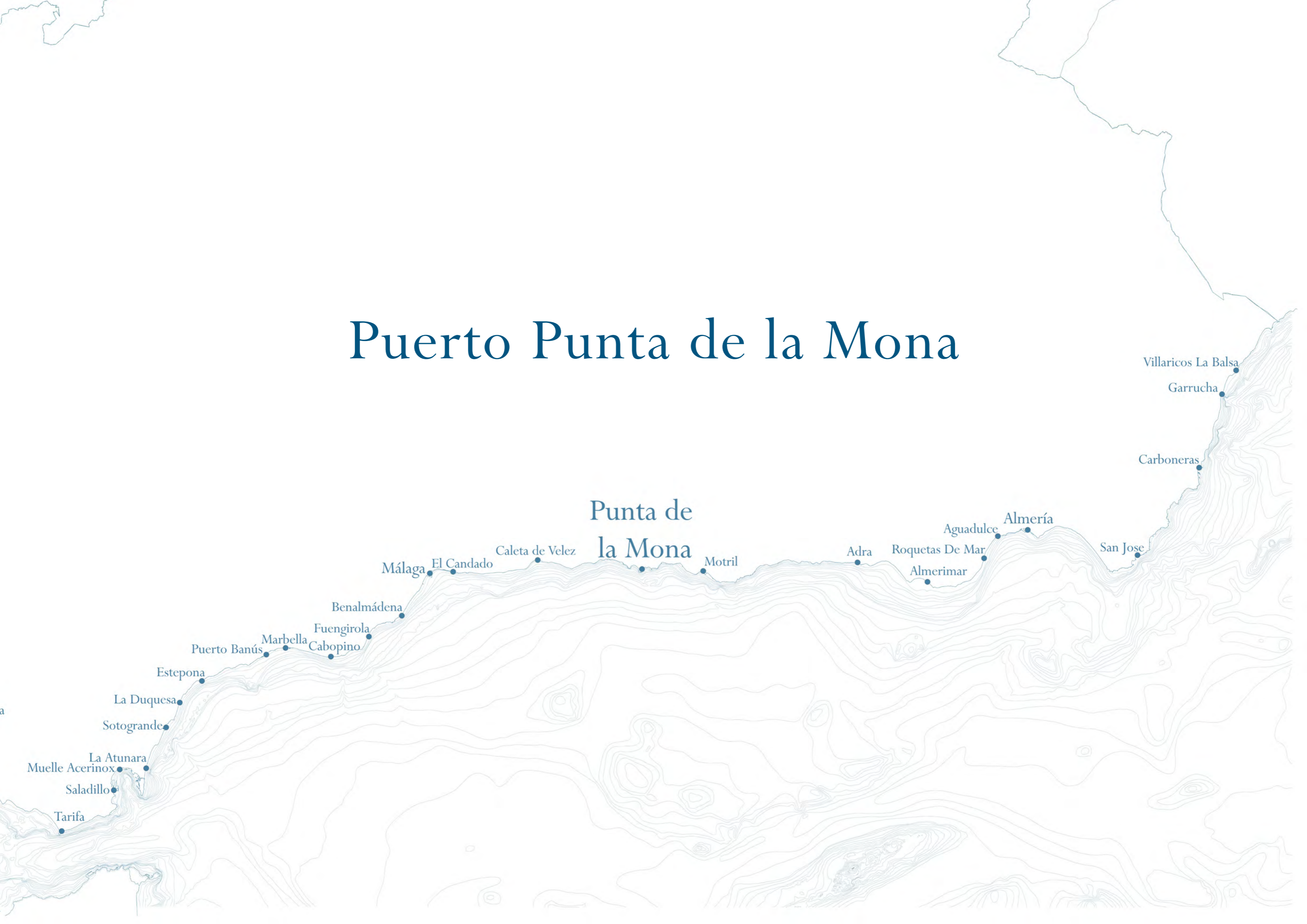


# Puerto Punta de la Mona



# PUERTO PUNTA DE LA MONA

## CONTEXUALIZACIÓN



MUNICIPIO: La Herradura (Almuñécar, Granada)

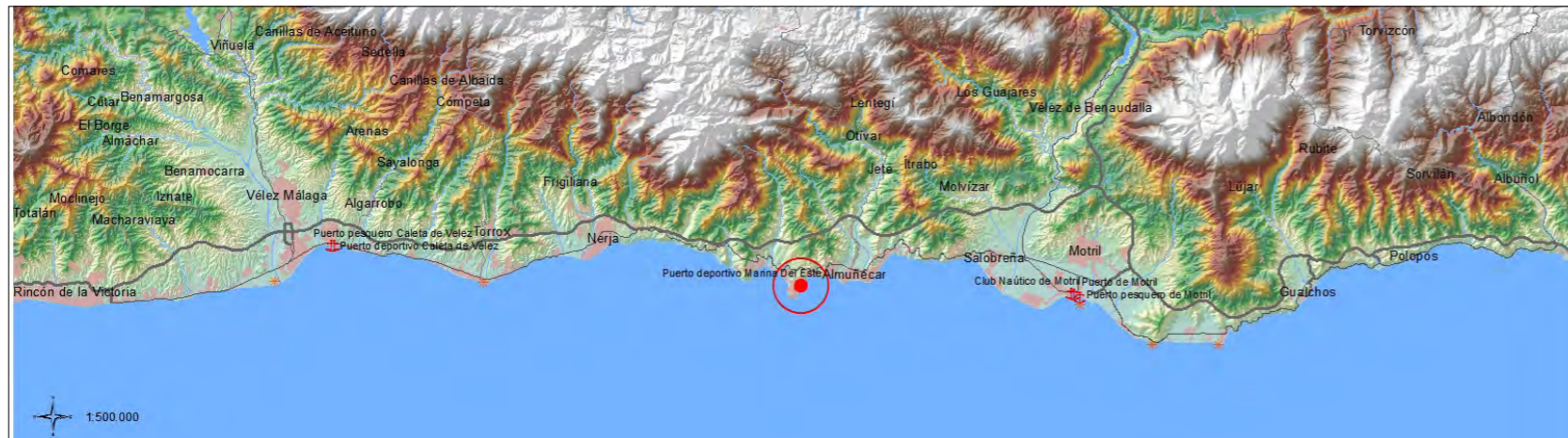
SITUACIÓN: 36° 44' LN / 3° 43' LW

TIPO DE GESTIÓN: Indirecta (EPPA)

ZONA DE SERVICIOS: 49.914m<sup>2</sup> (27.997 acuáticos y 21.917 terrestres)

CONDICIONES OPERATIVAS: - Calado de la bocana: 4-6 m. (B.M.V.E.)  
- Calado en dársena: 3-6,5 m. (B.M.V.E.)

INSTALACIONES NÁUTICO-RECREATIVAS: 227 atraques, vigilancia 24 horas, combustible, talleres, varadero, grúa, travel-lift, rampa de vela ligera, marina seca, escuela de buceo, locales comerciales, aseos y restaurantes.



## Datos básicos

La urbanización Marina del Este, que da nombre a este puerto, se ubica en el paraje llamado Punta de la Mona, entre los núcleos de Cotobro y La Herradura, del término municipal de Almuñécar. El puerto se construyó aprovechando la existencia del Peñón de las Caballas, que queda unido al continente mediante un dique. La proximidad de la CN-340 le permite conectarse con importantes núcleos urbanos. De gestión indirecta, la empresa encargada es Marinas del Mediterráneo, S.L., cuya concesión fue obtenida en 2001 y tendrá vigencia hasta 2027.

## Contexto natural, ambiental y paisajístico

Este tramo de costa granadina está asociado al Complejo Alpujárride y se compone fundamentalmente de materiales del Paleozoico y del Triásico (micaesquistos, pizarras, cuarcitas,...) que, desde un punto de vista geomorfológico y paisajístico, dan lugar a importantes acantilados, como los de Cerro Gordo (a poniente de la playa de La Herradura) o los de Punta de la Mona (a levante). El puerto queda encajado entre los acantilados y el mar, lo cual dificulta su acceso desde los núcleos y urbanizaciones próximos. A poniente de la Punta de la Mona, en la bahía de La Herradura, aparecen materiales sedimentarios, arrastrados por ramblas y pequeños ríos, y una pequeña playa arenosa.

En los años 80, la COPT estableció unos criterios para autorizar o limitar la creación de puertos. Según ese planteamiento, este sector costero debía quedar preservado por su alto valor científico, histórico, cultural (torres vigía, construcciones defensivas de Punta de la Mona y La Herradura y yacimientos arqueológicos terrestres y submarinos) y natural (acantilados y reserva submarina de Cerro Gordo), por lo que no se debían admitir en él usos litorales que supusiesen riesgos para el valor que se intentaba proteger. Tan sólo podían permitirse pequeñas instalaciones portuarias.

## Estructura territorial

El puerto Marina del Este está inserto en el sector más occidental del litoral granadino, ámbito que abarca Almuñécar y otros municipios próximos y que se extiende desde el litoral hasta las estribaciones de las sierras de Almuñécar y Cázulas. Se trata de un terreno predominantemente montañoso con fuertes pendientes (de más del 35% e incluso del 50%) y com-

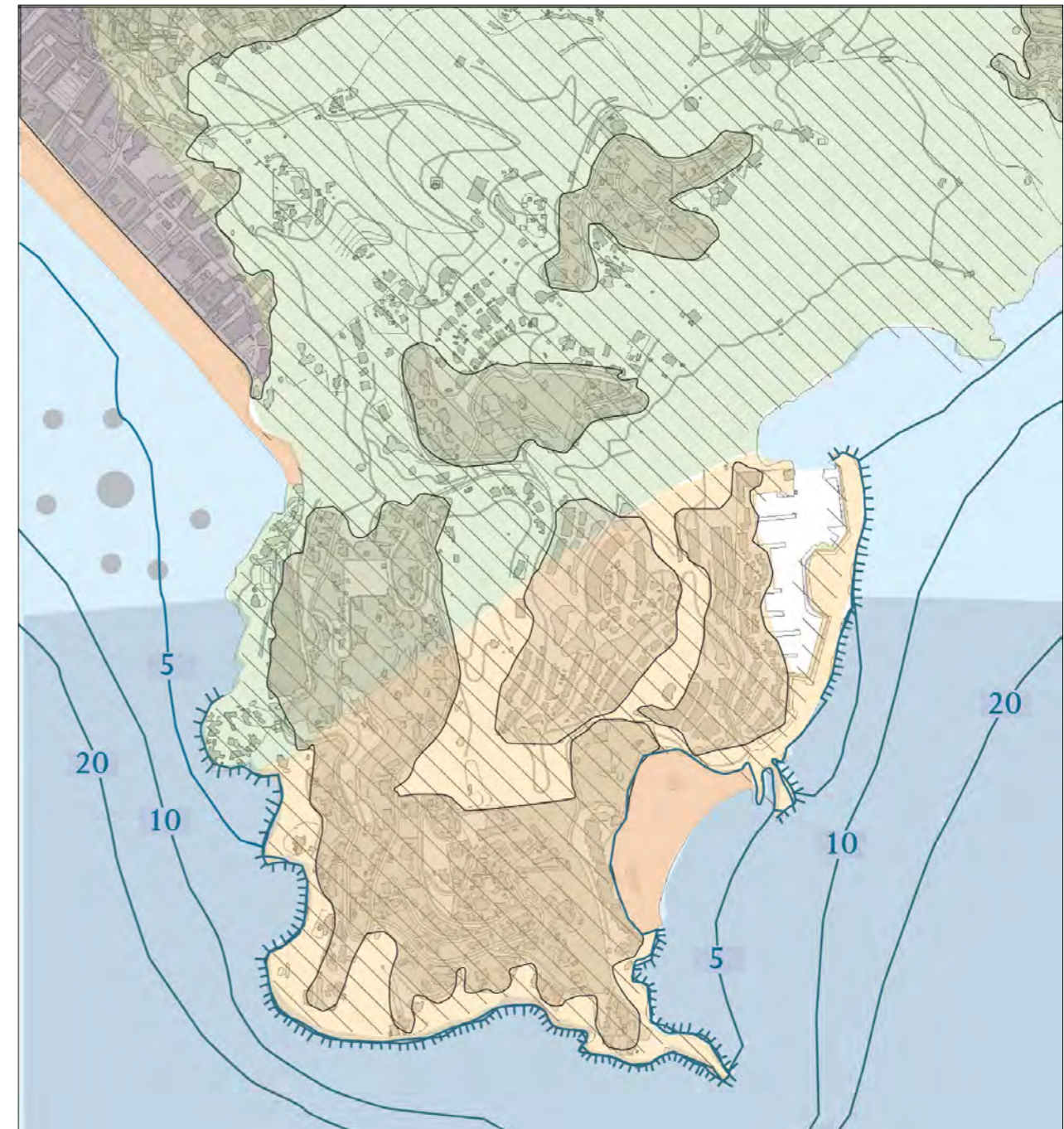
puesta de materiales duros. No obstante la dificultad de acceso al sector, y a pesar también de que las acusadas pendientes han impedido el desarrollo agrícola, su posición al abrigo de la Cordillera Bética —que impide el paso de vientos fríos del norte— ha favorecido un clima muy adecuado para el turismo.

Hay una fuerte ocupación urbana, sobre todo en el municipio de Almuñécar, con un gran crecimiento en los núcleos secundarios (como La Herradura). Los distintos núcleos urbanos han supuesto en tiempos recientes una auténtica invasión del litoral. El planeamiento urbano clasifica gran parte de los suelos como urbanos, lo que prácticamente colmata este frente costero. Los nuevos crecimientos, vinculados a usos residenciales y turísticos, se plantean colindantes a los existentes y se adentran progresivamente hacia el interior.

El sistema de asentamientos de este tramo litoral queda conectado entre sí y con el resto de la costa mediterránea mediante la N-340, cuyo trazado sinuoso en muchos tramos provoca congestiones de tráfico, sobre todo en verano. Hay también un viario de mayor capacidad representado por la A-7 o Autovía del Mediterráneo, paralela a la citada carretera.

En cuanto a patrimonio natural, hemos de destacar en esta zona: Parque Natural Sierras de Tejeda, Almijara y Alhama; Paraje Natural Acantilados de Maro-Cerro Gordo (395 Has. y 12 Km. de litoral en el que se encuentran acantilados, calas y fondos marinos de indudable valor ecológico y corales y especies en peligro de extinción); Monumento Natural Peñones de San Cristóbal; Zona de Especial Conservación de los Acantilados y Fondos Marinos de la Punta de la Mona. En cuanto a patrimonio histórico-cultural: torre atalaya de Punta de la Mona —torre ubicada a unos 123 m. de cota, reconstruida en el XVIII sobre una edificación musulmana y transformada en 1990 en faro de balizamiento—, torre de Cerro Gordo, castillo de La Herradura y yacimientos arqueológicos submarinos (restos de naufragios).

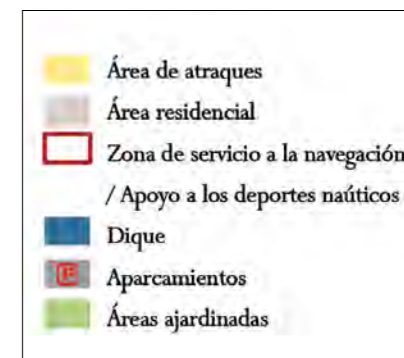
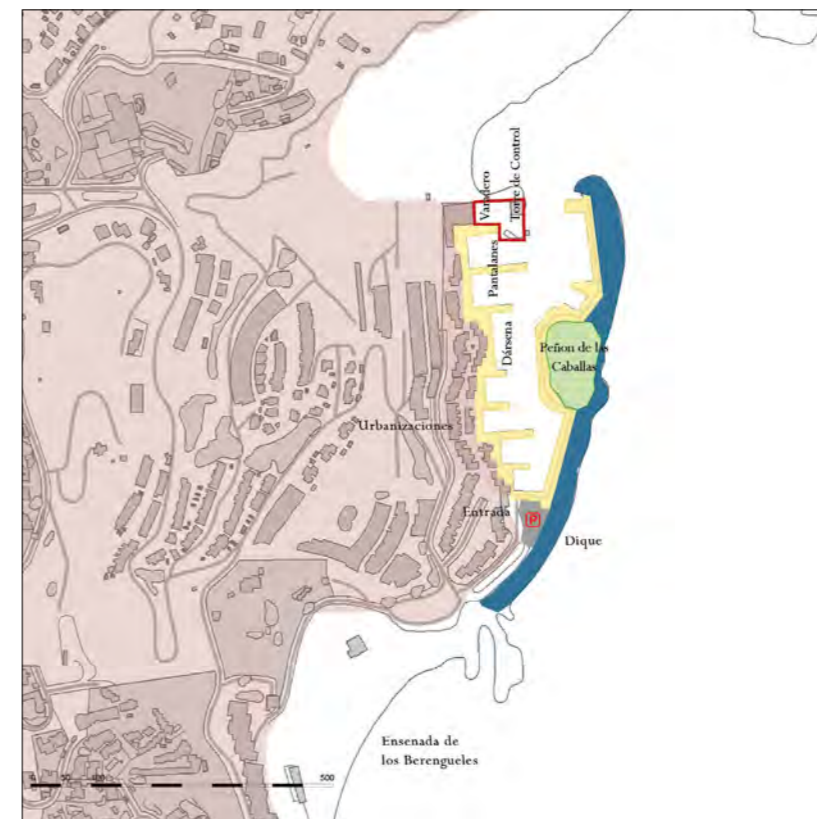
Patrimonio y paisaje en la costa adyacente a Punta de la Mona son riquezas de gran potencial, especialmente por la diversidad paisajística, las distintas cuencas visuales (casi todas ellas en contacto con el mar), lo abrupto del relieve (que favorece la existencia de numerosos hitos en lugares elevados con vistas al mar) y los valores ecológicos e históricos que posee. Desafortunadamente, tal patrimonio experimenta cierta degradación, fruto de la aparición de elementos urbanos e infraestructuras de calidad estética no siempre adecuada.



	Sierras		Ramblas		Mármoles
	Acantilados		Playas arenosas		Esquistos, cuarcitas y anfíbolitas
	Patrimonio arqueológico subacuático		Fondos marinos protegidos		Núcleos urbanos

# PUERTO PUNTA DE LA MONA

## RELACIÓN PUERTO-CIUDAD



### Evolución histórica

El núcleo urbano en que se ubica el puerto –La Herradura– tiene su origen en la alquería musulmana de Jate, luego ocupada y transformada por la Corona de Castilla. Por causa de los continuos problemas de inseguridad, se mandó construir torres de vigilancia y la propia armada con base en Málaga patrullaba a lo largo de la costa, usando el puerto de La Herradura para labores de mantenimiento de las galeras.

El puerto de La Herradura fue intensamente utilizado tanto en época nazarí (para la pesca) como en la época cristiana (actividad pesquera y lugar de recalada de la Armada). Igualmente, la facilidad para realizar desembarcos en esta zona hizo de Punta de la Mona y La Herradura lugares propicios al contrabando. Para evitarlo, se estableció una barraca (defendida por un destacamento de caballería) que, en el S. XVIII, se transformó en castillo. Desde fines del XVIII e inicios del XIX será precisamente la actividad pesquera, y la explotación del coral rojo, lo que atraiga a pescadores italianos y a gentes de zonas vecinas y lo que dé un nuevo impulso al núcleo urbano.

Por efectos del desarrollo turístico en el municipio, Marina del Este y su entorno se ha convertido en un núcleo de población debido a la construcción de numerosas urbanizaciones alrededor del puerto desde 1987. La instalación portuaria viene a responder a una cierta demanda turística, que busca un espacio en el que abrigar embarcaciones recreativas, a la par que requiere de unos servicios y equipamientos de ocio.

### El puerto en la estructura urbana

La ubicación del puerto, al pie de una ladera rocosa y de fuerte pendiente, dificulta la articulación con el entorno urbano. La relación más directa se produce entre la lámina de agua y los atraques y las construcciones más adyacentes, dedicadas a ocio, restauración y residencia. El resto del entorno urbano está compuesto por construcciones y urbanizaciones

distribuidas a distintas alturas por todo el promontorio. El propio núcleo urbano, La Herradura, no tiene contacto directo con el puerto y se comunica con él a través de una carretera estrecha, sinuosa y difícil de transitar en ocasiones.

Tras una bajada pronunciada, la carretera de acceso desemboca en un área de parking y en una única entrada peatonal y de tráfico rodado.

### Contacto puerto-ciudad

El paisaje perimetral de este puerto se vislumbra desde él como si fuese una especie de graderío de teatro romano, con construcciones a distintas alturas: las más bajas, en contacto directo con el puerto; las de mayor altura, en contacto sólo visual.

Es significativa la presencia del Peñón de las Caballas y del gran dique de protección del puerto. Este último, aun siendo una obra ingenieril de envergadura, es estética y escénicamente aceptable. Por otro lado, existe también en el área perimetral un espacio libre dedicado a aparcamiento, que favorece una cierta perspectiva visual de conjunto desde el sur del puerto. Esta zona de estacionamiento da paso al acceso al puerto, donde existe una barrera de control. No hay otros cerramientos en el puerto, exceptuando los de carácter montañoso que rodean la marina por todo su costado oeste.

El viario de acceso es muy limitado y estrecho debido al terreno abrupto en que se ha trazado. El resto del viario, que conecta las distintas urbanizaciones entre sí y con el puerto, sigue un trazado predominantemente sinuoso y en pendiente.

### Descripción del espacio portuario

La dársena del puerto es de superficie irregular y su línea perimetral tiene forma quebrada. Del muelle principal parte una serie de pantalanones de distinta longitud, existiendo también puntos de atraque en la zona del dique (de unos 340 m. de longitud) y al pie del Peñón de las Caballas.

Aunque es de dimensiones reducidas y de uso exclusivamente náutico-recreativo, podemos establecer una cierta zonificación: un área de atraques en la lámina de agua, un área de uso residencial y terciario, en tierra, en el sector oeste, y una zona de servicios a la navegación, en la que se ubican la torre de control, un pequeño varadero y un área de reparaciones.

El puerto, además de construcciones destinadas al uso residencial, tiene locales para actividades comerciales, lúdicas, deportivas y culturales, un club náutico, vestuarios y aseos y una torre de control.

La urbanización Marina del Este, contigua al Puerto, supone un complemento para el puerto y un aliciente para sus usuarios gracias a los distintos servicios y equipamientos de que dispone.

Los valores patrimoniales más sobresalientes en el espacio próximo al puerto son las torres vigía (en especial la de Punta de la Mona, donde está el faro), los restos arqueológicos subacuáticos y los acantilados y fondos marinos tanto de Cerro Gordo (donde se conservan corales y especies en peligro de extinción) como sobre todo de Punta de la Mona.



1. Lámina de agua del puerto Marina del Este. A la derecha, área residencial y de ocio.
2. Imagen de los atraques, el Peñón de las Caballas y el dique de abrigo desde la zona residencial.
3. Dársena y área residencial. Vista desde el sector meridional del puerto.

# PUERTO PUNTA DE LA MONA

## VISIBILIDAD

### El puerto en las imágenes de conjunto de la localidad

Debido a la posición del puerto, que queda literalmente encajado entre el mar y los relieves de la zona, es prácticamente imposible tener una visión de conjunto desde las urbanizaciones o desde la carretera de acceso cuando uno se halla en cotas superiores. Tan sólo se tienen perspectivas de conjunto desde el dique o desde el espacio abierto que se encuentra frente al acceso principal. Desde ahí apreciamos las dimensiones y forma de la marina, además de la disposición y volumen de las principales edificaciones.

### Vistas urbanas desde el espacio portuario

Como se explicaba anteriormente, no es posible vislumbrar desde aquí el núcleo urbano de La Herradura ni tampoco el hábitat que aparece diseminado por el área. Únicamente pueden contemplarse una primera línea de construcciones adyacente a la dársena y, más arriba, distintas hileras de construcciones que se van colocando de forma escalonada, ocupando la ladera rocosa. La casi repetición de un mismo modelo constructivo (edificios de baja altura, casas adosadas) impide la identificación de hitos significativos desde el puerto.

### Ámbitos escénicos interiores

La reducida dimensión del puerto favorece una visión de conjunto. Sin embargo, podemos hasta cierto punto identificar algunos ámbitos escénicos diferenciados, dependiendo de la perspectiva que adoptemos.

La visión desde el acceso principal permite contemplar la dársena, la lámina de agua y su borde perimetral, como espacio escénico en sí mismo. Hacia el oeste, el pequeño paseo al pie de las edificaciones, y donde encontramos terrazas y lugares de ocio, es otro espacio escénico singular. El espacio libre de varadero y en torno a la torre de control (un hito visual de referencia) es otro de los espacios escénicos, desde el cual, además, se tiene una perspectiva completa de la dársena y sus bordes.

Por último, el propio dique de abrigo, cierre oriental del puerto, es un potente elemento visual lineal, mientras que el Peñón de las Caballas es un hito visual fundamental del conjunto.



4. Torre de control y varadero del puerto.



5. Peñón de las Caballas visto desde el interior del puerto.



6. Panorámica general del puerto Marina del Este desde el dique de abrigo.

# PUERTO PUNTA DE LA MONA

## CARACTERIZACIÓN, DIAGNÓSTICO Y PROPUESTA

### Caracterización

Aspectos relativos al contexto físico-ambiental.- El puerto está emplazado sobre un promontorio que está caracterizado por ciertos valores ecológicos y paisajísticos. De hecho, los acantilados y fondos marinos de Punta de la Mona están considerados como Zona de Especial Conservación. La fisonomía y fuertes pendientes de las laderas que cierran el puerto por el oeste podrían ser hitos desde donde observar la marina y el litoral, pero un quizá excesivo número de construcciones lo impiden. Las infraestructuras portuarias no son las que mayor impacto ambiental o paisajístico producen, pero el uso residencial y terciario que lleva aparejado sí que ha conseguido transformar/degradar parte del ámbito.

Relación puerto-ciudad.- Marina del Este aparece como un enclave paisajístico, aislado de los núcleos de población próximos. Las urbanizaciones, especialmente la que da nombre al puerto, surgen casi al mismo tiempo. La existencia del puerto no es más que un pretexto para las promociones inmobiliarias. Situado en un lugar relativamente inaccesible, la articulación con lo urbano parece complicada. Sólo hay una mayor y más directa vinculación con las construcciones de primera línea.

Uso público.- Como cualquiera de las infraestructuras de este tipo, el Puerto Marina del Este se configura como un espacio, no sólo dedicado a la navegación recreativa, sino también al disfrute y al ocio de numerosas personas que lo visitan. Quizá los puntos menos fuertes de este espacio son la dificultad de acceso a él y también el hecho de que, gestionado por una empresa concesionaria, quiera ser explotado más bien para recibir un turismo de lujo y más exclusivo.

Aspectos perceptivos y escénicos.- Punta de la Mona ha sido durante bastante tiempo un área virgen y escasamente antropizada debido a su peculiar fisonomía y geomorfología. Tradicionalmente, el contacto con el mar ha sido más directo en La Herradura, donde hubo una infraestructura portuaria de cierta importancia. La Punta de la Mona fue el lugar elegido para que en los años 80 surgieran un abrigo para embarcaciones de recreo y una serie de urbanizaciones de lujo para el creciente turismo. Ello ha significado sustituir una vieja identidad marítima (la de La Herradura), asentada en actividades como la pesca, la reparación naval o el fondeo de naves militares, por una nueva identidad (la de Marina del Este), más vinculada al turismo y a las actividades de ocio. El puerto –percibido por unos como progreso y modernización y por otros como una alteración del litoral– es fácilmente legible gracias a sus reducidas dimensiones y posee como hitos paisajísticos de atención la torre de control y el Peñón de las Caballas.

### Diagnóstico

Valores y potencialidades.- Hay aún gran potencial paisajístico en los acantilados y en la costa adyacente al puerto. El entorno posee un interesante patrimonio histórico-cultural que habría que preservar y un patrimonio natural de alto interés ecológico y científico. El propio puerto tiene cierto potencial paisajístico en su interior. Aunque la visibilidad desde el exterior es enormemente difícil, hay una mejor visibilidad desde puntos del interior. La calidad escénica de los distintos sectores del puerto es bastante aceptable. Hay claridad y legibilidad en los espacios que componen el puerto. Limpieza y nivel de salubridad muy aceptables.

Conflictos y amenazas.- El puerto y el entorno inmediato experimentan una creciente antropización. Hay riesgo de colmatación de la ladera contigua al puerto. La articulación con el entorno urbano es complicada, al igual que lo es el acceso. Existen riesgos (ya constatados) de deslizamiento de tierra desde las laderas adyacentes al puerto. Ello entraña peligro y problemas derivados de posibles interrupciones en el acceso.

### Propuestas

-En el futuro, sería deseable redefinir el uso de los espacios adyacentes al puerto.

-Sería deseable mayor nivel de protección de laderas, acantilados y litoral en general para evitar su colmatación.

-Debería evitarse, dentro de lo posible, cualquier ampliación del puerto, en tanto en cuanto puede afectar al espacio costero, a los fondos marinos y a sus valores ambientales y patrimoniales.

-Debe mejorarse y protegerse el espacio circundante, zona de protección o zona de servidumbre de cada elemento patrimonial.

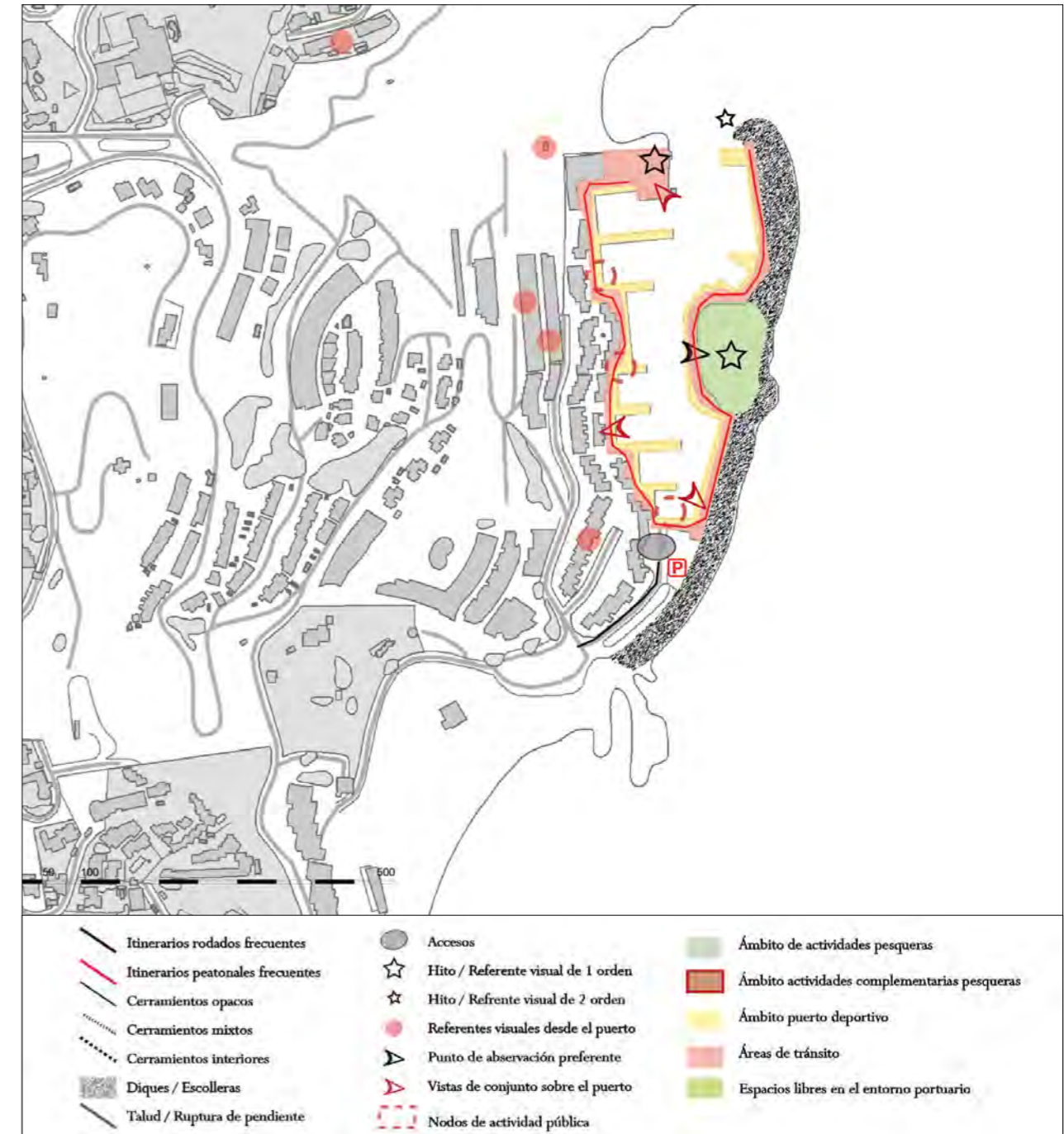
-Deben establecerse, igualmente, restricciones al número y tamaño de las edificaciones en el entorno.

-Habría que mejorar el acceso al puerto y la articulación puerto-urbanizaciones.

-La mejora de la habitabilidad y del confort en el espacio portuario deben pasar por mantener en niveles aceptables los espacios ajardinados, crear equipamientos públicos de ocio y cultura y mantener adecuadamente (o rehabilitar si es necesario) las edificaciones, evitando abandono o ruina.

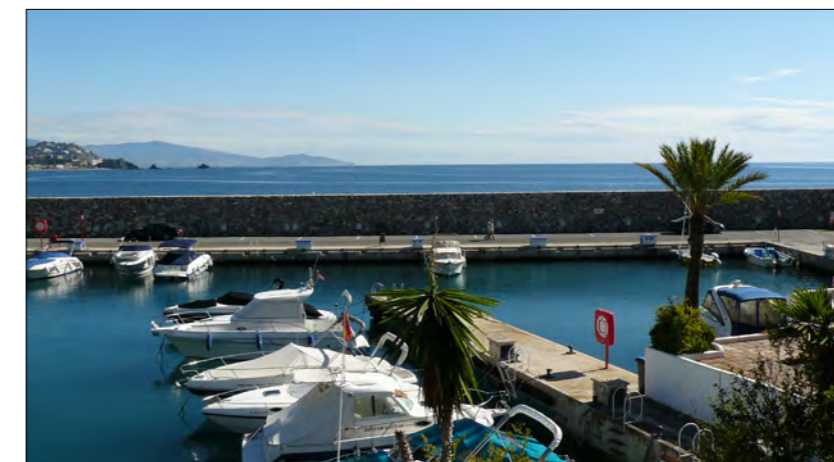
-Sería deseable eliminar el tráfico rodado por el interior del puerto. Las áreas de aparcamiento exteriores facilitarían ese objetivo.

-La percepción del puerto podría mejorar facilitando el acceso y el disfrute público y abierto, y no socialmente selectivo.



### Fuentes

- 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.
- Gómez Becerra, A. (2000): "El litoral granadino en época altomedieval (siglos VII-XI): Poblamiento, navegación y defensa". *Arqueología y Territorio Medieval*, N° 7, pp. 7-22.
- Malpica, A. (1995): "Arqueología de los paisajes medievales granadinos: medio físico y territorio en la costa de Granada". *Arqueología y Territorio Medieval*, N° 2, pp. 25-62.
- Sitio web de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía: <http://www.eppa.es/es/puerto-punta-de-la-mona>
- Sitio web oficial del puerto Marina del Este: <http://www.marinasmediterraneo.com/workspaces/marinaseste>



7. Atraques del puerto Marina del Este. Al fondo, el dique de abrigo.