

ANEJO N° 1

ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES

2. HISTORIA DEL PUERTO DE DENIA

3. CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL PUERTO.

1. ANTECEDENTES

LOCALIZACIÓN

El puerto de Denia, ubicado en el termino municipal de Denia (provincia de Alicante) esta gestionado por la Generalitat Valenciana a través de la Dirección General de Puertos y Costas de la CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES DELS TRANSPORTS, Su localización exacta es longitud (Greenwich) 0°07'E; latitud 38°51'N.

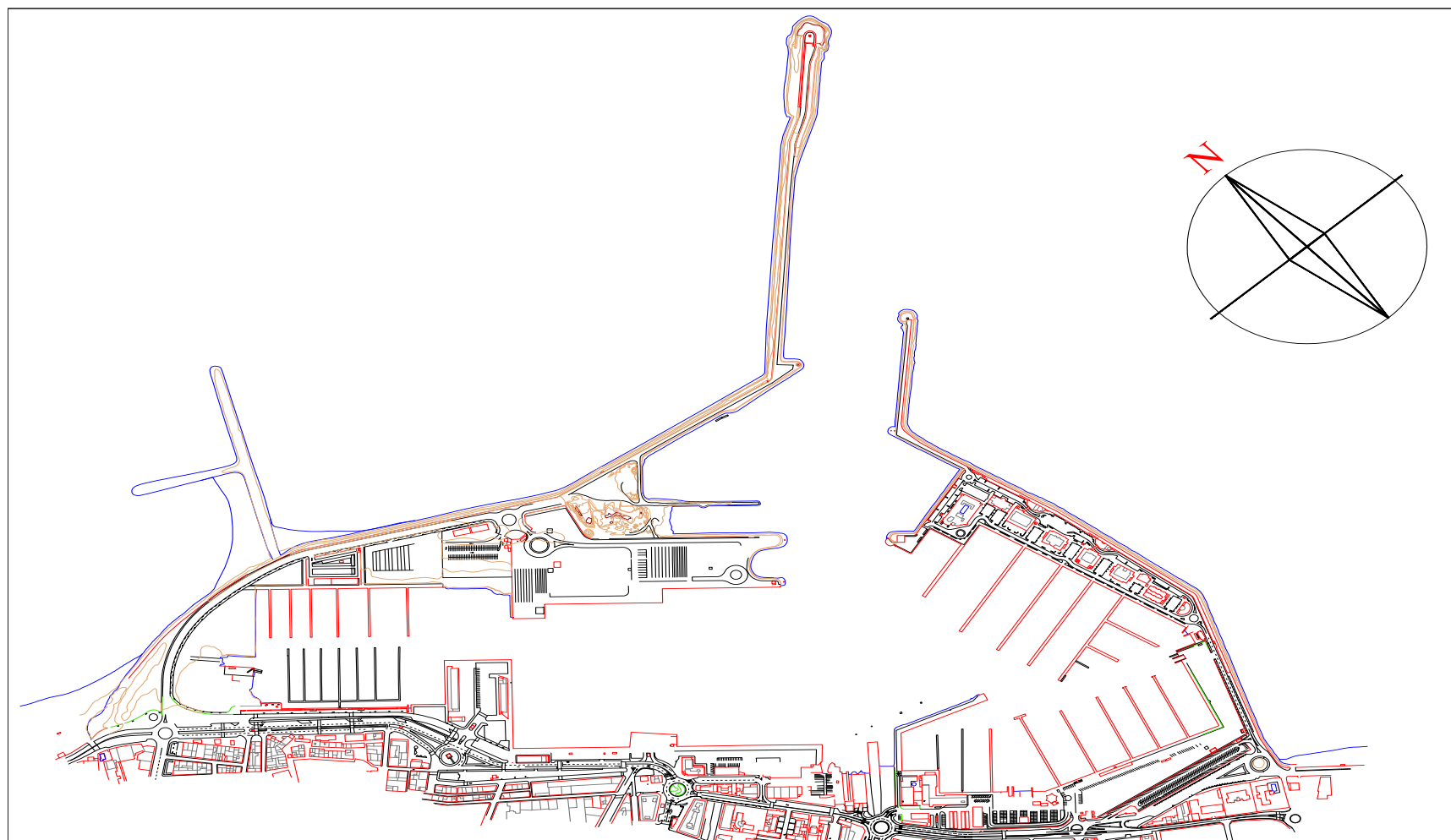


Figura 1. Mapa de localización geográfica general



Figura 2. Plano de la Comunidad Valenciana

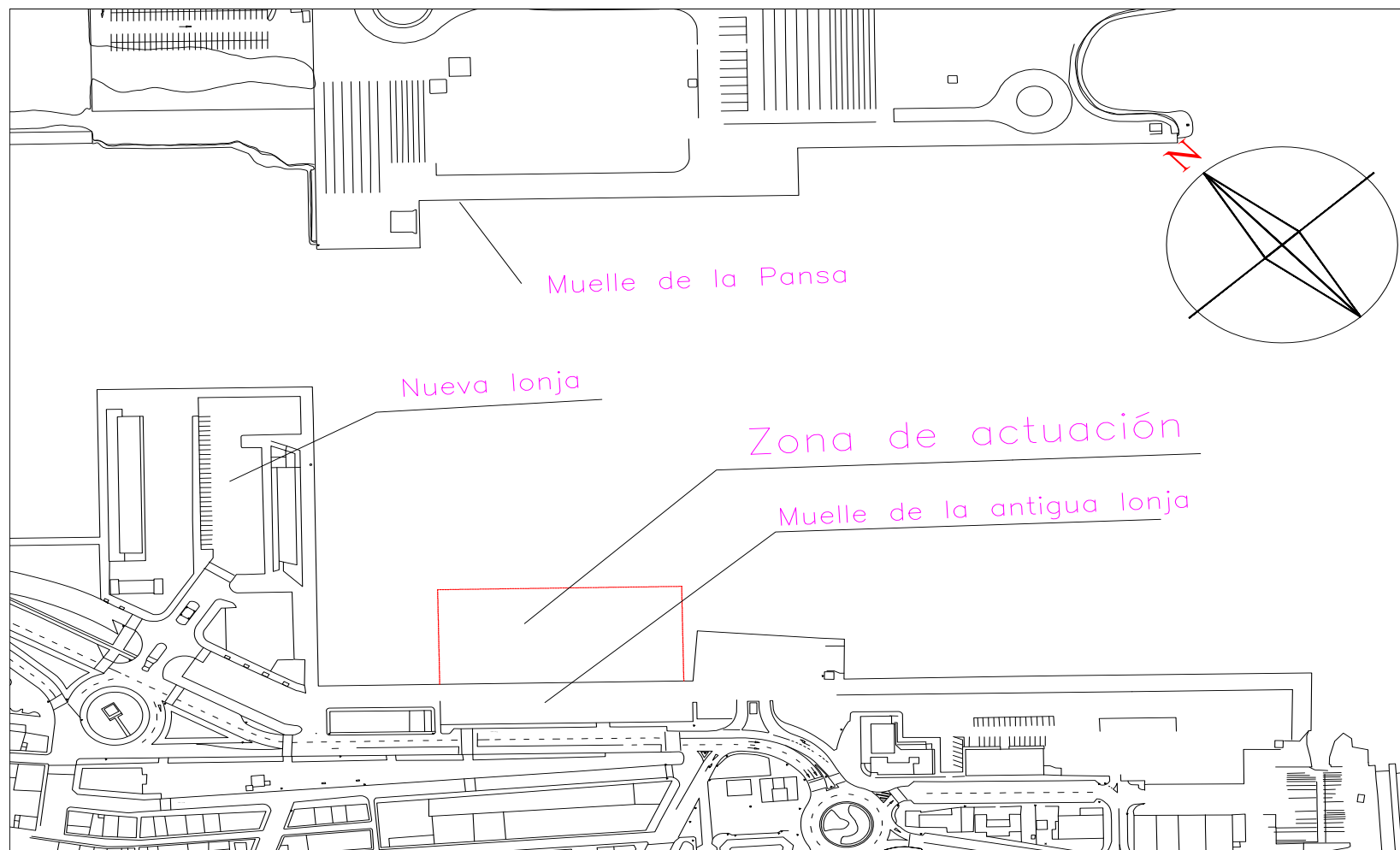
ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL



Escala 1/5000

Figura 3: Puerto de Denia

ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL



Escala 1/500

Figura 4 . Zona Megayates, Puerto Denia

2. HISTORIA DEL PUERTO DE DENIA

INTRODUCCIÓN

Denia ha contado desde tiempo inmemorial con un puerto natural, que ha sido su razón de ser. Durante casi cien años, la mejora del puerto se centró únicamente en la limpieza del fondo y más adelante, en el balizamiento de la bocana. Sin embargo a finales del siglo pasado, para Denia, tener puerto era tener un área abrigada por escolleras de defensa. Paradójicamente, cuando concluyó la construcción de las escolleras, el tráfico portuario había evolucionado de tal manera que se requirieron de nuevos planteamientos: mayor conexión terrestre, estructuras de muelles, almacenes, plataformas, etc., más difíciles de obtener que el propio abrigo, lo cual unido a la disminución de la exportación de la pasa, que había sido el autentico motor de la modernización, dejó la operatividad relativa del puerto casi en las mismas condiciones iniciales.

EL PUERTO NATURAL.

El Puerto de Denia, tal y como lo vemos hoy, responde a las obras de mejora de su fondeadero natural iniciadas en 1987, que dejaron un nuevo concepto de puerto muy diferente del que hasta entonces había existido. La presencia de unos fondos quebrados que conformaban el puerto natural fue el máximo condicionante de su actual diseño, por encima de los modelos que ya imperaban a mediados del siglo XIX, lo cual indujo unas formas poco usuales que le dan singularidad.

Denia está situada en el extremo Sur de la unidad fisiográfica que configura el golfo de Valencia, en un punto extremadamente sensible a las variaciones de los movimientos de fangos y arenas a lo largo del litoral, derivados fundamentalmente de los aportes del río Ebro.

El rosario de recientes albuferas que conforman la línea de costa al Norte de Denia, da una idea de las grandes alteraciones que ha podido sufrir su perfil en épocas históricas. Las transgresiones y regresiones marinas en el entorno del castillo están contrastadas en los últimos 30 siglos, y se interrelacionan principalmente con los cambios climáticos que han alterado la erosionabilidad de las cuencas vertientes y con las roturas del delta del Ebro por terremotos, que han producido los cambios más bruscos.

El puerto natural de Denia está formado por dos bajos, separados de tierra, que abrigan una extensa área donde se han situado distintos fondeaderos. Los bajos o placeres, denominados La Planicia ó La Placeta al Norte y San Nicolás al Sur, están separados por el canal de entrada, enfilado al máximo temporal, con un ancho de unos 80 metros y más de 6 metros de calado.

El canal está flanqueado en su parte exterior por otros dos bajos denominados El Caballo y La Androna. En la parte interior existía otro bajo, denominado Mango del Guitarró, que obligaba a una alineación de entrada quebrada. El conjunto de esta singular composición provocaba unas corrientes de autolimpieza, según la dirección del viento, que mantenían abiertos los canales paralelos a la costa, a

ambos lados del canal.

El nada evidente puerto natural, completado por un conjunto de pozos próximos que servían de aguada, debió tener para sus primeros usuarios un importante valor estratégico, ya que era muy difícil su acceso con embarcaciones de porte, sin previo conocimiento de los fondos.

Geomorfológicamente es bastante curiosa la existencia de un canal de paredes verticales, y es todavía más sorprendente que este canal se mantuviera limpio entre dos placeros de materiales sueltos. Los fondos que configuraban el Puerto de Denia indujeron a pensar en antiguas construcciones submarinas, que posiblemente no han existido nunca, pero cuya duda da una idea de la singularidad geológica que supone este surco submarino, tan providencialmente situado junto al promontorio del castillo, al final del cual hay unos insospechados fondeaderos.

Todas estas circunstancias, unidas a la tranquilidad de las aguas, dieron origen históricamente al establecimiento en Denia de una base marítima. La razón de ser de dichas calmas habría que buscarla en la orientación de la costa, que deja el espacio frente a la ciudad con un remanso entre dos corrientes, además de contar con la protección orográfica del Montgó ante los vientos del S y O.

Con la construcción de los espigones de defensa, se rompe el funcionamiento de autolimpieza del puerto natural por las corrientes de vaciado en los dos sentidos paralelos a la costa, y con el dragado general de 1992 desaparece el quiebro natural del canal conformado con el bajo rocoso de "El Guitarró".

PROYECTOS DE MODERNIZACIÓN.

El proceso de creación de un puerto moderno en Denia se va configurando a lo largo de 150 años, en los que el comercio marítimo crecer sin cesar y las distintas administraciones tratan de proyectar y encajar en sus planes esta necesidad cada vez más evidente.

La modernización del puerto de Denia no nace de un interés local o comercial concreto, sino que se engloba dentro de un plan para hacer navegables y útiles para el comercio las costas españolas, en especial las mediterráneas, que disponían de muy pocos abrigos naturales con capacidad para los nuevos navíos y fragatas que empezaban a llegar desde América.

En el siglo XIX se realizaron las siguientes actuaciones portuarias, que fueron desarrolladas a lo largo de toda la centuria, intensificándose en el último tercio de siglo. Abarcan los principales conocimientos técnicos de la época y se agrupan en los siguientes apartados:

- Las obras de limpia.
- El proyecto de Elcoro: el objetivo pretendido era la creación de un puerto de refugio.
- El balizamiento de la bocana: aparte del aterramiento del puerto y la falta de calados, el otro gran problema del puerto natural es el balizamiento de la bocana.
- El proyecto de dragado de Jáudenes.
- El proyecto de mejora de Jáudenes.
- : En este caso el proyectista reconoce que no puede asegurar el comportamiento el abrigo en los temporales del noreste, que

entran directamente por el canal, por lo que recomienda que se observe su funcionamiento antes de decidir el emplazamiento de los muelles de mayor calado.

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

Si el proceso de gestación del puerto fue largo y complejo, el de construcción no lo fue menos. Después de 150 años de gestiones se inician las obras en 1898, a los 118 años de redactarse el primer proyecto. Básicamente ha habido tres etapas en la construcción del puerto, en las que se han concentrado las mayores inversiones. Entre estas etapas se intercalan periodos de total inactividad y otros con obras aisladas de importancia, como fue el muelles pesquero (1920) y los dragados de 1970. Estas tres etapas son:

- 1ª. Etapa (1897-1904) (Gabriel Moreno y Compañía Concesionaria): Se construyen los diques norte y sur hasta el canal.
- 2ª. Etapa (1928-1937) (Comisión administrativa de Arbitrios): Se terminan los diques y se construye el muelle comercial y zona de servicio.
- 3ª. Etapa (1985-1992) (Generalidad Valenciana): Se reconstruyen los diques, se construyen los espigones del interior de la bocana, se completa la urbanización y se realiza el dragado general.

En 1917 la obra realizada no difería demasiado de la existente en 1904. Consistían en los diques norte y sur hasta el canal, luces provisionales, dragados de limpieza del canal de acceso a los muelles, muelle de empalizada, que ya estaba prácticamente destruido por el taredo y el muelle de Mahiques. Durante esta etapa que duró hasta 1946, se configuró la actual línea de muelles.

El Muelle Nuevo, con 10 pies de calado, fue la primera estructura de atraque importante realizada en Denia. Es el actual muelle pesquero y el Martillo, en una versión menos avanzada que la actual y con un calado de tres metros. En esta obra se incluyó también la mejora del primitivo muelle de costa, desde la antigua aduana hasta la lonja actual. Terminado este muelle, se construyeron los tinglados y se urbanizó la zona.

En 1926 se redacta el proyecto de “Prolongación del dique norte”. En 1929 se inician las obras de terminación del dique, a la vez que se redactan un gran número de proyectos para hacer operativo el puerto. Con la prolongación recién terminada, se produce el 2 de febrero de 1934 un temporal extraordinario que destruye el morro y gran parte de la última alineación recién construida.

Al margen de las obras exteriores, se acometen por primera vez y de forma global las obras de atraque y servicios. En 1932 se firmó el proyecto de muelle comercial, también se proyecta el adelanto del Martillo para conseguir un calado comercial y el edificio de oficinas del puerto. El varadero se construye en esa época con carriles y otros sobrantes de las obras, y se inician las vías apartadero todavía hoy en uso.

Hacia el año 1935, se termina el adelanto del muelle del Martillo, que se habilita para un calado de más de cinco metros. En esos años se acomete la construcción del muelle comercial, con calado de 6.1 metros, que completa la actual configuración de la costa y se enlaza de esta manera los muelles con el ferrocarril

de Alicante y Carcagente.

En 1947 se redacta un “Proyecto de reparación Urgente del dique norte”.

En 1951 se proyecta el dragado del canal, que es realizado en 1955. Por estos años se materializan diversos proyectos y trabajos de urbanización, habilitación de un tinglado para lonja de pescado, etc. En 1970 se realiza el dragado de la zona Sur del puerto, que incluye la zona destinada a embarcaciones deportivas.

En la década de los años setenta se realizan varios dragados importantes para la extracción de los restos de escollera caídos al canal.

En 1982 se inicia una nueva etapa que va a suponer para el puerto de Denia la terminación de las obras de abrigo y el dragado del canal y área de evolución interior, que tantas veces se había intentado sin éxito.

Desde 1980 a 1985 se realizan las obras de reconstrucción y refuerzo de los diques, así como las de urbanización y accesos. El morro norte sufre una avería en el temporal del 15 de noviembre de ese año, y se redacta un proyecto de reparación, que terminará el abrigo concebido 100 años antes. Se termina el proyecto de dragado y se consigue dejar expedito el canal de entrada, eliminando el mango de “el Guitarró”.

3. CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL PUERTO.

El puerto de Denia se encuentra en la mitad norte de una pequeña bahía, donde el tipo de costa presente en esta zona es mayoritariamente recta. El puerto se construyó abrigando un pequeño canal natural durante la época de los romanos, teniendo constancia de ello en citas de importantes romanos de la época pero sin tener un documento concreto.

Tiene forma de embudo estando la parte más ancha sobre la línea de costa que llega a sobrepasar el kilómetro y medio de longitud, y posteriormente se va acercando hasta el canal, donde forman una especie de defensa que protege al puerto, sobre todo el dique norte de los temporales que provienen del norte.

El dique norte arranca desde la Punta del Raset, y tras trazar una curva de 375 m de radio corre en la dirección NE con una longitud total de 632m, terminando en un morro circular. Por otro lado el dique Sur arranca del camino llamado Azagador y se extiende en ángulo 810 metros hacia el NNE para posteriormente situarse en paralelo a la bocana del muelle Norte con una longitud de 200m aproximadamente. Resumiendo, se puede decir que la longitud de los diques de abrigo aproximada es de unos 3472m.

Con todo esto, el puerto ocupa una superficie terrestre de unos 295.288m² y una superficie marítima de 600.067m². La bocana de entrada orientada hacia el NE tiene una boca de entrada alrededor de los 90m con un calado de 7m. A continuación definiremos algunas características de las zonas que componen el puerto. Estos datos han sido obtenidos de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambiente.

Zona pesquera	
Muelles(ml)	332
Calado (m)	4,0-4,5
Zona comercial	
Muelles(ml)	230
Calado (m)	6,0-6,5
Amarres deportivos de gestión directa	
Numero (UD)	501
Eslora máxima (m)	8
Calado (m)	2,0-3,0
Amarres deportivos en concesión (CN)	
Numero (UD)	586
Eslora máxima (m)	25
Calado (m)	2,0-4,5

Tabla 1: Características de diversas zonas del Puerto de Denia

La mayoría de la superficie del puerto se encuentra en concesión. Siendo algunas de ellas las nombradas a continuación.

Sector	Nombre	Descripción	Fechas	
			Inicio	Plazo (años)
Construcción, Reparación y Mantenimiento de barcos	Noguera Roselló	Talleres Náuticos	16/12/1992	30
Deportivo	C.N. Denia	Clubs Náuticos	05/10/1994	30
	Marina Denia	Clubs Náuticos	11/02/1997	30
	Licuas, S.A.	Clubs Náuticos	17/10/2005	30
Suministro de Combustible	CEPSA	Gasolineras	16/12/1992	30
Comercial	Eurolíneas	Estación	16/11/1998	17
	Marítimas S.A.L	Marítima		
Otros	Cruz Roja Española	Local sede social	18/05/1999	30

Tabla 2: Concesiones en el Puerto de Denia a fecha de octubre de 2006. Fuente: PUEP del Puerto de Denia, Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient.