



Puerto de Estepona

Sanlúcar de Guadiana

Ayamonte
El Terrón
Isla Canela
El Rompido

Punta Umbría
Mazagón

Bonanza

Chipiona

Rota

Puerto Sherry

Cádiz

Puerto Real

Sancti Petri

Conil de la Frontera

Barbate

Muelle Acerinox
La Atunara
Saladillo

Tarifa

Estepona

La Duquesa

Sotogrande

Puerto Banús

Marbella

Fuengirola

Cabopino

Benalmádena

Málaga

El Candado

Caleta de Velez

Punta de la Mona

Motril

PUERTO DE ESTEPONA

CONTEXTUALIZACIÓN



MUNICIPIO: Estepona (Málaga)

SITUACIÓN: 36º 24’ 46,7” L N; 5º 09’ 25,2” I W

ZONA DE SERVICIOS: 173.531m² terrestres y 119.365 m² acuaticos.

CONDICIONES OPERATIVAS:

- Marea: 3,64 m.
- Calado de la bocana: 5m. (B.M.V.E.).

SERVICIOS AL SECTOR PESQUERO: Muelle (406 m), lonja (677 m2), oficina del puerto, combustible, locales de armadores (79) y aparcamientos.

INSTALACIONES NÁUTICO- RECREATIVAS: 447 atraques, rampa de vela ligera, travel-lift (2,5 Tn), combustible.



Datos básicos

Situado hacia el oeste del núcleo principal del municipio de Estepona, este puerto se ubica al pie de la antigua N-340. El puerto de Estepona ha sido tradicionalmente un abrigo pesquero al que con el tiempo se le añadió la actividad náutico-recreativa, gestionada por una empresa privada, Marinas del Mediterráneo, S.A. Paulatinamente, la actividad pesquera ha ido reduciéndose, siendo realmente las actividades recreativas las que han cobrado mayor protagonismo en este puerto.

Desde el punto de vista administrativo el puerto esteponero fue transferido a la Junta de Andalucía en 1983 y es de gestión directa en su parte pesquera, siendo gestionado su sector náutico-recreativo por la empresa citada.

Con una zona de servicio de algo más de 292.896 m2, está delimitado, en su cara más volcada al mar, por dos diques: el de levante, que sirve de abrigo para embarcaciones pesqueras, y el de poniente. La bocana del puerto está señalizada por la baliza verde y por la roja que se encuentran ubicadas en el morro del dique de levante y en el dique de poniente, respectivamente.

Desde el punto de vista funcional, el puerto tiene un ámbito dedicado al desembarque y comercialización de productos pesqueros (sector más oriental del puerto) y otro (más occidental) dedicado a la navegación de recreo y a distintas actividades comerciales y de ocio. Ambos ámbitos son igualmente interesantes, dado que Estepona es, no sólo uno de los enclaves principales de la costa malagueña en materia de capturas pesqueras, sino también un centro turístico de creciente importancia.

Contexto natural, ambiental y paisajístico

El puerto está enclavado en el litoral malagueño, al pie de las sierras litorales (Sierra Bermeja) que forman parte del complejo maláguide. De estas áreas de montaña descienden arroyos y ramblas que componen una importante red de drenaje. A ella pertenecen arroyos como el Monterroso (a levante del puerto e inserto ya en el casco urbano de Estepona) o el Guadalobón (a poniente del puerto). Aunque las instalaciones portuarias no parecen haber invadido espacios naturales de valor, sí que suponen una ocupación del litoral y una distorsión en la dinámica litoral. Tanto el frente costero generado por el puerto como la propia playa del caso urbano tienen

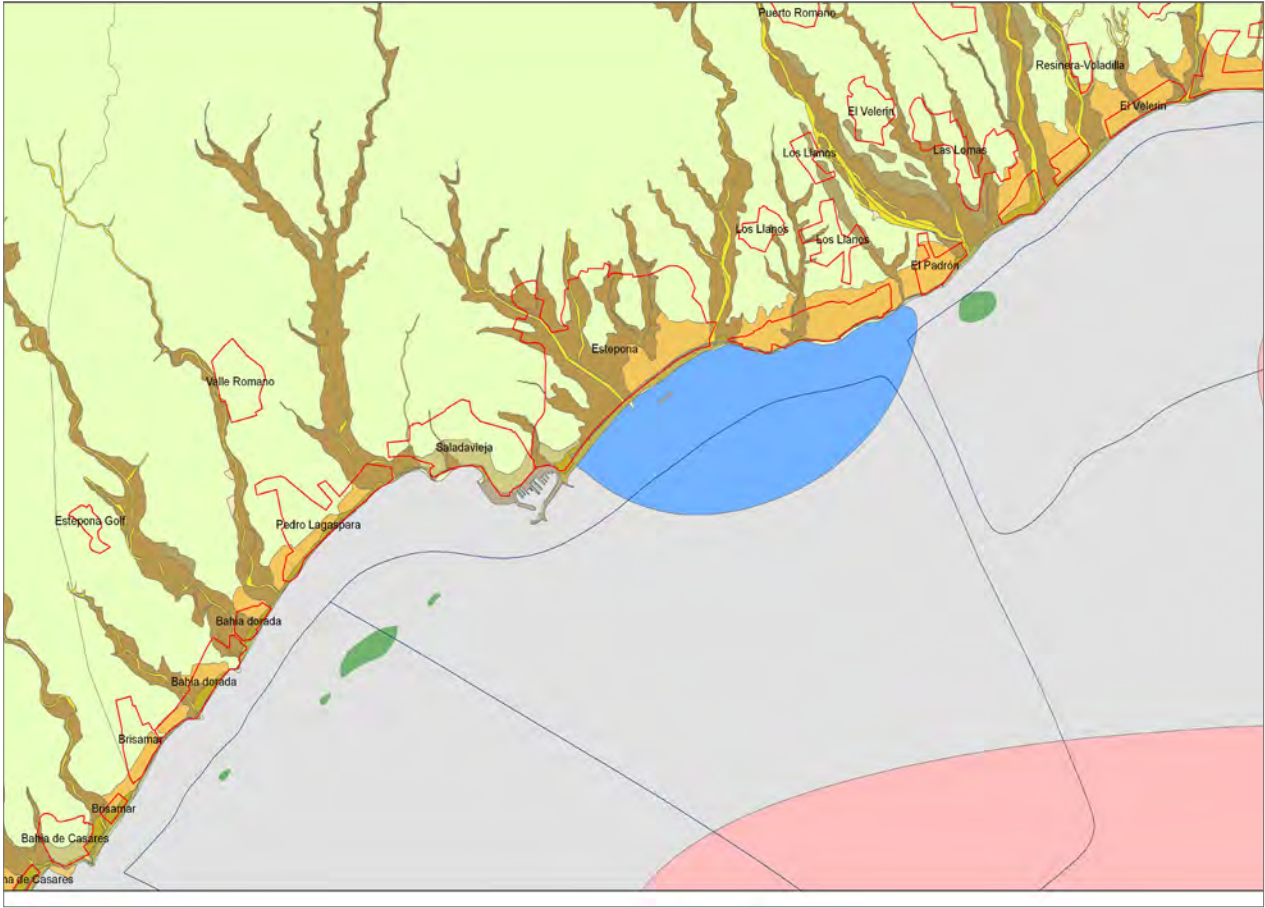
un carácter artificial; el primero debido a la creación de un waterfront más duro, formado por diques; el segundo debido al proceso de relleno/regeneración acometido en los años 80 para frenar su erosión.

El área costero-marina en que se inserta este puerto (la bahía de Estepona) es una interesante zona de reproducción de multitud de especies y de tradicionales caladeros de pesca. Las tierras emergentes se prolongan bajo el mar por una terraza o plataforma continental poco profunda, que en este litoral alcanza una anchura media de 5 Km. y una profundidad máxima de entre 150-200 metros. En esta pequeña franja submarina iluminada se concentra la vida, siendo la zona costera, por consiguiente, un área vital del mar pero vulnerable ante la acción humana. En la bahía de Estepona se localizan especies de fanerógamas marinas como la Cymodocea nodosa y la Posidonia oceanica, actualmente en regresión por efecto de la contaminación y la pesca de arrastre. Por otro lado, esta bahía tiene también interés bioeconómico debido a que, por efecto del afloramiento de aguas profundas (up-welling) ricas en nutrientes, es una zona apropiada para la reproducción y cría de numerosas especies, muchas de ellas de valor comercial.

Estructura territorial

Si desde el punto de vista físico-ambiental los elementos estructurales más importantes son la sierra litoral, la planicie litoral y el medio costero-marino, desde el punto de vista antrópico es destacable el sistema de asentamientos costeros ubicados a lo largo del eje conformado por la antigua N-340. Los distintos núcleos urbanos de la Costa del Sol Occidental han experimentado un enorme crecimiento especialmente desde los años 60 del S. XX, dando lugar a un modelo de desarrollo urbanístico apoyado en una estrategia desarrollista, en el auge del turismo de sol y playa, y en una ocupación masiva tanto de la primera línea de playa como de la llanura litoral e incluso el piedemonte.

El puerto se ubica en el sector más occidental del núcleo urbano, al borde de la N-340, desde la que se accede a las instalaciones a través de dos entradas: una para la zona náutico-recreativa y otra para el sector pesquero. A pesar de la actual insuficiencia y congestión de la carretera citada, la ubicación del puerto se beneficia de ella en el sentido de permitirle una buena comunicación con las áreas residenciales del núcleo urbano y también con otras urbanizaciones que podemos encontrarnos entre esta zona y los municipios de Casares y Manilva.

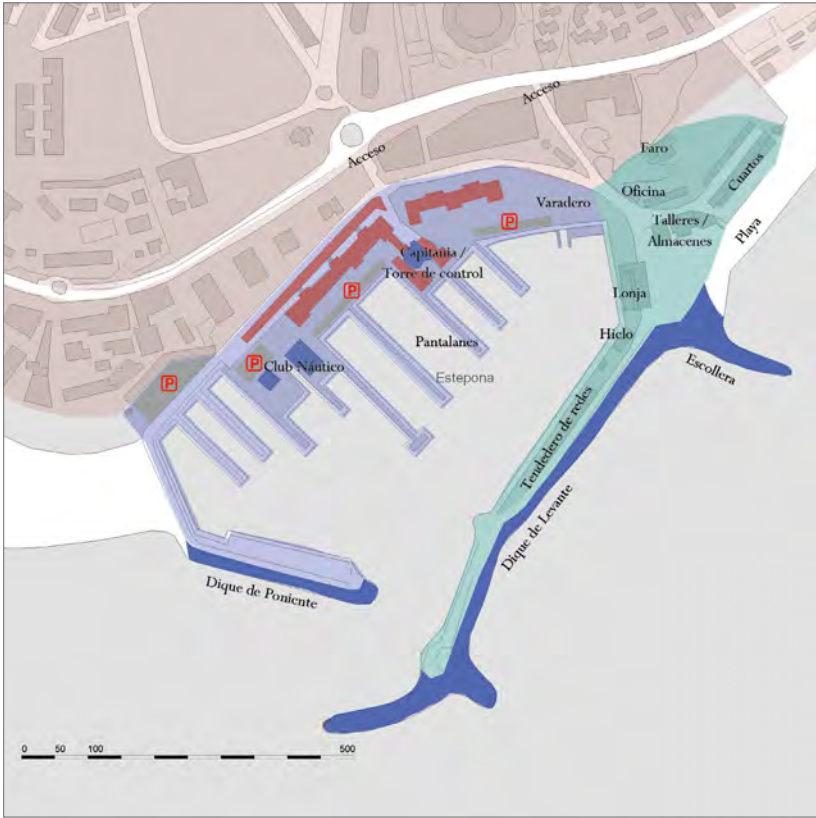


Núcleos de población Caladeros Vegetación submarina Sedimentos del fondo marino Arenia Grava Roca	Fisiográfico Aplanamientos litorales en formaciones rocosas Cauces de ríos y ramblas Cauces de ríos y ramblas abandonados Costas rocosas y acantiladas Llanura o planicie litoral Morfologías de incisión fluviales (barranqueras) Elementos antropicos en el frente costero Fondo de valle/llanura de inundación Formaciones coluviales, fluvio-coluviales y depósitos de ladera Formaciones dunares Formaciones sedimentarias litorales (flechas, tombolos, islas barrera, etc) Plataformas litorales actuales y rasas Terrazas fluviales indiferenciadas
--	--

Los valores ecológico-paisajísticos de mayor valor en el contexto territorial del puerto son los propios de la sierra litoral, parte de la cual está protegida como Paraje Natural, y de los fondos marinos de la bahía de Estepona, considerados como Lugar de Interés Comunitario/Zona de Especial Conservación (lo que debería evitar una hipotética operación de ampliación o modificación de los diques y estructuras del puerto). Junto a ese patrimonio natural –terrestre y marino– hay que considerar también el patrimonio histórico-cultural, representado fundamentalmente por la Torre de Salada Vieja (BIC incluido en el Catálogo del Patrimonio Histórico Andaluz), al noroeste del puerto, y la antigua Cañada Real Los Barrios-Estepona, que transita por la periferia del ámbito portuario, coincidiendo prácticamente con la N-340. Ambos elementos aparecen como acreedores de cierto grado de protección en el PGOU y en el Plan Especial de Protección del Medio Físico.

PUERTO DE ESTEPONA

RELACIÓN PUERTO-CIUDAD



Evolución histórica

Durante varios siglos, y muy vinculado al núcleo original del municipio, existió un fondeadero en la playa de la Rada, usada como punto de embarque en múltiples ocasiones. Ya en el XIX se produjo un cierto desplazamiento de la actividad portuaria al área que ocupa hoy día, construyéndose el primer faro. En 1922 se construye el faro actual y en 1924 el Gobierno Central decidió construir un primer puerto de refugio. Se comenzó con el dique de levante, aunque en sucesivas décadas se realizaron diversas ampliaciones. En los años 40 del S. XX este primitivo puerto refugio se habilitó para barcos dedicados a la exportación y para parcos de cabotaje, se instaló el alumbrado eléctrico y se aprobó un proyecto de dragado. En 1954 se anunció en el BOE la subasta de las obras de construcción del dique de poniente y de ampliación del de levante. Poco después, en 1958, el recién creado Club Náutico de Estepona ingresó en la Federación Española de Clubes Náuticos y solicitó al COMEIN (Consejo Ordenador de Minerales Especiales de Interés Militar) la cesión del edificio que tenía cerca del puerto y que era empleado como lavadero de mineral de hierro. La edificación del club tuvo lugar entre 1966 y 1968. En 1969 se aprobó el Plan de Ordenación del Puerto y en 1972 el Ayuntamiento informa favorablemente del proyecto de zona para embarcaciones de recreo. En los años 80 la gestión portuaria pasa a manos de la Junta de Andalucía, se crea el varadero, se construye la fábrica de hielo y se realizan otras pequeñas mejoras del puerto pesquero. En tiempos recientes, se van introduciendo pequeñas mejoras que culminan en la actualidad con la construcción de una nueva lonja y la reurbanización del área circundante.

En términos generales, se produce un desplazamiento progresivo desde las antiguas áreas de fondeo y varada en las playas frente al núcleo urbano hacia la ubicación actual del puerto, más al oeste de la población. El primitivo abrigo pesquero aparece junto al faro, en la periferia del núcleo urbano. A estas instalaciones se le asociarán algunas viviendas del barrio

de pescadores, que aparecen en la posguerra. Paulatinamente, el puerto va creciendo hacia poniente con la aparición del club náutico y los primeros atraques deportivos, culminando con el diseño de los pantalanes, la aparición de establecimientos de ocio y comercio y un intenso desarrollo residencial en las áreas adyacentes y en “segunda línea”. Así, las nuevas áreas de expansión urbana surgirán precisamente frente al puerto deportivo.

El puerto en la estructura urbana

Durante varias décadas las instalaciones portuarias quedaban en una posición excéntrica respecto del núcleo urbano. De este modo, el acceso al puerto se realizaba obligadamente por carretera y el único tejido urbano era el barrio de pescadores construido frente al faro. Paulatinamente, y debido al desarrollo turístico (aunque no sólo), el núcleo urbano ha ido extendiéndose hacia el ámbito litoral en que se inserta el puerto. En líneas generales, la articulación con el tejido urbano adyacente es adecuada, aunque la presencia de la N-340 (convertida hoy prácticamente en travesía urbana), con un tráfico bastante intenso, dificulta muchas veces el cruce y el acceso al puerto. La conexión con el centro urbano se realiza, de modo peatonal, a través del paseo marítimo y, en vehículo, a través de la N-340.

Contacto puerto-ciudad

Los paisajes perimetrales son esencialmente urbanos, de carácter residencial. En estos ámbitos de borde se ha producido en los últimos tiempos un sobreocupación y un aumento de la densidad. Por otra parte, las edificaciones (en su mayoría de cierta altura y una densidad media-alta) están actuando como pantalla que impide una visión nítida del puerto desde el exterior. Sólo son útiles las áreas de acceso para tener una correcta perspectiva. A pesar de ello, ha habido ciertos retoques en ese perímetro (especialmente en torno a la N-340) que, aunque algo superficiales, mejoran ligeramente su calidad escénica. Los accesos desde este perímetro al

recinto portuario se realizan a través de dos entradas –fundamentalmente diseñadas para el tráfico rodado–, una para el puerto pesquero y otra para la zona náutico-recreativa y de ocio.

Descripción del espacio portuario

El puerto se divide fundamentalmente en: a) un sector pesquero –en torno al dique de levante–, que ha experimentado recientemente un proceso de reordenación y adecentamiento y en el que destacan hitos como el varadero, la lonja pesquera y los locales de armadores; b) un sector recreativo –hacia poniente–, muy consolidado desde los años 80 y en el que, además de las instalaciones propias de un puerto deportivo, han surgido distintos establecimientos de uso terciario. Funcional y paisajísticamente hay grandes diferencias entre los dos ámbitos, pues mientras el primero está enfocado a la extracción y comercialización pesqueras (por lo que tiene una estructura y una arquitectura más funcionales), el segundo tiene un típico diseño de marina enfocada tanto a la actividad náutica como al ocio y la restauración. El puerto y algunos suelos adyacentes están clasificados en el PGOU como dotacionales, lo que debería servir para salvaguardarlos de posibles amenazas de reclasificación/recalificación y de los procesos especulativos urbanísticos.

Desde el punto de vista patrimonial tienen un valor especial la Torre de Salada Vieja (considerada como BIC), la Cañada Los Barrios-Estepona, el faro (no catalogado, pero de cierto interés) y los espacios subacuáticos adyacentes al puerto (fondos de la Playa del Cristo, a poniente del puerto).



1. Plano del fondeadero de Estepona en 1889. Biblioteca Nacional de España.



2. Puerto pesquero en los años 30. Archivo Municipal de Estepona.



3. Abrigo pesquero en 1935. Archivo Municipal de Estepona.

PUERTO DE ESTEPONA

VISIBILIDAD

El puerto en las imágenes de conjunto de la localidad

El desarrollo urbanístico en las áreas aledañas al puerto dificulta su visibilidad desde la carretera o desde otros puntos del exterior. Es preciso llegar al inicio de los accesos para que pueda obtenerse una panorámica adecuada de este espacio, sobre todo porque el puerto se halla en un área más baja que sus dos entradas. El propio faro, todo un hito dentro de este complejo portuario, es a veces difícil de observar en distancias medias al quedar ocultado parcialmente por edificaciones residenciales. Las mejores perspectivas para su visualización se obtienen dentro del propio puerto o, a más distancia, desde distintas zonas del núcleo urbano.

Vistas urbanas desde el espacio portuario

Desde el interior del puerto, y debido a la barrera arquitectónica que le rodea, sólo pueden percibirse unos pocos hitos urbanos. Se trata de construcciones de cierta altura (edificios de apartamentos) que destacan por encima del perímetro portuario. Hay que situarse fuera del recinto para poder tener una panorámica de elementos como Sierra Bermeja, las nuevas zonas residenciales construidas frente al puerto o un elemento constructivo de cierto interés: la plaza de toros.

Ámbitos escénicos interiores

En el interior del puerto, sólo hay unos pocos emplazamientos desde los que puede tenerse una visión de conjunto de la escena portuaria. En este sentido, cobra especial interés la belleza escénica de la lámina de agua y los pantalanes, que pueden percibirse mejor desde la zona de la torre de control, la lonja o algunas terrazas sobre las edificaciones del puerto deportivo. En este caso, el orden, la legibilidad y la coherencia son mayores que en otros ámbitos del puerto.

La funcionalidad de cada subsector portuario condiciona el aspecto escénico. Así, podríamos diferenciar entre los amplios espacios destinados a carga/descarga, reparación de barcos, etc., los espacios destinados a refugio y fondeo, el espacio netamente marítimo de dársenas y amarres y el ámbito dedicado a actividades terciarias. Si en unos casos se busca la funcionalidad y una estética más apoyada en formas geométricas y sencillas, en otros se buscan otros atractivos que sirvan de marco a actividades lúdicas y comerciales. Pensemos que en este ámbito portuario proliferan actividades y funciones que no son estrictamente marítimas (hostelería, turismo, comercio, usos culturales, uso residencial) y que ese hecho determina diseños y

estructuras peculiares, dentro de una estética más propia de espacios turísticos que de ámbitos consagrados a la actividad marítima.

En este puerto podríamos señalar como áreas de interés escénico la zona en torno a la lonja pesquera, el pequeño paseo que da acceso a la lámina de agua y los pantalanes (uno de los itinerarios clave) y el sector adyacente a la torre de control, que en su cara “exterior” se asocia a la lámina de agua y en su cara “interior” a los espacios de tránsito (otro itinerario paisajístico de cierto interés) y a la zona de ocio. Otra zona de interés es la entrada principal a la zona recreativa desde la carretera, que, al estar situada en una cota más alta, permite contemplar, no la lámina de agua, pero sí una importante porción de las edificaciones que componen el puerto y la torre. De hecho, es quizá una de las imágenes más potentes que el espectador contempla (y recuerda) de este puerto.

En general, este puerto no posee valores naturales relevantes, siendo un claro ejemplo de paisaje antrópico. Sus hitos visuales y sus valores escénicos son, pues, artificiales. No obstante, la presencia importante de la lámina de agua y la zona de atraque le otorgan un carácter natural recreado de cierto interés.

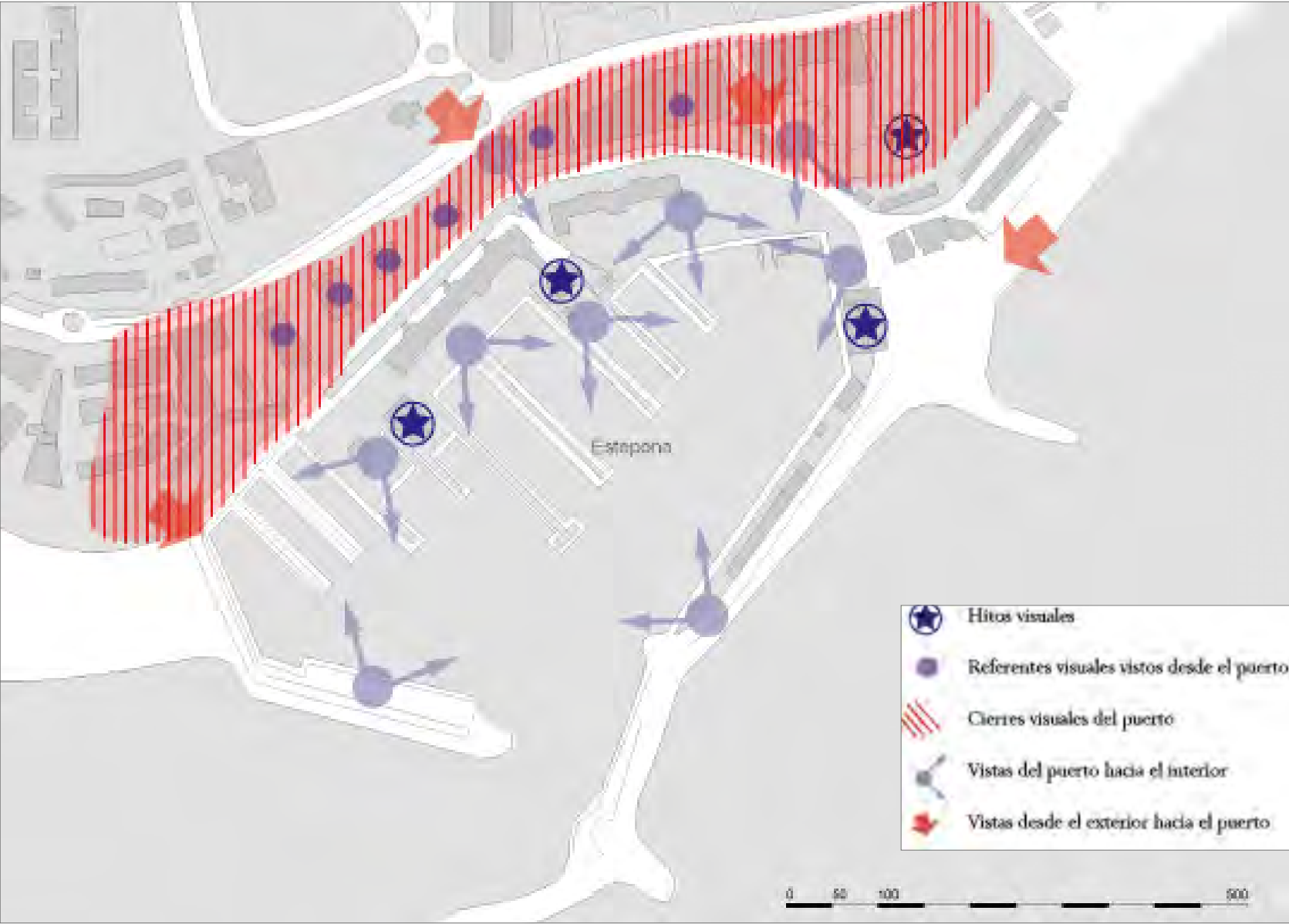
Un punto de fuerte del puerto es la posibilidad de disponer de ubicaciones que permiten una observación paisajística de interés. Uno de los hitos es, por ejemplo, la torre de control, que dispone de una zona visitable desde la que puede tenerse una perspectiva general de los pantalanes, los diques y la lámina de agua. Igualmente, puede aprovecharse el desnivel existente entre el acceso desde la N-340 y el propio puerto para tener una panorámica (siquiera parcial) del puerto desde la zona superior.

4. Vía de acceso al puerto deportivo. Panorámica desde el interior del puerto.

5. Vista de la torre de control y del puerto deportivo desde el área de entrada.

6. Embarcaciones de recreo atracadas en el puerto.

7. Faro de Estepona..



PUERTO DE ESTEPONA

CARACTERIZACIÓN, DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA

Caracterización

Aspectos relativos al contexto físico-ambiental.- El puerto se emplaza en un área litoral que comparte rasgos marinos y terrestres peculiares. Aunque no hay valores ecológicos en tierra firme dignos de protección, sí los hay en el ámbito marino (fondos considerados como Zona de Especial Conservación). Además, el puerto ha modificado la dinámica litoral, creando en su ámbito interior y en el litoral colindante a levante y a poniente biotopos muy particulares y específicos. Así mismo, el puerto es un elemento infraestructural clave en este sector del litoral mediterráneo.

Relación puerto-ciudad.- La conexión del puerto con el núcleo urbano se establece a través de la N-340. A través de ella se accedía al antiguo abrigo pesquero, que en épocas pasadas quedaba algo apartado del casco urbano. En tiempos recientes la conexión es directa con las nuevas áreas residenciales. El acceso puede realizarse tanto en vehículo como de manera peatonal mediante la prolongación del paseo marítimo. El puerto, especialmente el deportivo, viene a ser como un paisaje urbano más y como la prolongación natural de los espacios de paseo y ocio de la población. Independientemente de la relativa banalidad del espacio o de la repetición de formas y diseños que ya aparecen en otras marinas mediterráneas, el espacio portuario resulta de cierto atractivo para la población local y foránea, que se interesa por su mantenimiento y embellecimiento.

Uso público.- El Puerto de Estepona se configura como un espacio económico de interés (pesca, turismo, actividades náuticas, ocio,...) y posee un carácter abierto y público, en el sentido de que no existen realmente trabas para acceder y transitar por todas sus zonas. El mismo puerto pesquero tiene su atractivo turístico y es un lugar frecuentemente visitado por foráneos y autóctonos. En cuanto al área náutico-recreativa, y a excepción de las áreas de atraque (más restringidas), es de muy fácil acceso y se ha convertido en las últimas décadas en uno de los espacios de ocio y recreo más frecuentados.

Aspectos perceptivos.- Perdida hasta cierto punto la significación y el simbolismo del antiguo puerto pesquero, el moderno puerto de Estepona ha configurado una peculiar identidad marítima (más asociada al turismo, la modernidad y el “progreso”) vinculada más al deporte, el ocio y lo lúdico que a lo productivo. Los límites claros y bien definidos entre el sector pesquero y el náutico-recreativo y las predominantes formas geométricas ayudan a hacer más legible el ámbito. En él, edificaciones singulares como el faro, la lonja o la torre de control se convierten en hitos significativos del paisaje portuario. Si históricamente la relación con el mar ha dotado a esta población de unas concretas señas de identidad, en la actualidad es el turismo, la sensación de modernidad y progreso y la apertura al exterior los aspectos que hacen que la población se identifique con el puerto como ámbito emblemático.

Diagnóstico

Valores y potencial del paisaje portuario.- Tanto el puerto como su entorno se encuentran en la actualidad profundamente antropizados. Tan sólo quedan como espacios libres y en estado semi-natural algunas áreas adyacentes. No obstante, el puerto tiene cierto potencial paisajístico en sus zonas interiores: el área adyacente a la lonja, el espacio de acceso a la zona recreativa, el área en torno a la torre de control, las terrazas de la zona superior del puerto deportivo, el área del Club Náutico. Además, los dos ámbitos –pesquero y recreativo– están conectados pero a la vez diferenciados morfológica y paisajísticamente. Ello da orden y mejor legibilidad al espacio portuario. A ello coadyuvan la presencia de hitos en el primer

ámbito (lonja, cuartos) y en el segundo (torre de control) y la distinta fisonomía de las construcciones. En líneas generales, y salvo excepciones muy localizadas, el puerto se caracteriza por una limpieza y un nivel de salubridad aceptables, al igual que lo son su habitabilidad y confort, que quizá pudieran mejorarse con un incremento de áreas de vegetación y el establecimiento de mayor grado de peatonalización. Desde el punto de vista simbólico-perceptivo, el puerto dispone de escasos vestigios patrimoniales del pasado, lo que hace que la gente identifique más el puerto como un espacio moderno y de uso predominantemente terciario.

Conflictos y amenazas.- Quizá los principales problemas que pudiera tener en un futuro próximo el puerto sean el riesgo de saturación de las zonas aledañas debido a la continuación del proceso constructivo, los problemas de acceso (tráfico creciente) y la implantación de usos de cierto impacto en las zonas libres a poniente y a levante del puerto.

Propuestas

-Habría que insistir en mejorar limpieza y orden en la zona pesquera; en la recreativa se echan de menos espacios verdes y algo de arbolado.

-Sería adecuado evitar en lo posible la transformación de los espacios adyacentes al puerto a poniente y a levante, en el sentido de plantear nuevas edificaciones, estructuras o pantallas arquitectónicas que impidieran la visión del resto del puerto y la visión del mar abierto.

-Sería preciso definir correctamente cuál será el uso del espacio a poniente (que el PGOU define como dotacional) y plantear directrices y recomendaciones que eviten allí edificaciones en altura y elementos-barrera. En cuanto al sector a levante, tenemos un espacio tras la lonja y los cuartos de armadores que permite una correcta visión de la playa y del mar abierto. Sería oportuno mantener el ámbito en ese estado.

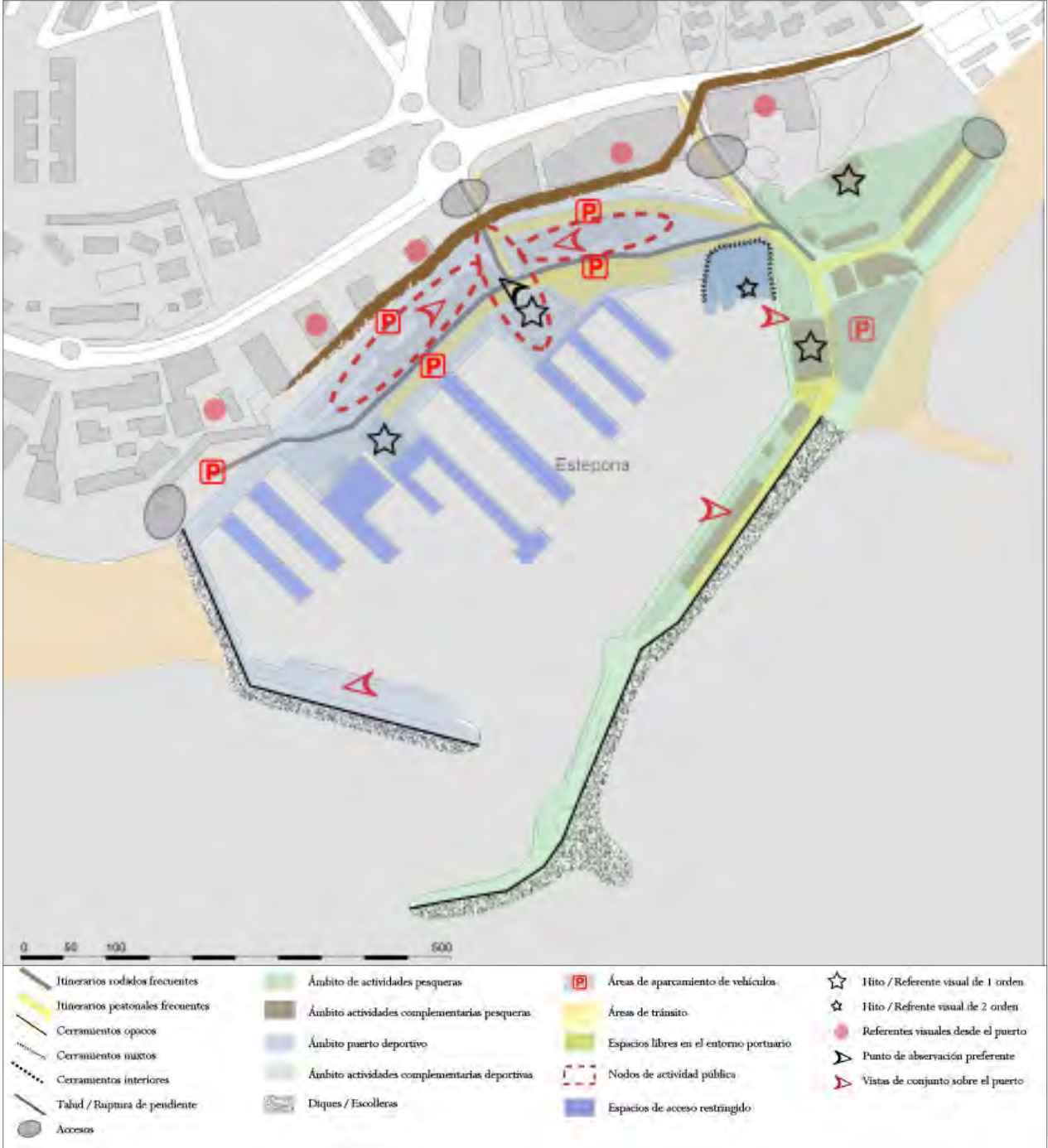
-Es muy recomendable reordenar el entorno del faro, darle mayor visibilidad desde distintos puntos, mantener la limpieza en los espacios colindantes y evitar las construcciones en torno al mismo.

-Sería igualmente recomendable mejorar la habitabilidad y la movilidad en el interior del ámbito náutico-recreativo restringiendo el acceso rodado sólo a algunas zonas y peatonalizando, si fuese posible, los sectores adyacentes a la torre de control y a la principal área de ocio.

8. En primer plano, embarcaciones de recreo. Al fondo, lonja pesquera y almacenes.

Fuentes

- Sánchez Bracho, M. (1984): Encuentro con Estepona, Maracena (Granada), Ed. M. Sánchez.
- Sánchez Bracho, M. (1986): Estepona: crónica contemporánea, Maracena (Granada), Ed. M. Sánchez.
- Sitio web de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía: <http://www.eppa.es/es/puerto-deportivo-de-estepona>
- Sitio web de la empresa Marinas del Mediterráneo, SL: <http://www.marinasmediterraneo.com/workspaces/estepona>



8.

