos accesos también están ajardinados. No hay en todo el perímetro del puerto otros espacios abiertos, excepto alguno dedicado a aparcamiento.

Descripción del espacio portuario

La estructura del puerto es muy peculiar. A través de una bocana orientada hacia poniente y un canal de entrada se accede a dos grandes zonas de atraques más exteriores y hacia dos dársenas que rodean dos conjuntos de islas artificiales. Tanto en las dos dársenas como en las islas de poniente y de levante aparecen edificios residenciales con una arquitectura muy particular, que en cierto modo imita un estilo oriental.

Entre los establecimientos portuarios, unos ofrecen servicios a la navegación (Capitanía Marítima, Centro Náutico), otros están vinculados al ocio y la restauración (hoteles, restaurantes, discotecas, tiendas,...) y algunos son edificios que conforman una zona residencial de lujo. Las zonas en que podemos dividir el puerto son: zonas de atraque; zona de uso residencial y terciario (islas y perímetro del puerto más próximo al núcleo urbano); áreas de servicios a la navegación; espacios libres dedicados a aparcamiento.

En una de las entradas del recinto portuario se encuentra la Torre Bermeja, una torre vigía de la época nazarí. Se piensa que fue construida por los musulmanes sobre un promontorio rocoso en la Punta del Saltillo. Tras la construcción del Puerto Deportivo de Benalmádena la torre perdió la posición que tenía frente al mar, ya que el recinto portuario se encuentra delante de ésta.



1. Imagen de Benalmádena en 1960. Fuente: J.P. Bator, 2009.

2. Vista del actual puerto de Benalmádena. Fuente: J.P. Bator, 2009.

PUERTO DE BENALMÁDENA

VISIBILIDAD

El puerto en las imágenes de conjunto de la localidad

No hay, al menos desde las cotas más bajas, ningún punto que permita tener una visión de conjunto del puerto. Desde el exterior del puerto sólo puede contemplarse la trasera del ámbito portuario. En algunos de los puntos de acceso puede visualizarse algo del interior, pero sólo en parte.

Es preciso entrar dentro del ámbito portuario para tener mayor grado de visibilidad, aunque la fragmentación que introduce la presencia de islas artificiales y edificaciones también dificulta la visión global y su legibilidad.

Vistas urbanas desde el espacio portuario

Desde el interior del recinto portuario, y por efecto de la propia barrera arquitectónica que le rodea, sólo pueden percibirse unos pocos hitos urbanos. Se trata de construcciones de cierta altura (hoteles y edificios de apartamentos) que destacan por encima del perímetro portuario.

Ámbitos escénicos interiores

La peculiar estructura del puerto, la disposición de edificaciones interiores y la morfología de las dársenas crean espacios escénicos bien diferenciados. Así, podemos encontrar en primer lugar un amplio ámbito, más abierto y sin barreras, conformado por las áreas de atraque próximas al dique y al canal de entrada al puerto. En este subámbito las explanadas de aparcamiento permiten tener unas buenas perspectivas visuales en dirección al dique de abrigo, la bocana y las dársenas más interiores. En segundo lugar, otro espacio escénico es el comprendido entre las islas y el borde de las dársenas, más reducido y más asociado al uso residencial y terciario. Por último, el paseo que bordea estas dársenas interiores, donde se alternan tramos descubiertos y algún otro cubierto, tiene otro significado escénico en sí mismo, no sólo porque permite otra visión de la lámina de agua y de los edificios y establecimientos, sino también porque es vivido y percibido como el sector más directamente asociado al uso lúdico y de ocio. Un último espacio escénico es el que tiene como eje o hito de referencia el Centro Náutico, que, en este caso, sí puede observarse desde el exterior.



3.



4.



5.



6.



7.

3. Vista general de las islas y dársenas interiores del puerto de Benalmádena.

4. Área de ocio del puerto deportivo de Benalmádena.

5. Club Náutico y otras instalaciones de apoyo a la navegación recreativa. Imagen tomada desde uno de los accesos al puerto.

6. Vista de algunos edificios exteriores desde el puerto.

7. Ámbito de atraques y zona de aparcamiento.

PUERTO DE BENALMÁDENA

CARACTERIZACIÓN, DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA

Caracterización

Aspectos relativos al contexto físico-ambiental.- El emplazamiento del puerto experimentó hace décadas una importante transformación morfológica, ambiental y paisajística, de tal modo que se ha pasado de un ámbito litoral casi virgen a un espacio artificial y totalmente antropizado que ha ocupado dominio público marítimo-terrestre (preexistente o ganado al mar) y que ha generado impactos en la dinámica litoral.

Relación puerto-ciudad.- La citada presencia de una importante barrera arquitectónica en el perímetro del puerto provoca su segregación espacial y paisajística, pues, aunque bien articulado y conectado con el tejido urbano, no hay posibilidad de tener desde este último una adecuada perspectiva visual del espacio y de las estructuras portuarias. Es peculiar, no obstante, el tratamiento paisajístico que se ha dado a los espacios de acceso al puerto, generalmente amplios y ajardinados.

Uso público.- La privatización del espacio portuario y los intentos de segregarlo espacial y socialmente han tenido un resultado paradójico. El deseo de crear un área residencial de lujo y unas dársenas adecuadas a embarcaciones de recreo de alto valor ha tenido cierto éxito; ha sido precisamente esa percepción positiva acerca del lujo y de lo exclusivo la que ha provocado que Puerto Marina se haya convertido en un referente y en una zona muy atractiva para locales y foráneos, que lo perciben, viven y disfrutan como una más de las áreas urbanas de convivencia y de esparcimiento.

Aspectos perceptivos.- Una de las intenciones planteadas al lanzar la idea de crear el puerto fue recuperar la tradicional relación de Benalmádena con el mar. Sin embargo, más que recuperación de una supuesta identidad marítima perdida, se ha creado *ex novo* una nueva identidad materializada en unas infraestructuras modernas, en una arquitectura exótica y en una amplia oferta de servicios turísticos. Todo ello ha logrado que tanto la población autóctona como el turismo extranjero tengan en alta consideración este espacio, independientemente de que su estética pueda ser o no la más adecuada al entorno. El puerto, a pesar de ser un espacio de lujo y cierta exclusividad, es percibido y vivido por muchos ciudadanos como un lugar de ocio, diversión y relación de primer orden, de tal modo que sería difícil entender el periodo estival sin este espacio y sin la amplia oferta de servicios que posee. La legibilidad es complicada y no hay visión de conjunto, habiendo distintos ámbitos escénicos bien separados. Los hitos paisajísticos más importantes son las cuatro islas artificiales, el Centro Náutico y la Capitanía Marítima.

Diagnóstico

Valores y potencial del paisaje portuario.- Aunque no hay valores naturales que resaltar debido a la artificialización de este tramo costero, el

puerto en sí mismo tiene cierto potencial paisajístico, especialmente por la compleja mezcla de láminas de agua, islas, edificaciones y pantalanes. Además, la existencia de amplias explanadas de aparcamiento permite acceder a pie hasta el centro mismo de la dársena y tener unas buenas perspectivas visuales. La articulación con el espacio urbano y la posibilidad de poder acceder al recinto portuario a través de varios puntos es también un potencial. El nivel de higiene y salubridad parece bastante aceptable. En cuanto a habitabilidad y confort, se echa de menos la existencia de espacios libres ajardinados y de equipamientos de ocio y culturales alternativos a lo que se viene ofertando en la actualidad. La alta frecuentación y la percepción generalmente positiva del puerto dan un valor añadido a su potencial.

Conflictos y amenazas.- El grado de consolidación de los espacios del interior y de la periferia del puerto no hacen pensar que vaya a tener lugar algún tipo de reordenación. Sin embargo, hay que estar atentos a los posibles problemas de incompatibilidad entre usos y entre usuarios. La convivencia entre personas que buscan un área residencial exclusiva, cerrada y tranquila y aquellos que usan el puerto como área de esparcimiento podría ser complicada y acabar por afectar negativamente a uno de esos usos. Por otra parte, una elevada concentración de personas y de usos provoca congestión y reducción en los niveles de habitabilidad y confort.

Propuestas

- Debe procurarse un mayor equilibrio entre usos residenciales y lúdicos en pro de unos niveles de habitabilidad y confort aceptables.

- Debería reducirse en parte el tráfico rodado en el interior del puerto y liberar parte del espacio de parking para convertirlo en áreas peatonales y en miradores.

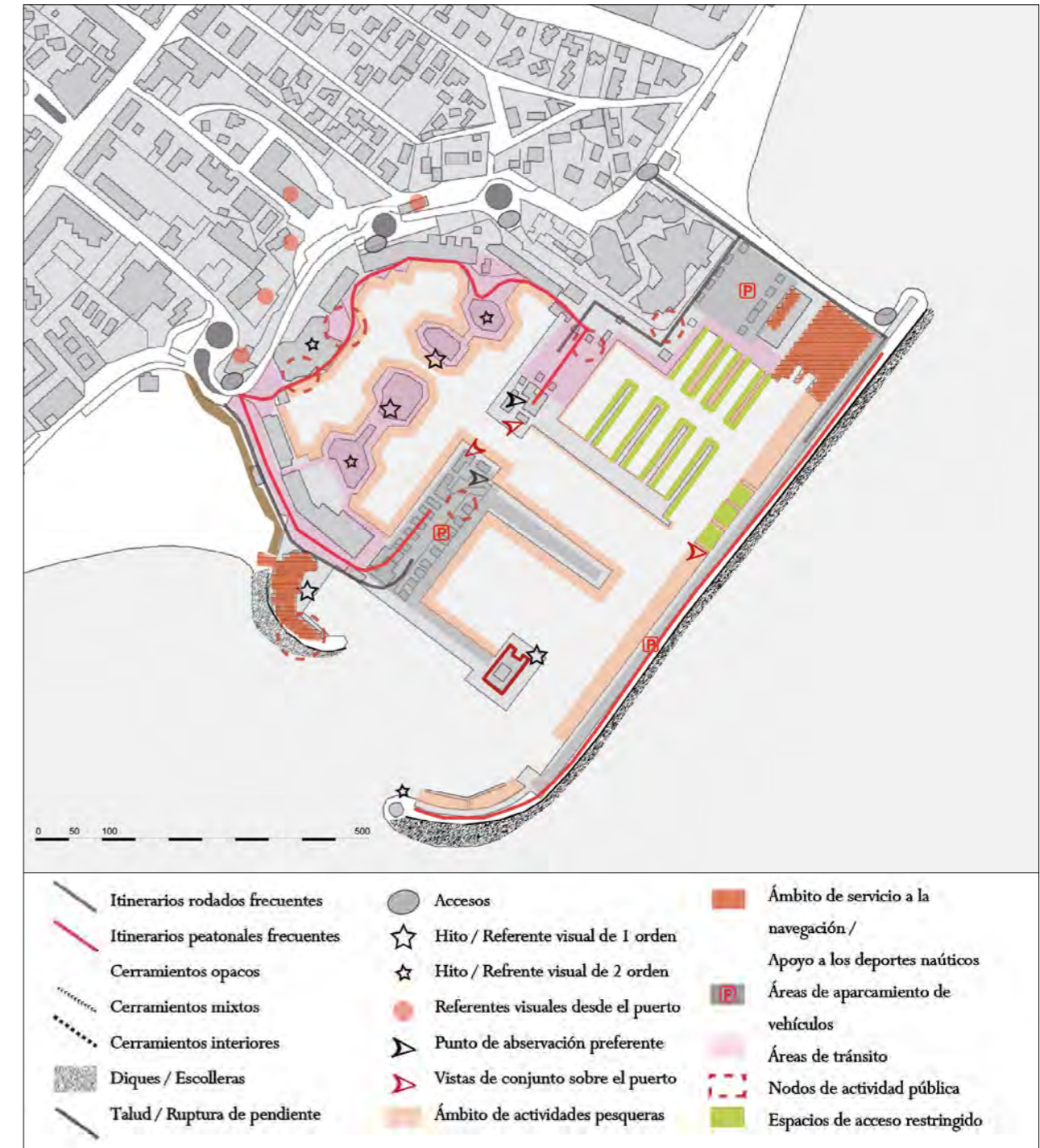
- Es deseable la intervención en aspectos relativos al tráfico rodado con el objetivo de favorecer una mejor accesibilidad al puerto, una cierta descongestión y un aumento en los niveles de confort.

- Sería preciso evitar daños ambientales producidos por el tránsito de embarcaciones, así como los efectos erosivos sobre las playas contiguas.

- De cara al futuro, sería deseable establecer criterios para posibles nuevas construcciones en el entorno del puerto, limitando su altura y planteando una estética acorde con el ámbito portuario.

- El puerto ganaría en calidad escénica y visual estableciendo regulaciones sobre señalética, carteles publicitarios, mobiliario urbano y estética exterior de los establecimientos de ocio.

- Deben protegerse y mejorarse las áreas de entrada al puerto, especialmente aquellas en las que existen valores patrimoniales de cierto interés.



Fuentes

- Andreo, B.; Carrasco, F.; Vadillo, I. (1997): "Evaluación de recursos hídricos de las Sierras Blanca y Mijas (Málaga)", Estudios Geol., Nº 53, pp. 33-44.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes (1987): Puertos deportivos de Andalucía, Sevilla, COPT.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes (1992): Puertos pesqueros y deportivos en Andalucía. Panorámica de las instalaciones portuarias de competencia de la Comunidad Autónoma Andaluza, Sevilla, COPT.
- Sánchez Díaz, L.; Castillo Martín, A. (eds.) (2005): Itinerario hidrogeológico por el litoral mediterráneo andaluz, Granada, Editorial de la Universidad de Granada, Agencia Andaluza del Agua.
- Web oficial del Puerto Deportivo de Benalmádena: <http://www.benalmadena.es/puertodeportivo/>.
- Web oficial del municipio de Benalmádena: www.benalmadena.com
- Web de la empresa concesionaria Marinas del Mediterráneo, SL. Varadero Marina de Benalmádena: <http://www.marinasmediterraneo.com/workspaces/benalmadena>.

8. Panorámica de la lámina de agua y de las peculiares edificaciones de una de las islas artificiales del puerto.

