

El paisaje en la planificación y gestión de los

puertos deportivos en Andalucía



RICARDO
Martín

Ingeniero de Caminos,
Canales y Puertos
Agencia Pública de Puertos
de Andalucía



VÍCTOR
YEPES

Doctor ingeniero de Cami-
nos, Canales y Puertos

ICITECH. Universitat Politèc-
nica de València

RESUMEN

El paisaje constituye un concepto complejo que trata de las relaciones entre las personas y su entorno. El concepto engloba, por tanto, muchas perspectivas y por ello, cada área del conocimiento lo aborda de forma diferente. Los puertos son elementos singulares dentro del paisaje, con gran atractivo y de gran ornamento desde tiempos antiguos y su posición en el litoral representa una base espléndida para observar el paisaje. En este sentido, este artículo introduce el paisaje en los puertos deportivos de Andalucía —partiendo de sus particularidades de función y escala con respecto a otras instalaciones portuarias— evidenciando su influencia en su planificación y gestión. Basándose en el concepto de paisaje y tras un análisis de la literatura y documentos existentes, se plantean en el artículo los diversos elementos que se deben considerar en cada una de las escalas de aproximación. Este planteamiento sistematizado constituye una herramienta que permite una mejor comprensión y gestión del paisaje en este tipo de instalaciones, considerando los diferentes elementos que se interrelacionan en el entorno natural y social.

PALABRAS CLAVE

Paisaje, puerto deportivo, planificación, gestión

1

Introducción

El presente artículo aborda el tratamiento que se realiza del paisaje en el marco de la planificación en los puertos deportivos autonómicos de Andalucía. Se analiza la evolución del concepto del paisaje, así como al grado de significación y asimilación dentro de los diferentes instrumentos de planificación portuaria desarrollados en esta comunidad autónoma. El objetivo es proponer líneas de mejora que permitan una mayor integración en la planificación de los puertos. La implementación de los principios recogidos en el Convenio Europeo del Paisaje (CEP), la amplitud y diversidad de los escenarios que presenta el litoral en el que se localizan los puertos deportivos y la población que puede percibirlos, así como la preocupación por una mayor integración de los puertos autonómicos en su entorno hacen que la consideración del paisaje constituye un aspecto de gran relevancia.

En Andalucía existen un total de 46 puertos e instalaciones portuarias (APPA, 2015), de los que 8 son puertos de interés general y por tanto, de competencia estatal. De los 38 restantes, 15 se encuentran gestionados indirectamente a través de concesiones (puertos deportivos) y los 23 restantes se gestionan directamente por la comunidad autónoma a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA), entidad de derecho público adscrita a la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía. Dentro de este conjunto de puertos autonómicos de gestión directa y en la mayoría de los casos, el uso náutico-recreativo convive con la flota pesquera y, a veces, también con el uso comercial.

El paisaje es un concepto complejo, tanto en su formulación como en su contenido, al ser consecuencia de la relación entre las personas y su entorno. El Convenio Europeo del Paisaje (CEP), de 20 de octubre de 2000, que entró en vigor el 1 de marzo de 2004, es el primer instrumento legal internacional referente de manera expresa al paisaje, considerándolo como resultado de las acciones naturales y humanas, con unas componentes naturales y culturales que deben ser consideradas conjuntamente (Consejo de Europa, 2000b). Los principios generales del CEP son promover la protección, gestión y ordenación de los paisajes, así como organizar la cooperación en este campo; en particular, el paisaje «debería ser integrado en la elaboración de todas las políticas de ordenación territorial, ya sean generales o sectoriales» (Consejo de Europa. 2008, I, §1e).

Por otra parte, el puerto se define como un lugar en la costa o en las orillas de un río que, por sus características naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen sus operaciones (RAE). Esta definición se encuentra en consonancia con las acepciones dadas por otros diccionarios en lengua inglesa (Cambridge, Collins, Oxford) que lo tratan como un conjunto de infraestructuras al servicio de los barcos, proporcionando abrigo y soporte para la actividad marítima, y de la que se infiere una clara orientación comercial (UNCTAD, 1992; Resolución del Parlamento Europeo de 13 de julio de 1999; Decisión 2010/661/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010; Reglamento (EU) 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013; Reglamento (EU) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de febrero de 2017).

ABSTRACT

The landscape is a complex concept that affects the relation between people and their environment. The concept of landscaping and setting incorporates many perspectives and each area of knowledge is subsequently tackled in a different manner. Ports are unique areas within the landscape that have held great attraction and embellishment since ancient times and their setting on the coastline serves as a perfect location to observe the landscape. This article considers the aspect of landscape at marinas in Andalucía – on the basis of their function and scale with respect to other harbour works- and where this is seen to have a clear influence over their planning and administration. On establishing the concept of landscape and following an analysis of available literature and documents, the authors consider the different elements that should be taken into account in each scale of approach. This systematic approach serves to obtain a greater understanding and administration of the concept of landscape in these types of installation, when considering all the different elements interlinking the natural and social environments.

KEYWORDS

Landscape, marina, planning, management

El puerto deportivo constituye una categoría específica de puerto especialmente construido para el amarre de embarcaciones deportivas y de recreo (RAE), por lo que se encuentran al servicio de estas embarcaciones (Dunham y Finn, 1974; PIANC, 1976; Lacey, 1993; Orams, 1999; Diakomihalis, 2007), sirviendo como soporte del turismo costero e incluyendo también instalaciones de entretenimiento y ocio (Dionis, 1986; Kenchington, 1993; Martín 1995; Esteban, 1998; Stone, 2000; Heron and Juju, 2012; Paker and Vural, 2016). Por tanto, la manera de abordar el paisaje en los puertos deportivos difiere de otros puertos en dos cuestiones fundamentales: (1) la naturaleza de su función, preponderantemente lúdica frente a comercial o pesquera, y (2) en la escala de las relaciones, tanto internas como externas, que permiten una mayor proximidad y vinculación. Esta diferencia de escala con respecto a su entorno provoca que los puertos puedan pasar de ser «un significativo fundamental del frente costero a extenderse en el plano horizontal. Efectivamente, este es un paradigma de la influencia de la escala en los efectos. Existe un umbral por encima del cual probablemente todo factor o componente del paisaje pasa a ser auténtico degenerador del mismo, por sí y por sus interferencias en la dinámica de los otros componentes y factores» (Díez, 2001:47).

El análisis de los instrumentos de planificación relacionados con los puertos deportivos autonómicos en Andalucía permite distinguir tres fases en la consideración del paisaje con la actividad náutico-recreativa: la explotación, la racionalización y la integración. En cada fase, la relación con el paisaje ha sido diferente, desde una búsqueda de los valores naturales, pasando a un cumplimiento de las condiciones medioambientales, hasta las primeras acciones para su inclusión.

Los puertos, sin duda, aparecen como elementos singulares en el paisaje, siendo de gran atracción y ornamento desde tiempos pasados (Turriano, s. XVI) y su posición en la línea de costa representa una base espléndida para la observación del paisaje. Esta circunstancia obligaría a que cualquier acción desarrollada en los puertos definiera previamente los objetivos paisajísticos, buscando soluciones equilibradas entre el medio natural y lo artificial, «respetando a los rasgos formales del territorio con la innovación y la creatividad» (Anguís, 2008:602). Con todo, resulta palmario que no siempre ha existido un tratamiento adecuado del paisaje en la planificación y desarrollo de los puertos deportivos. Un análisis detallado del estado actual del conocimiento en este tema revela que las cuestiones que más se han abordado en el ámbito de los puertos deportivos se corresponden con su relación con el turismo náutico (Esteban y Yepes, 1998; Kovačić et al., 2007; Rivera, 2010; Jugović et al., 2011; Luković, 2013; Paker y Vural, 2016). Centrándose en la relación con su entorno, los principales trabajos tratan sobre la contaminación en los puertos deportivos (Cassi et al., 2008; Moreno et al., 2009; Petrosillo et al., 2009; Misisic et al., 2009; Di Franco et al., 2011; Johnston et al., 2011; Ros et al., 2013; Gómez et al., 2016; Mali et al., 2016), sobre los efectos de la erosión en su entorno (Klein y Zviely, 2001; Manno et al., 2016), y su relación como soporte para la colonización con

nuevas especies (Clynick, 2008; Covazzi et al., 2012; Claassens, 2016; Oricchio et al., 2016) o sobre sus formas (Pearce, 1978; Apicella et al., 1991; Negro, 2008). Si se trata la cuestión del paisaje marino, las cuestiones más estudiadas se asocian a la acuicultura (Hill et al., 2001; Grant, 2006; Grant, 2011; Falconer et al., 2013) y los parques eólicos (Cowell, 2010; Nadai y van der Horst, 2010; Liebenath y Otto, 2013; Betakova et al., 2015).

Los puertos son elementos singulares del litoral, consecuencia de la concurrencia de determinadas condiciones naturales o de las transformaciones humanas llevadas a cabo, constituyendo el soporte de aquellas actividades que necesariamente se desarrollan en el contacto entre mar y tierra. Se localizan en un ecosistema extremadamente frágil, soportando actividades económicas, de ocio y esparcimiento, con un fuerte atractivo para el asentamiento de la población. En los puertos deportivos, con una orientación hacia el ocio, la contemplación de un entorno agradable adquiere gran importancia en la consecución de dicho carácter lúdico. Asimismo, este entorno agradable conlleva la optimización de los recursos del entorno, así como de la satisfacción y expectativas de los grupos de interés, repercutiendo favorablemente en la calidad del producto (Yepes, 2003). Por tanto, el tratamiento adecuado del paisaje en los puertos deportivos puede suponer una mejora competitiva y una diferenciación del puerto como producto turístico (Yepes y Amor, 2000; Yepes, 2003).

Este artículo pretende clarificar la relación entre el paisaje y los puertos deportivos, abordando dos cuestiones principales: (i) cómo se considera el concepto de paisaje en los puertos deportivos en la literatura especializada y en diversos sectores del conocimiento, y (ii) proponer diversas cuestiones a considerar dentro de una planificación integradora del paisaje en estas instalaciones recreativas. El esquema de este artículo comienza con una sección que trata sobre el concepto de paisaje y el marco legal de los puertos autonómicos, seguido de una revisión del concepto de paisaje en los puertos deportivos dentro de la literatura especializada y en documentos de investigación, continuando con el tratamiento del paisaje en los instrumentos de planificación de puertos deportivos dentro del ámbito andaluz. A continuación, se discuten los resultados y se infieren futuras líneas de acción, finalizando con una sección de conclusiones sobre el tratamiento del paisaje en los puertos deportivos autonómicos en Andalucía.

2 Antecedentes

2.1. El concepto de paisaje

El Convenio Europeo del Paisaje define paisaje como «cualquier parte del territorio tal como lo percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos» (Consejo de Europa, 2000a:§1a). Esta definición recoge tres elementos fundamentales: la realidad fisi-

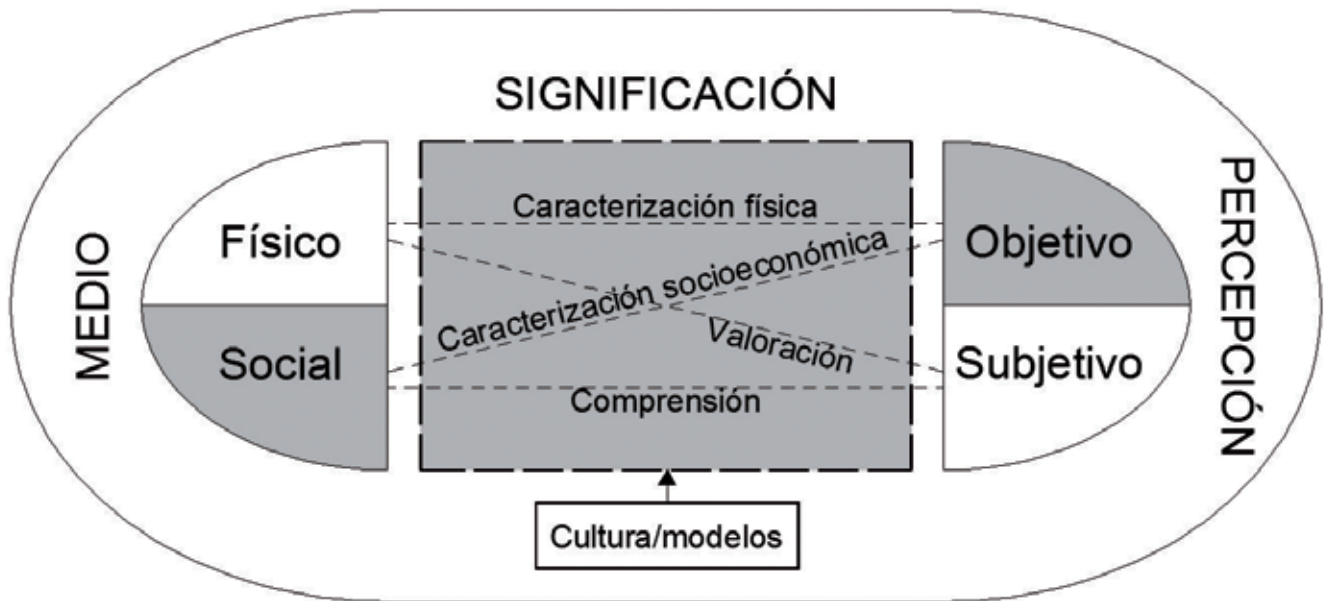


Fig. 1. Componentes del paisaje

ca, el observador y la componente subjetiva, reflejados, junto a sus relaciones, en la figura 1. La realidad física es la base visual que precede a la percepción (Sánchez, 1945; del Campo, 1951; Roger, 1997; Tress y Tress, 2001; Nogué y Vicente, 2004), que requiere de un observador que la descubra y la transforme en un paisaje (Swanwick, 2002; Martínez, 2009) en base a una impresión que le permita reconocer los valores que la visión produce (Berque, 1994; Roger, 1997; Antrop, 1997; Tress y Tress, 2001) y cuya significación queda condicionada por la experiencia del individuo, tanto por comparación —influenciadas por las relaciones sociales— como por entendimiento —comprensión de los que se ve— (Sánchez, 1945; Berque, 1994; Roger, 1997; Nogué, 2007). Así pues, el paisaje abarca todas las interacciones entre las personas y su entorno (Naveh, 1995; Antrop, 1997; Antrop, 1998; Swanwick, 2002) por lo que incluye las características naturales y culturales, pasadas y presentes, tangibles e intangibles (Consejo de Europa, 2000b, III, §38; Antonsen y Åkerskog, 2015).

El concepto del paisaje definido en el CEP otorga importancia a lo subjetivo frente al aspecto físico, lo cual hace que sea importante la involucración de las personas y el fomento de su participación (Consejo de Europa, 2000a, §5c), cuestión abordada en diversos trabajos (Selman y Barker, 1989; Stenseke, 2009; Jones y Stenseke, 2011; Butler y Åkerskog, 2014; Eiter y Vik, 2015; Dupont et al., 2015). Toda observación debe ser libre y sin influencias para asegurar esa diversidad de percepciones y la riqueza del paisaje. Sin embargo, debe existir un equilibrio entre la percepción subjetiva y el espacio físico pues el paisaje se considera tanto una realidad físico/material que ofrece información del entorno, como una escena observada por personas que aportan valores y símbolos inmateriales (Antrop, 2006; Ministerio de Medio Ambiente, 2006). A medida que el foco se mueve hacia la experiencia de las personas, depende de las interacciones entre los individuos y la sociedad, con una gran influencia de la participación pública. Si se mueve hacia la percepción física, se encontrará dominada

por los expertos y alejada de los procesos participativos (Butler y Åkerskog, 2014). El CEP reconoce el papel fundamental del conocimiento, donde la fase preliminar de la política del paisaje implica contar con instrumentos adecuados para implementar las disposiciones de dicho convenio. Aunque estos instrumentos creados por los responsables de las políticas pueden enfrentarse a la visión libre, sin influencias, de las personas, el CEP fomenta una retroalimentación entre la aplicación científica y técnica especializada junto a la percepción pública (Consejo de Europa, 2000b, II, §32; Olwig, 2007; Conrad et al., 2011), «con el objeto de permitirles desempeñar un papel activo en la formulación, ejecución y seguimiento de los objetivos de calidad del paisaje» (Consejo de Europa, 2008, I, §1G).

2.2. Puertos autonómicos andaluces

La Constitución española de 1978 (CE) supone el punto de partida de la modificación en la ordenación portuaria. En primer lugar, dota de carácter jurídico al dominio público marítimo-terrestre —soporte sobre el que se cimenta el servicio portuario—, que incluye las aguas marítimas y la zona marítimo terrestre (§132.2), reconociendo su titularidad pública y afectación a un uso general. En segundo lugar, incorpora a las comunidades autónomas dentro de la organización territorial del Estado y realiza la distribución de competencias. Corresponden al Estado las competencias exclusivas relativas a los puertos de interés general (§149.1.20), mientras que se posibilita a las comunidades autónomas la asunción, a través de sus respectivos estatutos de autonomía, de las competencias sobre «los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, lo que no desarrollen actividades comerciales» (§148.1.6). Dichas competencias se materializan a través de los procesos de traspaso de funciones y servicios. La diferenciación entre puertos de competencia estatal y autonómica no solo viene dada por la definición legal de puerto de interés general (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, §4.1), sino que se ha ido clarificando tanto a través de la relación

concreta de bienes e instalaciones transferidos como por la jurisprudencia, mediante la resolución de conflictos competenciales (Zambonino, 2010).

En relación con la comunidad autónoma andaluza, el primer estatuto de autonomía, aprobado por Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre, recogía las competencias exclusivas en materia de «puertos, aeropuertos y helipuertos que no tengan la calificación legal de interés general del Estado; puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales» (§13.11, transcribiendo el contenido de la CE, §148.1.6ª). Estas competencias se materializaron a través del Real Decreto 3137/1983, de 25 de agosto, posteriormente ampliadas con el Real Decreto 1407/1995, de 4 de agosto. La posterior reforma del estatuto, aprobada por Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, asume las competencias portuarias, adquiriendo las atribuciones exclusivas sobre los «puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos y, en general, puertos, aeropuertos y helipuertos y demás infraestructuras de transporte en el territorio de Andalucía que no tengan la calificación legal de interés general del Estado» (§64.1.5). El vigente estatuto adquiere una posición maximalista dentro del marco constitucional al trasladar al Estado la responsabilidad de concretar sus atribuciones.

Andalucía fue pionera al redactar la primera ley de puertos deportivos (Ley 8/1988, de 2 de noviembre). Tal y como se recoge en la exposición de motivos, dicha norma nació para regular el otorgamiento de concesiones motivado por las presiones de la demanda náutico-deportiva y turística, así como de las actuaciones inmobiliarias, más que para regular la propia actividad portuaria. Con el fin de gestionar los servicios portuarios, se crea en 1992 la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (Ley 3/1991, de 28 de diciembre). En el año 2005 amplió sus competencias a la gestión de las áreas de transporte de mercancías (Ley 5/2001, de 4 de junio). Este organismo cambió su denominación en 2007, pasan-

do a designarse como Agencia Pública de Puertos de Andalucía (Ley 21/2007, de 18 de diciembre), conservando su naturaleza jurídica.

En el ámbito territorial andaluz, la APPA realiza su actividad sobre 17.203 atraques y fondeos para embarcaciones recreativas del total de los 22.167 existentes, perteneciendo los 4.964 restantes a instalaciones de competencia estatal. Del conjunto de puestos dependientes de la comunidad autónoma, 5.129 presentan gestión directa, mientras que los 12.074 restantes dependen de la gestión privada en sus diversas modalidades: gestión indirecta (6.893), instalaciones menores transferidas (470), así como la iniciativa privada en puertos de gestión directa (4.711), tal y como se refleja en la figura 2 (APPA, 2015).

3 Revisión del paisaje en los puertos deportivos

Se revisan a continuación diversos textos y trabajos para establecer el tratamiento del término «paisaje» en los puertos deportivos andaluces. En primer lugar, se ha realizado una búsqueda exhaustiva en diversas bases de datos así como en bibliotecas universitarias, incluyendo expresiones tales como 'port landscape', 'marina landscape', 'coastal landscape' o 'landscape management', analizando los resultados e intentando localizar aquellas referencias relacionadas con el tema tratado. Posteriormente, se han revisado los instrumentos de planificación en el ámbito territorial considerado, discriminando aquellas cuestiones que afectan a los puertos deportivos.

3.1. Revisión en la literatura

Tal y como indican Surová y Pinto-Correia (2016), las formas de aproximarse al paisaje dependen de una multitud de factores,

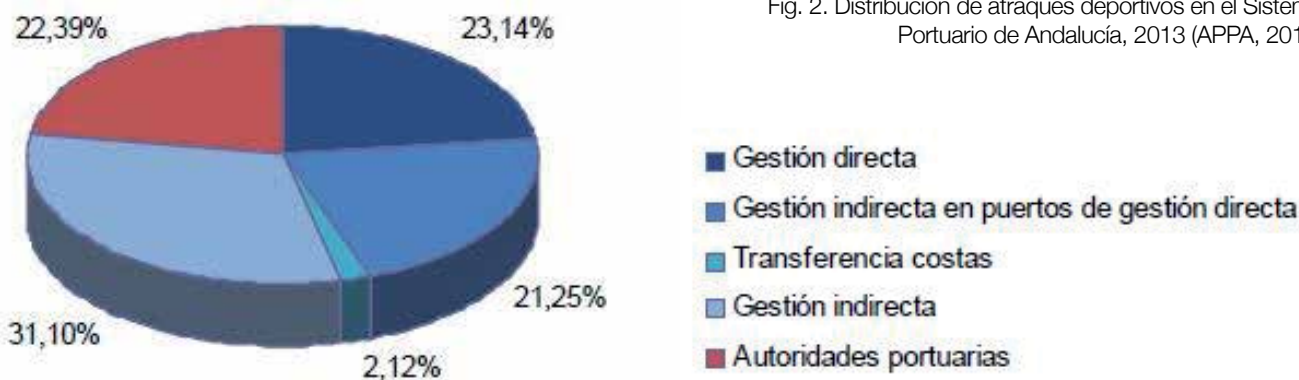


Fig. 2. Distribución de atraques deportivos en el Sistema Portuario de Andalucía, 2013 (APPA, 2015)

centrando los juicios en el conocimiento propio. El paisaje constituye un concepto ambiguo que incluye diversos significados en un mismo término (Berque, 1994; Roger, 1997; Tress y Tress, 2001; Antrop, 2006; Maderuelo, 2007) por lo que sufre el riesgo de que cada área de conocimiento intente apropiarse del mismo y lo constriña al intentar abordarlo de una manera concreta (Matland, 1995; Jones y Daugstad, 1997; Butler y Åkerskog, 2014).

Esta aproximación sectorial al paisaje también puede inferirse al analizar la definición de puerto expuesta anteriormente: son elementos resultantes de una actividad generada por el hombre, se encuentran ubicados en el litoral y se diferencian de su entorno, lo cual hace que puedan ser analizados como infraestructuras, como elementos culturales, así como por su carácter, respectivamente. Estas visiones sectoriales son simplemente metodológicas, no implicando, por ello, menoscabo en el contenido del concepto de paisaje.

En relación al paisaje y la infraestructura, ésta debe responder a unas necesidades carentes en el medio, satisfaciendo una demanda a través de los recursos existentes en el territorio (Español, 2008). La paliación de estas carencias se materializa a través de la transformación de los procesos naturales mediante la tecnología (del Campo, 1948, 1951; Rodiek, 1988; Aguiló, 2008) lo que conlleva una alteración del paisaje existente. En esta trasmutación resulta clave su naturaleza y su intensidad. Debe existir un equilibrio entre los requerimientos demandados y los recursos consumidos con el servicio alcanzado; cualquier desajuste supone la creación de una estructura mediocre y anodina, que se traduce en un doble riesgo: el de destrucción de un paisaje sin una adecuada contraprestación y el del rechazo social (Nogué, 2010).

Las instalaciones portuarias se localizan atendiendo a las necesidades de los usuarios. Los requerimientos mínimos de estas ubicaciones se reflejaban en los textos y tratados antiguos (Vitruvius; Turriano; Alberti) que, en el caso de que no quedasen satisfechas con la propia configuración natural del entorno, debían procurarse de manera artificial. Como expone Turriano, lo que hace que un puerto sea «fuerte» es el sitio (la propia configuración natural), no su forma ni los materiales. Así, la mayor adaptación al sitio supone una menor imposición sobre el entorno (Chueca, 1968; Aguiló, 2008; Navarro, 2009). La finalidad de todo puerto es dar abrigo y servicio a las embarcaciones. Este uso fundamental no debe enmascararse con otras necesidades (Pery, 2003), lo que podría llevar a la incompreensión y rechazo por parte de la sociedad (Ollero, 1986; Aguiló, 2013). Los puertos deben integrarse en su entorno aprovechando al máximo las condiciones naturales existentes, insertándose sin renunciar a su naturaleza artificial, pero manteniendo el protagonismo de la costa (Portela y Cendán, 2004), sin ocultarse y ennobleciendo el lugar, dándole un nuevo significado, sirviendo de catalizador para el potencial de ese territorio (Aguiló, 1981).

En segundo lugar, los paisajes culturales representan el «trabajo combinado de la naturaleza y el hombre» (UNESCO, 1972:§1), por lo que son dignos de ser protegidos. Esta visión está en consonancia por lo expuesto por Sauer que considera que «el paisaje cultural se forma a partir de un paisaje natural por un grupo cultural. La cultura es el agente, el área natural es el medio, el paisaje cultural el resultado» (Sauer, 1925:303). Toda infraestructura participa de esta cualidad cultural por interactuar con el en-

torno natural y social, reflejando tanto la experiencia técnica como la sensibilidad de sus autores en la forma de resolución (Aguiló, 1999; Meyer, 1999; Nogué, 2007).

Los puertos «pueden ser tratados como sitios muy específicos en momentos precisos del tiempo. La perspectiva del paisaje nos permite percibir los puertos como resultado de una cultura particular, como bienes culturales» (Diedrich, 2012:31). No obstante, el puerto es un elemento que contiene y reúne diversas actividades, cuyos requerimientos lo han distinguido claramente del resto de su entorno urbano (Pinder, 2003). Esto da lugar a un tratamiento doble del paisaje portuario cultural; como contenido, cada actividad imbuye su propia cultura —a través de una identidad colectiva mantenida a lo largo del tiempo— y conforman su propio paisaje como interacción entre estos grupos sociales y su entorno (Birks et al., 1988; McNeely y Keeton, 1995; Jones y Daugstad, 1997; Russell, 1997; Antrop, 2000). Como continente, las infraestructuras portuarias reflejan el grado de comprensión de los fenómenos costeros, de unos materiales y de unas técnicas constructivas.

La creación de una identidad cultural en los puertos deportivos requiere su vigencia sostenida en un amplio período de tiempo. Es preciso, pues, precisar unos rasgos propios dentro de su naturaleza lúdica, justificada en la necesidad de proporcionar todos los servicios para una estancia confortable (Vieville, 1972; Garrido, 1986). Asimismo, por la juventud de la actividad náutico-recreativa frente a otros usos portuarios, se atisba como necesario cierto recorrido temporal de la interacción de esta actividad con el entorno. Los principales obstáculos a superar en la creación este sentimiento cultural son: (1) evitar la mera recepción de embarcaciones deportivas a modo de aparcamientos náuticos, (2) la adopción de soluciones monótonas y anodinas en relación con la grandeza de la costa en la que se insertan y (3) la inexistencia de vínculos con su entorno al encontrarse más asociadas a operaciones de especulación urbanística que a las verdaderas necesidades náuticas (Ollero, 1986; Bernard, 1999; Aguiló, 2013).

Finalmente, el carácter de un paisaje se define como «un patrón distintivo reconocible y consistente de elementos en el paisaje que hace un paisaje sea diferente de otros, en lugar de mejor o peor» (Swamwick, 2002:8). El análisis del carácter acentúa lo que lo distingue de lo demás, pero sin olvidar lo que es. Las prácticas culturales influyen en la formación de diferentes caracteres. En la búsqueda de esta identidad se corre el riesgo de copiar un concepto existente, repitiendo una solución que transforma el espacio en un parque temático cuyo único propósito es su imagen (Sabaté, 2008) y con ausencia de representación del entorno y los valores culturales, siendo independiente del lugar de su ubicación, sin obligación de sentido o representación. El puerto no debe desvincularse de su entorno y debe erigirse como ejecutor del valor subyacente de las actividades que alberga (Anguís, 2008). Según Zoido (2015), el carácter portuario viene dado por una combinación de aspectos de naturaleza diversa: (1) la localización física en el entorno; (2) la actividad desarrollada dentro de los elementos estructurales y funcionales, y (3) su visión, tanto visual, estética como perceptiva. Los puertos deportivos deben aspirar a ser puntos de atracción en su entorno donde interactuar y compartir experiencias (Garrido, 1986; Pinder y Smith, 1999; Viola, 2005); deben reinterpretar sus orígenes urbanísticos, buscando nuevas relaciones con su entorno urbano como espacios

de oportunidad en un ámbito caracterizado por una gran presión en su frente marítimo.

3.2. Revisión en los documentos de investigación

En general, el alcance de todo estudio sobre el paisaje viene determinado por la escala, por lo que la estructura jerarquizada representa la forma clásica de abordarlo (Burel y Baudry, 1999; Swanwick, 2002; Antrop, 2006; Higgings et al., 2012; Schmitz y Vanderheyden, 2016). Aplicando esta jerarquización a los escasos estudios y tesis doctorales existentes relativas al paisaje y puertos deportivos dentro del ámbito de Andalucía, los diversos elementos relativos al paisaje en los puertos deportivos pueden agruparse en tres niveles: contexto general, entorno e interno (tabla 1). Mientras que en los estudios estos niveles son evidentes al abordarse los trabajos del paisaje siguiendo un enfoque y unos

planteamientos generales, en las tesis doctorales resulta más difusa esta distinción al centrarse la investigación de los puertos deportivos en una cualidad determinada, generalmente desde la perspectiva arquitectónica, quedando el paisaje integrado de una manera implícita.

A modo de resumen de las tesis estudiadas, Anguís (2008) aborda la relación entre los puertos de competencia autonómica y sus edificaciones, estableciendo la importancia de estos puertos en el núcleo urbano en el que se insertan, así como la caracterización y reconocimiento de los valores del paisaje urbano en el puerto, de la conexión de los espacios generados por el binomio puerto/ciudad y la imagen de la línea costera. García (2009) analiza las infraestructuras recreativas del arco Atlántico andaluz incidiendo en los aspectos medioambientales, enfatizando la influencia en el

NIVEL	ELEMENTO	REFERENCIAS	
Contexto	Situación	Abascal et al. (2011); Zoido (2015)	
	Contexto natural	Anguís (2008); Abascal et al. (2011); Zoido (2015)	
	Comunicaciones	Abascal et al. (2011)	
	Evolución histórica	Anguís (2008); Abascal et al. (2011); Nebot (2012); Zoido (2015)	
Entorno	Accesos	Terrestres	Abascal et al. (2011), Nebot (2012)
		Marítimos	Anguís (2008); Abascal et al. (2011)
	Relación puerto-ciudad	Anguís (2008); Abascal et al. (2011); Nebot (2012); Zoido (2015)	
	Relación puerto-litoral	Anguís (2008); García (2009)	
	Imágenes	Zoido (2015)	
Interno	Usos	Comercial	Anguís (2008); Abascal et al. (2011); Zoido (2015)
		Pesquero	
		Náutico-recreativo	
		Público	
		Privado	
	Instalaciones y servicios	Cuartos de redes	Anguís (2008); Abascal et al. (2011); Zoido (2015)
		Lonjas	
		Torre de control	
		Locales comerciales	
		Pañoles	
		Naves varadero	
		Lámina de agua	
		Muelles	
Pantalanes	Nebot (2012)		
Ámbitos escénicos	Vegetación	Anguís (2008); Zoido (2015)	
	Exteriores		
	Interiores		
	Simbolismo	Anguís (2008)	

Tabla 1. Lista de la estructura de los estudios del paisaje en los puertos deportivos en Andalucía

marco hidrodinámico y los parámetros de contaminación (terrestre, marina y atmosférica) y abogando por las instalaciones ligeras frente a otras soluciones más rígidas. Nebot (2012) estudia los puertos deportivos como inventores y regeneradores del paisaje, tratándolos desde una aproximación arquitectónica, de una manera científica y técnica en un contexto multiescalar, apostando por un respeto con el entorno y por una redefinición de su encaje territorial, urbano y paisajístico.

En relación con los estudios, Abascal et al. (2011), en el contexto andaluz, analizan aquellos elementos y patrones que se basan en rasgos portuarios limpios, claros y coherentes, buscando aquellos aspectos que permitan reconocer cuáles pueden ser los medios y conceptos específicos que guían la ordenación espacial de los puertos y sus alrededores. Zoido (2015) establece los criterios generales y las líneas de acción para incorporar el paisaje en los procesos de planificación y gestión de los puertos autonómicos andaluces, ayudando a mejorar las relaciones entre el puerto y la ciudad o entre el puerto y su territorio.

Analizando el contexto general de los trabajos expuestos en la tabla anterior, la mayoría de los autores atiende a componentes de la estructura territorial y su descripción general, como la situación, características naturales, ambientales e infraestructuras de comunicaciones, si bien García (2009) se centra en los aspectos hidrodinámicos generales. No obstante, aunque todo puerto sea intercambiador entre los modos terrestres y marítimos, se tiende a preponderar el ámbito terrestre. Solo Anguís (2008) atiende a la comunicación visual entre el borde del espacio portuario y el espacio marítimo-terrestre, remarcando la importancia de las infraestructuras de abrigo como «elementos visuales de primer orden debido a la posibilidad de adentrarse sobre el mar o una altura considerable» (Anguís, 2008:431).

La escala intermedia, los diversos documentos se centran en las relaciones en los contactos entre el puerto deportivo y su entorno próximo, tanto con el núcleo urbano colindante como con las playas adyacentes. Al igual que ocurre con la escala general, no siempre se presta la adecuada atención a los accesos marítimos, abordada por Abascal et al (2011), con lo que se relega a una parte importante de los usuarios. No obstante, en la asignación de la escala a determinados elementos —como los accesos y comunicaciones, así como la evolución histórica del puerto— se presentan algunos desacuerdos entre los diversos autores. En la primera de las cuestiones, Abascal et al (2011) diferencian entre las comunicaciones (contexto) y los accesos (relación puerto-ciudad). En la segunda, la ubicación de los antecedentes atiende al ámbito considerado; mientras que Abascal et al (2011) remarca aquellos hitos significativos en la ejecución del puerto (contexto), Zoido (2015) centra la evolución histórica dentro del ámbito de la relación puerto-ciudad (entorno); por su parte, Nebot (2012) limita los antecedentes a la eclosión del turismo, mientras que Anguís (2008) realiza una aproximación histórica a los recintos portuarios. En otro sentido, solo Anguís (2008) y García (2009) hacen refe-

rencia expresa a los límites del puerto no solo con la estructura urbana, sino también con la litoral.

De manera general y para todos los casos, se reconoce la carencia de consideración de los aspectos subjetivos en la relación personas-entorno, considerándola como medida de mejora en la promoción de las relaciones entre el puerto y la ciudad con el fin de fortalecer los vínculos intangibles.

En la escala interna se tratan los diversos usos así como los elementos necesarios para atender al servicio de la actividad portuaria, y aunque tanto Anguís (2008) como Zoido (2015) atienden a los ámbitos escénicos existentes, solo el segundo establece hitos y puntos de observación, tanto preferente como del conjunto del puerto, en cada uno de los casos. En relación a su significación, Anguís (2008) hace referencia a las identidades portuarias y al carácter simbólico y patrimonial de alguno de sus elementos, al estar los espacios portuarios «impregnados por ese carácter marítimo y por la propia identidad que le aportan los elementos materiales e inmateriales» (Anguís, 2008:557).

3.3. Revisión en los instrumentos de planificación

La planificación portuaria se puede definir como un plan general, con carácter dinámico, de actuaciones programadas, con el fin de alcanzar unos objetivos futuribles de explotación partiendo unos condicionantes propios (del Moral y Berenguer, 1980; Rodríguez, 1985; Svendsen, 1989; Thoresen, 2010). En la planificación de las instalaciones náutico-recreativas en Andalucía, y en relación con el paisaje, es posible diferenciar tres etapas: la explotación, la racionalización y la integración.

La primera etapa se inicia con la década de 1960, en la que el crecimiento del turismo se convirtió en uno de los pilares fundamentales de la financiación del país (Domínguez, 2001; Prieto y Haro, 2011; Ocampo, 2011) y su incremento hizo que fuese necesario abordar instrumentos de coordinación y planificación que adecuasen las instalaciones y se programasen las infraestructuras necesarias para la recepción del turismo. Las instalaciones náutico-recreativas quedaron integradas en estos planes como elementos asociados al turismo costero para satisfacer la demanda náutica. La tabla 2 recoge, dentro de los instrumentos de planificación turística, aquellas acciones a realizar en materia portuaria para complementar la actividad turística.

La existencia de los puertos deportivos se justificaba atendiendo a criterios cuantitativos o cualitativos, esto es, a la presencia de grandes complejos turísticos —con un elevado número de turistas para los que había que diversificar la oferta de servicios— o a la existencia de núcleos turísticos de un alto nivel económico en la que puerto deportivo era reflejo de un determinado estatus social, como elemento diferenciador de la oferta.

En esta primera fase, el paisaje se convierte en un elemento atractivo susceptible de ser explotado como elemento turístico.

FECHA	DENOMINACIÓN	ÁMBITO TERRITORIAL	ACCIONES PROPUESTAS EN PUERTOS DEPORTIVOS
1955	Estudio para la ordenación Turística de la Costa del Sol	Algeciras-Cabo de Gata	Subvenciones a los clubes náuticos existentes (Algeciras Málaga)
1963	Estudio para el desarrollo turístico	Málaga-Cabo de Gata	Desarrollos demanda 20.000-60.000: pequeños puertos deportivos Desarrollos demanda > 150.000: grandes puertos deportivos
1967	Estudio turístico de la Costa del Sol de Granada	Costa de Granada	Puertos deportivos en Almuñécar y Castell de Ferro
1969	Plan de promoción turística de la Costa del Sol. 2ª fase	Málaga-Motril	Puertos deportivos en Torre del Mar y Almuñécar

Tabla 2. Planes asociados a la fase de explotación

Fecha	Denominación	Ámbito territorial	Acciones propuestas en puertos deportivos
1975	La cuarta flota. Directrices aplicables a la promoción de iniciativas	Estatal	Motivación, regulación oferta, planeamiento, proyecto, promoción, zonificación, regulación, ordenación.
1977	Estudio y previsión de la demanda de instalaciones portuarias para la cuarta flota	Estatal Sector Mediterráneo sur: Cádiz (med.), Málaga, Granada, Almería Sector Atlántico peninsular: Huelva, Sevilla, Cádiz (atl.)	Sector Mediterráneo sur: Ninguna (superávit de atraques atendiendo a los puertos deportivos existentes y en construcción en relación con las previsiones de demanda). Sector atlántico peninsular: Necesidad de nuevos atraques (equilibrio en temporada baja y déficit en agosto).
1983	Plan de ordenación de la oferta de instalaciones para la navegación de recreo	Punta de Tarifa (Cádiz)-cabo Sacratif (Granada)	Zonas de exclusión de construcción. Zonas susceptibles de albergar puertos deportivos. Características y tamaño de las posibles instalaciones. Condiciones y garantías técnicas, estéticas y ambientales.
1986	Instalaciones náuticas de recreo en el tramo de costa comprendido entre el cabo Sacratif (Granada) y el cabo de Palos (Murcia)	Cabo Sacratif (Granada)-cabo de Palos (Murcia)	Zonas de exclusión de construcción. Zonas susceptibles de albergar puertos deportivos. Características y tamaño de las posibles instalaciones. Condiciones y garantías técnicas, estéticas y ambientales.
1987	Puertos deportivos de Andalucía	Andalucía	Adecuación de la oferta y demanda de las instalaciones náutico-deportivas. Clarificación del entramado jurídico administrativo en el otorgamiento de las concesiones. Vinculación de los puertos deportivos al turismo y ocio.
2004	Bases estratégicas para el sistema portuario autonómico andaluz (borrador)	Andalucía	Incremento en más de 11.500 nuevos atraques, hasta llegar a una dotación total próxima a 25.000 para el horizonte 2015.

Tabla 3. Planes asociados a la fase de racionalización

En este sentido, se trabaja en una doble vertiente. Por una parte, preservación y protección de los lugares pintorescos o de gran belleza natural; por otro lado, creación de urbanizaciones turísticas de tipo paisajístico que ofrezcan unos fondos agradables, provocando una sensación de frescura y variedad por la combinación de masas y colores. Por tanto, inicialmente se considera que la integración paisajística se alcanza mediante la ocultación y la mimetización de elementos, a excepción de aquéllos con interés turístico por su valor histórico. A medida que los planes se concretan, va adquiriendo importancia la integración de las diferentes actuaciones urbanísticas dentro de su entorno a través de unas directrices relativas a la altura, disposición en el entorno y dotación de espacios verdes. Así pues, la integración paisajística de las infraestructuras turísticas —en la que se incluían los puertos deportivos— se dejaba a criterio de los promotores, siendo de aplicación los principios generales de conservación de los valores históricos y tradicionales.

En la segunda etapa, a partir de la década de 1970, la popularidad de la navegación de recreo y la creación de escuelas de vela incrementaron la demanda de las actividades náuticas, extendiéndola a un público más amplio (Ministerio de Obras Públicas, 1975). Esto hizo que fuese necesaria la adopción de criterios racionales de localización —y no únicamente turísticos— de las instalaciones náutico-recreativas. Estos preceptos atendían a las características del marco físico costero, de las condiciones socioeconómicas, de las características de la flota deportiva existentes, de la configuración de la receptividad turística y de la oferta de instalaciones náutico-recreativas, proponiendo acciones en función de la demanda existente y la capacidad de acoger instalaciones portuarias en un tramo costero (tabla 3). El posterior traspaso de competencias y asunción por parte de la comunidad autónoma andaluza en materia de puertos hacen que la consejería competente en infraestructuras retome y amplíe los estudios referentes a la capacidad del litoral andaluz para albergar nuevas instalaciones náutico-recreativas atendiendo a las características físicas, medioambientales y socioeconómicas.

Así pues, con respecto a la etapa anterior, la atención se centra en el estudio del entorno costero, estableciendo los tramos más idóneos para la recepción de nuevas infraestructuras y fijando las primeras limitaciones de tipo medioambiental. El paisaje queda implícitamente reflejado en los condicionantes medioambientales y su marco normativo, por lo que resulta relegado a la mera preservación de aquellos espacios que, por sus condiciones naturales, de diversidad biológica, histórica o cultural, son susceptibles de ser protegidos atendiendo a unos criterios de evaluación reglados. No obstante, son reseñables algunas directrices aplicables

en el planeamiento de las instalaciones náutico-recreativas de este período (Ministerio de Obras Públicas, 1975), cuya aproximación paisajística se ha agrupado en diversas escalas:

- En una escala general, la elección del emplazamiento debe tener en cuenta la coherencia con la ordenación territorial existente (planes de ocupación, incidencia con núcleos urbanos colindantes, integración en el entorno, conexiones con las redes de comunicaciones y transportes, etc.), evitando las afecciones a las playas y costas cercanas. Asimismo, la protección del litoral va adquiriendo importancia hasta convertirse en un elemento condicionante.
- En un segundo escalón, se debe elegir el lugar más adecuado considerando las necesidades a satisfacer, tanto para las embarcaciones (funcionales) como para su tripulación (personales), adaptándose a la geomorfología local: en costas bajas, ejecución marinas interiores o puertos isla, mientras que en costas acantiladas se deben buscar las concavidades, evitando la ocupación de zonas de playa. Se debe fomentar la integración con el entorno, no debiendo constituir el puerto deportivo un atentado, encajando funcional y estéticamente en el ambiente que lo rodea, respetando su vocación particular. En este sentido, no debe alterar el carácter de una localidad pintoresca, ni constituir una alteración de un lugar virgen costero, evitando los planes intensivos de ocupación de suelos y las construcciones voluminosas.
- A escala interna, el puerto deportivo debe constituir un conjunto armónico y proporcionado de tierra-agua, evitando la sensación de garaje de embarcaciones. En este sentido, la lámina de agua se convertía en el elemento de vertebración interna.

Así pues, se señala la relevancia del puerto deportivo como elemento singular, representando el salto desde el mero perfeccionamiento del servicio turístico a un tratamiento más singularizado, con una problemática propia que debe ser abordada en un contexto diferente al turístico, aunque de forma complementaria, en el que se aplican criterios racionales de localización, entre los que se incluyen los condicionantes medioambientales.

Finalmente, tras esta fase de racionalización en la que las acciones se centran en el incremento de la oferta de atraques, la crisis económica acaecida a partir de 2008 provoca el desplome de la demanda de instalaciones náutico-recreativas, así como las propuestas de nuevas infraestructuras, por lo que los estudios de planificación de la ordenación del sector portuario aprovechan también otros valores de carácter no portuario presentes en los puertos deportivos (tabla 4).

Fecha	Denominación	Ámbito territorial	Acciones propuestas en puertos deportivos
2011	Análisis del sector náutico-recreativo en el litoral andaluz	Andalucía	Estimación necesidades futuras de puertos deportivos. Viabilidad de nuevas instalaciones propuestas.
2015	Plan director de puertos de Andalucía 2014-2020	Andalucía	Ajustar la oferta de atraques a la realidad de la demanda social (fondeos, reordenación espacios portuarios, iniciativa privada). Adaptar y/o completar edificios, medios y servicios para la flota de recreo.

Tabla 4. Planes asociados a la fase de integración

La consideración paisajística pasa a ser uno de los elementos reconocidos dentro de estas infraestructuras, inicialmente de una manera implícita (reconocimiento del paseo disfrutando del propio puerto y su entorno como una de las actividades más realizadas) y posteriormente de manera explícita, al asumir los principios del CEP dentro de los instrumentos de planificación. No obstante, aunque se introduce el paisaje en su concepto más amplio, se encuentra expuesto de una manera genérica y parcial, incidiendo especialmente en la relación puerto-ciudad y en los aspectos patrimoniales, dejando el desarrollo de las medidas particulares aplicables a cada caso concreto. El paisaje resulta incorporado, pero de una manera intuitiva y sin un procedimiento concreto.

4 El paisaje y los puertos deportivos

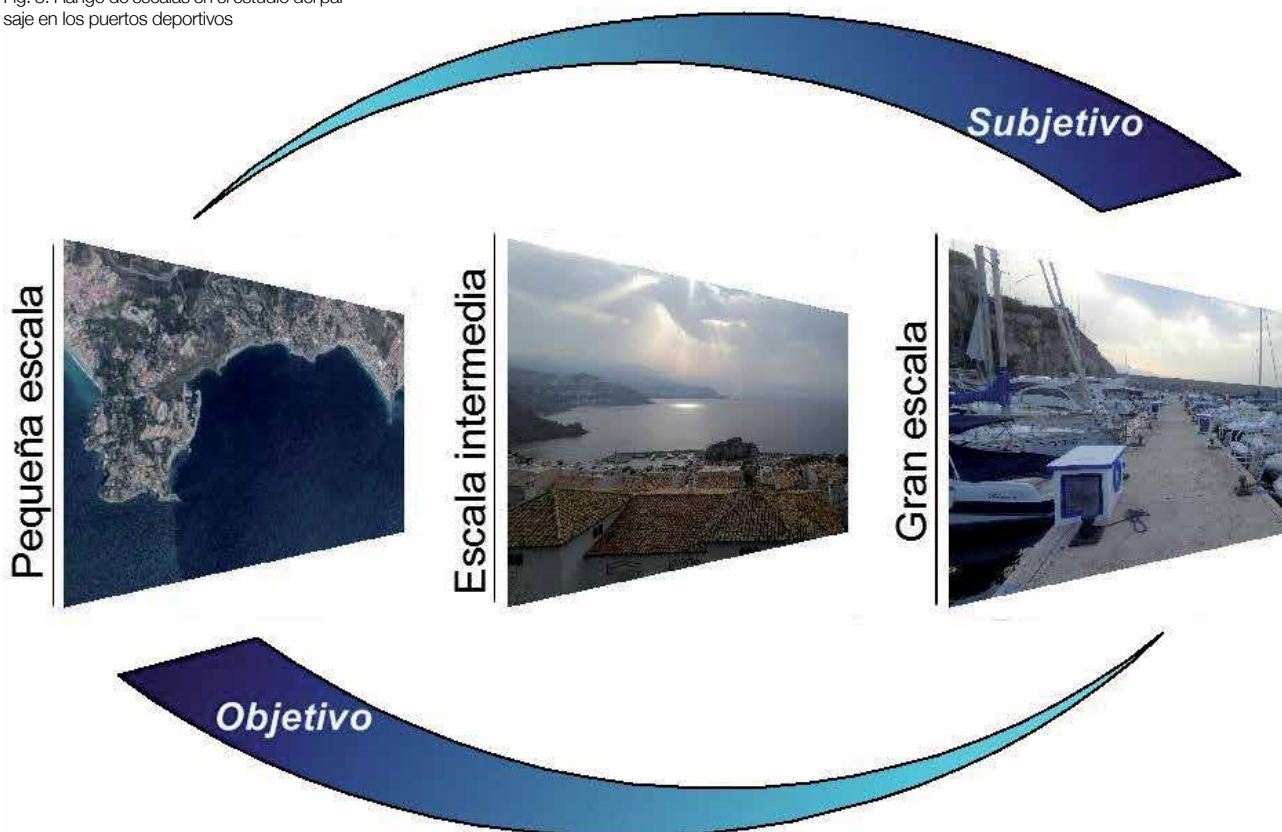
A la vista de lo expuesto anteriormente, se infiere que el concepto de paisaje no queda adecuadamente desarrollado en el ámbito de los puertos deportivos —tanto en su planificación como en su gestión—, considerándose como un mero término. Resulta preciso clarificar el detalle y alcance de los diversos aspectos a tratar en cada uno de los niveles de estudio, así como la incorporación de la componente subjetiva. En este sentido, este apartado completa los elementos relacionados con anterioridad atendiendo, dentro de cada uno de las escalas consideradas (figura 3), al esquema de paisaje propuesto e identificando los elementos del medio

(físico y social), de la percepción (objetiva y subjetiva), así como las acciones de mejora de representación del puerto deportivo en el imaginario colectivo (tabla 5).

Desde el punto de vista paisajístico, destaca la diferencia de gestión entre los puertos de interés general y los de competencia autonómica. En los primeros, tanto su tamaño como la magnitud de su interés estratégico —ya sea económico, geopolítico o militar— incide de manera determinante en los procesos de toma de decisiones por parte de los poderes públicos. Los puertos autonómicos —de un tamaño y una incidencia socioeconómica mucho menor— no se encuentran supeditados a estos condicionantes generales, por lo que pueden ser objeto de demanda de nuevos emplazamientos o sufrir fuertes transformaciones del espacio abrigado, permitiendo una mayor integración del concepto de paisaje.

Considerando las diversas escalas, en el contexto general, además de las características generales del entorno, se debe incidir en los aspectos relativos a su localización litoral: (1) la génesis o motivos de su ubicación, (2) las afecciones actuales sobre su entorno y (3) las incidencias futuras. En el primer caso, el origen de un puerto deportivo puede derivar de la transformación de unas instalaciones ya existentes o de una nueva construcción, lo que permite profundizar en los vínculos existentes con su entorno, es decir, si cuenta con un bagaje cultural previo o si debe buscar su propia identidad. En un segundo paso, la implantación de la infraestructura portuaria supone una modificación de la unidad

Fig. 3. Rango de escalas en el estudio del paisaje en los puertos deportivos





PAISAJE	ELEMENTO	DETALLE	
PEQUEÑA ESCALA	Geología y geomorfología		
	Climatología.		
	Medio físico	Estudio básico de dinámica litoral	Clima marítimo
			Batimetría y naturaleza geológica de los fondos.
			Capacidad de transporte litoral.
			Balance sedimentario y evolución de la línea de costa.
			Biosfera marina.
	Riesgos ambientales.		
	Figuras de protección medioambiental		
	Evaluación de los efectos del cambio climático.	Subida del nivel medio del mar.	
		Modificación de las direcciones del oleaje.	
		Incremento/decremento de altura de ola.	
		Modificación de la duración de los temporales.	
	Comunicaciones		
Medio social	Impacto socioeconómico	Demografía	
		Actividad económica	
		Mercado de trabajo	
		Área e influencia	
Figuras de protección patrimonial			
Navegación histórica	Rutas marítimas tradicionales		
	Lugares de fondeo tradicionales		
Entrevistas			
Significación	Difusión actividades náutica		

	PAISAJE	ELEMENTO	DETALLE	
ESCALA MEDIANA	Medio físico	Flora y fauna		
		Calidad del agua		
		Calidad del aire		
	Medio social	Accesos marítimos		
		Permeabilidad física		Accesos terrestres (vehículos motos, ciclos, peatones)
				Redes de servicios
				Espacios públicos
		Puntos de observación		Accesibilidad
				Visibilidad
		Afecciones en el entorno		Restauración de la dinámica litoral (dragado, defensa costera, etc.)
				Prevención de la contaminación (agua, aire, hidrocarburos, etc.)
				Medidas de compensación por ocupación costera
		Imágenes históricas		
	Valoración visiones		Caracterización	
		Encuestas		
Significación	Concepto			
GRAN ESCALA	Medio físico	Flora y fauna		
		Calidad del agua		
		Calidad del aire		
	Medio social	Percepción lámina de agua		
		Usos portuarios		
		Itinerarios		
		Puntos de referencia		Caracterización
				Encuestas
	Valoración imagen		Caracterización	
			Encuestas	
	Significación	Iniciativas difusión		Actividades portuarias
			Elementos portuarios	

Tabla 5. El paisaje en los puertos deportivos

morfológica costera en la que se integra, alterando tanto la acción de los agentes incidentes como la circulación de los sedimentos, en su sentido cuantitativo y cualitativo. La definición de gestión integrada como el «proceso dinámico de gestión y utilización sostenibles de las zonas costeras, teniendo en cuenta simultáneamente la fragilidad de los ecosistemas y paisajes costeros, la diversidad de las actividades y los usos, sus interacciones, la orientación marítima de determinados usos y determinadas actividades, así como sus repercusiones a la vez sobre la parte marina y parte terrestre» (UNEP, 2008, §2f) hace que, en esta escala, el paisaje también deba interpretarse en este sentido. Finalmente, la amenaza de los efectos del cambio climático provoca que las medidas que se vayan adoptando deban considerar el escenario futuro y, por ende, el nuevo entorno en el que se integrará. Respecto a la influencia social, el estudio socioeconómico debe completarse con entrevistas a diversos profesionales del sector para permitir una mejor comprensión y alcance de esta influencia socioeconómica sobre el entorno, mejorando, al mismo tiempo, la componente subjetiva.

En referencia con la significación, la identificación del puerto deportivo dentro del contexto general estará condicionada por la asimilación de las actividades náuticas por parte de la sociedad, esto es, por el enraizamiento de la cultura náutica y el grado de difusión de las actividades asociadas. La mayor difusión de la náutica incrementa el peso relativo del puerto deportivo en un contexto socioeconómico al existir una vinculación entre estas instalaciones y las actividades náuticas.

A una escala mediana y considerando la percepción física, se trata de determinar las características visuales del puerto deportivo desde su entorno. Se deben identificar aquellos puntos de observación que cumplan unos términos tanto cualitativos como cuantitativos, es decir, que permitan una visión significativa o completa del puerto y que sean accesibles para un número significativo de observadores. Dentro de estos puntos, es preciso considerar siempre la aproximación marítima debido a que se trata de una condición intrínseca de cada puerto. Asimismo, se atenderá al grado de permeabilidad de los contactos, tanto a nivel físico —redes existentes, accesibilidad en sus diversos modos, espacios verdes y urbanos— como afectivas, a través de la dotación de singularidad a los espacios de intercambio. En este nivel también es importante la recopilación de las imágenes del puerto que conforman el imaginario colectivo, permitiendo profundizar en la naturaleza de los vínculos culturales.

La significación a este nivel viene condicionada por el concepto que tiene la sociedad sobre el puerto deportivo, siendo posible diferenciar entre dos casos extremos (Abascal, 2011). En un lado se encuentran los puertos en los que tradicionalmente se ha realizado una actividad —comercial y/o pesquera— y cuyas infraestructuras se imbrican en el tejido urbano. En estos casos, las nuevas actividades náutico-recreativas pueden insertarse en una dinámica de reciclaje con cierta naturalidad, si bien en ocasiones no se reconocen ni valoran las cualidades espaciales y paisajísticas del enclave previo. En el otro extremo, frente a una atención de lo específico del lugar, se acude a la imposición de recursos estandarizados que pueden llegar a desvalorar toda actuación. La determinación de lo que representa el puerto deportivo para su entorno modula las relaciones con el mismo, debiendo adoptar aquellas medidas que consigan su mejora.

A gran escala, la percepción interna es el elemento crítico desde el punto de vista del observador. Éste se sitúa dentro de la propia infraestructura, permitiendo una mejor compatibilidad en las dimensiones (proximidad) y una mayor preponderancia en la percepción subjetiva (vinculación). Pero, al mismo tiempo, esta visualización más detallada se encuentra condicionada con la operatividad y la seguridad portuaria (Aguiló, 2013). A este nivel se deben considerar la importancia de la lámina de agua y la aplicación de las teorías clásicas del paisaje urbano.

Por un lado, el agua es un elemento especial en el diseño del paisaje (Ramos y Aguiló, 1988; Nasar y Li, 2004) y este aspecto es evidente en el caso de los puertos, aportando atractivo visual y asociaciones culturales (Whalley, 1988; Pinder y Smith, 1999). El agua abrigada constituye la razón de ser de este tipo de infraestructura, dictando su carácter como un foco de atracción (Dionis, 1986; Aguiló, 2013) y como generador de valor, especialmente como atractivo en las áreas portuarias en declive. En relación con su aspecto cuantitativo, la forma en que los pantalanes y las embarcaciones se distribuyen en la dársena condiciona la visualización de la lámina de agua. Los puntos de observación deben situarse donde la dársena sea lo suficientemente ancha como para permitir una visión de una superficie de agua extensa o bien donde las líneas de atraque estén situadas en el ángulo menor respecto a la dirección de la visión. En su aspecto cualitativo, la configuración de la dársena debe posibilitar la circulación y renovación del agua a fin de mantener unos niveles cualitativos conforme a los usos prestados de forma que se produzca una satisfacción en el usuario (Lee y Lee, 2015).

Por otro lado, desde la perspectiva del paisaje urbano se deben establecer itinerarios, bordes, distritos, nodos y puntos de referencia que, conectados entre sí, enfatizan la unidad y coherencia de la infraestructura portuaria (Lynch, 1960; Cullen, 1971). El cantil del muelle representa el principal itinerario o línea de fuerza, mientras que los usos portuarios se asocian con zonas con coherencia reconocible y diferenciable; en ambos casos, pueden generarse bordes. Los puntos de referencia por naturaleza son aquellos con propiedades visuales intrínsecas (faros, balizas, torres de capitán) aunque también alcanzan esta posición aquellos otros que muestren una singularidad, por su carácter patrimonial o como marcadores simbólicos. La creación de recorridos alrededor de la lámina de agua con la mayor continuidad posible, en los que, salvando los espacios reservados, se ofrezcan atractivos visuales y que se adapten a los desniveles en caso de existir, marcan la estrategia a seguir para conseguir una visual interna atractiva.

En relación con la significación, se debe buscar una identificación inequívoca a través de un carácter propio y diferenciado (Viola, 2005); si un espacio no tiene nada que ofrecer a un observador, deja de ser paisaje. En toda observación se debe buscar la máxima comprensión, procurando que los espacios físicos internos alcancen su máxima significación a través de una visualización libre, clara y evidente. Cada elemento debe mostrarse tal y como es, proporcionando la comprensión al observador de los códigos visuales existentes (Lefebvre, 1974; Moya, 2011). Es preciso explicar y difundir los elementos y actividades portuarias para que éstos alcancen su plena significación.

5 Conclusiones

«Paisaje» es un concepto ampliamente utilizado pero, en la mayor parte de las ocasiones, con una connotación estética. En la revisión de los trabajos e investigaciones relacionados con los puertos deportivos, el paisaje ha pasado de ser una mera apreciación de la belleza —bien natural o histórica— a ir incorporando los aspectos medioambientales y, en los últimos años, una aproximación más acorde con la definición contenida en el CEP. Sin embargo, el desarrollo de significación ha sido parcial, centrándose en la caracterización, sin incidir en la parte subjetiva y la participación de las personas.

La integración de un concepto global del paisaje en los puertos deportivos implica una relación continua y estrecha con la planificación y la gestión, aplicando conocimientos técnicos y sociales. La enfatización de una visión o la preservación de unas cualidades perceptivas implican unos condicionantes en la gestión y viceversa. Así pues, constituye un instrumento asociado a diversas herramientas de gestión aplicables en las diferentes escalas de aproximación, y solo en esta concepción integral alcanza su significación plena. Toda actuación portuaria debe presentarse de acuerdo a una definición previa de objetivos paisajísticos, a través de la participación en los flujos vitales y poniendo en valor facetas ya existentes, buscando soluciones de equilibradas entre el medio natural y lo artificial.

La revisión del paisaje realizada para los puertos deportivos de Andalucía representa un punto de inicio para continuar el trabajo de clarificación de la definición y ampliación a otros usos presentes en los puertos autonómicos. Asimismo, también permite una búsqueda de las herramientas adecuadas en cada escala que permitan una aproximación multidisciplinar en cada caso concreto, con una mejora de la participación pública, pero sin perder la esencia de la significación del puerto. A su vez, esta mejor comprensión de un concepto tan complejo puede ayudar a entender y mejorar las cuestiones asociadas a la planificación y gestión portuaria, temas que abarcan desde la reflexión de la problemática de la localización y/o ampliación de los puertos de competencia autonómica hasta la elección del conjunto de elementos, tangibles e intangibles, que es preciso considerar en los procesos de decisión. 📍

REFERENCIAS

Abascal, E., Vioque, R., López, N. (2011). Los paisajes portuarios en el arco atlántico andaluz. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, Sevilla.

APPA (Agencia Pública de Puertos de Andalucía) (2015). Plan Director de Puertos de Andalucía. <http://www.puertosdeandalucia.s/en/activity/itemlist/category/254-plan-de-puertos> (17/05/2016)

APPA (Agencia Pública de Puertos de Andalucía), EDI Consultores (2011). Análisis del sector náutico-recreativo en el litoral andaluz. Oferta y demanda. Incidencia sobre modelos de desarrollo. Sevilla.

Aguiló, M. (2013). Qué significa construir. Claves conceptuales de la ingeniería civil. Adaba. Madrid.

Aguiló, M. (2008). La autonomía de la forma en la ingeniería civil. Ingeniería y Territorio, 84, 4-11.

Aguiló, M. (1999). El paisaje construido. Una aproximación a la idea de lugar. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.

Aguiló, M. (1981). Visibilidad de las obras públicas en el medio rural. En Calderón Balanzategui, Enrique J. (Coord.). Ingeniería civil y medio ambiente. Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid, pp. 123-136.

Alberti, L.B. (1565). De re aedificatoria. Lozano, F. (Traductor). Colegio Oficial de Arquitectos Técnicos y Aparejadores, Oviedo, 1975.

Anguis, D. (2008). Puertos, arquitectura, patrimonio. Los puertos autonómicos en Andalucía. (Tesis doctoral). Departamento de Construcciones Arquitectónicas II. Universidad de Sevilla.

Antonson, H., Åkerskog, A. (2015). "This is what we did last lime". Uncertainty over landscape analysis and its procurement in the Swedish road planning process. Land Use Policy, 42, 48-57.

Antrop, M. (2006). From holistic landscape synthesis to transdisciplinary landscape management. En Tress, B., Tress, G., Fry, G., Opdam, P (Eds.). From Landscape Research to Landscape Planning. Aspects of Integration, Education and Application. Springer, The Netherlands, pp. 27-50.

Antrop, M. (2000). Background concepts for integrated landscape analysis. Agriculture, Ecosystems and Environment, 77, 17-28.

Antrop, M. (1998). Landscape change: Plan or chaos?. Landscape and Urban Planning, 41, 155-161.

Antrop, M. (1997). The concept of traditional landscapes as a base for landscape evolution and planning. The example of Flanders Regions. Landscape and Urban Planning, 38, 105-117.

Apicella, M., Benassai, E., Di Natale, M., Panelli, E. (1991). An example of possible innovations in Mediterranean marina design. Marine Pollution Bulletin, 23, 403-410.

Bernard, N. (1999). Du port-parking au produit touristique: l'évolution des ports de plaisance en France. Norois, 182 (2), 275-185.

Berque, A. (Dir.) (1994). Cinq propositions pour une théorie du paysage. Champ Vallon, Seyssel.

Betakova, V., Vojar, J., Skelenicka, P. (2015). Wind turbines location: How many and how far? Applied Energy, 151, 23-31.

Birks, H.J.B., Line, J.M., Persson, T. (1988). Quantitative estimation of human impact on cultural landscape development. En Birks, H.H., Birks, H.J.B., Kaland, P.E., Moe, D. (Eds.). The cultural landscape. Past, present and future. Cambridge University Press, Cambridge, pp. 229-240.

Burel, F., Baundry, J. (1999). Écologie du paysage. Concepts, méthodes et applications. TEC & DOC, Paris.

Butler, A., Åkerskog, A. (2014). Awareness-raising of landscape in practice. An analysis of Landscape Character Assessments in England. Land Use Policy, 36, 441-449.

Cassi, R., Tolosa, I., de Mora, S. (2008). A survey of antifoulants in sediments from port and marinas along the French Mediterranean coast. Marine Pollution Bulletin, 56, 1943-1948.

Chueca, F. (1968). Breve historia del urbanismo. Alianza, Madrid.

- Claassens, L. (2016). An artificial water body provides habitat for an endangered estuarine seahorse species. *Estuarine, Coastal and Shelf Science*, 180, 1-10.
- Clynick, B.G. (2008). Characteristics of an urban fish assemblage: Distribution of fish associated with coastal marinas. *Marine Environmental Research*, 65, 18-33.
- Conrad E., Christie, M., Fazey, I. (2011). Understanding public perceptions of landscape: A case study from Gozo, Malta. *Applied Geography*, 31, 158-170.
- Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía (1987). *Puertos deportivos en Andalucía*. Sevilla.
- Consejo de Europa (2008). Recommendation CM/Rec(2008)3 of the Committee of Ministers to member states on the guidelines of the implementation of the European Landscape Convention. https://search.coe.int/cm/Pages/result_details.aspx?ObjectId=09000016805c5138
- Consejo de Europa (2000a). European Landscape convention, Florence. CETS N° 176. <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=0900001680080621>
- Consejo de Europa (2000b). European Landscape Convention. Explanatory Report. COETSER 2 <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016800c47>
- Consejo Económico Sindical Provincial (1967). Estudio turístico de la Costa del Sol de Granada. Roca, E. (Dir.). Delegación Provincial de Sindicatos, Granada.
- Covazzi Harriague, A., Albertelli, G., Mistic, C. (2012). Macro and meiofaunal community features in the critical environmental system of a tourist harbour (Rapallo, Ligurian Sea, NW Mediterranean). *Marine Environment Research*, 74, 64-72.
- Cowell, R. (2010). Wind power, landscape and strategic, spatial planning-The construction of 'acceptable locations' in Wales. *Land Use Policy*, 27, 222-232.
- Cullen, G. (1971). *The Concise Townscape*. Architectural Press, Oxford.
- Del Campo, A. (1951). Paisaje y paisajismo. *Revista de Obras Públicas* 99, I (2838), 261-274.
- Del Campo, A. (1948). Consideraciones sobre el carácter estético de la obra pública. *Revista de Obras Públicas*, 46, II (2801), 383-386.
- Del Moral, R; Berenguer, J.M. (1980). Curso de ingeniería de puertos y costas. Servicio de Publicaciones MOPU, Madrid.
- Di Franco, A., Graziano, M., Franzitta, G., Felling, S., Chemello, R., Milazzo, M. (2011). Do small marinas drive habitat specific impacts? A case study from Mediterranean Sea. *Marine Pollution Bulletin*, 62, 926-933.
- Diakomihalis, M.N. (2007). Maritime transport: the Greek paradigm. *Research in Transportation Economics*, 21, 419-455.
- Diedrich, L.B. (2012). *Traslating Harbourscapes. Site-specific Design Approaches in Conemporary European Harbour Transformation* (PhD Thesis). Department of Geosciences and Natural Resource Management. University of Copenhagen.
- Díez, J. (2001). La transformación del paisaje litoral. *Ingeniería y Territorio*, 55, 38-47.
- Dionis, J. (1986). Nuevas alternativas de diseño de los puertos deportivos. En Vila Ruiz, L.F. (Dir.). *II Curso de puertos e instalaciones deportivas*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- Dioxiadis Ibérica, S.A. (1963). *Cota Málaga-Cabo de Gata. Estudio para desarrollo turístico*. Madrid.
- Domínguez, A. (2001). España. Tres milenios de Historia. Marcial Pons, Madrid.
- Dunham, J.W., Finn, A.A. (1974). *Small-Craft Harbors: Design, Construction, and Operation*. U.S. Army, Corps of Engineers. Coastal Engineering Research Center, Virginia.
- Dupont, L., Antrop, M., Van Eetvelde, V. (2015). Does landscape related expertise influence the visual perception of landscape photographs? Implications for participatory landscape planning and management. *Landscape and Urban Planning*, 141, 68-77.
- Eiter, S., Vik, M.L. (2015). Public participation in landscape planning: Effective methods for implementing the European Landscape Convention in Norway. *Land Use Policy*, 44, 44-53.
- Español, I. (2008). Las formas de la obra pública en el paisaje. *Ingeniería y Territorio*, 81, 94-101.
- Esteban, V. (1998). *Náutica de recreo y turismo en el Mediterráneo: la Comunidad Valenciana*. Síntesis, Madrid.
- Esteban, V., Yepes, V. (1998). Turismo náutico y gestión medioambiental de puertos deportivos. *Tecno Ambiente*, 80, 29-32.
- Falconer, L., Hunter, D.C., Telfer, T., Ross, L. (2013). Visual, seascape and landscape analysis to support coastal aquaculture site. *Land Use Policy*, 34, 1-10.
- García, M. (2009). Los puertos deportivos del Atlántico andaluz y sus implicaciones ambientales (Tesis doctoral). Departamento de Historia II. Universidad de Huelva.
- Garrido, E. (1986). Superestructura, Encaje urbano y paisajístico. En Vila Ruiz, L. (Dir.). *II Curso de puertos e instalaciones deportivas*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- Gómez, A.G., Ondiviela, B., Fernández, M., Juanes, J.A. (2016). Atlas of susceptibility to pollution in marinas. Application to the Spanish coast. Article in press, corrected proof. *Marine Pollution Bulletin*.
- Grant, A. (2006). *Landscape/seascape carrying capacity for aquaculture*. Scottish Natural Heritage Commissioned Report No. 215. ROAME no. F04NC12. http://www.snh.org.uk/pdfs/publications/commissioned_reports/Report%20No215.pdf (14/04/2016)
- Grant, A. (2011). *The Siting and Design of Aquaculture in the Landscape: Visual and Landscape Considerations*. Scottish Natural Heritage. <http://www.snh.org.uk/pdfs/publications/heritagemanagement/marineaquaculture.pdf> (14/04/2016)
- Heron, R., Juju, W. (2012). *The Marina: Sustainable Solutions for a Profitable Business*. Create Space Independent Publishing.
- Hill, M., Briggs, J., Minto, P., Bagnall, D., Foley, K., Williams, A. (2001). *Guide to Best Practice in Seascape Assessment*. Countryside Council for Wales. <http://oar.marine.ie/bitstream/10793/553/1/INTERREG%205%20Guide%20to%20Best%20Practice%20in%20Seascape%20Assessment.pdf> (14/04/2016)
- Johnston, E.L.; Marzinelli, E.M.; Wood, C.A., Speranza, D., Bishop, J.D.D. (2011). Bearing the burden of boat harbours: Heavy contaminant and fouling loads in a native habitat-forming alga. *Marine Pollution Bulletin*, 62, 2137-2144.
- Jones, M., Daugstad, K. (1997). Usages of the "cultural landscape" concept in Norwegian and Nordic Landscape Administration. *Landscape Research*, 22 (3), 267-281.
- Jones, M., Stenseke, M. (2011). The issue of Public participation in the European Landscape Convention. En Jones, M., Stenseke, M. (Eds.). *The European Landscape Convention. Challenges of Participation*. Springer, Dordrecht, Heidelberg, London, New York, pp. 1-26.

- Kenchington, R. (1993). Tourism in coastal and marine environments – A recreational perspective. *Ocean & Coastal Management*, 19, 1-16.
- Klein, M.; Zviely, D. (2001). The environmental impact of marina development on adjacent beaches: a case study of the Herzliya marina, Israel. *Applied Geography*, 21, 145-156.
- Jugović, A., Kovačić, M., Hadžić, A. (2011). Sustainable development model for nautical tourism ports. *Tourism and Hospitality Management*, Vol. 17, 2, 175-186.
- Kovačić, M., Dundović, Č., Bošković, D. (2007). Nautical tourism development through integrated planning. *Pomorstvo*, 21 (1), 189-210.
- Lacey, P. (1993). Marinas. En Abbott, M.B., Price, W.A. (Eds.), *Coastal, Estuarial and Harbour Engineer's Reference Book*. CRC Press, London, pp. 439-449.
- Lee, L., Lee, Y. (2015). The impact of water quality on the visual and olfactory satisfaction of tourists. *Ocean & Coastal Management*, 105, 92-99.
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. Martínez, E (Introducción y traducción). Capitán Swing, Madrid, 2013.
- Leibenath, M., Otto, A. (2013). Local debates about 'landscape' as viewed by German regional planners: Results of a representative survey in a discourse-analytical framework. *Land Use Policy*, 32, 366-374.
- Luković, T. (Ed.) (2013). *Nautical Tourism*. CAB International, Oxfordshire and Boston.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. The Massachusetts Institute of Technology Press, Cambridge.
- Maderuelo, J. (2007). *El paisaje: génesis de un concepto*. Adaba, Madrid.
- Mali, M., Dell'Anna, M.M.; Mastroilli, P., Damiani, L.; Piccinni, A.F. (2016). Assessment and source identification of pollution risk for touristic ports: Heavy metals and polycyclic aromatic hydrocarbons in sediments of 4 marinas of the Apulia region (Italy). Article in press, *Marine Pollution Bulletin*.
- Manno, G.; Anfuso, G.; Messina, E., Williams, A.T.; Suffo, M., Liguori, V. (2016). Decadal evolution of coastline armouring along the Mediterranean Andalusia littoral (South of Spain). *Ocean & Coastal Management*, 124, 84-99.
- Martin, F.J. (1995). Dirección de instalaciones náutico deportivas. Centro Internacional de la Marina de Recreio, Madrid.
- Martínez, E. (2009). *9 Miradas sobre el paisaje*. Biblioteca Nueva, Madrid.
- Matland, R.E. (1995). Synthesizing the implementation literature: The ambiguity-conflict model of policy implementation. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 5 (2), 145-174.
- McNeely, J.A., Keeton, M. (1995). The interaction between biological and cultural diversity. En Von Droste, B., Plachter, H., Rossley, M. (Eds.). *Cultural landscapes of universal value*. Gustav Fisher, Verlag, Stuttgart and New York, pp. 25-37.
- Meyer, H. (1999). *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam*. International Books, Rotterdam.
- Ministerio de Información y Turismo (1969). *Plan de Promoción Turística de la costa del Sol. 2ª Fase*. Madrid.
- Ministerio de Información y Turismo (1955). *Estudio para la ordenación turística de la Costa del Sol*. Secretaría General para la Ordenación Económico-Social, Madrid.
- Ministerio de Medio Ambiente (2006). *Guía para la elaboración de estudios del medio físico*. Aramburu, M.P.; Escribano Bombín, R. (Dir. y Coord.). Centro de Publicaciones, Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas (1977). *Estudio y previsión de la demanda de instalaciones portuarias para la cuarta flota*. Madrid.
- Ministerio de Obras Públicas (1975). *La cuarta flota. Directrices aplicables a la promoción de iniciativas*. Secretaría General Técnica, Madrid.
- Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (1986). *Instalaciones náuticas de recreo en el tramo de costa comprendido entre el Cabo Sacratif (Granada) y el cabo de Palos (Murcia)*. Madrid.
- Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Intecsa (1983). *Plan de ordenación de la oferta de instalaciones para la navegación de recreo. Sector de costa comprendido entre la Punta de Tarifa en Cádiz y el Cabo Sacratif en Granada*. Madrid.
- Misic, C., Covazzi Harriague, A. (2009). Organic matter characterisation and turnover in the sediment and seawater of a touristic harbour. *Marine Environment Research*, 68, 227-235.
- Moreno, M., Albertelli, G., Fabiano, M. (2009). Nematode response to metal, PAHs and organic enrichment in tourist marinas of the Mediterranean sea. *Marine Pollution Bulletin*, 58, 1192-1201.
- Moya, A.M. (2011). *La percepción del paisaje urbano*. Biblioteca Nueva, Madrid.
- Nadai, A., van der Horst, D. (2010). Wind power planning, landscapes and publics. *Land Use Policy*, 27, 181-184.
- Naveh, Z. (2001). Ten major premises for a holistic conception of multi-functional landscapes. *Landscape and Urban Planning*, 57, 269-284.
- Nasar, J., Li, M. (2004). Landscape mirror: the attractiveness of reflecting water. *Landscape and Urban Planning*, 66, 233-238.
- Navarro, J.R. (Ed.) (2009). *Pensar en la Ingeniería. Antología de textos de José Antonio Fernández Ordóñez*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- Nebot, N. (2012). *El tour de las marinas (Tesis doctoral)*. Departamento Expresión Gráfica, diseño y Proyectos. Universidad de Málaga.
- Negro, V (2008). *Las formas en la ingeniería del mar*. Ingeniería y Territorio. Colegio Ingenieros, Caminos, Canales y Puertos, II, 87, 4-9.
- Nogué, J. (2010). *El retorno al paisaje*. Enrahonar, 45, 123-136.
- Nogué, J. (2007). Introducción. La valoración cultural del paisaje en la modernidad. En Nogué, J., (Ed.). *El paisaje en la cultura contemporánea*. Biblioteca Nueva, Madrid, 9-24.
- Nogué, J., Vicente, J. (2004). Landscape and national identity in Catalonia. *Political Geography*, 23, 113-132.
- Ocampo, J. (2011). *Manual de historia económica mundial*. Trea, Gijón.
- Olwig, K. (2007). The practice of landscape 'conventions' and the just landscape: The case of the European Landscape Convention. *Landscape Research*, 32 (5), 579-594.
- Ollero, M. (1986). *Vida recibida y provocada*. En Vila Ruiz, L.F. (Dir.). *II Curso de puertos e instalaciones deportivas*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- Orams, M. (1999). *Marine Tourism: Development, Impacts and Management*. Routledge, London and New York.
- Oricchio, T.T.; Pastro, G., Vieira, E.A.; Flores, A.V.; Gibran, F.Z.; Dias, G.M. (2016). Distinct community dynamics at two artificial habitats in a recreational marina. *Marine Environmental Research*, 122, 85-92.
- Paker, N., Vural, C.A. (2016). Customer segmentation for marinas: Evaluating marinas as destinations. *Tourism Management*, 56, 156-171.

- Pearce, D.G. (1978). Form and function in french resorts. *Annals of Tourism Research*, Jan/Mar, 142-156.
- Pery, P. (2002). El antepuerto y las aguas abrigadas. Pasado, presente y futuro. *Revista de Obras Públicas*, 149 (3428), 13-26.
- Petrosillo, I., Valente, D., Zaccarelli, N., Zurlini, G. (2009). Managing tourist harbors: Are managers aware of the real environmental risks? *Marine Pollution Bulletin*, 58, 1454-1461.
- PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses) (1976). Final report of the International Commission for Sport and Pleasure Navigation. Annex to bulletin 25 (III), Brussels.
- Pinder, D. (2003). Seaport decline and cultural heritage sustainability issues in the UK coastal zone. *Journal of Cultural Heritage*, 4, 35-47.
- Pinder, D., Smith, H. (1999). Heritage and change on the naval waterfront: opportunity and challenge. *Ocean & Coastal Management*, 42, 861-889.
- Portela, C., Cendán, S. (Dir.) (2004). César Portela arquitecto. Catálogo de Exposición. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla.
- Prieto, E., de Haro, D. (2011). Historia económica. Lectura y prácticas. Delta Publicaciones, Madrid.
- Ramos, A., Aguló, M. (1988). The landscape of water: Introduction. *Landscape and Urban Planning*, 16, 1-11.
- RAE (Real Academia Española). <http://dle.rae.es/> (29/11/2016)
- Rivera, M. (2010). Los puertos deportivos como infraestructuras de soporte de las actividades náuticas de recreo en Andalucía. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 54, 335-360.
- Rodiek, J. (1988). The evolving landscape. *Landscape and Urban Planning*, 16, 35-44.
- Roger, A. (1997). Breve tratado del paisaje. Maderuelo, J. (Ed.). Biblioteca Nueva, Madrid, 2007.
- Rodríguez, F. (1985). Dirección y explotación de puertos. Puerto Autónomo de Bilbao, Bilbao.
- Ros, M.; Vázquez-Luis, M.; Guerra-García, J.M. (2013). The role of marinas and recreational boating in the occurrence and distribution of exotic aprellids (Crestacea: Amphipida) in the Western Mediterranean: Mallorca Island as case study. *Journal of Sea Research*, 83, 94-103.
- Russell, E.W.B. (1997). People and the land through time: linking ecology and history. Yale University Press, New Haven/London.
- Sánchez, J.M. (1945). Estética del paisaje natural. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- Sabaté, J. (2008). Paisajes culturales y proyecto territorial. En Nogué, J. (Ed.), El paisaje en la cultura contemporánea. Biblioteca Nueva, Madrid, pp. 249-274.
- Sauer, C.O. (1925). The Morphology of Landscape. University of California Publications in Geography, Vol. 2, 19-54.
- Schmitz, S., Vanderheyden, V. (2016). Reflexive loops on scaling issues in landscape quality assessment. *Land Use Policy*, 53, 3-7.
- Selman, P.H., Barker, A.J. (1989). Rural land use policy at the local level: Mechanisms for collaboration. *Land Use Policy*, 6 (4), 281-294.
- Stenseke, M. (2009). Local participation in cultural landscape maintenance: Lessons from Sweden. *Land Use Policy*, 26, 214-223.
- Stone, R. (2000). The key role of marinas in nautical tourism. ICOMIA Library (20/12/2000) <http://www.icomia.com/library/Default.aspx> (19/04/2017).
- Surová, D., Pinto-Correria, T. (2016). A landscape menu to please them all: Relating users' preferences to land cover classes in the Mediterranean region of Alentejo, Southern Portugal. *Land Use Policy*, 54, 355-365.
- Svendsen, A.S. (1989). Port Planning. En Bruun, P (Ed.). Port Engineering. Gulf Publication Company, Houston, pp. 29-81.
- Swamwick, C. (2002). Landscape Character Assessment. Guidance for England and Scotland. The countryside Agency-Scottish Natural Heritage. <http://www.snh.org.uk/pdfs/publications/LCA/LCA.pdf> (14/10/2015).
- Thoresen, C. (2010). Port designer's handbook. Thomas Telford Limited, London.
- Tress, B., Tress, G. (2001). Capitalising on multiplicity: a transdisciplinary systems approach to landscape research. *Landscape and Urban Planning*, 57, 143-157.
- Turriano, J. (s. XVI). Los veintitún libros de los ingenios y de las máquinas. Laín Entralgo, P. (Traducción y prólogo). Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Turner, Madrid, 1983.
- UNEP (Programa Medioambiental de las Naciones Unidas) (2008). Protocolo sobre la Gestión Integrada de las Zonas Costeras del Mediterráneo. Madrid, 21 de enero de 2008. http://www.unep.org/NairobiConvention/docs/ICZM_Protocol_Mediterranean_eng.pdf (16/11/2015).
- UNESCO (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la ciencia y la Cultura) (1972). Convención sobre la protección del patrimonio mundial cultural y natural. París, 16 de noviembre de 1972. <http://whc.unesco.org/en/conventiontext/> (10/06/2015).
- UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) (1992). Port marketing and the challenge for the third generation port. UNCTAD Secretariat TD/B/C.4/AC.7/13. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdc4ac7_d14_en.pdf (28/12/16)
- Vieville, B. (1972). La clientele des ports de plaisance de la Côte d'Azur. *Méditerranée*, 11 (3-4), 19-38.
- Viola, P. (2005). Porti turistici: una disciplina e una sfida. *Portus* 9 (5), 14-21.
- Vitruvius. The Ten Books on Architecture. Morgan, M.H. (Translator). Harvard University Press, 1914.
- Whalley, J.M. (1988). Water in the landscape. *Landscape Urban Planning*, 16, 145-162.
- Yepes, V. (2003). Sistemas de gestión de la calidad y del medio ambiente en las instalaciones náuticas de recreo. En Martín, F. J. (Dir.). Curso Práctico de Dirección de Instalaciones Náuticas de Recreo. Ed. Universidad de Alicante. Murcia, pp. 219-244.
- Yepes, V., Amor, F. (2000). Análisis topológico de la diferenciación del producto turístico. En Esteban, V. (Dir.). Futuro y expectativas del turismo náutico. Universitat Politècnica de València. SPUPV-2000.2080. Valencia, pp. 7-17.
- Zambonino, M. (2010). El Nuevo marco de los puertos deportivos: el régimen de las concesiones. *Revista Andaluza de Administración Pública*, 77, 45-98.
- Zoido, F. (Dir.) (2015). El paisaje en la ordenación y gestión de los puertos de Andalucía.. Agencia Pública de Puertos de Andalucía-Universidad de Sevilla.