



**ABRIR CAPÍTULO II 1ª PARTE**

## **CAPÍTULO III**

**EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y ETAPAS  
DE LA NÁUTICA RECREATIVA Y  
DEL TURISMO NÁUTICO:1966-1998**

“Antes, con la voz *náutica* se aludía sólo a la ciencia o arte de navegar. Ahora, en cambio, con esta voz lo más corriente es referirse a la navegación deportiva y de recreo, a ese fenómeno social de nuestro tiempo en que estas competiciones náuticas, como el turismo marítimo, han dejado de ser privilegio de un reducido número de poderosos y llevan camino de convertirse en algo auténticamente popular”

MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA

## **1.- APROXIMACIÓN A LA HISTORIA DE LOS DEPORTES NÁUTICOS EN ESPAÑA: Final del Siglo XIX hasta mediado de los años sesenta en el Siglo XX**

Normalmente es conocido, como hemos visto en los Capítulos anteriores, el origen aristocrático del deporte moderno y la progresiva popularización de muchos deportes ocasionados en las sociedades industrializadas (G. Ferrando, 1990). En el caso de la náutica deportiva desde su inicio en el siglo pasado en nuestro país ha estado relacionada y fomentada por los miembros de la casa real directa o indirectamente hasta nuestros días. Podríamos decir que la historia de la náutica en España gira en torno a la célebre regata: *Copa del Rey* y los nombres de los barcos utilizados por los monarcas el “*Giralda*”, “*Bribón*” o “*Fortuna*”: desde finales del diecinueve en el Náutico de Barcelona, principio de siglo en Bilbao; con el paréntesis de la etapa de la Copa del Generalísimo, hasta el inicio del mes de agosto, en el último tercio del siglo XX, en la Bahía de Palma de Mallorca.

Sobre este tema es difícil encontrar documentación que alumbre el inicio de la actividad náutica-deportiva en nuestro país. Por lo que deberíamos estar contentos por los buenos consejos de grandes amigos que nos ha permitido contactar con los históricos clubs náuticos españoles, y, a través de éstos, conseguir esos valiosos documentos que algunos miembros de los clubs realizan, a título privado y en ediciones numeradas, recogiendo la historia del club, que en definitiva es la historia de la náutica en España.

Acertando con el rumbo impuesto por los grandes conocedores de la vela y la náutica en España (Miguel Company)<sup>1</sup>, las velas impulsadas por el viento de la historia nos ha hecho arribar a tres de los más significativos puertos en la náutica española: *Real Club Náutico de Barcelona*<sup>2</sup>, *Sporting Club de Bilbao*<sup>3</sup>, y *Real Club Náutico de Palma*<sup>4</sup>. En estos puertos hemos

---

<sup>1</sup> Presidente de ADIN (Asociación de Industrias Náuticas).

<sup>2</sup> En este Club hemos localizado dos importantes publicaciones: MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978). *Los Deportes Náuticos en Cataluña. 1821-1936*. Barcelona. Ejemplar numerado 420. Así como: PLA BOSCH, JUAN. *Real Club Náutico de Barcelona. 1873-1997. 125 años de historia*. Barcelona.

podido localizar parte de esta historia de la náutica, si bien, tenemos noticias de que existen publicaciones sobre los orígenes de la náutica en otros clubs, como el Real Club Mediterráneo (Málaga), que no hemos podido obtener. No obstante, creemos que estas publicaciones, por sí solas, nos permiten hacer un intento de aproximación a lo que ha sido la actividad del deporte náutico en España, permitiéndonos, asimismo, poder recoger tres visiones de la actividad social, cultural y deportiva, desde las diferentes zonas geográficas que han marcado el crecimiento de la actividad náutico-deportiva en nuestro país: Cataluña, el Cantábrico y Baleares.

### 1.1.- LOS ORÍGENES DE LA NÁUTICA DEPORTIVA

Los orígenes de la navegación de recreo son muy remotos. Según Martínez Hidalgo (1978) “la primera cita histórica la encontramos en “Vidas paralelas” cuando Plutarco refiere que en los años 30 Antes de J.C Cleopatra fue a Sicilia en busca de Antonio y penetró en el río Cidno a bordo de una galera”. Asimismo, “el uso de las embarcaciones como centros de placer se encuentran también en China, con las *Haw Ting* o barcos de flores”.

La idea de la competición en velocidad es, según todos los indicios, una idea prehistórica de los tiempos en los que el hombre comenzaba a surcar las aguas con balsas o piraguas. Por su parte, la voz *regata* es de origen veneciano, del verbo *ricattare*, sentido de competir por afán de triunfo. El origen de las regatas venecianas es confuso, pero ya hay referencias históricas en 1171 de estas competiciones marineras venecianas, a las que se daría el nombre de regatas, adoptado luego mundialmente para señalar toda competición de velocidad entre embarcaciones.

En las islas británicas, cuna del nacimiento del deporte en el sentido moderno, encontramos las primeras pruebas de remo y piragüismo. Para Martínez Hidalgo, la primera competición de *remo* se corrió en Inglaterra en 1716 sobre el Támesis con un recorrido de 8250 metros entre Londres y el Puente de Chelsea. Desde entonces las competiciones de remo han variado mucho, en embarcaciones y reglamentación. Hubo un tiempo de regatas entre los botes de los buques de guerra y otros empleados en la pesca. Luego se hicieron canoas ligeras hasta ser desplazadas por los “outriggers”. Las actuales competiciones de remo son: Outriggers, Yola, Canoé, Kayak y Canoa.

La primera competición de remo de la que se tiene noticia en el puerto de Barcelona fue organizada en julio de 1821 para conmemorar el juramento de la Constitución de Fernando VI.

---

<sup>3</sup> CONDE DE ZUBIRIA (1980). *El Libro del Real Sporting Club*. Club Marítimo del Abra. Las Arenas (Vizcaya). Ejemplar nº 724.

<sup>4</sup> FUSTER ROSELLO. J.A. (1997). *50 Años Real club Náutico de Palma. 1948-1998*



El remo fue introduciéndose en España al mismo tiempo que llegaba a ser un espectáculo multitudinario. En torno al remo (y al reto de competiciones náuticas, como posteriormente se verá) se va creando un ambiente de fiesta, conmemoraciones, siempre rodeado de asistencia de autoridades y de un “ambiente de alta sociedad”. Así, va creciendo el interés por el remo no sólo como deporte, sino como una forma de “vida social”, de paseo en día de fiesta. El remo, junto con la natación fueron los dos primeros deportes practicados en el Club de Barcelona. A finales del siglo XIX el interés por el remo va en aumento, se van introduciendo embarcaciones extranjeras y las pruebas internacionales cada vez son más usuales. En los últimos años del siglo se aprecia un declive de este deporte, debido al creciente interés que va despertando la vela. Hay que esperar a 1911 para ver nacer la Federación Española de Remo con la representación de más de 10 clubs nacionales, en un intento de hacer renacer el remo, pero a comienzos del siglo XX el remo se va estancando; otros deportes como la motonáutica despiertan más interés. En los años 30 nos encontramos con un nuevo resurgir del remo que se mantiene hasta nuestros días.

Respecto a la *vela*, Martínez Hidalgo nos comenta que la mitología griega remonta el origen de la vela a los paseos por el Nilo de Isis, madre de Horus. Pero la navegación a vela con fines deportivos o recreativos en el concepto actual, vino con el yate, término que procede del inglés *yacht* y éste del holandés *jagd* (de correr, cazar, seguir). En Holanda el *jagd* era la embarcación pequeña y rápida usada en el siglo XVII en los transportes a través de canales y posteriormente como correo o aviso de guerra, así como servicio particular. El yate fue en Holanda el equivalente, primero, al carro de carga y, luego, al veloz coche de lujo de otros países más dados a las comunicaciones terrestres.

El rey Carlos II de Inglaterra se aficionó a la vela en su exilio en Holanda y a la vuelta a Inglaterra, ya como rey, fue introduciendo este deporte entre la realeza, que muy pronto empezó a seguir los gustos del monarca por los deportes náuticos, a lo que luego se conocería como mundialmente como “yachting”. Así, el deporte de la vela desde su nacimiento ya queda marcado por la influencia de la realeza. En el caso español, la influencia es clara. A finales de siglo fue concedido el título de “Real” a distintos Clubs: como el Mediterráneo de Málaga (fundado en 1873); el Real Club de Regatas de Barcelona (1888), el Real Club Náutico de Barcelona (1888), o más recientemente a mediados del presente siglo el Real Club Náutico de Palma (1948), quedan ligados a la institución de la monarquía con las visitas de los monarcas<sup>5</sup>,

---

<sup>5</sup> Alfonso XIII visita varias veces los Clubs Náuticos tanto para presidir regatas y actos como para participar en las competiciones: Barcelona, Sporting de Vizcaya, Náutico de Palma, etc. Tradición que nuestro actual Rey Juan Carlos I mantendrá con asiduidad, preferentemente en el Real Club Náutico de Barcelona y Palma, desde 1956.

el nombramiento como presidentes de honor y, la promoción de competiciones como la Copa del Rey o la Copa Infanta Sofía<sup>6</sup>.

La influencia en el deporte náutico y en los clubs, así como su papel en la difusión de los deportes náuticos por la institución monárquica parece clara en España. Sirva de ejemplo varias notas históricas como el hecho de que el club decano en España, el Club del Mediterráneo de Málaga, fundado en 1873 fue nombrado Real por la reina M<sup>a</sup> Cristina y el Real Club Náutico de Barcelona, en 1888 por Alfonso XIII<sup>7</sup>. Así como las asiduas visitas del rey Alfonso XIII al Real Club Náutico de Barcelona, al de Palma y al Real Sporting Club de Bilbao; al igual que los príncipes de Asturias, de las infantas y los miembros de la realeza. Por otro lado, desde finales del XIX, los monarcas españoles (hasta los actuales) han sido y son miembros de honor de clubs como el de Barcelona o el de Palma. Las constantes visitas de los monarcas, su interés por el deporte<sup>8</sup> e incluso su participación personal<sup>9</sup> han supuesto para la náutica española un elemento de difusión del deporte no sin ciertas connotaciones sociales de diferenciación y “aristocratización”. A finales de siglo las visitas de los monarcas constituían un evento social<sup>10</sup>, iban rodeadas de grandes fiestas y boatos, incentivando el elemento social de un deporte que nace y se desarrolla rodeado de un fuerte estigma de diferenciación social<sup>11</sup>.

---

<sup>6</sup> La Copa del Rey ha jugado en las distintas monarquías, un importante papel en el auge de la náutica, en especial en el Real Club de Palma (así como en el de Barcelona en el que se vino celebrando en varias ocasiones desde el siglo XIX o en el de Bilbao donde se celebró por primera vez en 1910). En Palma se celebró por primera vez en 1982 con la participación personal del monarca Juan Carlos I.

<sup>7</sup> MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978). En 1873 se funda en la ciudad la primera entidad náutica – deportiva de la que se tiene conocimiento “La Sociedad de Regatas de Barcelona”, con una vida bastante efímera. En 1874 se funda el “Club de Regatas”, con la misma fortuna que el anterior. En 1879 se funda el “Club Catalán de Regatas” y en 1881, el “Club de Regatas de Barcelona” antecedente del actual Real Club Náutico. En 1887 pasa a llamarse “Club Náutico” y 1888 adquiere la denominación de Real. Op.cit. P.21-28 y 40.

<sup>8</sup> En 1908 se instaura el “trofeo Alfonso XII” y en 1911 el monarca preside la Federación Española de Clubs Náuticos.

<sup>9</sup> El rey Alfonso XIII participa en distintas regatas patroneando el yate *Giralda V* que había sido de su propiedad. El actual monarca participa activamente en trofeos y competiciones, así como parte de la familia real.

<sup>10</sup> CONDE DE ZUBIRIA (1980). En 1906 el rey Alfonso XIII presenta su propio yate, el “Giralda” en el Real Sporting de Bilbao y se celebra una cena de gala. En los anales del club consta la vestimenta de los invitados y el menú de la cena que estuvo rodeada de gran boato. Op. Cit., p.40.

<sup>11</sup> MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978). Sirva como ejemplo el hecho de que los socios de los clubs eran miembros de la clase dominante en Barcelona en el que se hacen constantes referencias a los miembros que en la mayoría de los casos pertenecían a la clase más pudiente de la ciudad. Las embarcaciones pertenecían a una clase burguesa en auge y la aristocracia de la ciudad. Por otro lado los clubs en muchas ocasiones han estado presididos por miembros de la aristocracia: el Marqués de Vilanova en 1913, el Conde de Figols en 1918, el propio rey Alfonso XIII en 1931 y Conde de Godó que ha sido un personaje fundamental en el deporte náutico en Barcelona. Op. cit. p.58

Además de la monarquía, el deporte náutico ha contado en sus inicios con el apoyo institucional, al menos hasta los años anteriores a la Guerra Civil del 36. Ejemplos claros son las constantes subvenciones de la Diputación de Vizcaya al Real Sporting Club de Bilbao o el regalo del presidente del Consejo de Ministros, A. Maura, fomentando importantes premios al mismo club.

Desde su nacimiento en Inglaterra, el deporte náutico se va introduciendo en España poco a poco. En nuestro país el deporte náutico por excelencia era el remo hasta los años 80 del pasado siglo. En estos años, los socios de los clubes, conocedores del éxito de la vela en otros países<sup>12</sup>, se sienten atraídos por ella. Al principio se navegaba con botes de una simple vela latina o con barcas mallorquinas, pero en poco tiempo existió una buena flota. La aparición en los clubs españoles de yates extranjeros fue progresiva e impulsora de la compra de embarcaciones y la celebración de competiciones nacionales.

La adquisición de embarcaciones de vela, básica para la difusión del deporte, ha corrido a cargo, en algunos casos, de los propios clubs mediante la donación de sus socios, pero en la mayoría de particulares. Eran los propios socios o no socios los que compraban las embarcaciones, con fines privados. La adquisición de una nueva embarcación por un particular suponía a principio de siglo, un evento para el club<sup>13</sup>, además de la carga de distinción social que esto podía llegar a suponer, de hecho, en los anales de los clubs se constatan las nuevas compras por parte de socios. Así, la compra privada de embarcaciones con fines particulares y, hasta cierto punto sociales<sup>14</sup>, ha sido motor impulsor de este deporte.

Hasta los años 20 no comienza la fiebre del motor y de las regatas de crucero internacionales, lo que podemos considerar como el nacimiento de la *motonáutica* en España; para Martínez hidalgo, nació con la idea de G. Daimler de impulsar una lancha de 6 mts. por medio de uno de sus motores de gasolina 2 CV (1886), que le imprimía una velocidad de 10 Km./h, para llegar hoy día con los *Bluebird* de Campbell casi a 450 Km/h. Las regatas de embarcaciones a motor se iniciaron en París en 1901, y actualmente las categorías son: off-

---

<sup>12</sup> CONDE DE ZUBIRIA. (1980) Op. cit. Cabe destacar la fuerte influencia de Inglaterra donde la vela era un deporte muy expandido. En España hay que resaltar la diferencia en cuanto a la influencia extranjera: en Barcelona Inglaterra fue el modelo, pero en Bilbao tuvo más peso la influencia francesa y alemana quizá porque “los ingleses regateaban en barcos mayores que difícilmente hubieran podido construir en España”.

<sup>13</sup> MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978). Opus Cit. “la flota social del club (del Real Club Náutico) se vió incrementada en el mes de julio (de 1917) con una importante unidad, procedente de Santander, el yate de regatas de la serie de 15 metros Slec (construido en Inglaterra) adquirido por los señores Fuster, Bofill Petit y Miracle”. P.103.

<sup>14</sup> Ibidem, “A finales de abril de 1919 hubo una fiesta con motivo de la entrega de los nuevos Skifts, Rizal, Nuri, Sol y Fern, adquiridos en Italia por el club y los socios Rigol, Campos y Vila”. P.112.

shore, intrabordo, fuerabordo, neumática, hélice, aérea y diesel, con cadenas en V, planeadores, modelo catamarán, ala de gaviota y de tres puntos. Su inicio en España se produce en el 1924 con la celebración de regatas de motor organizadas por la Federación Catalana de Motor y por la Federación Española de Motorismo Marítimo. En 1926 el Real Club Náutico adquiere nuevos yates a motor que suponen un empuje para la motonáutica.

En 1927 se realizan regatas a motor en Barcelona. La regata a motor está en auge e impulsada por varios acontecimientos como la celebración del salón de automóvil en el que el Real Club Náutico presentó motores marinos y lanchas, además de planos y fotografías y a la compra por parte del Real Club Náutico de un nuevo yate de 150 CV., así como otros yates que iban incrementando la flota a motor. En mayo 1930, el Real Club Náutico convocó a una reunión a todos los clubs interesados en los fueraborda y la motonáutica en general para constituir la Federación Española del Motorismo Marítimo y la adhesión de ésta a la Federación de Yachting Automóvil Internacional con sede en Bruselas. La proposición fue aceptada. Poco a poco la motonáutica fue creciendo con la progresiva incorporación a las flotas de los clubs y construcción de lanchas, obviamente, cada vez más rápidas y con mayor tecnología.

### 1.1.2.- La náutica a finales del siglo XIX.

Los años ochenta del siglo pasado son los años del desarrollo industrial sobre todo en ciudades como Bilbao o Barcelona. Es la época de las navieras, que permiten la construcción de embarcaciones, básico para la náutica, pero sobre todo son los años del nacimiento de una nueva clase, la burguesía, que será la que nutra a los clubs nacientes. Así, la nueva burguesía y la aristocracia (basta ver la influencia mencionada de la monarquía y el hecho de que prácticamente toda la nobleza de ciudades como Bilbao o Barcelona era socia de los clubs náuticos) van a ser los socios de estos nuevos centros de recreo.

Por ello, cabe afirmar que los clubs náuticos desde su nacimiento han estado en manos de la clase dominante, y han sido un signo de diferenciación social y de cierto exclusivismo<sup>15</sup>, que en la actualidad aún perdura en muchas de las instituciones del litoral español. Desde nuestro punto de vista, aquí radica uno de los principales males de la actividad náutica recreativa y la ausencia de relación con el turismo náutico, como podríamos hoy entenderlo.

---

<sup>15</sup> CONDE DE ZUBIRIA (1980), "dada la importancia y categoría que ya tenía el club (Real Sporting Club de Bilbao), se dirigen (los socios) a una firma de abogados de Madrid para ver las posibilidades que existen para registrar las insignias del Club con arreglo a la Ley de Propiedad Industrial, y así evitar que lo usaran las personas ajenas al club". Op. Cit., p.28

Aunque es verdad, que los tiempos están cambiando, gracias al proceso de modernización de la sociedad española y a la entrada de savia nueva en este tipo de asociaciones deportivas.

Hasta que no existieron clubs no se puede hablar propiamente de deportes náuticos. Las regatas náuticas carecían de espíritu deportivo, eran meras demostraciones de aptitud de profesionales (marineros o pescadores), también se organizaban competiciones de remo, natación o cucañas como parte de la fiesta. Según Martínez Hidalgo, la primera regata de la que se tiene noticia en el puerto de Barcelona, fue organizada el 9 de julio de 1821 por el Ayuntamiento para conmemorar el juramento de la Constitución de Fernando VII. La segunda referencia que se encuentra de un acontecimiento náutico en aguas de Barcelona, consta de 1843; el 3 de diciembre de ese año se anuncia una “corrida naval de la regata”, dentro de las fiestas conmemorativas de la elevación al trono de Isabel II, pero se suspendió ante la falta de interés. En 1850 se anuncia la construcción de una especie de góndola veneciana para dar paseos por el puerto.

El centenario de la fundación de Barcelona, dio motivo a la celebración de unas regatas de remo, organizadas por la Comisión de Festejos del barrio del puerto, así el 5 febrero de 1853 se celebran las regatas conmemorativas que constaban de cuatro pruebas. Puede observarse, que a pesar de la celebración de todas estas regatas, no existía una náutica deportiva como tal y, de las actividades de vela ni siquiera se hablaba. Todavía no se puede hablar de una afición deportiva organizada en sociedades o clubs, pero sí empiezan a montarse nuevas actividades en el puerto, actividades distintas a las del tráfico comercial. Al mismo tiempo va creciendo el interés por el remo como deporte en fiestas. La actividad náutico-deportiva se reduce a la natación, el remo y los baños, pero todavía no hay competiciones a vela. Esta costumbre continuará luego, ya fomentada por el nacimiento de los clubs locales.

Como nos comenta Martínez Hidalgo, en 1873 aparece una Sociedad de Regatas en Barcelona, pero no tuvo continuidad. Y del año siguiente hay que constatar otro efímero e inactivo Club de Regatas del que poco se sabe. Entre los primeros clubs náuticos que aparecen en nuestro país por estas fechas, hay que destacar el decano de los clubs náuticos españoles: el Real Club Mediterráneo de Málaga, fundado en 1873. Le sigue en antigüedad el Club Náutico de Tarragona, fundado en 1878<sup>16</sup>. Luego vendrían el Club Catalán de Regatas (1879), Club de Regatas de Alicante (1889) y el Club de Regatas de Barcelona (1881), que con el tiempo darían lugar a los clubs actuales. De 1881 es también el Club Náutico de Bilbao y, de 1898 el Real

---

<sup>16</sup> MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978). El Club Náutico de Tarragona (1878) fue fundado por un grupo de aficionados al deporte. Empezaron con dos canoas de dos y cuatro remos, luego con dos “outriggers” ingleses, otra canoa y varios botes. Op. cit. P. 40

Sporting Club (Bilbao) y el Real Club Náutico de San Sebastián. Aunque antes, por el 1893, había clubs de regatas en Alicante, Almería, Cádiz, Huelva y Palma de Mallorca.

Se puede observar que hasta el siglo XX la actividad náutica en el ámbito de club es prácticamente escasa. Los eventos náuticos nacen como parte de las fiestas patronales<sup>17</sup> o de las celebraciones industriales. Los clubs deportivos son más bien centros sociales<sup>18</sup> en los que las clases más pudientes de la ciudad se reúnen, en un centro social para los más privilegiados. Así desde su nacimiento los clubs náuticos han estado marcados por un claro matiz de distinción social, como actividad básicamente de las clases más privilegiadas, pues como nos comenta Martínez Hidalgo, “ya en sus comienzos eran más clubs sociales que deportivos”. Situación que hoy día se sigue repitiendo en la mayoría de las instituciones, ya que como veremos más adelante, el grado de actividad deportiva de los socios es relativamente muy reducido, aún teniendo la embarcación amarrada en los planchas del club. Por lo tanto, en los primeros años de la andadura de los clubs náuticos en nuestro país, nos encontramos con dos notas características: el deporte como parte de una celebración de la ciudad y los clubs como centro de reuniones sociales.

A finales de siglo la actividad de la náutica empieza a tomar posición en Cataluña, a partir de 1897 habrá siempre uno o más clubs náuticos en Barcelona. Los deportes de remo y vela tendrán siempre una sociedad que los impulse, y desde 1881, al menos dos. En 1897 se funda el Club Catalán de Regatas y en 1881 el Club de Regatas de Barcelona, antecedentes de los clubs actuales. La llegada de embarcaciones extranjeras y la celebración de varias competiciones hacen que el deporte náutico, así como la aparición y ampliación de los ya existentes vaya en aumento. Las primeras regatas nacionales se celebran el 28 de mayo 1887 con gran asistencia de público como venía siendo característico.

La disputa por el deporte o por las relaciones sociales se dejaron ver desde el origen de los clubs náuticos españoles. Como ejemplo sirva lo acontecido a finales del diecinueve en Barcelona: “el Real Club Náutico venía acusando su decadencia y la juventud bogadora se fue en bloque al Real Club de Regatas por ver en él más posibilidades para la práctica del deporte náutico. Entonces los socios de más edad y aficionados a la vela decidieron cambiar el nombre de la entidad y darle el de Real Yacht Club, para dedicarse exclusivamente al deporte de la vela”. En 1893 quedó fundado y poco después se celebraron las primeras regatas sociales. Las

---

<sup>17</sup> *Ibidem*, p.46. Sirva como alguno de los múltiples ejemplos: celebraciones de regatas con motivo de la fiesta de la Merced en Barcelona a finales del siglo XIX o en marzo de 1926 con motivo de la Feria de Muestras, entre otros muchos ejemplos.

<sup>18</sup> *Ibidem*, “Durante años (el club de Barcelona) fue más bien una tertulia de amigos que un centro de actividades náuticas. P.48

pruebas internacionales cada vez son más habituales y se empiezan a ver los primeros éxitos españoles.

En el litoral Cantábrico el final del siglo se vivía como años de desarrollo intenso, durante la última década del ochocientos se había dado un impulso enorme a la industrialización y sobre todo se había construido las infraestructuras necesarias para el inicio del ulterior desarrollo de la zona: ferrocarril, puerto, carreteras, coincidiendo con los años en que se fundaron en Bilbao las grandes sociedades anónimas. Un año antes de terminar el siglo XIX, en 1899 se funda el Real Sporting Club de Bilbao<sup>19</sup>.

Los promotores de la creación del club fueron gente muy significada en los negocios, la aristocracia y la política, que marcaron la distinción social a través de los nuevos deportes que venían de la cercana Inglaterra, con la que en aquellas épocas del industrialismo grandes lazos les unía. En los primeros años de vida del Club, la celebración de los eventos se rodea de lujo, con la asistencia de personalidades y de los reyes (Alfonso XII era presidente de honor del Club), los príncipes de Asturias y la Infanta María Teresa. Se celebraron regatas a vela y a remo, entre otros eventos. Siguiendo la tradición que se había iniciado con el nacimiento de los clubs náuticos del Mediterráneo.

En los finales del siglo XIX, asimismo, también se funda el Club de Regatas de Mallorca<sup>20</sup>. Los socios fundadores mantienen el perfil de los clubs del Mediterráneo en la época. Según palabras de Fuster Roselló, “ los aficionados, aunque pudientes,....”. Se puede entender que pertenecen a la aristocracia y las fuerzas vivas de la ciudad. Asimismo, el nacimiento del club dista mucho de convertirse en un centro para la realización de los nuevos deportes náuticos y más bien, mantiene la función de reuniones sociales “un perfecto lugar de tertulias masculinas”.

Durante estos años el deporte náutico toma auge, aunque marcado por un fuerte matiz de distinción social. El final del siglo inicia la vida de los clubs náuticos, pero les imprime un carácter muy encorsetado en cuanto a reglas sociales y deportivas, siguiendo los modelos de los clubs ingleses, que marcarán el futuro de la actividad del deporte náutico en España. Como se comprobará en el siglo XX y, desgraciadamente en las puertas del siglo XXI, donde algunas instituciones recreativas aún no han abierto las ventanas de sus históricos “gabarrones flotantes”.

---

<sup>19</sup> CONDE DE ZUBIRIA (1980). “pronto cundió la afición y no pasaron muchos años hasta que construyeron su Club Flotante que amarró cerca del Muelle de Hierro de Portugalete. Op. Cit., P. 21

<sup>20</sup> FUSTER ROSELLO, J.A. (1997). “fue construido frente al Baluarte de Chacón, a escasos metros de la muralla. El edificio del club era una casona cuadrada, sin demasiadas pretensiones”. Op. Cit., p.31.

## 1.2.- LA NÁUTICA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

### 1.2.1.- La náutica Recreativa del 1900 a 1936

El inicio de siglo continuaba con un ligero crecimiento de la actividad náutica, el incremento de las regatas con la aparición de nuevas especialidades que se sumarían al remo y la vela: la motonáutica. Las primeras regatas del siglo se celebran el 7 de enero de 1900 y, en el mes de marzo ya se programaron regatas de preparación para la participación en París con motivo de la Exposición Universal. Durante el inicio del presente siglo los grandes acontecimientos internacionales o locales (fiestas patronales) son motivo para la organización de pruebas que impulsen los nuevos deportes náuticos. En los primeros años las competiciones se realizan indistintamente tanto en Cataluña como en el Cantábrico, desplazándose a principio de la segunda década la *Copa del Rey*, celebrada hasta la fecha en Bilbao, hacia las aguas del puerto de Barcelona.

En estos primeros años el nacimiento de los clubs trajo consigo distintos cambios de denominaciones e incluso de sedes. En 1902 existían en Barcelona dos Clubs náutico-deportivos: el Real Club de Regatas y el Real Yacht Club de Barcelona. En este año las Juntas Directivas deciden la fusión de ambas entidades, naciendo de este acuerdo una nueva entidad que toma el nombre de Real Club de Barcelona<sup>21</sup>.

Las regatas se siguen rodeando de un ambiente recreativo y, en ciertos casos lúdico, siguen contando con las asiduas visitas de los monarcas, así como el aumento de su apoyo a las competiciones internacionales. Alfonso XIII participará en distintas regatas de Cataluña, siguiendo la tradición “real” de la náutica. Lo que da lugar a que su nombre presida las competiciones, en 1908 el Real Club Náutico de Barcelona estableció en trofeo Alfonso XIII, que todavía se disputa en este club<sup>22</sup>.

Un hecho significativo de cómo desde el nacimiento de los clubs se producían las luchas internas entre los partidarios del deporte y los que, aún gustándoles la actividad náutica, preferían utilizar las instalaciones más como centro de reunión social, se produjo en Barcelona en 1909. A pesar de la brillante temporada de regatas de 1908 no fue obstáculo para que se acusaran las diferencias, latentes desde su fundación, en el Real Club de Barcelona, entre las

---

<sup>21</sup> Para MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978), El protocolo de fusión fue firmado el 25 de enero de 1902. Op. cit.

<sup>22</sup> PLA BOSCH, JUAN (1966). *Real Club Náutico de Barcelona. 1873-1997. 125 años de historia*. Barcelona. P.12.



secciones de vela y remo. En esta última entraron nuevos socios, jóvenes y con ideas muy distintas a las de los directivos en cuanto a la vida social y deportiva. Esta “facción” de gente joven se marcha del club y éste cambia de nombre y pasa a llamarse Real Club Náutico de Barcelona<sup>23</sup> que pocos meses después contaba ya con 50 socios y una docena de yates. La escisión dió origen a los dos grandes clubs históricos de la ciudad: el Real Club Náutico y el Real Club Marítimo. A ellos se unieron otras entidades, especialmente de remo.

Los finales de la década traen consigo el traslado de la *Copa del Rey* que tradicionalmente se disputaba en la segunda semana de septiembre en Bilbao, a las aguas de Barcelona con motivo de un acontecimiento deportivo en la regata instituida para el fomento de la construcción nacional. La buena participación del balandro del Real Club Náutico decidió al monarca cambiar la sede para la próxima edición<sup>24</sup>.

El apogeo que toma las actividades de remo y vela en ese tiempo da lugar a que el 15 de diciembre de 1911, en Madrid, y en el local de la Liga Marítima, se constituya la Federación Española de Clubs Náuticos, cuyo reglamento fue aprobado en la Asamblea General celebrada en Madrid en 1908. Como en todas las manifestaciones de este deporte la monarquía está presente, concediéndose la presidencia de honor al rey don Alfonso XIII. Los clubs reconocidos fueron:

Club Marítimo de Abra, Bilbao  
 Real Club Astur de Regatas de Gijón  
 Real Club Barcelona  
 Real Club Mediterráneo (Málaga)  
 Real Club Náutico de Barcelona  
 Real Club Náutico de Gran Canaria  
 Real Club Náutico de San Sebastián  
 Real Club Náutico de Valencia  
 Real Club de Regatas de Alicante  
 Real Club de Regatas Cartagena  
 Real Club de Regatas de Santander  
 Real Sporting Club de Bilbao  
 Sporting Club de Vigo

<sup>23</sup> Tanto para MARTINEZ HIDALGO como para PLA BOSCH este hecho fue muy significativo, para Hidalgo puede decirse que “nuestro club nació en 1909”. “Los disidentes se instalaron en un piso de la Rambla, hasta que lograron construir un edificio en tierra: el que sería el futuro Real Club Marítimo de Barcelona”.

<sup>24</sup> Según los comentarios de MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978), “el balandro obtuvo el segundo puesto, a sólo cuarenta segundos del patroneado por el monarca. Ganando en la segunda prueba, pero siendo abordado por el yate del rey *Giralda II*, no pudiendo terminar la prueba”. P.80.

Como podemos comprobar el inicio del siglo empieza a configurar el mapa de la actividad náutica en el litoral español. Tradición que se irá incrementando hasta la guerra civil española y que no retornará hasta finales de los años cincuenta.

En el primer tercio de siglo el nacimiento y la desaparición de clubs fue una situación muy corriente. En 1913 en Barcelona se instauran dos nuevos clubs dentro del Real Club Náutico: Golden Lion Racing Club y el Sailing Yacht. En realidad estos dos clubs sólo existieron en el papel. Su razón de ser estuvo en la *Copa del Rey* en la que sólo podía competir un yate por club y, de esta forma podían presentar más yates a tan codiciado trofeo. La tradición por las denominaciones inglesas, asimismo, se deja ver en los nuevos clubs; el 8 de enero se celebró la junta general para constituir el Barcelona Yacht Club (1914–1916). Nuevamente aparece una dicotomía entre el deporte y la significación social, según Martínez Hidalgo (1975) “Las instalaciones de este club eran muy suntuosas, más para la vida de alta sociedad que para la práctica del deporte náutico”<sup>25</sup>.

Por las aportaciones históricas que nos facilita Martínez Hidalgo podríamos decir que entre los años 1911 y 1914 se crean las bases de la náutica deportiva en España. Si en el 1911 se funda la Federación de Clubs, en ese mismo año se constituye la Federación Española de Remo, con una representación de más de 10 clubs inscritos. Y, en 1914 aparecen las primeras titulaciones para la marina de recreo, por R.O. de 22 de enero se crearon los títulos de *Patrón de Yate* y *Capitán de Yate*, titulaciones que, con las precisas modificaciones, se mantienen hasta nuestros días.

**a) - Los años veinte: la fiebre del motor y de las regatas de cruceros internacionales.**

Los “felices años veinte” tienen una gran significación en la actividad de la náutica de recreo con la aparición de los nuevos motores fueraborda y la llegada de las primeras lanchas propulsadas. La actividad de la náutica sigue su camino fomentada por las clases más pudientes de la sociedad y el entorno de la monarquía,<sup>26</sup> la participación de la familia real continúa con sus apariciones en las distintas regatas y competiciones de Santander y Barcelona; el barco del

---

<sup>25</sup> ibídem p.96.

<sup>26</sup> En los distintos documentos de esta época es difícil encontrar datos sobre la estructura social de los participantes fuera de la monarquía y las grandes personalidades de la sociedad en las distintas ciudades. No obstante, ligeros atisbos de distanciamiento social se observa ante comentarios como los del Conde de Zubiria. “El Rey, siempre atento al fomento de la afición y comprendiendo que esto tenía que hacerse por las clases económicas, había regalado una copa especial para la misma y el Sporting había añadido un premio de 1000 pesetas.”. CONDE DE ZUBIRIA (1980). *Op.cit.*, p.103

Rey el *Giralda V* sigue regateando por los mares del Cantábrico y del Mediterráneo. En este año la reina Victoria Eugenia ganará el primer premio de la regata cántabra.

Durante estos años desde los clubs náuticos se llevan a cabo varias pruebas de selección y preparatorias para las Olimpiadas que incentivaron aún más la prácticas de deportes náuticos como la vela y el remo. Asimismo, la actividad constructora toma auge en nuestro país con la aparición de distintas empresas navales con la aplicación de técnicas cada vez más sofisticadas aplicadas a los nuevos barcos y lanchas de motor: Cardona, Burrell, Palou, Corbeto, Vilardell, Cid y los hermanos Arás, se encuentran entre los astilleros más solicitados.

El auge del motor en estos tiempos hace que el remo entre en declive. A pesar de muchos intentos, como la creación de la Federación Catalana de Remo en 1922 con el concurso de tres clubs: Náutico de Tarragona, Real Club marítimo y Club de Mar, la actividad se va estancando. Por el contrario, las regatas de barcos de motor comienzan su andadura. En 1924 se celebran las primeras regatas de motor promocionadas por la Federación Catalana de Motorismo Marítimo. Este ascenso de los barcos de motor viene impulsado en este tiempo por varios acontecimientos como la celebración del Salón del Automóvil de Barcelona, donde el Real Club Náutico presentó motores marinos y lanchas, acompañados de fotografías y planos de nuevos tipos de embarcaciones. Esta actividad promovida por el mundo del motor penetra en los tranquilos pantalanos de los puertos, haciendo su aparición las nuevas lanchas de motor, como la adquisición de un yate de 150 C.V. por el propio Club Náutico de Barcelona.

El primer intento de crecimiento del deporte náutico con proyección turística lo podemos situar en 1927, “con motivo de un banquete ofrecido a los participantes de las regatas de febrero del Real Club Náutico, José M. Roviralta manifestó la conveniencia de habilitar el puerto de Garraf para el turismo marítimo y la pesca. Para llevar a cabo esta idea se formó una comisión integrada por los directivos del club”. Años más tarde con motivo de la junta general del club, a finales de enero de 1929, se presentó el proyecto y se “trató del acondicionamiento y dragado del nuevo puerto de Garraf, y el arquitecto Rodríguez Arias presentó un proyecto de pabellón del Real Club Náutico en dicho puerto con restaurante y habitaciones”<sup>27</sup>. En este mismo año el edificio flotante se traslada al muelle de Barcelona.

El final de los “años veinte” fue la apertura de la náutica española hacia las pruebas internacionales, tanto en el Cantábrico como en el Mediterráneo, y el inicio de las clásicas regatas que hoy día se celebran en el calendario europeo. En 1929 con motivo de la Exposición Internacional de Barcelona se estudió la organización de regatas internacionales, ya que se esperaba la concurrencia de un gran número de yates procedentes de los puertos europeos. La

---

<sup>27</sup> MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978), op.cit. pp 142-143 y 153.

idea fue converger en el Puerto de Pollensa (Mallorca) desde: Barcelona, Génova y Marsella, para concluir en Palma de Mallorca<sup>28</sup>. De este acontecimiento arranca la idea de crear el Comité Internacional para la organización cada año una regata de cruceros para los países mediterráneos, en particular, para los latinos. En el mes de agosto del mismo año se celebró la primera regata: Plymouth-Santander con la participación de tres barcos españoles, entre los que estaba el patrón del “M<sup>o</sup>. Del Carmen” Pedro Careaga, acompañante del rey en las regatas en las que participa su barco.

La década termina con una gran agitación política en vísperas de la segunda República. Agitación que también se da en el mundo de la náutica deportiva aunque por motivos bien distintos. El distanciamiento social del mundo de la náutica de recreo y la opinión pública, que en la actualidad se sigue manteniendo, queda reflejado en el origen de esta actividad y en el comportamiento de sus precursores. Un ejemplo significativo de este hecho que marcará las relaciones futuras de esta actividad y su imagen a través de los medios de comunicación social lo podemos recoger en la carta<sup>29</sup> que el presidente del Real Club Náutico dirige a los directores de los periódicos nacionales ante la ausencia de noticias de “tan importantísimo acontecimiento” con motivo de la realización de la Regata-Crucero Internacional del Mediterráneo. Desde nuestro punto de vista, las páginas que nos describe Martínez Hidalgo son un importante documento sociológico que permite analizar y situar históricamente desde cuándo el mundo de la náutica recreativa ha vivido de espaldas a la sociedad, aunque estos privilegiados usuarios traten de echar la culpa a los “españoles por vivir de espaldas al mar”. Baste una sola pregunta para responder a tal aristocrática carta. ¿Quién frecuentaba el mundo de la náutica de recreo a demás del rey, la nobleza y los grandes financieros por aquellos tiempos?. España por esa época es un país exclusivamente agrícola, con excepción de algunas regiones. Si exceptuamos Cataluña y el País Vasco no se puede pensar en una burguesía

<sup>28</sup> Según MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978), “para el crucero Internacional del Mediterráneo se inscribieron cuarenta yates, y de Barcelona salieron nueve el 16 de Junio con destino a Pollensa.(...) El primero en llegar fue *Tonino*, del rey, patroneado por Careaga.” Op. cit., p.154

<sup>29</sup> Transcribimos algunos pasajes de la misiva del presidente del Real Club Náutico, que representa el sentir de los dirigentes de la náutica. “Las recepciones oficiales, los banquetes, las fiestas y los repartos de premios han sido reseñados con discreción por los diarios de Palma de Mallorca, por muchos de Barcelona y por muy pocos del resto de España”..., “La causa de esta indiferencia es conocida. La mar no interesa a los españoles, pese a tener el privilegio de que tres mares bañen sus dilatadas costas”....., “todos los países adelantados sienten el orgullo de aumentar sus flotas de yates y el número de clubs náuticos, y la prensa aviva e intensifica esta afición”..., “la prensa, que siempre marca la opinión, los caminos rectos que avivan sus entusiasmos, que fija normas al sentimiento de las multitudes,...,no ha sabido hallar el comentario vivo, la glosa aleccionadora y las palabras encomiásticas que merecen los hombres abnegados que por amor a la mar y a las cosas de la mar largan sus velas de paz a los vientos marinos...” .La carta que ocupa más de tres columnas del libro termina...”...por le amor de sus hijos y fuente de riqueza para su país, gracias al trabajo de los ciudadanos y al esfuerzo constante de los clubs náuticos que forman legión en todas partes menos en este país”. MARTINEZ HIDALGO,JOSE MARIA (1978), Op. cit. pp 156-157

empresarial emprendedora. Por lo tanto, no era de extrañar que desde Cataluña, la antípoda económica de las empobrecidas zonas del sur y oeste español, se puede hablar de esta forma.

### **b) El periodo anterior a la guerra civil**

En 1930 se exponen los nuevos planes para la construcción del edificio que el Real Club Náutico proyectaba construir en el Muelle de Barcelona. El piso principal constaría de salas de reuniones, restaurantes, vestuarios, galerías etc. Y el piso superior de una gran sala de fiestas con “grandiosas terrazas y una torre en ángulo en forma de cofa”. Las relaciones sociales y su importancia para el mundo del deporte náutico empiezan a quedar constituidas.

Por otro lado, en el inicio de los años treinta podemos situar el despegue de la náutica recreativa con proyección internacional y los primeros intentos de dar a estas actividades deportivas una vertiente más recreacional y preferentemente turística. Se crea la Unión Internacional de Cruceros Marítimos (con motivo de la presentación de “*Los Baños de San Sebastián*”) y se produce la adhesión de la Federación Española de Motorismo Marítimo al Yachting Automóvil Internacional, con sede en Bruselas. Y, lo más importante para nuestra investigación, la celebración en 1930 del primer Congreso de Turismo Náutico (Argel) con asistencia de un centenar de participantes y una representación española. En este congreso se empieza a reclamar un espacio diferenciado en los puertos para los barcos deportivos y la difusión de la actividad, donde se observa la importancia que representa la náutica en el país vecino. Se aprobó por deseo del congreso de procurar un lugar de amarre agradable para los visitantes fuera de la suciedad de los puertos; *máxima publicidad para el turismo náutico*; necesidad de tener un representante en cada puerto; organización de pruebas internacionales; agentes del Yacht Club de Francia en todas partes; construcción de pequeños puertos en toda la costa y, finalmente, la institución de un congreso anual de clubs franceses y extranjeros para tratar todos los temas referentes al fomento del turismo náutico. También, se propuso, por parte del representante español, la publicación de una guía de los puertos del Mediterráneo Occidental para que los turistas encuentren toda clase de facilidades en sus excursiones, así como el reconocimiento internacional de los títulos de *patrón* y *capitán de yate* como se tenía en España<sup>30</sup>.

El inicio de los años treinta presenta una gran actividad en el mundo de la náutica para darle mayor contenido y difusión. Así, aparecen las primeras publicaciones específicas sobre la actividad, impulsadas internamente por los clubs, y las primeras asociaciones del sector: “Unión Náutica”, que tuvo bastante actividad durante esos años.

---

<sup>30</sup> MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978), Op. cit. pp 165.

Con la llegada de la II República española, a partir del 14 de Abril del 1931 los clubs náuticos pierden su condición de "Real", pero la actividad continuó su curso, eso sí, cambiándose los patrocinadores de los concursos y los premios, a los que los nuevos regentes siguieron apoyando (el 10 de julio del 1931 se entrega por primera vez la Copa de la Generalitat). No obstante, este cambio político no tuvo su repercusión de la misma forma en las distintas agrupaciones deportivas, en algún club catalán se producen excisiones. La misma situación ocurrió en los clubs monárquicos como el real Sporting<sup>31</sup>. A partir de 1934 se empieza a notar el descenso de actividades y los socios poco a poco van descendiendo (de 694 a 657 en el Club Marítimo).

Los años treinta traen una de las primeras alegrías al deporte de la vela española. Con motivo de la X Olimpiada de Los Angeles de 1932, Santiago Amat obtiene la medalla de bronce en la prueba individual de vela. Asimismo, aunque el historiador no nos dice el motivo, durante los años de la República se observa un crecimiento de la actividad del remo en los distintos clubs náuticos catalanes<sup>32</sup>, así como el aumento de las embarcaciones.

Los vientos de libertad de la segunda República soplaron las velas y los cimientos de los clásicos estatutos los clubs náuticos, lo que dio lugar a ciertas excisiones y dimisiones de las juntas directivas en las tradicionales instituciones. Martínez Hidalgo (1978) nos comenta la junta general del Club Marítimo en 1932; "se acordó que las señoras familiares de los socios pudieran entrar en el club con los mismos derechos que éstos."<sup>33</sup>. Este hecho singular define las relaciones sociales que se daban en los clubs, donde sus estatutos copiados al mejor estilo de los clubs ingleses, alejaba de la participación deportiva y recreativa a las mujeres y a los niños. Situación que hasta bien entrada la década de los sesenta se siguió manteniendo en ciertos clubs náuticos españoles.

El final de esta etapa mantuvo la actividad de la náutica en sus distintas especialidades, incrementándose la participación en regatas internacionales (Crucero Internacional del Mediterráneo), a la que el presidente de la República ofreció una copa de oro al primer

---

<sup>31</sup> " el verdadero mazazo para el real Sporting caería el 14 de abril con la proclamación de la República"; "No crea que esta junta en funciones durante la República era en sí republicana, basta leer los nombres de sus componentes para comprender lo contrario, lo que ocurría es que el Sporting era la Sociedad monárquica y española por antonomasia" CONDE DE ZUBIRIA (1980). Op. cit. Pp.178-179.

<sup>32</sup> Para MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978), Op. cit. pp 185-187, durante estos años hay un resurgimiento del remo. "El club de Remo de Barcelona creció de tal forma que hubo de ampliar sus instalaciones con un nuevo pantalán flotante anexo, pero aún así se mostró insuficiente y se acordó la construcción de otro, se inauguró el 21 de agosto de 1932. La misma situación se produjo en el Club Marítimo.

<sup>33</sup> Continúa el historiador. "Sin embargo, al haber sido presentado el caso de un modo muy especial, el presidente, don Arturo Sedó, pensó que ello suponía una desconsideración hacia él y renunció a su cargo". MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978), *ibidem*. p 184.

clasificado<sup>34</sup>. Nuevos premios aparecen en el calendario náutico, como las regatas de la “Fiesta del Mar” en abril de 1936 para conmemorar el V aniversario de la proclamación de la República.

Durante este periodo, el aspecto social de los clubs queda patente en la construcción y remodelaciones de éstos, que se van llenando de locales dedicados más a la actividad social que a la deportiva. Así, en el periodo anterior a la guerra nos encontramos con una concepción del deporte náutico que supone una diferenciación social en una sociedad española eminentemente agraria, frente a una clase dominante española que tenía más de aristocrática y de “vieja nobleza” que el resto de los países europeos.

Pero todo este lento crecimiento de la actividad náutica, desgraciadamente sufrió un drástico estancamiento con el inicio de la confrontación fratricida entre ciudadanos de un mismo país. “El 21 de Julio fue incendiado el edificio flotante del Club Náutico construido en 1884, desapareciendo entre llamas bajo las aguas cincuenta y dos años de deportes náuticos en Barcelona”<sup>35</sup>.

### 1.2.2.- Del 1939 a finales de los años sesenta

Los años de la posguerra son los años duros de lenta reconstrucción de la vida social, de los clubs náuticos<sup>36</sup> y de las costumbres deportivas de antaño. Son años que hoy desde el mundo de la náutica se ven como “unos años de transición y muy marcados por una post guerra que se alargó más allá de lo que la prudencia política hubiera aconsejado. Unos años duros, en lo político, y que, seguramente, pasarán a la historia como un periodo gris, hermético y falto de ideas”<sup>37</sup>. Son los años del cambio de presidencias honoríficas en los Clubs Náuticos “del rey al Generalísimo”<sup>38</sup>, del retorno a las costumbres más tradicionales en la actividades sociales de los clubs, del cambio de estatutos de los clubs adaptados a las nuevas directrices del

<sup>34</sup> Desde la perspectiva que da la historia es importante señalar, asimismo, el tipo de premios que se otorgan en ese tiempo: “El segundo premio consistía en 2.000 metros cuadrados de terreno en Formentor y el tercero de 1.000 metros cuadrados en Alcudia” (Baleares). FUSTER ROSELLO. J.A. (1997). Op. cit. P.19.

<sup>35</sup> MARTINEZ HIDALGO, JOSE MARIA (1978), Op. cit. pp 202.

<sup>36</sup> “ el 7 de diciembre de 1939 se celebra en el Hotel Ritz de Barcelona la reunión de antiguos socios del Club Náutico (...), se propone la edificación de un nuevo local social “que sustituya al de madera destruido por los marxistas” (consta textualmente en le libro de actas). PLA BOSCH, JUAN (1997) Op. cit.. P.20.

<sup>37</sup> FUSTER ROSELLO. J.A. (1997) Op. cit. P.16.

<sup>38</sup> “Dos asuntos merecen mencionarse... ..cuando falleció Alfonso XIII, la junta directiva del Spoting solicitó al Conde de Barcelona que aceptara la presidencia de honor, cosa que hizo contestando al oficio del Sporting su ex-presidente Juan Caro. La segunda es que en el año 1939 y antes de acabar la guerra, la junta general de socios la había nombrado al generalísimo socio de honor y que éste aceptó, aunque, que yo sepa, nunca visitó al Sporting”. CONDE DE ZUBIRIA (1980). Op. cit. P. 218.

Movimiento<sup>39</sup>, y, de la lenta ampliación de la flota de embarcaciones. El deporte náutico se va recuperando poco a poco.

Podemos decir, siguiendo a los narradores de la época, que la actividad de la náutica empieza a recuperarse a partir de 1942. Se retorna a las competiciones de remo y vela, las regatas internacionales (Barcelona- Palma de Mallorca, en 1943), las regatas oficiales de los clubs (star, snipe), la ampliación de recorridos hasta Italia (1948) la construcción de nuevos puertos (Arenys de Mar, 1949), y la fusión de los puertos tradicionales en nuevas instituciones deportivas más preparadas para fomentar el crecimiento de la náutica (Real Náutico de Palma, en 1948).

A finales de los cuarenta se unen el Club de Regatas de Mallorca y el Club de España, unión más por una necesidad urbanística que por el interés de los socios.<sup>40</sup> El traslado de embarcaciones y de socios al nuevo club coincidiría con el hecho de suma importancia para la tranquila vida palmesana de la época: el campeonato del mundo de snipes. La vocación del club de convertirse en el centro social de la vida de Palma, marca un primer punto de inflexión en las relaciones sociales de la náutica: la apertura a las distintas clases sociales de la ciudad. “la Junta Directiva había abierto a la ciudad la puerta de entrada al Club Náutico y la respuesta fue tan espectacular que se desbordaron las más optimistas de las previsiones: seis mil nuevos socios”<sup>41</sup>.

Los años cincuenta transcurren para la vida social española dentro de una política económica autárquica hasta la liberalización de la economía con el Plan de Estabilización de 1959. En la náutica estos años marcarán el inicio del cambio de orientación de las actividades náuticas más dirigidas hacia el turismo y a la recreación que al mantenimiento de las tradiciones aristocráticas de los deportes náuticos y deportivos. Los aires de los nuevos clubs del Mediterráneo comienzan a cambiar el ambiente anquilosado del pasado, tanto en las relaciones sociales de los socios como por el movimiento de embarcaciones extranjeras que recalán en sus planchas. Por el contrario, en el caso de ciudades industriales como Bilbao, el

<sup>39</sup> “Artículos 61 y 62 del Estatuto Orgánico de la Delegación Nacional de Deportes. PLA BOSCH, JUAN (1997) Op. cit. P.22.

<sup>40</sup> El club disponía de cuatro edificaciones: casino, varadero cubierto para snipes, vestuarios y sección de pesca. Disponía de un capacidad para 600 embarcaciones, y más de 1500 socios. Nace a lo grande y con vocación de ser el mejor de España y con la vocación de convertirse en el centro social de la vida de Palma. FUSTER ROSELLO. J.A. (1997) Op. cit. Pp.43-44.

<sup>41</sup> “el tiempo cribaría años después esta entrada masiva de socios, que se había realizado sin cobro de cuotas de entrada y con módicas mensualidades, pero que había cumplido más que sobradamente, el objetivo de llenar el nuevo club y fomentar con ello la afición hacia los deportes del mar (...), sobre los años sesenta los socios que no disponían de embarcaciones propias fueron abandonando el “Braco”. Ibídem. Pp.67-68.



Real Sporting Club sigue manteniendo las líneas características de los años de su nacimiento: la náutica sigue en manos de la clase dominante y rodeada del ambiente social y festivo característico de años anteriores<sup>42</sup>.

Por el contrario, los efectos del turismo y la apertura de las fronteras hizo que en menos de 20 años, Mallorca asistiera a la transformación radical de las viejas estructuras sociales, económicas y medioambientales que habían permanecido intactas desde el siglo XVIII. Un ciclón, el del turismo, que consiguió lo que ninguna revolución social había conseguido. En menos de medio siglo transformó la isla. Hasta los años 50 Mallorca era una isla tranquila y calmada. Así durante el periodo de la posguerra, renace el deporte náutico, en especial en Mallorca, donde se da un primer giro a la tradición deportiva uniendo el deporte náutico con el ocio de las clases pudientes y los eventos sociales de los clubs. Un ejemplo de esta actividad lo tenemos en el Club Náutico de Palma, que se convierte en punto central de la vida social de la isla<sup>43</sup>.

### 1.2.3.- Los años sesenta.

El inicio de la actividad náutica como la podemos conocer hoy nace en los años sesenta en nuestro país, unido a dos hechos diferenciales: la apertura hacia el turismo en la ribera mediterránea y, principalmente, el cambio tecnológico que se produce después de la segunda guerra mundial con la fabricación en serie de barcos de recreo de reducidas esloras y a precios asequibles, que permitió a las clases medias europeas acercarse a la práctica recreativa del deporte de la vela. Actividad que se vio incrementada con la irrupción de las nuevas necesidades de evasión y aventura propias de la “sociedad del ocio”.

Desde mediados de los sesenta la actividad de la náutica en sus distintas modalidades, se ha multiplicado el número de clases y los tipos de embarcaciones toma un gran crecimiento que hace necesario en 1966 la regulación normativa de las instalaciones deportivas (puertos deportivos). La actividad social y deportiva de los clubs comienza a cambiar con la entrada de la gente joven y las nuevas embarcaciones que cada vez van siendo más rápidas y modernas, en unos años en los que el cambio tecnológico empieza a ser patente en nuestro país<sup>44</sup>. Comienza,

---

<sup>42</sup> Sirva como ejemplo el hecho de que en esos años se instauran en el Real Sporting Club de Bilbao costumbres culinarias que perduran hasta nuestros días (“la comida de la bajada”) por un lado, y por otro el hecho de que los socios del club siguen siendo los mismos que antes de la guerra o son sus hijos. A este respecto ver la tercera parte del libro: “Mis amigos”. CONDE DE ZUBIRIA (1980). Op. cit. Pp.203-346.

<sup>43</sup> “ aquí han hecho escala o han pasado largas temporadas de descanso personajes de la importancia de Errol Fynn, Ava Gardner, John Wayne, Anthony Quinn, Raniero y Grace de Mónaco...” FUSTER ROSELLO. J.A. (1997) Op. cit. p.84.

<sup>44</sup> Como comenta el CONDE DE ZUBIRIA “las nuevas generaciones se habían educado en star y snipe” .

asimismo, a aparecer la profesionalización del deporte náutico. En la práctica de la náutica empieza a distinguirse entre la náutica de competición y la náutica de recreo y, junto con el desarrollo importante en estos años del turismo en nuestro país, la actividad del deporte náutico toma un sentido más moderno: recreativo y turístico.

La vida de los nuevos puertos deportivos se va adaptando a la normalización socioeconómica del país y a la cada vez mayor incidencia de la actividad turística, dando paso a una náutica recreativa y a una actuación del deporte en contacto con la naturaleza (el mar) más que con la competición. No obstante, aunque la influencia de la institución monarquía en las actividades de la náutica cobra nuevos aires adaptados con los tiempos que corren más que con las tradiciones pasadas de la realeza: desde las primeras visitas de S.A.R. el Príncipe D. Juan Carlos de Borbón en el Real Club Náutico de Barcelona<sup>45</sup>, y, las continuas visitas de la familia real a las distintas instalaciones deportivas de Barcelona y Palma, así como el patrocinio de regatas: como la edición del trofeo Reina Sofía desde 1968, o a la celebración de la *Copa del rey* desde 1982, en el Real Club Náutico de Palma<sup>46</sup>, no han ayudado, en parte, a cambiar la imagen tradicional aristocrática de esta actividad deportiva y turística.

---

<sup>45</sup> En 1967 el Príncipe patroneó el dragón *Fortuna*, con los colores del Real Club Náutico de Barcelona, clasificándose para tomar parte en el campeonato de Europa celebrado en Le Havre. En 1968 es nombrado Socio de Honor. En 1969, defendiendo los colores del club se proclama campeón de España de la clase Dragón con su yate *Fortuna*. En 1978, su Majestad el Rey Don Juan Carlos I, aceptó la presidencia de Honor. PLA BOSCH, JUAN (1997) op.cit. Pp. 38-52.

<sup>46</sup> "La verdad sea dicha que, aunque son muchos los que atribuyen al Club Náutico el éxito de sus competiciones internacionales, se hace preciso subrayar que la sola presencia de los Reyes de España en las regatas eleva el listón de las mismas, las prestigia enormemente y las convierte en acontecimientos deportivos de primer orden. De Hecho, el club sabe perfectamente que tiene una deuda permanente con la Casa Real española". FUSTER ROSELLO. J.A. (1997) Op.cit., p.116

## **2.- DESPEGUE DE LA NAUTICA DEPORTIVA Y RECREATIVA EN ESPAÑA: 1966-1998**

La práctica de la náutica deportiva en nuestro país ha ido adquiriendo una importancia especial desde la ruptura con los modelos tradicionales en la década de los años 60. Años en los que empezaban a surgir las primeras instalaciones y embarcaciones destinadas más al recreo que a la actividad propiamente deportiva. En los últimos años, con el desarrollo de una importante red de infraestructuras alrededor de las zonas litorales, y el crecimiento de una demanda que ha ido perdiendo el carácter de la vieja aristocracia y el sentido elitista de los primeros años sesenta, se ha incrementado la actividad permitiendo la lenta entrada de una clase media-alta, que si bien por renta puede acceder a las actividades náuticas como en los países de su entorno, ante la falta de promoción y la definición de productos no ha permitido su despegue real.

El presente apartado de este capítulo pretende dar una visión general del crecimiento de la actividad náutico turística en los últimos treinta años, recogiendo la evolución histórica sobre la base de las variables que constituyen, desde nuestro punto de vista, los importantes indicadores socioterritoriales y, la relevancia del sector náutico deportivo y recreativo. Las variables consideradas siguen un criterio descriptivo desde la normativa hasta la planificación del territorio: la legislación, por su evidente incidencia en el desarrollo del sector; la flota de embarcaciones y el número de titulaciones expedidas, como claro indicador de la demanda y su localización espacial; y, la oferta y el número de instalaciones náutico-deportivas, clasificadas por categorías y su capacidad en puestos de atraque, según el modelo de planificación.

Para poder realizar este análisis definiremos cinco etapas por las que ha pasado el desarrollo del sector desde el inicio de la actividad al comienzo de los años sesenta, consideradas éstas, en función de los distintos intentos de planificación y ordenación de la oferta desde las administraciones públicas, como medio de aproximación al crecimiento del desarrollo náutico-turístico en nuestro país en las últimas tres décadas:

**1ª Etapa: "Primeros Puertos Deportivos"(1.965-1.976).** El inicio de las actividades náuticas de recreo se puede situar en el año 1.969, fecha clave por ser el año en el que se promulga la primera ley específica de Puertos Deportivos.

**2ª Etapa: "Crecimiento descontrolado" (1976-1983).** En esta época comienzan los primeros pasos de ordenación del litoral para uso recreativo con los Planes Indicativos de Usos del Litoral, realizados por el MOPU, que incluyen la planificación de instalaciones menores con fines recreativos, las Bases Náuticas.

**3ª Etapa: “Planificación Turística desde el Estado” (1.983-1.986).** En estos años se inicia por parte de la Secretaría General de Turismo los primeros planes de ordenación específicos para la oferta náutico-recreativa, en un intento de planificar estas actividades en el litoral español, excepto en la zona de Cataluña que se realiza en estas fechas directamente por la Generalitat de Cataluña.

**4ª Etapa: “Planificación Regional” (1.986-1.992).** Continuando el ejemplo de Cataluña diversas comunidades autónomas del litoral comenzaron a realizar sus propias planificaciones en aquellos puertos deportivos sobre los que habían adquirido las competencias.

**5ª Etapa: “Actuaciones independientes: diversidad de competencias” (1.993-1.998).** La situación actual de esta última etapa se caracteriza por carecer de criterios homogéneos en la planificación del litoral español. Las Comunidades Autónomas actualizan sus planes de ordenación de la oferta de forma independiente. En esta etapa aparecen nuevas figuras institucionales en la regulación y ordenación de las instalaciones náuticas regionales: las Empresas Públicas de Puertos.

#### ***a) delimitación del litoral español***

El litoral español posee una longitud de 7.869,4 km. Las costas peninsulares comprenden un 63,31% del total de nuestro territorio marítimo, que equivale a 4.982,3 Kms.; el resto, es decir, 2.887 Kms, corresponden a los territorios insulares de Baleares y Canarias. (Ver cuadro nº 2.1).

En cuanto a las características de nuestro litoral, en términos muy generales, el 51,1% está constituido por acantilados, mientras que aproximadamente la cuarta parte lo conforman playas, que en su mayoría son de arena. De esta forma, 1990 km. de costa están configuradas a base de playas, de una anchura media de 35 metros.

Respecto a la climatología, se pueden distinguir claramente la existencia de tres tipos de climas que caracterizan al conjunto de las costas españolas. El primero, sería el denominado régimen uniforme, característico de las costas noratlánticas; el segundo, el régimen mediterráneo, propio del sur, este y las Islas Baleares; y el último, el estepario, que es el predominante en Canarias.

**CUADRO N° 2.1**  
**CARACTERÍSTICAS DE LAS COSTAS ESPAÑOLAS**

	ACANTILADO		COSTA BAJA		PLAYA				OBRAS ARTIFICIALES		TOTAL			
	ALTO		BAJO		ARENA		CANTOS		Km.	%	Km.	%		
	Km.	%	Km.	%	Km.	%	Km.	%						
CATALUÑA (°)	173,5	29,1	40,4	6,7	54,8	9,2	243,5	40,7	19,4	3,3	51,5	8,6	597,3	100,0
BALEARES	639	47,6	356,5	26,6	196	14,6	85,4	6,4	15,2	1,1	49,6	3,7	1342	100,0
VALENCIA	58,9	12,4	67,9	14,3	29,6	6,2	175,4	37	99,5	21	42,9	9,1	474,2	100,0
MURCIA	82,7	32,8	17,9	7,1	28,9	11,5	90,4	35,9	2,4	0,9	29,7	11,8	252	100,0
ANDALUCIA	142,1	15,5	35,8	3,9	69,6	7,6	472,5	51,5	121	13,2	76,1	8,3	917,2	100,0
CANARIAS	639,7	41,4	355,2	23	229,4	14,8	116,2	7,5	140	9,1	64,5	4,2	1545	100,0
GALICIA	470,1	27,3	348,5	20,2	484,7	28,2	265,7	15,5	12,1	0,7	139	8,1	1720	100,0
ASTURIAS	271,4	54,6	37,8	7,6	61,3	12,4	43,7	8,8	12,5	2,5	70,2	14,1	496,9	100,0
CANTABRIA	98	34,7	31,3	11,1	75,3	26,6	46,7	16,5	0,1	0	31,4	11,1	282,8	100,0
PAÍS VASCO	125	48,9	29,9	11,5	26,7	10,5	25,9	10,1	3,1	1,2	45,4	17,8	256	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>2700,4</b>	<b>34,3</b>	<b>1321,2</b>	<b>16,8</b>	<b>1256,3</b>	<b>16,0</b>	<b>1565,4</b>	<b>19,9</b>	<b>425,8</b>	<b>5,4</b>	<b>600,3</b>	<b>7,6</b>	<b>7869,4</b>	<b>100,0</b>

(\*) Los 14,2 Km. (2,4%) que faltan en esta Comunidad corresponden al curso fluvial del "delta del Ebro".

Fuente: "El turismo náutico en España"; TURESPAÑA (1998).

En términos generales, la temperatura media en las costas españolas oscila entre los 13 grados de las costas del Cantábrico, con máximas en el País Vasco, y los 20 grados en Canarias.

En general, la parte norte y noroeste de la Península experimenta durante casi todo el año borrascas atlánticas, con un clima con variaciones y una humedad relativa superior al 70. En la costa, las temperaturas invernales resultan bastantes suaves, y el verano es fresco.

La costa oriental y meridional se rige por el clima mediterráneo, de inviernos suaves con medias superiores a los 10 o 12 grados en el mes más frío (enero), mientras que en el mes más caluroso (agosto) se superan los 24 grados de media.

Finalmente, las Islas Canarias se encuentran dentro de un clima subtropical marítimo, con variaciones entre la zona norte y sur de las islas.

## **2.1.- PRIMERA ETAPA: "LOS PRIMEROS PUERTOS DEPORTIVOS" (1965-1976)**

Como vimos en el apartado anterior sobre la historia de la náutica recreativa en España, en los años sesenta es cuando empiezan a adquirir cierta importancia las actividades náuticas tanto en el número de usuarios como en la demanda de instalaciones de las zonas

mediterráneas. Este hecho tiene un paralelismo con la aparición de la primera normativa específica sobre puertos deportivos en nuestro país.

Podemos decir que a mediados de los sesenta comienza el verdadero despegue del sector, caracterizado por una demanda que utiliza, fundamentalmente, pequeñas embarcaciones de motor, y por una oferta constituida por pequeñas instalaciones localizadas en su mayoría en la zona Mediterránea, litoral donde se concentra la demanda y un mayor número de usuarios.

### **2.1.1- Legislación: puertos y titulaciones**

La descripción de la legislación de la náutica deportiva en esta época pasa, necesariamente, por la de la legislación general de puertos, ya que cuando se comenzó con la creación de instalaciones destinadas a la navegación deportiva que surgieron para atender a la incipiente demanda, fue éste el régimen aplicable por no existir una legislación especial al respecto. Previamente a la aparición de una normativa completa, existieron una serie de normas que regularon aspectos puntuales y que dotaban al Estado de un mayor o menor protagonismo en función del momento histórico. Por lo tanto, haremos un pequeño repaso por la evolución histórica de la legislación en materia de puertos.

La primera de estas normas de interés en la materia es el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, desarrollado por la Real Orden de 30 de enero de 1852, que contiene la regulación que va a constituir la base de toda la legislación posterior, consagra la iniciativa pública en la construcción y gestión de los puertos, y realiza la primera clasificación de los puertos españoles, distinguiéndose entre puertos de interés general y puertos de interés local.

Posteriormente, la *Ley de Aguas de 1866*, se interesa por la clasificación de los puertos como demaniales, al dotar de tal carácter al mar litoral dentro del que incluye los puertos. Ideas que se reflejan también en la legislación de obras públicas que con el Decreto de 14 de noviembre de 1868, otorgando preferencia a la iniciativa privada. Sin embargo, con la *Ley General de Obras Públicas* de 13 de abril de 1877, devuelve el protagonismo del Estado, calificando a los puertos como obra pública y clasificándolos en tres categorías: de interés general, provincial y local.

La aparición de una normativa completa y sistemática tiene lugar en 1880, año en el que se publica la primera Ley de Puertos, de 7 de mayo, desarrollada por el Real Decreto de 11 de Julio de 1912. El Real Decreto Ley de 19 de enero de 1928, derogó la ley de 1880 sustituyéndola por la *Ley de Puertos de 1928*, que era en realidad una reproducción de la anterior, existiendo pocas diferencias entre ambas. En dicha ley se ofrece un concepto de puerto definiéndolo como los parajes de la costa más o menos abrigados, bien por la

disposición natural del terreno, o bien por las obras construidas al efecto, y en los cuales existía de una manera permanente y en debida forma tráfico marítimo<sup>47</sup>. La zona de servicio del puerto está también definida siendo aquella zona para ejecutar las faenas de carga y descarga, depósito y transporte de las mercancías y circulación de las personas y vehículos, cuya delimitación conlleva la declaración de utilidad pública<sup>48</sup>.

En cuanto a la clasificación que realiza de los puertos, dicha ley divide entre puertos de interés general de primer y segundo orden, y puertos de interés local, provinciales y municipales<sup>49</sup>, clasificación que se mantendrá hasta 1978, año en que la Constitución vigente obliga a introducir los puertos de competencia autonómica.

No existen, sin embargo, referencias expresas a los puertos deportivos, utilizándose como cobertura legal de los mismos los artículos 41 y 44 de la Ley de Puertos de 1928 cuando aquellos comienzan a surgir, ciertamente de forma residual pero expresa, sometiéndose a autorización la construcción por los particulares, de varaderos, embarcaderos, muelles, incluso puertos.

A partir de mediados de los sesenta es cuando empiezan a aparecer referencias expresas a embarcaciones náutico deportivas en el ordenamiento jurídico coincidiendo con el auge de la marina deportiva, ofreciendo soluciones parciales a la cuestión planteada con la aparición de las embarcaciones de recreo.

En este sentido, aparecen la Orden de 2 de julio de 1964 sobre "*Ejercicio en el litoral y playas de bañistas*", referida a una serie de prescripciones en cuanto a la navegación de estas embarcaciones; y la Ley de 28 de enero de 1966, sobre el régimen financiero de los puertos españoles, que incluía la denominada "tarifa especial" de los servicios generales prestados a yates de recreo, embarcaciones deportivas y cruceros turísticos, estableciendo también un canon especial para las concesiones o autorizaciones que afecten a zonas o puertos deportivos siempre que estas concesiones no constituyan motivo de lucro para los concesionarios o Titulares, de la autorización, ni se altere por tal concesión o autorización el equilibrio financiero de los puertos<sup>50</sup>.

Pero es en 1966, con el Decreto 735/1966, de 24 de marzo, de Puertos Deportivos, cuando aparece la primera disposición en la historia normativa de nuestro país que se ocupa de

---

<sup>47</sup> LEY DE PUERTOS de 1928, art. 13.

<sup>48</sup> *Ibidem*, art. 27

<sup>49</sup> *Ibidem*, art. 15.

<sup>50</sup> Ley sobre el RÉGIMEN FINANCIERO DE LOS PUERTOS, de 28 de enero de 1966, art. 15.

las instalaciones que específicamente van a venir a cubrir las necesidades de dichas embarcaciones, en un intento de imitar la reciente normativa de los “port de plaisance” de 1964 en Francia.

En esta norma se introduce el concepto de Puerto Deportivo, como aquel destinado al atraque amarre y despacho portuario y aduanero de embarcaciones deportivas de todas clases y a tener en disposición de utilización, instalaciones que faciliten la práctica del deporte náutico<sup>51</sup>. Dichas instalaciones adquirirían el carácter de puertos de interés general siempre que se incluyeran en el Plan General de Puertos del Estado. No obstante, también cabría la posibilidad de clasificarlos como puertos de interés local, pudiendo ser declarados así por el Ministerio de Obras Públicas cuando estos fuesen promovidos por iniciativa de las corporaciones locales, Entidades deportivas o Empresas turísticas<sup>52</sup>. Se preveía, además, la existencia de instalaciones náutico deportivas dentro de puertos comerciales, denominadas zonas deportivas, disponiéndose igualmente la incorporación al Plan General, en cuyo caso se regirían por lo dispuesto en la Ley y Reglamento de Puertos anteriormente citados y en la Ley de Régimen Financiero de los Puertos de 1966.

Esta última ley estructuraba las tarifas a aplicar por los servicios ofrecidos en los puertos hasta su modificación en 1.985, dividiéndolas en dos grandes grupos, tarifas generales y tarifas específicas, según la prestación solicitada fuese implícita o expresa, respectivamente. Dentro de las tarifas generales existía la llamada Tarifa Especial: “Embarcaciones deportivas y cruceros turísticos”, en la que se comprendían los servicios generales prestados a los yates de recreo, embarcaciones deportivas y cruceros turísticos. Las tarifas especiales se referían a la utilización de los equipos (tarifa E-1), almacenajes locales y edificio (tarifa E-2), de los suministros (tarifa E-3), de las instalaciones para la reparación de embarcaciones (tarifa E-4) y de otros servicios habituales (tarifa E-5). Además, la Ley hablaba del establecimiento de un canon especial del que serían objeto las concesiones o autorizaciones para fines o servicios sociales y las que afectarían a “zonas o puertos deportivos”, siempre que unas y otras no constituyeran motivos de lucro ni alteraran el equilibrio financiero de los puertos<sup>53</sup>.

Sin embargo, hay que esperar hasta 1969 para encontrar una Ley específica que regule la construcción, conservación y explotación de puertos deportivos, complementando los conceptos y esquemas de las disposiciones generales vigentes sobre puertos, inaplicables en

---

<sup>51</sup> DECRETO 735/1966 DE PUERTOS DEPORTIVOS, de 24 de marzo de 1966, art. 1.

<sup>52</sup> *Ibidem*, art. 4.

<sup>53</sup> LEY SOBRE EL RÉGIMEN FINANCIERO DE LOS PUERTOS de 1.966, art.15.



algunos de sus aspectos, a esta materia concreta<sup>54</sup>. Surge entonces la *Ley 55/1969 de 26 de abril de Puertos Deportivos*.

En lo que se refiere a los distintos tipos de puertos deportivos, la Ley hace una clasificación en función de diversos criterios:

- Por su ubicación, se calificaban como puertos deportivos los especialmente construidos para ser utilizados por embarcaciones deportivas y las zonas que con igual finalidad se construyan o habiliten en los puertos comerciales.
- Por su capacidad para albergar a las embarcaciones, los puertos deportivos se clasificaban en *Puertos de base o invernada*, con acceso marítimo permanente, y *Puertos de escala*, con acceso durante la temporada, estableciendo unas condiciones mínimas que debían reunir ambos tipos de puertos para ser así considerados<sup>55</sup>.
- Por lo que respecta al régimen de construcción y explotación del puerto, variaban en función de que las mismas se llevasen a cabo por el Estado o por terceros. En el primer caso, se establecía para la construcción la previa incorporación al Plan General de Puertos, debiéndose realizar por concurso público. La gestión estaría a cargo del organismo competente (Comisión Administrativa de Grupos de Puertos para puertos deportivos propiamente dichos, y Junta de Obras o Consejo de Administración, en el caso de ser zona portuaria enclavada en puerto comercial)<sup>56</sup>. La gestión indirecta, tendría lugar en todos los casos mediante concesión. Titulares de dicha concesión podían ser las Corporaciones de derecho Público, correspondiéndoles la explotación y conservación, realizada según la legislación vigente para las Corporaciones Locales, y el artículo 6º de la Ley de Contratos del Estado<sup>57</sup>. En estos supuestos, cabría igualmente la construcción o explotación del puerto en régimen de cooperación entre estas entidades y el Estado. Igualmente podrían explotar y construir puertos deportivos los clubs náuticos u otros deportivos con actividades náuticas y demás personas jurídicas de nacionalidad española.

Dentro de las disposiciones comunes, la Ley establecía que los concesionarios contaban con la posibilidad de obtener una serie de incentivos tales como la propiedad de los terrenos

---

<sup>54</sup> Ley 55/1969 de 26 de abril de PUERTOS DEPORTIVOS, Exposición de Motivos.

<sup>55</sup> *Ibidem*, arts. 1-4.

<sup>56</sup> *Ibidem*, art. 6 y 9.

<sup>57</sup> *Ibidem*, art. 13.

ganados al mar; apoyo económico (preferencia para la obtención de créditos turísticos, subvenciones y ayudas por parte de los Ministerios de Obras Públicas y de Información y Turismo) y beneficios fiscales acordados por el Gobierno.

- Por último, y ya dentro de las disposiciones finales, se establecía que el Gobierno a través del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo debía elaborar un plan de puertos deportivos en el plazo de un año (que nunca se llegó a elaborar), quedando también los restantes puertos deportivos sujetos a planificación. Se disponía además, que el Gobierno, en el plazo de seis meses, aprobaría el Reglamento para su ejecución. Sin embargo el Reglamento no fue aprobado hasta once años después.

En estos intentos de legislación quedó marcado el futuro de la actividad náutica, pues, los criterios de la época iban más por un modelo desarrollista del litoral con importantes intereses especulativos y la obtención de rápidas plusvalías que por una ordenación del territorio acorde a la demanda futura de una actividad que tomaba un importante auge como era el crecimiento del turismo en nuestro país. Algunos investigadores califican esta Ley de Puertos Deportivos de 1969 como desafortunada. “La ocasión requería apreciar que la emergencia de la navegación deportiva en los años 60 requería un esfuerzo innovador más intenso”<sup>58</sup>. Ratificando, pues, la pérdida de una oportunidad que pudiera haber cambiado el uso de las instalaciones y el crecimiento de las actividades náuticas de los españoles.

#### *a) las titulaciones*

Otro de los aspectos fundamentales dentro de la legislación y normativa de la náutica deportiva es la referida a las titulaciones. La necesidad de regular el uso de embarcaciones deportivas se remonta a la Real Orden de 22 de enero de 1.914, como vimos en el apartado anterior. En el año 1.934, por Real Orden de 19 de julio, se creó el título deportivo de rango inferior: “*conductor de embarcaciones de recreo*”, modificado, posteriormente, por la Orden Ministerial de 15 de noviembre de 1.951, en la que se recoge el reglamento para la obtención de los títulos de *capitán y patrón de embarcaciones de recreo*.

<sup>58</sup> CERDÁ y GARCIA DE LEONARDO, V. (1999) “las instalaciones Náuticas de Recreo. El marco Legislativo y Competencial”. *Puertos Deportivos y Clubs Náuticos: Una oferta Diferenciada.* U.P.V. pp.141-156. El autor, asimismo comenta: “no hay que perder de vista que esta Ley de 1969 es, como todas, hija de su época.(..) por ello se limitaba prácticamente a establecer los mecanismos para habilitar la construcción de nuevos puertos,(..) privando de este modo al sector de una coherencia que hubiera sido fundamental para encauzar sus inicios”.

La Orden Ministerial del Ministerio de Comercio, del 10 de noviembre de 1965<sup>59</sup> estableció los siguientes títulos:

- Capitán de yate
- Patrón de yate
- Patrón de embarcaciones deportivas a motor de 1ª clase
- Patrón de embarcaciones deportivas a motor de 2ª clase
- Patrón de embarcaciones deportivas a vela

En la Orden Ministerial de 6 de marzo de 1.969, del Ministerio de Comercio, fueron reformadas las atribuciones de los títulos de Patrón de embarcaciones deportivas a motor y a vela, dejando libres de titulación a las embarcaciones deportivas a vela de hasta una tonelada de desplazamiento; y, a las de motor de igual tonelaje pero con potencia propulsora de hasta ocho HP fiscales, añadiendo una nueva titulación que consistía en la necesidad de obtener una autorización expedida por la federación correspondiente, de manera directa o bien a través de una sociedad náutica deportiva federada con la aprobación de la Autoridad de Marina. Esta ordenanza liberaliza la rigidez impuesta para acercarse a esta actividad con un carácter recreativo más que de profesionalización deportiva.

### 2.1.2.- La flota de embarcaciones recreativas

Bajo la denominación "IV Flota, flota deportiva o de recreo" hasta el año 1985 y "VI flota" en la actualidad, se engloban un gran número de embarcaciones de muy variadas características. Desde el pequeño Optimist de tan sólo 2,30 metros de eslora, hasta las grandes embarcaciones de recreo de motor intraborda que se ven en nuestros puertos deportivos; y, también, bajo esta denominación, se incluyen en ocasiones embarcaciones tradicionales para la pesca de recreo como son el chinchorro, el falucho o llaud, o el popular bote de madera o poliéster. (Ver cuadro nº 2.1.1.).

La información disponible sobre el parque de embarcaciones deportivas en España durante la primera década (1965-1975) es muy deficiente, son escasas las estadísticas fiables en lo que respecta a evolución de la flota recreativa. Las primeras cifras de las que se dispone datan de 1965, y se refieren al número de embarcaciones matriculadas, que eran en dicho año aproximadamente de unas 700<sup>60</sup>.

<sup>59</sup> ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (1998) *Náutica de recreo y turismo en el Mediterráneo: La Comunidad Valenciana*. Síntesis, Madrid. Pp. 84-99. En esta orden también se desarrollaron las atribuciones y los programas de examen, así como los lugares de celebración.

<sup>60</sup> SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (1983). *Plan de ordenación de la Oferta de Instalaciones de Recreo en el tramo de costa comprendido entre Punta Tarifa (cádiz) y Cabo Sacratif (Granada)*. P.89. Realizado por INTECSA.

En 1973 la revista "Yate y Motonáutica" daba como probable para el año 1968 la relación de una embarcación por cada 3.000 habitantes, lo que suponía un total de 11.000 embarcaciones; asimismo, la proporción dada por la dicha revista para 1972 era de 1 embarcación por cada 1.500 habitantes, aproximadamente 23.000 embarcaciones.

Recuentos llevados a cabo por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo los años 1968, 1970 y 1972<sup>61</sup>, dieron como resultado una cifra de 9.023, 16.053 y 21.207 embarcaciones, respectivamente, si bien, es preciso señalar que tales recuentos únicamente incluían embarcaciones en puertos y no se contabilizaban las que existían en playas, radas o en el interior. Aurelio González Isla<sup>62</sup> en 1969 (Congreso de Puertos Deportivos de Génova), y, Díaz Fraga<sup>63</sup> en 1972 (I Curso de Análisis y planeamiento del medio litoral) refundieron y analizaron la información que existía hasta esas fechas, con una cifra de 14.760 embarcaciones para 1968 y de 26.000 embarcaciones para 1972.

En 1976 el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo<sup>64</sup> cifra la flota en 54.760 embarcaciones estimadas, referidas al año 1.975. Para ello aplicó la proporción resultante de comparar las listas facilitadas por los Clubs Náuticos con el número de folio de las embarcaciones, a los registros de la 5ª lista de las Comandancias y Ayudantías de Marina.

La evolución de la IV flota muestra claramente que España es un país relativamente joven en el campo de la navegación deportiva y de recreo en los años sesenta. Ello puede verse reflejado en el irrelevante número de embarcaciones que se incorporaron al parque durante el período 1965-1970, concretamente 4.489 embarcaciones registradas en las Comandancias y Ayudantías de Marina, cifra muy baja comparada con las 26.647 embarcaciones registradas en el quinquenio siguiente (1970-1975). Es decir, en un solo año (1975) se matriculan más embarcaciones que en el segundo quinquenio de la década de los sesenta. (Ver cuadro nº 2.1.2).

Ante estos indicadores podemos decir que la actividad náutica en España arranca con el inicio de la década de los setenta. El año de 1970 constituye un año característico en la evolución del sector náutico deportivo, pues a partir de la citada fecha cambia considerablemente la tendencia histórica de las embarcaciones dadas de alta en los registros

---

<sup>61</sup> Ibidem. P.89.

<sup>62</sup> Ibidem. P.89.

<sup>63</sup> Ibidem. P.89.

<sup>64</sup> MOPU (1976) "Estudio y previsión de la demanda de instalaciones portuarias para la IV flota: Deportiva y de Recreo". Dirección General de Puertos y Costas. Realizado por INTECSA

Oficiales, experimentando en ese año un crecimiento anual de aproximadamente un 135% respecto a las matriculaciones realizadas en 1969.

**CUADRO N° 2.1.1**  
**CLASIFICACIÓN DEL PARQUE DE EMBARCACIONES**  
**DEPORTIVAS O DE RECREO**

<b>VELA</b>	<b>DEPORTIVAS</b>	Series Olímpicas	Finn 470 Flying-dutchman Star Sling <i>Tornado (Catamarán)</i>
		Series Iyru	Dragón Vaurien 420 Moth Europa Optimist
		Series Nacionales	Cadete Snipe
		Otros	Un tripulante Dos tripulantes Multicascos deportivos
	<b>PESCA-PASEO</b>	Abiertos Con cabina Transportables No transportables Más de 10 metros Multicascos de crucero	
<b>MIXTAS</b>			
<b>MOTOR</b>	<b>NEUMÁTICAS</b>	Totalmente neumáticas Semirígidas	
	<b>CASCO RÍGIDO</b>	Canoas con motor fueraborda Canoas con motor intraborda "Day cruisers" Yates a motor transportable Yates a motor no transportable	

*Fuente:* Secretaría General de Turismo. 1983.

**CUADRO N° 2.1.2**  
**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EMBARCACIONES DE**  
**RECREO EN ESPAÑA (1965-1975) SEGÚN DIVERSOS AUTORES**

<b>AÑO</b>	<b>N° de Embarcaciones</b>	<b>Observaciones</b>
1965	700	Parque Censado
1968	9.023	Recuento MOPU
1968	14.760	Díaz Fraga corrigiendo el recuento del MOPU
1969	11.000	Revista "Yate y Motonáutica"(1973)
1970	16.053	Recuento MOPU
1972	21.207	Recuento MOPU
1972	23.000	Revista "Yate y Motonáutica"(1973)
1972	26.000	Díaz Fraga
1972	64.000	Aurelio González Isla
1975	54.760	Estimadas en el estudio del MOPU

**Fuente:** diversas fuentes. Elaboración propia.

Por regiones españolas, es el sector mediterráneo el que registra un mayor número de embarcaciones matriculadas durante esa década, con el 66% del total de los registros dados de alta en España. Destaca dentro de esta parte del litoral, el subsector norte (correspondiente a Cataluña) donde se registraron en estos diez años algo más del 30% de la flota. En segundo lugar se sitúa el sector Cantábrico con aproximadamente el 20% de las matriculaciones, seguido del litoral Atlántico con el 13%. (Ver cuadro n° 2.1.3).

En cuanto al tamaño de las embarcaciones que conforman la flota deportiva española de este período, son por lo general embarcaciones pequeñas, más del 70% de las embarcaciones matriculadas en este decenio no superan los cinco metros de eslora; el 23% están comprendidas entre los 5 y los 10 metros; y, el número de embarcaciones con más de 10 metros es bastante reducido, siendo insignificante las embarcaciones de esloras superiores a 15 metros. (Ver cuadro n° 2.1.4).

### **2.1.3.- Titulaciones para la práctica de las actividades náuticas**

El número de titulaciones registradas, al igual que el número de embarcaciones matriculadas, revela también la incipiente situación en la que el sector de la náutica recreativa se encontraba por el lado de la demanda en estos primeros años sesenta: el número de

titulaciones anuales que en 1.969 apenas llega a 3.535, comienza su despegue a principios de la década de los 70, y unos pocos años después en 1.976 casi se cuadruplicó esa cifra alcanzándose las 13.133 titulaciones.

**CUADRO N° 2.1.3**  
**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS MATRICULADAS**  
**ANUALMENTE EN ESPAÑA, ZONAS MARÍTIMAS (1965-1975)**

SECTORES DE COSTA	AÑO										
	1.965	1.966	1.967	1.968	1.969	1.970	1.971	1.972	1.973	1.974	1.975
<b>Cantábrico</b>	<b>127</b>	<b>123</b>	<b>185</b>	<b>207</b>	<b>292</b>	<b>528</b>	<b>807</b>	<b>776</b>	<b>934</b>	<b>1.071</b>	<b>1.392</b>
Este	79	84	146	131	209	421	642	585	567	564	723
Oeste	48	39	39	76	83	107	165	191	367	507	669
<b>Atlántico</b>	<b>81</b>	<b>137</b>	<b>96</b>	<b>183</b>	<b>164</b>	<b>358</b>	<b>366</b>	<b>493</b>	<b>672</b>	<b>837</b>	<b>772</b>
Peninsular	28	51	39	75	87	109	164	248	319	458	371
Canario	53	86	57	108	77	249	202	245	353	379	401
<b>Mediterráneo</b>	<b>429</b>	<b>545</b>	<b>571</b>	<b>590</b>	<b>759</b>	<b>1.969</b>	<b>1.968</b>	<b>2.831</b>	<b>3.793</b>	<b>3.750</b>	<b>3.330</b>
Sur	56	66	57	59	60	116	115	156	230	425	426
Levante	88	65	136	94	107	428	431	656	701	758	631
Norte	213	234	221	304	253	922	950	1.418	2.173	1.964	1.701
Balear	72	180	157	133	339	503	472	601	689	603	572
<b>TOTAL</b>	<b>637</b>	<b>805</b>	<b>852</b>	<b>980</b>	<b>1.215</b>	<b>2.855</b>	<b>3.141</b>	<b>4.100</b>	<b>5.399</b>	<b>5.658</b>	<b>5.494</b>

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Dirección General de Puertos y Costas. 1977.

**CUADRO N° 2.1.4.**  
**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS MATRICULADAS**  
**ANUALMENTE EN ESPAÑA (1965-1975)**

TAMAÑO	AÑO										
	1.965	1.966	1.967	1.968	1.969	1.970	1.971	1.972	1.973	1.974	1.975
Menos de 5 m	468	582	577	697	821	2.185	2.280	2.976	3.958	4.144	4.089
5 -10 m	152	195	235	253	356	615	808	1.053	1.321	1.378	1.283
10 -15 m	13	24	34	27	32	50	47	66	102	122	114
Más de 15 m	4	4	6	3	6	5	6	5	18	14	8
<b>TOTAL</b>	<b>637</b>	<b>805</b>	<b>852</b>	<b>980</b>	<b>1.215</b>	<b>2.855</b>	<b>3.141</b>	<b>4.100</b>	<b>5.399</b>	<b>5.658</b>	<b>5.494</b>

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Dirección General de Puertos y Costas. 1977.

Es un período caracterizado por un predominio de las titulaciones para embarcaciones deportivas de motor, tanto de primera como de segunda clase, que representan al final del período un 77,56% del total registrado en 1.976; seguidas a larga distancia por las titulaciones para embarcaciones deportivas de vela con el 20,7%. Las titulaciones referidas a los yates apenas tienen incidencia en la demanda de estos años. Estos primeros indicadores de la época nos dan una clara referencia que la actividad de la náutica desde su comienzo se decanta por la

actividad recreativa (embarcaciones de vela de reducida eslora) más que por el deporte puro que podría representar la actividad de la vela.

**CUADRO N° 2.1.5.**  
**EVOLUCIÓN DE LAS TITULACIONES (1969-1976)**

TIPO DE TÍTULO	AÑO								
	1.969	1.970	1.971	1.972	1.973	1.974	1.975	1.976	TOTAL
PED vela	580	695	1.260	1.351	1.603	1.612	1.632	2.636	11.369
PED motor 1ª	488	595	1.275	915	1.022	1.121	1.012	1.606	8.034
PED motor 2ª	2.281	2.836	4.323	4.988	6.259	6.348	5.659	8.350	41.044
Patrón de yate	139	125	225	274	278	316	480	454	2.291
Capitán de yate	47	40	55	53	65	100	85	87	532
<b>TOTAL</b>	<b>3.535</b>	<b>4.291</b>	<b>7.138</b>	<b>7.581</b>	<b>9.227</b>	<b>9.497</b>	<b>8.868</b>	<b>13.133</b>	<b>63.270</b>

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Elaboración propia.

En relación con las zonas marítimas, aunque el desglose de las titulaciones obtenidas por zonas marítimas es aún bastante deficiente en este período (no tenemos constancia de donde se obtienen algo más del 60% de los títulos que se expiden en estos años), si podemos vislumbrar un claro predominio de la zona marítima Mediterránea donde había registradas cerca de las 4.000 titulaciones en el último año del período. Destaca especialmente en esta zona el Subsector Norte correspondiente a Cataluña que con 1.918 títulos en 1.976 representaba más de la mitad de los títulos registrados en este arco marítimo. En el resto de los sectores de costa el número alcanzado en 1.976 fue relativamente bajo, en el Cantábrico no alcanzaban los 1.000 títulos y en el sector Atlántico tan sólo registraban 349 titulaciones.

La distribución en cuanto al tipo de titulaciones tuvo un desarrollo más o menos homogéneo en cuanto a las preferencias por unas titulaciones u otras en las diferentes zonas. Ocupando, como hemos señalado antes, las titulaciones para embarcaciones de motor el primer puesto en las preferencias de los españoles en cada una de las zonas marítimas. El mayor interés hacia la vela se puede detectar especialmente en el Subsector Norte Mediterráneo (Cataluña) donde cerca del 22% de las titulaciones son para embarcaciones deportivas de vela, y en el interior peninsular donde estas mismas titulaciones alcanzan el 23% de los títulos conseguidos. Como podemos observar existe una gran correlación espacial en las embarcaciones y en las titulaciones, situando la actividad náutica preferentemente en Cataluña para estos años del inicio, con alta tendencia a la práctica de la vela.



**CUADRO Nº 2.1.6.**  
**EVOLUCIÓN DE LAS TITULACIONES EN EL PERÍODO 1969-1976 POR ZONAS MARÍTIMAS**

SECTORES DE COSTA	AÑO								TOTAL
	1.969	1.970	1.971	1.972	1.973	1.974	1.975	1.976	
<b>Cantábrico</b>	<b>108</b>	<b>173</b>	<b>303</b>	<b>346</b>	<b>497</b>	<b>493</b>	<b>696</b>	<b>955</b>	<b>3.569</b>
Este	79	131	235	248	344	282	440	646	2.405
Oeste	27	42	68	98	153	211	256	309	1.164
<b>Atlántico</b>	<b>30</b>	<b>48</b>	<b>79</b>	<b>161</b>	<b>253</b>	<b>233</b>	<b>290</b>	<b>349</b>	<b>1.443</b>
Peninsular	16	30	50	92	129	140	159	219	835
Canario	14	18	29	69	124	93	131	130	608
<b>Mediterráneo</b>	<b>747</b>	<b>901</b>	<b>1.621</b>	<b>1.641</b>	<b>2.128</b>	<b>2.582</b>	<b>2.172</b>	<b>3.704</b>	<b>15.496</b>
Sur	20	26	40	54	98	110	118	153	619
Levante	128	112	267	372	429	553	426	867	3.154
Norte	280	436	878	775	1.029	1.302	1.227	1.918	7.845
Balear	319	327	436	440	572	617	401	766	3.878
<b>Otros(interior)</b>	<b>111</b>	<b>123</b>	<b>182</b>	<b>210</b>	<b>257</b>	<b>280</b>	<b>370</b>	<b>425</b>	<b>1.958</b>
Sin región def.	1	3	12	6	12	14	15	18	81
No consta	2.540	3.044	4.939	5.213	6.077	5.887	5.322	7.676	40.698
<b>TOTAL</b>	<b>3.535</b>	<b>4.292</b>	<b>7.136</b>	<b>7.577</b>	<b>9.224</b>	<b>9.489</b>	<b>8.865</b>	<b>13.127</b>	<b>63.245</b>

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Elaboración propia.

#### 2.1.4.- Oferta de instalaciones y planificación

La oferta de instalaciones en esta década era más bien escasa. A finales de los años 60 no existía en España, prácticamente, más instalaciones portuarias para la navegación de recreo que las registradas en las zonas deportivas de los Puertos del Estado, acondicionadas generalmente por los Clubs Náuticos. En 1969 no había ningún puerto deportivo concebido especialmente para esta actividad, si bien, cinco estaban autorizados y existían clubs náuticos en veinticinco puertos estatales mayores y en cuarenta puertos pequeños.

A partir de esa fecha el desarrollo de las instalaciones para la práctica de la náutica deportiva fue espectacular. En 1973 se registran diez puertos deportivos construidos, siete en construcción, tres a punto de comenzar las obras y veinticinco más en trámite de autorización. Los veinte primeros puertos mencionados totalizaban casi 100 Ha de agua abrigada y más de 50 Ha de zona de servicio terrestre, con una capacidad aproximada para 9.500 embarcaciones. Es decir, en la década de los setenta cerca de 50 instalaciones para la práctica recreativa se instalan en el litoral español siguiendo con el crecimiento espectacular del sector turístico en nuestro país en esos años, preferentemente de las nuevas urbanizaciones y la tendencia a la segunda residencia en el litoral. La construcción de los nuevos puertos coincide con la etapa de consolidación del modelo urbanístico del litoral mediterráneo, "desarrollo desequilibrado: rápido por ajuste con la necesidad de satisfacer a la creciente demanda y esencialmente

apoyado en el frente litoral. Se produce un continuo urbanístico, a lo largo del litoral, situación que provoca efectos irreversibles en materia ecológica<sup>65</sup>. En esta situación los puertos deportivos contribuirán en su correspondiente escala en esta primera etapa.

Al final de este periodo en 1976, la oferta existente era de un total de 131 instalaciones náutico-deportivas con capacidad para 24.305 atraques, repartidas entre Puertos Deportivos, Marinas, Dársenas y Zonas portuarias, 80 de las cuales eran gestionadas por Clubs Náuticos. En cuanto a la tipología de las instalaciones<sup>66</sup>, el litoral español con una media de 186 amarres por puerto, tenía mayoritariamente instalaciones de pequeño tamaño; contabilizándose un total de 111 puertos con menos de 300 amarres; 14 eran de tamaño medio; y, tan sólo 6 instalaciones ofrecían más de 600 amarres.

**CUADRO N° 2.1.7.**  
**INVENTARIO DE INSTALACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS CON AMARRES EN EL LITORAL**  
**ESPAÑOL, POR TIPOLOGÍAS, EN 1.976**

SECTORES DE COSTA	TIPOLOGÍA						TOTAL	
	<300 amarres		300-600 amarres		>600 amarres		N° puertos	N° amarres
	N° Puertos	N° Amarres	N° Puertos	N° amarres	N° Puertos	N° Amarres		
<b>Cantábrico</b>	11	1.078	-	-	-	-	11	1.078
Este	3	448	-	-	-	-	3	448
Oeste	8	630	-	-	-	-	8	630
<b>Atlántico</b>	4	428	-	-	-	-	4	428
Peninsular	3	218	-	-	-	-	3	218
Canario	1	210	-	-	-	-	1	210
<b>Mediterráneo</b>	96	11.494	14	5.246	6	6.059	116	22.799
Norte	20	2.786	5	1.716	3	3.571	28	8.073
Levante	30	3.518	2	650	-	-	32	4.168
Sur	6	396	-	-	1	915	7	1.311
Baleares	40	4.794	7	2.880	2	1.573	49	9.247
<b>TOTAL</b>	<b>111</b>	<b>13.000</b>	<b>14</b>	<b>5.246</b>	<b>6</b>	<b>6.059</b>	<b>131</b>	<b>24.305</b>

Fuente: Diversas fuentes. Elaboración propia.

La costa que contaba con mayor número de instalaciones era la mediterránea: el 88% de las instalaciones y el 94% de la capacidad se localizaban en este tramo del litoral; destacando el subsector de Baleares, con 49 puertos y 9.247 amarres.

<sup>65</sup> MARCHENA, M. (1987). *Territorio y Turismo en Andalucía*. Junta de Andalucía. Dirección general de Turismo. P.44.

<sup>66</sup> Para ordenar el tratamiento de los datos utilizaremos la terminología de dividir los puertos por tipologías, siguiendo criterios similares a los adoptados por la Asociación de Puertos Deportivos Francesa, aunque en nuestro caso particular dado el carácter de puertos más pequeños en nuestro país el tamaño superior lo fijaremos en más de 600: pequeños, menores de 300 amarres; medianos de 300 a 600; y, grandes superiores 600 amarres.

En lo que respecta a la planificación de esta etapa, a pesar de que la Ley de Puertos de 1969 establecía que el Gobierno a propuesta del Ministerio de Obras Públicas debía elaborar un Plan de Puertos Deportivos<sup>67</sup>, la desidia y quizá los intereses particulares hicieron fracasar esta acertada disposición. Hasta el año 1977 no se hizo ningún intento en este sentido. En 1976, la Dirección General de Puertos y Costas<sup>68</sup> encargó un análisis completo sobre la flota de recreo y las instalaciones portuarias a su servicio. Dicho estudio contemplaba la situación de entonces de la oferta estableciendo y definiendo siete tipos de instalaciones: *Embarcadero, Base marítima, Fondeadero, Dársena, Puerto, Marina y Zona portuaria*.

El inventario realizado en esta época ofrecía una cifra de: 162 instalaciones en explotación, 40 en construcción y 35 en trámite de autorización. En relación con la clasificación anteriormente mencionada, la mayor parte de estas instalaciones en explotación se correspondían con Zonas Portuarias, existían en total 90 instalaciones de este tipo, 23 Bases Náuticas, 22 Dársenas, 13 Embarcaderos, 11 Puertos Deportivos, 2 Marinas y 1 Fondeadero. (Ver cuadro nº 2.1.8).

En cuanto al número de atraques, los datos de 1977 contabilizaban 107 instalaciones con puntos de atraque, e indicaban unas instalaciones con tamaños medios reducidos, niveles de servicio bajos y con unas distribuciones excesivamente rígidas dirigidas a embarcaciones de pequeña eslora. Algo más de la mitad de los atraques disponibles eran para embarcaciones con una eslora inferior a los 10 metros. No obstante, la tendencia reflejada por los proyectos en construcción indicaba ya un notable aumento en el tamaño medio de las instalaciones y una distribución de atraques más orientada hacia el segmento medio y alto, el 60% de los puntos de

<sup>67</sup> LEY 5/1969, de 26 de abril, sobre PUERTOS DEPORTIVOS. Disposición Final Segunda.

<sup>68</sup> MOPU (1977) Op. Cit.: "*Estudio y previsión de la demanda de instalaciones portuarias para la IV flota: Deportiva y de Recreo*". Dirección General de Puertos y Costas. Realizado por INTECSA.

- *Embarcadero*: obra de infraestructura de tipo aislado, concebida como mero punto de transición de personas entre el medio terrestre y el marítimo.
- *Base marítima*: se definía como la instalación que, dentro de su conjunto, zona marítima/ zona terrestre de varada, configura la faceta de una de las utilidades admitidas del bien de dominio público que constituyen las playas, y que en definitiva es un servicio más a tener en cuenta en la ordenación de las mismas.
- *Fondeadero*: área de flotación abrigada resultante de la utilización de un recurso natural o del uso marginal de una obra artificial, como puede ser una defensa exenta longitudinal de una playa.
- *Dársena*: concebida como conjunción de embarcadero y fondeadero, revestida de ambas propiedades y a veces con la presencia de unos servicios auxiliares mínimos a embarcaciones.
- *Puerto*: infraestructura básica integrada que reúne todas las características enunciadas por separado anteriormente y en cuyo ámbito se desarrolla toda clase de servicios técnicos, industriales y comerciales, propios de la cuarta flota, esto es, de las embarcaciones de recreo y deportivas.
- *Marina* o ciudad marítima: su ámbito avanza hacia el mar o se repliega hacia tierra, pero su característica fundamental definitoria es la inexistencia de una unidad portuaria, ya que el contenido es residencial y el área de flotación desempeña el papel de red viaria marítima.
- *Zona portuaria*: instalación para embarcaciones de recreo situada dentro de un puerto del Estado.

atraque para las embarcaciones se diseñan para esloras entre:8-15 metros (ver cuadro nº 2.1.10).

**CUADRO Nº 2.1.8.**  
**INVENTARIO DE INSTALACIONES NÁUTICAS**  
**EN EL LITORAL ESPAÑOL (1976)**

<b>SITUACIÓN</b>	<b>Nº de Instalaciones</b>	<b>Nº de Atraques</b>	<b>Puertos</b>	<b>Marinas</b>	<b>Dársenas</b>	<b>Zonas portuarias</b>
Explotación	162	19.985	11	2	22	90
Construcción	40	15.903	20	4	10	5
Trámite	35	15.268	-	-	-	-

**Fuente:** Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Dirección General de Puertos y Costas. 1977.

**CUADRO Nº 2.1.9**  
**COMPOSICIÓN POR ESLORES DE LA CAPACIDAD DE LA OFERTA DE INSTALACIONES**  
**NÁUTICAS DEL LITORAL ESPAÑOL SEGÚN EL ESTUDIO DEL M.O.P.U. (1.976)**

<b>TAMAÑO</b>	<b>SITUACIÓN</b>			
	<b>Explotación</b>		<b>Trámite</b>	
	<b>Nº</b>	<b>%</b>	<b>Nº</b>	<b>%</b>
	<b>Atraques</b>	<b>S/Total</b>	<b>Atraques</b>	<b>S/Total</b>
Menos de 5 m	3.826	19,14	2.077	13,06
Entre 5 y 10 m	6.933	34,69	9.473	59,57
Entre 10 y 15 m	2.501	12,51	2.689	16,91
Más de 15 m	1.065	5,32	964	6,06
Sin Calificar	5.660	28,32	700	4,40
<b>TOTAL</b>	<b>19.985</b>	<b>100,00</b>	<b>15.903</b>	<b>100,00</b>

**Fuente:** Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Dirección General de Puertos y Costas. 1977.

## **2.2.- SEGUNDA ETAPA: "CRECIMIENTO DESCONTROLADO" (1976-1983)**

Esta segunda etapa coincide con el crecimiento y utilización del espacio litoral para uso turístico inmobiliario fuera de los tradicionales hoteles que se habían instalado en las costas españolas. Son los años de mayor crecimiento en el número de instalaciones portuarias para uso recreativo (32%), años en los que casi se consigue duplicar el número de amarres. Asimismo, es en estos años cuando surge el cambio del sistema competencial de los puertos, que si bien en esta época no afectará al sector directamente, constituirá una cuestión fundamental que afectará al desarrollo posterior de la oferta náutico-deportiva.

**CUADRO Nº 2.1.10**  
**INVENTARIO DE INSTALACIONES POR ESLORAS Y POR SECTORES DE COSTA SEGÚN EL**  
**ESTUDIO DEL M.O.P.U. (1.976)**

SECTORES DE COSTA	Nº de Instalaciones		Nº de Amarres					S.C.
	Total	Con Amarres	Total	<5m	5-10m	10-15m	>15m	
<b>Cantábrico</b>	<b>24</b>	<b>11</b>	<b>1.459</b>	<b>602</b>	<b>355</b>	<b>63</b>	<b>19</b>	<b>420</b>
Este	9	3	448	170	102	37	19	120
Oeste	13	9	1.011	432	253	26	0	300
<b>Atlántico</b>	<b>19</b>	<b>7</b>	<b>1.218</b>	<b>104</b>	<b>551</b>	<b>370</b>	<b>193</b>	<b>0</b>
Peninsular	12	5	968	104	471	290	103	0
Canario	7	2	250	0	80	80	90	0
<b>Mediterráneo</b>	<b>121</b>	<b>88</b>	<b>19.960</b>	<b>4.214</b>	<b>6.980</b>	<b>2.236</b>	<b>960</b>	<b>5.260</b>
Norte	49	28	8.219	1.739	2.647	763	240	2.830
Levante	32	24	4.017	1.023	1.419	348	22	895
Sur	10	6	1.384	201	705	292	156	30
Baleares	30	30	6.340	1.251	2.209	833	542	1.505
<b>TOTAL ESPAÑA</b>	<b>162</b>	<b>107</b>	<b>22.637</b>	<b>4.920</b>	<b>7.886</b>	<b>2.669</b>	<b>1.482</b>	<b>5.680</b>

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Dirección General de Puertos y Costas. 1977.

Respecto a la etapa anterior, la evolución en estos años no experimenta cambios significativos en la demanda, que continúa su crecimiento aunque de forma más moderada y sigue prefiriendo los barcos de motor de pequeña eslora. En cuanto a la oferta, el incremento de las nuevas instalaciones cuenta con el decidido apoyo, a través de las subvenciones a fondo perdido, de la Secretaría General de Turismo<sup>69</sup>. “Así se explica la proliferación de tales instalaciones en el medio litoral, que privatizan el dominio público, sin una utilidad colectiva”<sup>70</sup>.

### 2.2.1.- Legislación: puertos y titulaciones

En esta etapa, existen dos hechos que afectan singularmente a la regulación de la náutica recreativa. Por un lado la publicación, después de once años de demora, del Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos de 1980 y por otro, el cambio del sistema competencial de los puertos deportivos establecido en la Constitución Española de 1978.

<sup>69</sup> SEOANE, M. (1981). *El turismo Náutico en España*. Coloquio Hispano-Francés sobre espacios Litorales, Madrid. Citado por VERA REBOLLO, J.F. (1987). *Turismo y Urbanización en el Litoral Alicante*. Instituto de Estudios “Juan Gil-Albert. Alicante. P 145.

<sup>70</sup> VERA REBOLLO, J.F. (1987). *Turismo y Urbanización en el Litoral Alicante*. Instituto de Estudios “Juan Gil-Albert. Alicante. P 145.

El *Reglamento de la Ley de Puertos* es finalmente aprobado por Real Decreto nº 2486/1980, de 26 de diciembre, después de haber sido ampliamente reclamado por encontrarse que la Ley estaba siendo aplicada de un modo desigual y se necesitaban muchas puntualizaciones y aclaraciones: Referente al ámbito de aplicación, remacha la interpretación de lo ya establecido, restringiéndolo exclusivamente a los Puertos deportivos y zonas deportivas que cumplan las condiciones especificadas en los artículos 3 y 4 de la Ley, no aplicable a las instalaciones menores<sup>71</sup>. Actualizaba, además, los aspectos técnicos del puerto deportivo otorgando una especial importancia a la observación de una serie de reglas eminentemente técnicas.<sup>72</sup> Insistía en el aspecto de la adecuación al planeamiento urbanístico, estableciendo que la ordenación del puerto debía tener en cuenta las prescripciones contenidas en las normas de planeamiento aplicables a la zona de ubicación, y admitía que se debían respetar los intereses públicos y, especialmente, los de la defensa de la Naturaleza, tanto física como ecológicamente. Se obligaba, además, a incluir dentro de la Memoria de proyecto del puerto en su petición, la incidencia de la obra en la estabilidad del litoral, así como las obras adecuadas para asegurar dicha estabilidad y la incidencia ecológico-ambiental del puerto en el entorno<sup>73</sup>.

Para compatibilizar el servicio público con el derecho de propiedad, se concretaba en dicho Reglamento, que los puertos y zonas deportivas eran instalaciones de servicio público, los cuales, en ningún caso, contemplarían usos exclusivos de amarre y sí derechos de uso preferente. Se establecía que para los *Puertos de invernada* el número de amarres de tránsito no podía ser inferior al 25% y sólo podrían estar sujetos a tarifa de atraque por todo el período concesional el 50% de los amarres, mientras que para los *Puertos de escala* ambos porcentajes se cambiaban al 75% y 25%, respectivamente<sup>74</sup>.

En este mismo sentido, se condicionaba la ganancia de terrenos al mar, no pudiendo incorporarse los terrenos que formasen parte de la zona de servicio del puerto, las nuevas playas, ni los accesos a la zona marítimo terrestre y a las playas. A estos efectos, se definían los terrenos ganados al mar como aquellos que, emplazados sobre el lecho del mar territorial, sobresalgan permanentemente de su superficie como consecuencia de las obras realizadas<sup>75</sup>. En cuanto a los trámites a seguir para el otorgamiento de las concesiones a terceros, éstos

---

<sup>71</sup> REGLAMENTO DE PUERTOS DEPORTIVOS, aprobado por el R.D. 2486/1980, de 26 de septiembre, arts. 1 y 2.

<sup>72</sup> *Ibidem*, art. 3-9.

<sup>73</sup> *Ibidem*, arts. 10 y 19.

<sup>74</sup> *Ibidem*, art. 12.

<sup>75</sup> *Ibidem*, art. 30.

quedaban establecidos en los capítulos III y IV, si bien se pretendía la simplificación de los mismos, se consiguió, por el contrario, complicar el procedimiento. Por último, la disposición final primera se refiere al plan de puertos deportivos que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo debía proponer al Gobierno y que habría de contener los puertos y zonas deportivas existentes y autorizados, teniendo en cuenta las posibilidades de aprovechamiento de zonas portuarias en Puertos del Estado.

El segundo tema importante que cambiará el futuro de la gestión y planificación del litoral en esta etapa se refiere al sistema competencial establecido por la Constitución Española, que modificó sustancialmente el modelo tradicional de competencias en materia de puertos dispuesto en la legislación anterior, que ofrecía un sistema complejo y de difícil interpretación.

El esquema competencial introducido por la nueva Constitución, atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre los puertos de interés general<sup>76</sup>, mientras que los puertos de refugio, los deportivos y todos aquellos que no desarrollen actividades comerciales, podrán ser asumidos como competencia propia de las Comunidades Autónomas en sus Estatutos<sup>77</sup>.

Es decir, por una parte al Estado corresponden los poderes legislativos y ejecutivos en cuanto a puertos de interés general, mientras que la Comunidad Autónoma le corresponderán las facultades legislativas y de ejecución en relación con los puertos de refugio, deportivos y todos aquellos que no desarrollen actividades comerciales<sup>78</sup>.

Fruto de este sistema competencial, se llevó a cabo la transferencia de todos aquellos puertos que por interpretación del Estado, no se pudiesen considerar de Interés General. Esta interpretación fue hecha con un carácter bastante restrictivo siendo finalmente transferidos a las Comunidades Autónomas casi todos los puertos deportivos existentes. Las transferencias en materia de puertos tuvieron lugar en esta etapa en la mayoría de las Comunidades: Cataluña en 1980; País Vasco, Cantabria, Comunidad Valenciana, Asturias, Galicia y Murcia en 1.982; y, Andalucía en 1983.

Recibidas las competencias, los puertos transferidos fueron objeto de tratamiento diferente según la Comunidad Autónoma a la que fueron traspasados, aunque hay que esperar

---

<sup>76</sup> CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA, art. 149.1.20ª

<sup>77</sup> Idem, art. 148.1.6ª

<sup>78</sup> El problema está en definir estos tipos de puertos, agravado por el hecho de que en la práctica no es extraño encontrar puertos en los que se realicen ambas funciones.

a la etapa siguiente para observar las actuaciones sobre estos puertos por parte de las Comunidades.

### 2.2.2.- Titulaciones para la práctica de las actividades náuticas

En cuanto a la legislación referida a las titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo, es durante esta época cuando se crea en el año 1.980 el título de *Patrón de Embarcaciones Deportivas de Litoral*<sup>79</sup>, cuyas atribuciones comprenden el mando de embarcaciones de hasta 20 TRB en navegaciones costeras a lo largo del litoral español con una separación de la costa de hasta 12 millas.

A este respecto cabe señalar que debido a una reestructuración de ciertos órganos de la Administración del Estado se crea en 1.977 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones<sup>80</sup>, quedando integrada en él la Subsecretaría de la Marina Mercante, organismo que posee la competencia en materia de titulaciones, y que desde su fundación en 1.942 había pertenecido al Ministerio de Comercio. Posteriormente, en 1980, la Subsecretaría se subdivide en dos órganos distintos: la Dirección General de la Marina Mercante, al que pasarán las competencias, y la Subsecretaría de pesca<sup>81</sup>.

En este período se produce una estabilización en el número de titulaciones expedidas hasta 1.982, año en el cual el retroceso es notorio con una brusca caída del 55% respecto al año anterior, pasando de los 13.757 títulos registrados en 1.981 a tan sólo 7.599 titulaciones en 1.982; caída que continuará en 1983, que con 6.431 títulos registrados, se alcanzó el nivel más bajo de titulaciones desde 1970. Esta misma evolución se observa tanto en los títulos para embarcaciones de motor, con descensos en 1.982 respecto al año anterior que superan el 50% (los títulos para embarcaciones de motor de 2ª clase, bajan un 52,0% y los de motor de 1ª clase un 57,6%), como en aquellos para embarcaciones de vela, que descienden un 38,2%. Aunque pese a este descenso, el título de embarcación deportiva de motor de 2ª clase, y a distancia, el de vela, siguen siendo predominantes en el sector.

Estos indicadores confirman la dependencia de la economía nacional en el crecimiento de la actividad náutico-recreativa. En efecto, las consecuencias de las crisis del petróleo de los setenta tuvieron una *indecencia negativa* en el economía española que no se recuperará hasta mediados de años de los ochenta. Esta situación se hace sentir en la reducción de las titulaciones correspondientes a los barcos de menor eslora, tanto en vela como en motor. Por el

---

<sup>79</sup> BOE nº 92.: Orden del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 28 de febrero de 1980.

<sup>80</sup> REAL DECRETO 1558/1977 de 4 de julio.

<sup>81</sup> REAL DECRETO 1897/1.980, de 3 de octubre.



contrario, las crisis económicas parecen que afectan en menor medida a los usuarios de grandes embarcaciones (Patrón y Capitán de Yate) que mantienen un crecimiento moderado, en el número de títulos expedidos durante los últimos años de esta etapa. En comparación, con la fuerte caída experimentada por la titulación de "Patrón de embarcaciones deportivas de motor de 1ª clase", que pierde en los dos últimos años el tercer puesto en número de titulaciones expedidas, siendo sustituido por el de "Patrón de Yates". Los primeros lugares, aún con la recesión, en los primeros años de los ochenta, siguen siendo para el título de "Patrón de embarcaciones deportivas de motor de 2ª", representando más de la mitad de los títulos registrados y, para el "Patrón de embarcaciones deportivas de vela" con aproximadamente el 25% del total.

También, cabe destacar la aparición de la nueva titulación de 1980, "Patrón de Embarcación Deportiva de Litoral", que tiene una rápida aceptación en la náutica española, pasando de 19 títulos en el año de su puesta de largo (1980) a 178 al final de este periodo. (Ver cuadro nº 2.2.1).

Por otro lado, la distribución de los datos por zonas sigue siendo insuficientes<sup>82</sup>. Sin embargo, los datos obtenidos por Comunidades Autónomas, revelan claramente que la tónica general durante la primera parte del periodo ha sido la estabilización o, en algunos casos, como en Andalucía, Madrid y Valencia, un crecimiento moderado que se interrumpe en 1.982, con un descenso en el registro de títulos de ese año.

**CUADRO Nº 2.2.1.**  
**EVOLUCIÓN DE LAS TITULACIONES EN EL PERÍODO 1977- 1983**

TIPO DE TITULO	AÑO							TOTAL
	1.977	1.978	1.979	1.980	1.981	1.982	1.983	
PED vela	2.409	2.225	2.579	3.115	3.106	1.919	1.642	16.995
PED motor 1ª	1.466	1.336	1.492	1.472	1.367	580	473	8.186
PED motor 2ª	7.890	6.954	7.848	7.039	8.413	4.041	3.356	45.541
PED de litoral	-	-	-	19	114	165	178	476
Patrón de yate	551	548	587	661	647	779	667	4.440
Capitán de yate	89	116	138	130	110	115	115	813
<b>TOTAL</b>	<b>12.405</b>	<b>11.179</b>	<b>12.644</b>	<b>12.436</b>	<b>13.757</b>	<b>7.599</b>	<b>6.431</b>	<b>76.451</b>

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante; Elaboración propia

En cuanto a la distribución por zonas, continúa el predominio de la zona Mediterránea: con 12.577 títulos obtenidos durante todo el periodo en Cataluña, 6.562 en Baleares y 4.361 en

<sup>82</sup> Los datos facilitados por la Dirección General de la Marina Mercante, no especifican la procedencia o residencia del usuario, lo cual dificulta una apreciación correcta de la distribución espacial de los títulos.

la Comunidad Valenciana. En el resto de comunidades, destaca particularmente Madrid, que a pesar de no ser un puerto de mar, es la Comunidad fuera del arco Mediterráneo con mayor número de títulos.

Según la distribución de los tipos de títulos por comunidades, las preferencias por las embarcaciones de motor se mantienen en todas las regiones, aunque como vimos en el período precedente, en una zonas más marcadas que en otras. Decantándose de manera más clara en los títulos para embarcaciones de motor en los Archipiélagos y en Cantabria, particularmente los de 2ª clase, donde dichas titulaciones representan más del 60% de los títulos expedidos en estas regiones. (Ver cuadro nº 2.2.2).

### **2.2.3.- Oferta de Instalaciones y Planificación**

Las infraestructuras portuarias destinadas a la flota náutico-recreativa en este periodo considerado representa un importante crecimiento, tanto en número de puertos como en amarres, ascendiendo a un total de 174 instalaciones con una oferta de plazas que superaba los 40.000 amarres. En cuanto a la tipología cuantitativa de dicha oferta, al igual que en la etapa anterior, destacan especialmente las instalaciones de menor tamaño, un 74,4% de los puertos españoles tenían menos de 300 amarres. El resto solían ser instalaciones de tipo medio y, tan sólo un 5,2% poseía un aforo capaz de albergar a más de 600 embarcaciones.

Por comunidades, seguía siendo el Mediterráneo el arco donde se situaba casi la totalidad de la oferta española. Baleares con 52 instalaciones se presenta como líder en cuanto al número de puertos mientras, que Cataluña era la primera en puntos de amarre.

No obstante, en esta etapa se empieza a notar un cambio cualitativo en el tipo de puertos, ya que se duplican las instalaciones medianas de más de 300 amarres (21 nuevas instalaciones) y, se incrementa ligeramente el número de grandes puertos, localizándose tres nuevas instalaciones en la "Costa del Sol" andaluza. En conjunto, durante esta etapa se produjo el mayor incremento de la oferta con la construcción de 43 nuevas instalaciones, pasando a alcanzar algo más del doble de la capacidad en plazas de amarre que existían en España en el año 1.976. Este desarrollo fue especialmente significativo en las de tamaño medio, que durante esta época experimentan un crecimiento acumulado del 150%, pasando de las 14 instalaciones que había con esta tipología en 1976, a las 35 registradas en esta etapa.

**CUADRO N° 2.2.2.**  
**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TITULACIONES POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS (1977-1983)**

COMUNIDAD	AÑO							TOTAL
	1.977	1.978	1.979	1.980	1.981	1.982	1.983	
Andalucía	323	315	439	449	593	336	297	2.752
Aragón	10	10	17	6	9	5	6	63
Asturias	149	132	138	254	159	67	103	1.002
Baleares	874	1.072	1.252	1.132	1.199	526	507	6.562
Canarias	163	141	186	204	455	142	132	1.423
Cantabria	107	125	147	149	193	174	80	975
C. La Mancha	1	-	-	-	2	-	1	4
C. León	-	7	-	-	-	3	3	13
Cataluña	2.003	1.680	2.103	2.059	2.179	1.328	1.225	12.577
Ceuta	5	12	11	15	39	11	17	110
Galicia	346	326	400	562	684	257	330	2.905
La Rioja	-	-	-	-	-	3	-	3
Madrid	390	394	437	553	541	498	528	3.341
Melilla	19	11	13	16	37	26	5	127
Murcia	217	187	237	282	363	147	187	1.620
País Vasco	348	202	312	298	482	348	266	2.256
Valencia	593	557	640	825	824	424	498	4.361
Sin región	20	20	25	19	37	12	6	139
No consta	6.832	5.980	6.280	5.603	5.953	3.276	2.230	36.154
<b>TOTAL</b>	<b>12.400</b>	<b>11.171</b>	<b>12.637</b>	<b>12.426</b>	<b>13.749</b>	<b>7.583</b>	<b>6.421</b>	<b>76.387</b>

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante, Elaboración propia.

**CUADRO N° 2.2.3.**  
**OFERTA DE INSTALACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA (1.977-1.983)**

COMUNIDAD	TIPOLOGÍA							TOTAL
	<300 amarres		300-600 amarres		>600 amarres		TOTAL	
	Nº Puertos	Nº Amarres	Nº Puertos	Nº amarres	Nº Puertos	Nº Amarres		
Cataluña	25	3.965	8	3.152	2	3.371	35	10.488
Baleares	41	4.572	9	3.585	2	1.615	52	9.772
C. Valenciana	19	3.094	9	3.303	2	1.745	30	8.142
Murcia	14	1.473	2	773	-	-	16	2.246
Andalucía	16	1.900	3	1.148	3	2.876	22	5.924
Canarias	4	783	2	884	-	-	6	1.667
Galicia	7	696	1	371	-	-	8	1.067
Cantabria	2	312	1	450	-	-	3	762
Asturias	-	-	-	-	-	-	-	-
País Vasco	1	136	-	-	-	-	1	136
Ceuta	-	-	-	-	-	-	-	-
Melilla	1	35	-	-	-	-	1	35
<b>TOTAL</b>	<b>130</b>	<b>16.966</b>	<b>35</b>	<b>13.666</b>	<b>9</b>	<b>9.607</b>	<b>174</b>	<b>40.239</b>

Fuente: Diversas fuentes. Elaboración propia.

Sin embargo, cabe destacar que al no haber en esta época un Plan de Ordenación del litoral dirigido expresamente a la flota náutico-recreativa, su construcción y ubicación se realizó de forma desordenada y espontánea: los puertos de internada aparecieron junto a grandes núcleos urbanos o importantes centros turísticos como un destacado factor de promoción; en las urbanizaciones medias se construyeron puertos de escala, refugios o embarcaderos; e, incluso algunos grandes hoteles instalaron embarcaderos o pantalanes en su frente de costa, sin ajustarse en ningún caso, como es natural, a un ordenamiento del territorio litoral.

Un ejemplo del modelo de planeamiento de los puertos en el litoral levantino lo pone de manifiesto el profesor F. Vera Rebollo (1987), “hay que señalar que la mayor parte de los puertos y embarcaderos deportivos en el litoral alicantino se han construido integrados en actuaciones urbanísticas, por lo general de gran tamaño (*Coveta Fumá*, Dehesa de Campoamor, Cabo Roig, Mary-villa- La Canuta, *El aramo*, etc.) donde las instalaciones náuticas son un elemento de realce o de animación, muy eficaz para la promoción y venta del espacio turístico de calidad, generalmente asociado a conjuntos residenciales del tipo ciudad jardín”<sup>83</sup>.

Ante esta situación de crecimiento descontrolado se hacía por tanto necesario una planificación que llevase a cabo una reordenación de la oferta existente. Planificación que llega muy tarde, pues para esas fechas más de la mitad de las instalaciones que hoy existen están realizadas o en periodo de ejecución. En este sentido se llevó a cabo la realización de los distintos Planes Indicativos de Uso del Dominio Público Litoral<sup>84</sup> (PIDU), que si bien iban referidos a todos los posibles usos, incluían un capítulo dedicado a embarcaciones e instalaciones para la navegación de recreo. Y, algo muy significativo para nuestra investigación, por primera vez se diferencian en el modelo de ordenación de las instalaciones para uso recreativo las grandes construcciones de las instalaciones menores: *puertos y dársenas deportivas* y *las Bases Náuticas*<sup>85</sup>, diferenciando de esta forma las actividades para iniciación en el deporte náutico o usos recreativos menores en playas, de los equipamientos portuarios para propietarios de embarcaciones.

---

<sup>83</sup> Asimismo, para VALENZUELA, M (1981), citado por VERA REBOLLO (1987) Op. Cit., “En los últimos años, y siguiendo la tendencia observada en otros espacios turísticos mediterráneos, se tiende a la construcción de complejos náutico-turísticos mediante la combinación calculada de elementos formales, que pretenden una mejor venta del producto en la lógica del beneficio.(..) se recurre a una fuerte carga de exotismo” pueblo mariner”, “pueblo ibicenco”, con la evocación del marco exótico, encarecen sustancialmente el producto, cuyo eje de animación es el puerto” p.144

<sup>84</sup> Este proyecto es emprendido por el MOPU entre los años 1976-1980, a través de la Dirección General de Puertos y Costas.

<sup>85</sup> Base Náutica: instalaciones menores para la iniciación de la actividad náutica

En dichos planes se analizaba, en función de los distintos tramos de litoral, un estudio sobre la situación del momento y las previsiones de la demanda del sector náutico recreativo haciendo recomendaciones sobre la oferta futura de instalaciones para adecuarse a dicha demanda. Estos planes se elaboraron desde finales del setenta hasta principios de los ochenta, recorriendo en diferentes años toda la costa española, exceptuando el País Vasco:

- Tramo de Costa: Provincias de Granada y Almería (1.976a)
- Tramo de Costa: Arco Sur de Mallorca y Arco Sur de Ibiza (1.976b)
- Tramo de Costa: Provincias de Barcelona y Gerona (1.976c)
- Tramo de Costa: Provincias de Alicante, Valencia y Castellón (1.976d)
- Tramo de Costa: Provincias de Huelva Cádiz y Málaga (1.977a)
- Tramo de Costa: Provincia de Murcia (1977b)
- Tramo de Costa: Provincia de Tarragona (1.978a)
- Tramo de Costa: Isla de Menorca, Arco Norte de Ibiza, Isla de Formentera (1.978b)
- Tramo de Costa: Santander y Oviedo (1.978c)
- Tramo de Costa: Provincia de Pontevedra (1.979a)
- Tramo de Costa: Islas de Gran Canarias y Tenerife (1.979b)
- Tramo de Costa: Arco Norte de Mallorca, Cabrera, Dragonera y otras islas menores (1.980a)
- Tramo de Costa: Fuerteventura, Lanzarote e Islotes anejos (1.980b)
- Tramo de Costa: Isla de La Palma Gomera y Hierro (1.980c)
- Tramo de Costa: Provincias de Lugo y La Coruña (1.981)

A continuación se recogen los datos más sobresalientes del contenido de estos planes:

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de Costa: Provincias de Granada y Almería<sup>86</sup> (1976a)**

En 1976 las provincias de Granada y Almería contaban con un total de 6 puertos deportivos y 268 amarres. En el caso de estas dos zonas de costa, nos encontramos con una evidente falta de datos en el año 1976 respecto a la oferta de instalaciones en general. En el caso de puertos como el de Roquetas, Garrucha o Adra, no existían datos acerca del número de amarres.

<sup>86</sup> MOPU (1976a). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Provincias de Granada y Almería". *Dirección General de Puertos y Costas*.

Las previsiones para la zona de Granada apuntaban a la construcción de cuatro bases náuticas, tres puertos deportivos y la ampliación del Puerto de Motril. Las previsiones en cuanto a los amarres suponían la creación de un total de 1.610. Para el caso de los puestos en tierra se preveían un total de 760.

Respecto a Almería, en un futuro se construirían dos puertos deportivos, dos bases náuticas y se ampliarían los puertos de Almería y Garrucha. El número total de amarres ascendería a 825, y la oferta de puestos en tierra sería de 380 plazas.

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: arco sur de Mallorca y arco sur de Ibiza<sup>87</sup> (1976b)**

La mayoría de los puertos deportivos en este tramo del litoral se situaban en el arco sur de Mallorca, totalizando 9 instalaciones náutico deportivas y 31 instalaciones menores con capacidad para 7.606 embarcaciones; mientras que en la zona sur de Ibiza existían un total de 3 puertos deportivos y 4 instalaciones con 1.661 amarres.

Con esta oferta y en función de la demanda existente, el plan indicativo de esta zona preveía la construcción de cuatro puertos deportivos, cinco dársenas deportivas, seis bases marítimas, tres remodelaciones y 9 ampliaciones, así como la finalización de la construcción del puerto de Bon Aire y de la Escuela Nacional de Vela en Cala Nova, en el arco sur de Mallorca. El número de amarres previstos ascendía la cifra de amarres a 12.504 y a 4.166 puestos en tierra.

Respecto al arco sur de Ibiza, las previsiones apuntaban a la creación de cuatro puertos deportivos, un puerto base y un una dársena llegando a alcanzar los 4.188 amarres y 1.356 puestos en tierra.

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: provincia de Barcelona y Gerona<sup>88</sup> (1976c)**

En el tramo de costa de Barcelona, según el Plan Indicativo de Usos del Dominio Público Litoral de 1976, existían en ese año un total de 15 instalaciones náutico deportivas y un

---

<sup>87</sup> MOPU (1976b). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Baleares". *Dirección General de Puertos y Costas*.

<sup>88</sup> MOPU (1976c). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Provincias de Barcelona y Gerona". *Dirección General de Puertos y Costas*.

número de 42 instalaciones menores; llegándose a contabilizar 8.800 amarres. Para el caso de Gerona, los clubs náuticos ascendían a 22 y 20 instalaciones en general. Los amarres llegaron a ser 8.900.

Cabe destacar que aunque Gerona contaba con un mayor número de instalaciones náutico deportivas de mayor envergadura, en el año 1976, las previsiones realizadas consideraban necesaria la construcción de 15 puertos deportivos; cifra superior a las previsiones de Barcelona, donde la ampliación de la oferta de Puertos deportivos consistía en la construcción de 10 nuevos puertos.

Por el contrario, en cuanto a las instalaciones menores, es en Barcelona donde se hace mayor hincapié en la construcción de bases náuticas con 46 nuevas instalaciones, mientras que en Gerona la oferta propuesta fue de 25 bases marítimas.

**♦ Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del litoral; Tramo de costa: provincias de Alicante, Valencia y Castellón<sup>89</sup> (1976d)**

En 1976, este tramo del litoral contaba con 16 puertos deportivos, de los cuales 8 estaban situados dentro de la provincia de Alicante, frente a los cuatro que existían en Valencia y en Castellón. En cuanto al resto de instalaciones náutico-deportivas, la oferta era de 7 instalaciones en Alicante, 3 en Valencia y 2 en Castellón. El número de amarres en la provincia de Alicante ascendía a 2.039, mientras que la capacidad en cuanto a amarres de Valencia era de 1.746 y, de 627 para el caso de Castellón.

Las actuaciones previstas en este plan iban dirigidas fundamentalmente a la finalización de las obras que se estaban realizando en ese momento:

En el caso de Alicante, se preveía la finalización de la construcción del Club Náutico de Campoamor, las obras de adaptación de Puerto Blanco, con un incremento de la capacidad que supusiese llegar en esta provincia a los 3.319 atraques.

Para la provincia de Valencia las previsiones apuntaban a la creación de nuevos puntos de amarre hasta llegar a la cifra de 1.811, así como a la finalización de la construcción del Puerto Deportivo de Cap Blanc, del Puerto Deportivo de Alboraya y el de la Puebla de Farnals y mejoras en el Club Náutico del Perelló.

---

<sup>89</sup> MOPU (1976d). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Provincias de Alicante, Valencia y Castellón". *Dirección General de Puertos y Costas*.

Respecto a la provincia de Castellón, se preveía la finalización de la construcción del Puerto Deportivo Las Fuentes y la ampliación de la oferta con 730 puntos de amarre.

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: provincias de Huelva , Cádiz, y Málaga<sup>90</sup> (1977a)**

EL Plan Indicativo de usos del dominio público litoral para el tramo de costa de provincias de Huelva, Cádiz y Málaga de 1977, contabilizaba un total de 9 puertos deportivos distribuidos 6 de ellos en la provincia de Málaga y los 3 restantes en Cádiz. En Huelva no existían este tipo de instalaciones aunque si contaba con una oferta de instalaciones menores.

En cuanto al número de amarres, Cádiz contaba con un total 153, cifra significativamente inferior a la contabilizada en Málaga, que alcanzaba los 1.371 amarres.

En función a la demanda estudiada en el plan indicativo de este tramo, para el caso de Huelva, las previsiones apuntaban a la creación de cuatro puertos deportivos y cinco bases náuticas con una oferta de 1.100 puestos en agua y una capacidad en tierra para 2.000 embarcaciones. En la provincia de Cádiz, estaba prevista la construcción de 20 bases náuticas y 6 puertos deportivos, siendo el número de puestos en tierra de 7.444 y alcanzando los 4.140 en agua. Finalmente, en Málaga se preveía la creación de 3.470 puestos en tierra repartidos entre 7 puertos deportivos (con un total de 3.177 amarres) y 4 bases náuticas.

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: Murcia<sup>91</sup> (1977b)**

En 1977, Murcia contaba con un total de 6 puertos deportivos y 5 instalaciones de diversa índole con un número de amarres que ascendía a un total de 875.

En función a esta oferta y a la demanda que se esperaba en la zona para los años posteriores las previsiones en Murcia apuntaban a la creación de un total de 23 puertos deportivos y otras 8 instalaciones menores con un incremento en la capacidad que supondría que el número de amarres incrementaría en 2.660 nuevos puestos.

---

<sup>90</sup> MOPU (1977a). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Provincias de Huelva, Cádiz y Málaga". *Dirección General de Puertos y Costas*

<sup>91</sup> MOPU (1977b). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Provincia de Murcia". *Dirección General de Puertos y Costas*.



♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: Tarragona<sup>92</sup> (1978a)**

En 1978, Tarragona contaba con un total de 9 puertos deportivos e igual número de instalaciones de diversa naturaleza. Asimismo, se totalizaron 1.385 amarres.

Las previsiones apuntaban a la construcción de un total de 4 puertos deportivos, así como a la ampliación del Club Náutico San Carlos de la Rápita y San Jorge de Alfarrà. También quedó prevista la finalización de las obras de construcción del Puerto de Ampolla.

El número total de amarres ascendería (según previsiones) a 3.020 y los puestos en tierra a 1.075.

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: Isla de Menorca, arco norte de Ibiza e Isla de Formentera<sup>93</sup> (1978b)**

En el Plan Indicativo de Usos del Dominio Público Litoral para el tramo de costa de la Isla de Menorca, arco norte de Ibiza e Isla de Formentera de 1978 quedaban reflejadas un total de 2 instalaciones náutico deportivas para el caso de Menorca e igual número para el arco norte de Ibiza. En el caso Formentera la oferta de instalaciones era inexistente. Por otro lado, Menorca ofrecía un total de 148 amarres, frente a los 204 del arco norte de Ibiza y la carencia de amarres en Formentera.

Según las previsiones del Plan, en Menorca se deberían crear 4 puertos deportivos, 7 instalaciones entre embarcaderos y dársenas, lo que en total supondrían incrementar la capacidad hasta llegar a los 1.420 puestos en tierra y 2.864 amarres.

Respecto al arco norte de Ibiza, las previsiones apuntan a la creación de un total de 5 embarcaderos y una dársena, así como el aumento de amarres hasta alcanzar las 978 plazas en agua. En el caso de los puestos en tierra ascendería a 475.

Para el caso de la Isla de Formentera, se crearían 2 puertos deportivos y tres embarcaderos que aportarían un total de 275 puestos en tierra y 550 amarres.

---

<sup>92</sup> MOPU (1978a). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Provincia de Tarragona". *Dirección General de Puertos y Costas*.

<sup>93</sup> MOPU (1978b). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Isla de Menorca, Arco Norte de Ibiza e Isla de Formentera". *Dirección General de Puertos y Costas*.

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: provincias de Santander y Oviedo<sup>94</sup> (1978c)**

En el caso de Santander y Oviedo, el Plan Indicativo de Usos del Dominio Público Litoral del año 1978 reflejaba una oferta que en el caso de Santander ascendía a un total de 3 instalaciones náutico-deportivas, con 2.193 puestos de amarre y un total de 12 instalaciones marítimas menores.

Por el contrario, en Oviedo no existía ningún puerto deportivo, pero sí contaba con un total de 21 instalaciones marítimas en general.

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: Pontevedra<sup>95</sup> (1979a)**

En 1979 nos encontramos en la provincia de Pontevedra con la falta de puertos deportivos, en cambio sí contaba con un total de 20 instalaciones entre zonas portuarias, dársenas y embarcaderos.

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: Islas de Gran Canaria y Tenerife<sup>96</sup> (1979b)**

Para el caso de las Islas de Gran Canarias y Tenerife, el Plan Indicativo de Usos del Dominio Público Litoral de 1979, arroja la cifra de 4 instalaciones náutico-deportivas repartidas por igual entre las dos zonas costeras. Respecto a la oferta de amarres, quedaron contabilizados un total de 1.068 amarres en las Islas de Gran Canarias y 548 en Tenerife.

Para la zona de Tenerife, estaba previsto en función de la demanda esperada, la creación de 5 puertos deportivos, tres embarcaderos y dos dársenas que ampliaran la oferta existente en

---

<sup>94</sup> MOPU (1978c). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Provincias de Santander u Oviedo". *Dirección General de Puertos y Costas*. Para este tramo de costa no están recogidas las previsiones futuras.

<sup>95</sup> MOPU (1979a). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de la provincia de Pontevedra". *Dirección General de Puertos y Costas*. Para el caso de Pontevedra en el Plan Indicativo del Dominio Público del Litoral de 1979 no quedan recogidas previsiones. Tampoco existen datos sobre el número de amarres.

<sup>96</sup> MOPU (1979b). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Islas de Gran Canaria y Tenerife". *Dirección General de Puertos y Costas*.

instalaciones e incrementasen la capacidad con un total de 1.650 puestos en tierra y 1.217 amarres.

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: arco norte de Mallorca, Cabrera, Dragonera e islas menores<sup>97</sup> (1980a)**

La oferta en este tramo de costa se reduce a tres puertos (Puerto de Soller, Puerto de Valldemosa y Puerto de Andraitx) y un Club de Vela en el Puerto de Andraitx (con su posterior ampliación), todos ellos en el arco norte de Mallorca.

Según las previsiones se crearían dos puertos deportivos, el Puerto Deportivo de San Telmo y el Port de s Canange, y un total de 17 instalaciones entre dársenas, bases marítimas y embarcaderos. El número total de amarres sería de 1600 puestos en tierra y 1.050 en agua.

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: Islas de Fuerteventura, Lanzarote e islotes anejos<sup>98</sup> (1980b)**

Para este tramo de costa el estudio revelaba la carencia de instalaciones en esta zona del litoral. Como lugar de fondeo y amarre eran utilizadas ciertas zonas abrigadas en la costa, naturales o embarcaderos privados (de hoteles o urbanizaciones), pero no se podía hablar de instalaciones náuticas como tal.

Las previsiones apuntaban a la creación de tres puertos deportivos y seis bases marítimas en Fuerteventura que sumarían un total de 855 amarres.

Para el caso de Lanzarote, dentro de las previsiones estaban la creación de cinco bases marítimas, así como reformas en Playa Blanca para el uso de la flota recreativa y la adecuación de embarcaderos en playas como la de Orzola.

---

<sup>97</sup> MOPU (1980a). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Arco Norte de la Isla de Mallorca, Cabrera, Dragonera, Islas menores e islotes". *Dirección General de Puertos y Costas*.

<sup>98</sup> MOPU (1980b). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Isla de Fuerteventura, Lanzarote e islotes anejos". *Dirección General de Puertos y Costas*.

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: Isla de la Palma, Gomera y Hierro<sup>99</sup> (1980c)**

En esta zona de costa sólo existían fondeaderos y refugios de pescadores. En total se podían contabilizar un total de 85 puestos de fondeo, de los cuales 25 pertenecían al Club Náutico del Puerto de San Sebastián de la Gomera.

Según las previsiones podrían llegar a habilitarse hasta un total de 9 zonas deportivas que darían cobertura a 145 amarres y 360 puestos en tierra.

♦ **Plan Indicativo de Usos del Dominio Público del Litoral; Tramo de costa: provincias de Lugo y la Coruña<sup>100</sup> (1981)**

En las provincias de La Coruña y Lugo en 1981 no existían clubs náuticos como tal. Existían varias zonas portuarias y una dársena en Sta. Eugenia de la Ribera, siendo la capacidad total de la zona de 421 puestos de fondeo.

Según las previsiones en Lugo se deberían alcanzar un total de 142 amarres y 704 puestos en tierra; y, respecto a La Coruña, el número de amarres sería de 1.574 y 2.992 plazas terrestres.

En resumen, los PIDUS proponían un nuevo modelo de planificación de las actividades náuticas presentando entre otras y de forma novedosa la imagen de *Bases Náuticas* en tierra, complementarias para la práctica del deporte náutico con los puertos o dársenas para uso deportivo. Ante el gran crecimiento que se estaba dando con la construcción de grandes puertos en Francia<sup>101</sup> en los últimos 15 años y el hecho de que no estaban resolviendo totalmente la demanda de instalaciones náuticas se optó por diversas técnicas que prácticamente no tenían impacto en el litoral. Esta tendencia es percibida por los distintos redactores de los PIDUS proponiendo este interesante modelo de construcción de instalaciones menores para el desarrollo de la actividad deportiva y turística, que como veremos más adelante, desgraciadamente, no se utilizó. Aquí puede estar una de las claves de la ausencia de la actividad náutica en nuestro país, fuera de los clubs en puertos deportivos.

<sup>99</sup> MOPU (1980c). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Islas de la Palma, Gomera e Hierro". *Dirección General de Puertos y Costas*.

<sup>100</sup> MOPU (1981). "Plan Indicativo de usos del dominio público del litoral: Tramo de costa: Provincias de Lugo y La Coruña". *Dirección General de Puertos y Costas*.

<sup>101</sup> El gobierno francés autorizó el primer "port de plaisance" en 1964 (Cantó, en Cannes) y casi simultáneamente puso en marcha la comisión Internacional para la ordenación de la Costa de Languedoc-Rosellón.

**CUADRO N° 2.2.4**  
**PREVISIONES DE CRECIMIENTO PIDUS: 1976-1981**

<b>BASES NAUTICAS</b>		<b>PUERTO Y DARSENAS</b>	
Instalaciones	Amarres/barcos	Instalaciones	Amarres
165	35.000	102	43.205

**Fuente.** MOPU, distintos años (PIDUS). Elaboración propia

En el modelo propuesto por el MOPU, a través de los distintos PIDUS, se proponía la construcción de algo más de 100 instalaciones náutico-deportiva, con un aumento del número de amarres en más de 43.000. Asimismo, se ordenaban aproximadamente unas 165 Bases Náuticas<sup>102</sup>, con una capacidad para 35.000 embarcaciones menores en tierra. En definitiva, este primer intento de ordenación de la oferta aumentaría la capacidad de las actividades náuticas por encima de los 75.000 puntos de amarre.

No obstante, hay que señalar que estos estudios, eran las recomendaciones para la ordenación de las instalaciones náutico-recreativas, no incluían en sus previsiones de la demanda análisis de factores tan importantes como los socioeconómicos y turísticos. Por lo que sirvieron únicamente como base orientativa para las planificaciones que se realizaron con posterioridad.

Esta etapa, por lo tanto, se caracteriza por la falta de ordenación y planificación de la oferta de instalaciones portuarias para uso recreativo y turístico; una tendencia al desarrollismo siguiendo el modelo inmobiliario-turístico de la época, y, una proyección de las nuevas instalaciones sin observar el comportamiento de la demanda, ni el número de licencias para uso recreativo que desciende considerablemente en los últimos años de esta época. Esta es una de las primeras verificaciones de que la actividad de la náutica recreativa ha ido por criterios puramente particulares: económicos y especulativos, al margen de la difusión de la actividad deportiva y turística. El turismo náutico existía más en los anuncios de las urbanizaciones que en la práctica real de la actividad en los puertos, alejado de las necesidades propias de la demanda, tanto en la estructura socioeconómica como en las motivaciones de los usuarios.

<sup>102</sup> Sería interesante que otras investigaciones desde el campo del urbanismo turístico profundizarán en el seguimiento de los modelos de ordenación propuestos en estas épocas para los modelos portuarios turísticos, pues, este interesante tema se sale de nuestro análisis sociológico del comportamiento de los usuarios.

### **2.3.- TERCERA ETAPA: “PLANIFICACIÓN TURÍSTICA POR PARTE DE LA SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO” (1.983-1.987)**

Esta etapa constituye un punto de transición dentro de la ordenación de las instalaciones náutico-deportivas, de tal modo, a pesar de que las transferencias fueron finalizadas durante estos años, las recientes autonomías no entran a ordenar la oferta litoral de instalaciones náutica, a excepción de Cataluña. Es en este tiempo el Estado, mediante la Secretaría General de Turismo, quien realiza un intento de planificación del turismo náutico, con la realización de los Planes de Ordenación de la Oferta de Instalaciones en el litoral, que sirviesen como base para la posterior creación de nuevas instalaciones.

Mientras tanto, por el lado de la demanda, el número de usuarios españoles que se incorporan a la práctica de la náutica recreativa se mantiene muy estacionario, pues, el número de nuevas titulaciones no sufre crecimiento con respecto a la gran evolución de la etapa anterior. Por su parte, la oferta de instalaciones continúa creciendo pero a un ritmo mucho menor que en etapas anteriores. Es estos años se empieza a observar el cambio en la demanda de embarcaciones, aunque se siguen utilizando pequeñas embarcaciones de motor, incrementándose el uso de barcos de mayor tamaño entre 8 y 11 metros de eslora, con la aparición de un mayor número de barcos de vela.

#### **2.3.1.- Legislación: puertos y titulaciones**

Durante esta época se culmina el proceso de transferencia en materia de puertos a las Comunidades, fruto de la Constitución del 78, que había comenzado en la etapa anterior y que termina con los Reales Decretos 450/1.985, de 20 de Febrero y 2.250/1.985, de 23 de Octubre, por el que se transfieren las competencias a las Comunidades Baleares y Canarias, respectivamente.

Recibidas las competencias, los puertos transferidos fueron objeto de tratamiento diferente según la Comunidad Autónoma a la que se traspasan. En general, se redactó un planteamiento de alcance variado, siendo destacable el caso de Andalucía que fue la única comunidad que redactó una Ley de Puertos Deportivos en su ámbito territorial<sup>103</sup>.

En esta etapa, destaca además del hecho antes referido, la promulgación de la Ley de Régimen Financiero de los puertos españoles de 1985, que vino a afectar en gran medida el mecanismo recaudador de los puertos transferidos. Esta modificación con fecha 1 de julio de

<sup>103</sup> ZAMBONINO PULIDO, Mª. (1997). *Puertos y Costas: Régimen de los puertos deportivos*. Tirant lo Blanch. Valencia.

1985 reformaba el cuadro de tarifas vigente desde la aprobación de la Ley de Régimen Financiero de los puertos españoles de 1966, y afectaba esencialmente a las actividades pesqueras y deportivas y, en menor medida, a alguna de las comerciales. En lo relativo a las embarcaciones de recreo y según esta modificación, desaparece la Tarifa Especial, por la cual se tarifaba la actividad de los barcos de recreo y de pasaje y se crea la Tarifa G-5 "Embarcaciones deportivas y de recreo", indicando, los sujetos pasivos, la base de liquidación, y el devengo.

También destaca en esta época otra promulgación, la del Real Decreto nº 1027/1.985, de 28 de julio, referente a la matriculación, abanderamiento y registro de las embarcaciones, por el cual todas las embarcaciones que formaban parte de la denominada, hasta entonces, IV Flota, pasan a englobar la Lista Séptima del Registro de Matrícula correspondiente. De igual forma, la V Flota, que contenía a aquellas embarcaciones explotadas con propósito de lucro, se incluían dentro de la Lista Sexta. Asimismo, hay que señalar que la regulación referida a las actividades comerciales realizadas por las embarcaciones de la Lista Sexta, aparece también durante este periodo con la Orden Ministerial de 4 de diciembre de 1.985, de la que se hablará posteriormente por seguir vigente en la actualidad.

En cuanto a la legislación referida a las titulaciones y a la normativa de las enseñanzas deportivas y de recreo, queda regulado con la Orden de 11 de febrero de 1.985, un nuevo reglamento de Academias Privadas para la enseñanza de la navegación de recreo<sup>104</sup>.

### **2.3.2.- Titulaciones para la práctica de las actividades náuticas**

La evolución del número de titulaciones registradas durante este periodo es una muestra de estancamiento, con un pico de crecimiento en el año 1986, en el cual se experimenta un incremento del 46,8% respecto a 1.985; alcanzándose, con 9.265 titulaciones la cifra más alta del periodo, pues en el año siguiente, las titulaciones vuelven a descender a los niveles de 1.985. La recuperación de la economía a mediados de la década de los ochenta todavía no se deja sentir en el sector (Ver Cuadro Nº 2.3.1).

A pesar de los incrementos del año 86, la distribución de las diferentes titulaciones se mantiene como había quedado en la etapa anterior: sigue siendo el título de "Patrón de embarcación deportiva de motor 2ª de clase", el que registró un mayor número de expediciones durante este periodo, superando casi el 50% del total de titulaciones inscritas en el último año; el segundo lugar continuaba siendo para el "Patrón de embarcación deportiva de vela" con el 27,8%; y, seguidamente, se sitúa el título de "Patrón de Yate", que con el 10,4%

---

<sup>104</sup> BOE nº 39 del 14-02-1985.

continuaba superando al "Patrón de embarcaciones deportivas de motor de 1<sup>er</sup>" que representaba el 9,7%.

**CUADRO N° 2.3.1.**  
**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TÍTULOS EN EL PERÍODO 1984-1987**

TIPO DE TÍTULO	AÑO				TOTAL
	1.984	1.985	1.986	1.987	
PED de vela	1.451	1.592	2.161	1.338	6.542
PED de motor 1 <sup>a</sup>	322	503	602	345	1.772
PED de motor 2 <sup>a</sup>	2.765	3.617	4.509	3.391	14.282
PED de litoral	183	79	614	328	1.204
Patrón de yate	497	448	1.173	671	2.789
Capitán de yate	101	72	206	141	520
<b>TOTAL</b>	<b>5.319</b>	<b>6.311</b>	<b>9.265</b>	<b>6.214</b>	<b>27.109</b>

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Elaboración propia

En cuanto a la distribución por Comunidades autónomas, es generalizado el estancamiento, pero cabe destacar la recuperación de Cataluña, comunidad que continua ocupando el primer lugar, y que desde los niveles mínimos de 1984 con sólo 929 títulos otorgados pasa en cuatro años a 1.794 títulos. En la zona Cantábrica, se observa, asimismo, un ascenso importante, doblando en la mayoría de las Comunidades el número de titulaciones registrados en 1987 respecto a los títulos de 1984. También, destaca el interés que sigue manteniendo Madrid hacia las titulaciones náuticas, que con un aumento considerable en este período (de las 368 titulaciones de 1984 pasa a las 540 en 1987) ocupando el tercer puesto por detrás de Baleares.

Finalmente, el predominio de las titulaciones para embarcaciones de motor de 2<sup>a</sup> clase y en un segundo plano para embarcaciones de vela se mantiene en todas las comunidades autónomas. Produciéndose una preferencia no tan acusada en términos relativos por los títulos para embarcaciones de motor de 2<sup>a</sup> clase sobre los de vela en Cataluña (donde los primeros son 3.930 y los segundos 2.887), y en Madrid (donde los títulos de motor de 2<sup>a</sup> clase son 1.049 por 525 los de vela). En cuanto al interés por las titulaciones para yates, sigue manteniéndose las comunidades destacadas en el período anterior: Cataluña, Madrid y la Comunidad Valenciana; pero en esta época, también se extiende a otras comunidades como Galicia, Baleares, Andalucía y el País Vasco.



**CUADRO N° 2.3.2.**  
**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TITULACIONES EN EL PERÍODO 1984-1987 POR COMUNIDADES**  
**AUTÓNOMAS**

COMUNIDAD	AÑO				TOTAL
	1.984	1.985	1.986	1.987	
Andalucía	262	281	400	379	1.823
Aragón	21	18	9	20	100
Asturias	53	56	122	93	456
Baleares	591	494	809	665	3.457
Canarias	104	107	211	163	803
Cantabria	78	78	96	99	510
C. la Mancha	-	-	2	-	3
C. León	1	-	3	1	13
Cataluña	929	1.195	1.985	1.794	8.379
Ceuta	26	13	27	11	82
Galicia	245	276	471	273	1.687
Madrid	368	429	653	540	2.642
Melilla	35	2	4	3	74
Murcia	153	135	349	174	993
País Vasco	163	227	439	291	1.440
Valencia	434	351	680	500	2.607
No regionalizable	8	8	5	8	47
No consta	1.825	2.621	2.979	1.192	9.738
<b>TOTAL</b>	<b>5.296</b>	<b>6.291</b>	<b>9.244</b>	<b>6.206</b>	<b>34.854</b>

Fuente: Dirección General de la Marítima Mercante. Elaboración propia.

### 2.3.3.- Oferta de Instalaciones y Planificación

La oferta de instalaciones náutico-recreativas durante esta época presenta un crecimiento moderado en número de instalaciones y de amarres (18%) respecto al gran incremento de puertos deportivos de la etapa anterior. Se llega a superar las 200 instalaciones, las cuales seguían siendo en su mayoría pequeños puertos con menos de 300 plazas.

La capacidad total de la oferta ascendía ya a cerca de 50.000 amarres repartidos fundamentalmente en las costas del Mediterráneo, siendo Baleares y Cataluña, las comunidades que ocupaban los primeros puestos tanto en número de amarres y de instalaciones.

Como se vio en la etapa anterior, estos años parten de una situación a la hora de planificar los puertos de recreo en la que se hacía necesario un análisis más completo de las características de cada sector, incluyendo factores tales como la población, el turismo, etc., que

a pesar de ser los que en definitiva van a fijar la demanda de la náutica turística, no habían sido incluidos dentro de los estudios realizados con anterioridad.

**CUADRO N° 2.3.3.  
OFERTA DE INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS EN ESPAÑA (1.984-1.987)**

COMUNIDAD	TIPOLOGÍA							
	<300 amarres		300-600 amarres		>600 amarres		TOTAL	
	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº	Nº
	Puertos	amarres	Puertos	Amarres	Puertos	Amarres	puertos	amarres
Cataluña	25	4.229	9	3.679	3	4.182	37	12.090
Baleares	39	4.829	11	4.616	4	3.340	54	12.785
C.Valenciana	19	3.095	12	4.662	2	1.746	33	9.503
Murcia	15	1.673	2	752	-	-	17	2.425
Andalucía	18	2.138	3	1.148	4	3.685	25	6.971
Canarias	5	868	2	884	-	-	7	1.752
Galicia	9	988	1	371	-	-	10	1.359
Asturias	5	276	-	-	-	-	5	276
Cantabria	5	532	1	450	-	-	6	982
País Vasco	9	336	-	-	-	-	9	336
Ceuta	-	-	-	-	-	-	0	0
Melilla	1	35	-	-	-	-	1	35
<b>TOTAL</b>	<b>150</b>	<b>18.999</b>	<b>41</b>	<b>16.562</b>	<b>13</b>	<b>12.953</b>	<b>204</b>	<b>48.514</b>

Fuente: Diversas Fuentes. Elaboración propia

Para paliar estos inconvenientes, la Secretaría General de Turismo comenzó a realizar unos estudios, denominados "Planes de Ordenación de la Oferta de Instalaciones Náuticas de Recreo", que como indica su título, perseguían con carácter general, la ordenación por tramos de costas y de las zonas marítimo-terrestres. Esta ordenación se dirigía a las Administraciones regionales y a la iniciativa privada, para que dispusieran de un documento base y planificar sus acciones en cuanto a instalaciones náuticas para el turismo recreativo, en coordinación con los usos de la franja litoral.

Los objetivos generales que se perseguían con estos estudios eran los siguientes:

- Seleccionar criterios y delimitar zonas en donde no se deberían construir instalaciones náuticas.
- Señalar los lugares que por sus características singulares deberían contar con algún lugar para la navegación de recreo
- Establecer por sectores de costa diferenciadora y, de acuerdo con la previsible evolución de la oferta, características y tamaño de las posibles instalaciones náuticas.
- Fijar las condiciones y garantías técnicas, estéticas y ambientales de las distintas instalaciones para la atracción de un turismo náutico de calidad.

En total se elaboraron ocho planes realizados por sectores de costa, incluyendo la franja costera que va desde Ayamonte hasta el límite norte de la provincia de Castellón, las Islas Baleares y las Rías Bajas (en este periodo Cataluña realiza su propio Plan de Ordenación):

- Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en el sector de costa comprendido entre Ayamonte y Tarifa (1986).
- Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en el sector de costa comprendido entre la punta de Tarifa, en Cádiz y el cabo de Sacratif, en Granada (1983b).
- Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en el sector de costa comprendido entre el Cabo de Sacratif y el Cabo de Palos (1985a).
- Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en el sector de costa comprendido entre el Cabo de Palos, en Murcia y el Cabo de San Antonio, en Alicante (1983a).
- Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en el sector de costa comprendido entre cabo San Antonio y el límite norte de la provincia de Castellón (1985b).
- Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en las Islas de Ibiza y Formentera (1985d).
- Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en la costa de la isla de Mallorca (1985c).
- Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en las Rías Bajas en el sector de costa comprendido entre Tuy y Cabo Finisterre (1984).

La estructura seguida por dichos planes partía de un análisis previo de la situación que conducía a una previsión de la demanda. En base a dicha previsión se concretaban las instalaciones náutico deportivas necesarias, se realizaba una evaluación económico financiera; y se incluía, por primera vez en los Planes un análisis de los impactos económicos y medioambientales:

♦ **Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en el sector de costa comprendido entre Ayamonte y Tarifa**<sup>105</sup>(1986)

Este plan contemplaba un total de 18 actuaciones a lo largo de todo el litoral atlántico andaluz. Se trataba de añadir a las 15 instalaciones náutico deportivas y los 1.001 atraques, que

---

<sup>105</sup> SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA TURÍSTICA; (1986). "*Plan de instalaciones náuticas de recreo en el tramo de costa comprendido entre Ayamonte y Tarifa*".

según el estudio existían en la zona en 1985, la construcción de un puerto deportivo, 2 dársenas deportivas, 3 puertos deportivos de fondeo, 2 fondeaderos organizados, 8 bases náuticas y 2 hangares de windsurfing, con una capacidad total de 1.800 atraques.

Este importante aumento de la oferta se justificaba fundamentalmente por el alto grado de ocupación que presentaban las instalaciones existentes en la zona, de manera que el crecimiento futuro del parque implicaría una situación de progresivo déficit de plazas que probablemente produciría un estrangulamiento de la demanda, con lo que ello significa desde el punto de vista del desarrollo turístico. Asimismo, se tuvo en cuenta tanto la próxima celebración de la EXPO-92 en Sevilla, que sin duda generaría un considerable aumento del turismo náutico en todo este litoral y en el interior del Guadalquivir, como las actuaciones turísticas previstas por la Junta de Andalucía en determinados puntos de la franja costera. Se procedieron a escalonar en el tiempo estas 18 actuaciones, distinguiendo entre el corto, el medio y el largo plazo.

Dentro del corto plazo fueron incluidas aquéllas que resolverían déficits importantes en esos años y las que se consideraba que debían estar en funcionamiento cuando se celebrase la EXPO 92.

Las principales actuaciones contempladas en relación con la EXPO 92 son las referentes al Puerto Deportivo del Trocadero y a los puertos deportivos de fondeo de Sancti Petri y Mazagón. La primera se enmarcaría en un ambicioso proyecto de recuperación de un puerto del siglo XVIII, aprovechando sus instalaciones para uso deportivo y turístico con una capacidad de 200 amarres; la segunda consistiría en la recuperación de un embarcadero/fondeadero de 90 amarres en un puerto deportivo de fondeo de 200 amarres y finalmente la tercera de esas actuaciones supondría la creación de un puerto deportivo de fondeo con 400 amarres.

Otras propuestas que iban dirigidas a solucionar el problema de las embarcaciones en tránsito, que hasta ese momento sólo encontraban instalaciones adecuadas en la Bahía de Cádiz por la zona eran la de habilitar una dársena deportiva en el área occidental del puerto de Barbate y de convertir el embarcadero fondeadero de El Rompido en un puerto deportivo de fondeo de 400 amarres. Además, se esperaba crear un fondeadero organizado en Bonanza con 100 amarres, que tendría un importante papel en relación con las embarcaciones que visitan Sevilla, especialmente durante la EXPO 92 .

Otras de las propuestas para ser ejecutadas a corto plazo se encuentran exclusivamente orientadas a la satisfacción de la demanda ya existente, como es el caso de la creación de tres bases náuticas y de dos hangares para tablas de windsurfing.

Las actuaciones previstas a medio plazo consistían en la creación de una dársena deportiva en el puerto de Isla Cristina con capacidad para 100 amarres, dos bases náuticas en Chipiona y Rota, y la transformación del fondeadero de La Caleta en un fondeadero organizado con 200 plazas (con la mejora de servicios que ello supone).

Finalmente, a largo plazo<sup>106</sup> se contemplan dos actuaciones, justificadas por la demanda que se espera que genere el desarrollo turístico de los complejos de Isla Canela y del Recreo de la Ballena. El tipo de instalación prevista en ambos casos era el de construir 3 bases náuticas (una en Isla Canela y dos en la playa de la Ballena).

♦ **Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en el sector de costa comprendido entre la Punta de Tarifa, en Cádiz y el cabo de Sacratif, en Granada<sup>107</sup> (1983b)**

El inventario realizado por el plan en relación con las instalaciones náutico-deportivas en explotación, daba un total de 3.904 plazas de atraque y 1.286 en tierra durante 1982. Clasificando las instalaciones existentes por sus servicios, ocho eran consideradas puertos deportivos (disponían de agua abrigada, atraques clasificados y servicios a la embarcación y al usuario), otras ocho dársenas deportivas (con agua abrigada, generalmente dentro de un puerto del Estado, atraques normalmente sin clasificar y un nivel de servicios a la embarcación y al usuario menor que en un puerto deportivo), un fondeadero (con agua abrigada y puestos de fondeo, pero no de atraque), un hangar náutico (almacén de embarcaciones) y cuatro bases marítimas (que utilizaban principalmente la playa como zona de varada para las embarcaciones).

En función de este inventario de la oferta, la demanda, los servicios previstos, y las posibilidades en cuanto a la construcción de instalaciones, el plan determinó las necesidades de

---

<sup>106</sup> La mayoría de estas previsiones no se realizaron en los plazos previstos y algunas de ellas han tenido que esperar a finales de los noventa para entrar en funcionamiento. La documentación aportada por el estudio acompañaba el mapa de síntesis adjunto, señala la localización de las distintas Instalaciones propuestas, presentando al mismo tiempo una delimitación de las zonas aptas y no aptas para la ubicación de instalaciones con obra marítima permanente (diques, espigones, escolleras, para crear espacios de agua abrigada) e indicando las principales zonas protegidas o que merecerían una cierta protección de acuerdo con su interés ecológico y patrimonial.

<sup>107</sup> SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA TURÍSTICA; (1983b). "Plan de instalaciones náuticas de recreo en el tramo de costa comprendido entre la Punta de Tarifa (Cádiz) y el Cabo Sacratif (Granada)".

nuevas instalaciones náutico-deportivas para satisfacer dicha demanda, y en su caso la adecuación de las existentes para alcanzar los niveles de calidad precisos.

En conjunto, se planificó la construcción de 2.800 atraques repartidos entre tres puertos deportivos de 500 atraques, un puerto deportivo para 100 embarcaciones de tamaño superior a la media, siete zonas deportivas en puertos del Estado con capacidad para 1200 embarcaciones, y treinta y tres instalaciones ligeras (bases marinas o hangares náuticos) para un total de 3.250 embarcaciones en tierra.

El desarrollo temporal del plan establecía, hasta 1.986, la construcción de 2.000 amarres repartidos entre 2 puertos deportivos de 500 amarres (situados en Sotogrande y en la Costa Oriental) y 5 Zonas deportivas en diversos puertos del Estado (Algeciras - La Línea, Fuengirola, Torre del Mar, Ceuta y Melilla).

En una segunda etapa se incluía la construcción, a partir de 1.990, de un puerto deportivo en Marbella con 100 atraques para embarcaciones de tamaño grande y de un puerto deportivo en Málaga Capital con capacidad para 500 puntos de amarre, con el objeto de cubrir el déficit de oferta localizado en esas zonas.

Por último, para 1.994 estaba prevista la construcción en el Puerto de Ceuta de una Zona deportiva con capacidad para 100 embarcaciones y la ampliación de la Dársena de Motril con 100 amarres más.

**♦ Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en el sector de costa comprendido entre el Cabo de Sacratif y el Cabo de Palos<sup>108</sup> (1985a)**

La estrategia que el Plan proponía para la ordenación armónica de la oferta náutico deportiva era muy similar a la que un año antes se había sido realizado en Cataluña<sup>109</sup> en el estudio del "Plan de Puertos Deportivos", que tendremos ocasión de comentar posteriormente en este apartado. El plan ofrece un programa de actuación jerarquizado de la siguiente manera:

---

<sup>108</sup> SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA TURÍSTICA; (1985a). "Plan de instalaciones náuticas de recreo en el tramo de costa comprendido entre el Cabo de Sacratif (Granada) y el Cabo de Palos (Murcia)".

<sup>109</sup> Es importante reseñar que el Plan de puertos Deportivos de Cataluña sirvió de modelo para la mayoría de los estudios realizados a partir de esta época, tanto por la Administración Central como, preferentemente por las CC.AA.

- Mejora del aprovechamiento interno de las instalaciones existentes, tanto de las generales como de las específicas de recreo.
- Fomento de Instalaciones náuticas ligeras, especialmente de aquellas que permiten el almacenaje en tierra (bases náuticas, zonas de varada, etc.)
- Mejora de la dotación de servicios en las instalaciones existentes.
- Prioridad a la ampliación de las instalaciones existentes antes que a la construcción de nuevas instalaciones que precisen obra de abrigo.
- Construcción de nuevas instalaciones náuticas con obra de abrigo permanente cuando no exista otra posibilidad, siempre que no presenten problemas de impactos relevantes sobre el medio natural.

El inventario de la oferta realizado para el Plan de Ordenación de este sector de costa en 1984, dio como resultado un total de once instalaciones dedicadas a la práctica de actividades náutico-deportivas, tres puertos deportivos, cinco dársenas deportivas y tres embarcaderos, con una capacidad de 2.308 amarres.

En cuanto a la demanda estimada con horizonte al año 2.000, se preveían necesarios un total de 7.183 puestos de atraque, lo cual suponía bajo consideraciones de no actuación sobre la oferta, un déficit de 4.875 amarres.

Para hacer frente a este déficit de la oferta, el plan programó en función de la prioridad de actuaciones anteriormente descritas, las siguientes propuestas:

- La primera de las actuaciones, centradas en el aprovechamiento interno de las instalaciones existentes, proponían una reordenación que supusiese un incremento de la oferta de 1.650 amarres. La propuesta en el corto plazo se refiere a una primera fase de la ampliación del puerto de Mazarrón en 250 amarres. En el medio plazo las actuaciones iban dirigidas a la reordenación de los puertos de Roquetas de Mar y Garrucha ampliando su capacidad en 291 y 336 plazas respectivamente. Por último, a largo plazo las ordenaciones se dirigían al Puerto de Adra aumentando su oferta en 253 atraques, la Dársena de Santa Lucía ampliándola en 270 amarres y la finalización de la ordenación del Puerto de Mazarrón con 250 amarres nuevos.

- El fomento de instalaciones náuticas ligeras, bases náuticas y zonas de varada como una alternativa para determinados tramos de costa con mayores necesidades de protección o con mayor densidad de instalaciones y/o congestión. Concretamente se proponen 8 Fondeaderos, 10 Zonas de Varada, y 2 Bases Náuticas.

- En relación con la propuesta de mejora de la dotación de servicios en las instalaciones existentes, se consideraba del todo indispensable la dotación de los servicios generales de algunos puertos altamente deficitarios y, para el caso de los puertos más congestionados, potenciar los servicios de almacenaje en tierra cuando dispongan de una superficie terrestre amplia.

- Entre las posibilidades de ampliar las instalaciones existentes el Plan sólo considera viable la ampliación de la dársena deportiva del puerto de Almería (Club de Mar) con unos 54 nuevos puestos de amarre.

- Por último, y en relación con la construcción de nuevas instalaciones, el Plan consideraba que dado que los déficit de puestos de amarre de la zona se cubrían con exceso a los años horizonte con los nuevos atraques proyectados en el resto de las actuaciones, no se programó ninguna nueva instalación.

En el plan también se detallan una serie de propuestas complementarias dirigidas a promocionar la náutica en la zona como la creación de escuelas de vela, programas de competiciones deportivas, y especialmente el apoyo de las Administraciones autonómicas hacia los agentes del sector privado.

♦ **Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en el sector de costa comprendido entre el Cabo de Palos, en Murcia y el Cabo de San Antonio, en Alicante<sup>110</sup> (1983a)**

Este Plan describe una serie de mejoras de las instalaciones náutico deportivas a realizar en este tramo de costa, que en el año 1.983 disponía de un total de 23 instalaciones entre puertos deportivos y Zonas deportivas en puertos del Estado con una capacidad de acogida de 6.506 amarres.

Dicho Plan proponía aumentar la capacidad para adaptarse a la demanda prevista con 8.355 amarres, mediante la realización de tres tipos distintos de acciones:

- Obras importantes de nueva creación. La propuesta consistía en la creación de dos nuevos puertos de invernada, considerando como lugares más adecuados para su

---

<sup>110</sup> SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA TURÍSTICA; (1983a). "Plan de instalaciones náuticas de recreo en el sector de costa comprendido entre el Cabo de Palos, en Murcia y el Cabo de San Antonio, en Alicante".



ubicación la zona comprendida entre Villajollosa y Torrevieja, con capacidad para 500 embarcaciones cada uno.

- Mejora de las instalaciones existentes, considerando como las más inmediatas la del Club Náutico les Bassetes, el Club Náutico Puerto Blanco, el fondeadero de Mar y Montaña, la Cala Baeza, Punta Llomarit, Puerto de San Pedro del Pinatar y Canal del Estació, por encontrarse en defectuoso estado. Estas acciones incluían la mejora de los servicios, ampliación de la capacidad, etc.

- Creación de obras nuevas de menor coste (Bases Náuticas). Esta actuación se refiere a la construcción de pequeños diques con una zona abrigada para fondear embarcaciones ligeras, dotadas de una rampa para sacar las embarcaciones y de navegarajes que sirvan de almacenes capaces de albergar estas embarcaciones durante el invierno. El Plan consideraba construir cincuenta instalaciones menores de este tipo, mediante inversiones de la iniciativa privada, apoyada y dirigida por la Administración.

**♦ Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en el sector de costa comprendido cabo San Antonio y el límite norte de la provincia de Castellón<sup>111</sup> (1985b)**

La oferta de instalaciones existente en esta zona en el año 1985 en relación con la demanda estimada por el estudio realizado para el Plan de Ordenación ponía de manifiesto la baja dotación de la capacidad de las instalaciones: el número de amarres contabilizados para 1985 fue de un total de 4.562 repartidos entre 11 puertos deportivos, 2 dársenas y dos embarcaderos, mientras que las previsiones para los años 1.990 y 2.000 eran de 6.060 y 8.650, respectivamente.

Para adecuarse a estas previsiones, el Plan proponía la ampliación de la capacidad para 1.990 en 1.363 amarres y de 1.985 amarres para el 2.000.

Este incremento de la oferta se realizaría mediante varias acciones:

- La acomodación y mejora de las instalaciones existentes con la ampliación de la capacidad en 208 nuevos amarres en 1.990, y de 930 puntos de atraque con horizonte al año 2.000.

---

<sup>111</sup> SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA TURÍSTICA; (1985b). *"Plan de instalaciones náuticas de recreo en el tramo de costa comprendido entre el Cabo de San Antonio y el límite norte de la provincia de Castellón"*.

- La creación de nuevos puertos deportivos en Peñíscola con una capacidad de 170 amarres en 1.990 y de 250 en el 2.000; Oropesa cuya oferta de amarres sería en principio de 50 plazas, llegando en el 2.000 hasta los 200 puntos de atraque; y Tabernes con 200 amarres en 1.990 y previsiones para albergar 500 embarcaciones en el año 2.000.
- El establecimiento de fondeaderos organizados con una oferta de 100 plazas en el año 1.990 y de 50 para el año 2.000.
- La construcción de puertos secos con capacidad para 300 embarcaciones en el año 1.990.
- La creación de bases náuticas con 250 plazas en 1.990 y con un total de 150 en el año 2.000.
- Por último, el plan también incluía la creación de rampas y pantalanes en instalaciones menores.

**♦ Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en las Islas de Ibiza y Formentera<sup>112</sup> (1985d)**

Este plan de Ordenación realizado para las Islas de Ibiza y Formentera disponía en total de la creación de cerca de 1.500 atraques sobre los 1.141 repartidos entre las 7 instalaciones náuticas existentes en este tramo del litoral.

Las acciones propuestas por el plan de ordenación incluyen la creación y ampliación de puertos de invernada y de puertos de escala incrementando la capacidad de esta zona en 1.449 amarres, además de la construcción de instalaciones ligeras con un total de 1.800 plazas en tierra.

Las acciones de creación de nuevas instalaciones programadas en el plan, son las siguientes:

- Puesta en servicio durante 1.985 de la Dársena deportiva de Marina de Formentera con capacidad para 89 embarcaciones y que serían incrementadas a 250 amarres en una segunda fase prevista en el año 1.989.
- En 1.987 estaba programada la creación de otro puerto deportivo cuya ubicación en la zona norte de este litoral quedaba por determinar y cuya capacidad con 250 amarres sería ampliada en 1.991 con 200 puntos de atraque nuevos.

---

<sup>112</sup> SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA TURÍSTICA; (1985d). "Plan de instalaciones náuticas de recreo en las islas de Ibiza y Formentera".

- Creación de 380 atraques con niveles de servicio de puerto de internada del Puerto Deportivo de Santa Eulalia en dos fases, con una primera que incluiría la construcción de 280 amarres, incrementándose en 100 amarres más en 1.995.

En cuanto las instalaciones ya existentes, las acciones programadas eran:

- Ampliar el Club Náutico San Antonio Abad hasta un total de 250 atraques con la construcción de 73 nuevas plazas y dotándolo de medios de varada y botadura, edificio social con aseos y vestuarios en 1.985.

- Creación de 149 amarres en la Dársena Coralmar para conseguir la puesta en marcha de 200 amarres en 1.987.

- Mejorar las condiciones de abrigo de la 2ª fase del Puerto Deportivo de Ibiza Nueva, a la vez que se amplía su capacidad a 580 y se pone en funcionamiento nuevas instalaciones que mejoren la calidad de los servicios prestados durante 1.998.

El resto de las actuaciones propuestas previstas en el plan, correspondían a nueve instalaciones ligeras de nueva propuesta en áreas localizadas cuya demanda potencial así lo aconsejaba.

#### ♦ **Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en la costa de la Isla de Mallorca<sup>113</sup> (1985c)**

La Isla de Mallorca, según los datos que se muestran en este plan, disponía en el año 1.985 de un total de 29 puertos deportivos con una capacidad total de 12.523 amarres. Además, existían 16 nuevas instalaciones repartidas por toda la isla en fase de ejecución o ampliación de las ya existentes.

A pesar de la amplia oferta existente y el rápido crecimiento experimentado en los últimos años, el plan proponía ampliar y mejorar las instalaciones y su capacidad. El objetivo era el de adecuarse a la demanda prevista en función de la gran incidencia de las actividades náuticas en la Isla, dado su carácter insular y el enorme desarrollo del turismo en todas sus facetas.

---

<sup>113</sup> SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA TURÍSTICA; (1985c). "Plan de instalaciones náuticas de recreo en la costa de la Isla de Mallorca".

Para ello el Plan preveía tres tipos de acciones diferentes que sumarían en conjunto la construcción de un total de 7.197 puntos de amarre con horizonte al año 2.000:

- Acomodación y mejora de instalaciones existentes. El plan proponía transformar y ampliar las instalaciones náuticas existentes mediante la realización de obras marítimas permanentes o temporales, la dotación de nuevos servicios, la mejora de su ordenamiento, etc., dependiendo de las necesidades de la demanda futura en cada una de ellas.
- Acomodación y transformación de instalaciones pesqueras<sup>114</sup> y comerciales en instalaciones de recreo: 12 actuaciones, con 1462 nuevos amarres en agua y 1116 en tierra. Se planificó crear nuevas instalaciones náuticas en los puertos de Cala Bona, Cala Ratjada, Porto Cristo y Puerto de Soller, manteniendo la oferta náutica existente en el resto de las instalaciones.
- Instalaciones de nueva creación. El plan detectó la necesidad de crear un centro náutico para acoger embarcaciones con instalaciones tanto en tierra como en mar en la zona de San Lorenzo y en el Puerto de Cala Bona.

♦ **Plan de Ordenación de la Oferta de Instalaciones para la Navegación de Recreo en las Rías Bajas en el sector de costa entre Tuy y Cabo Finisterre<sup>115</sup> (1984)**

La oferta de instalaciones contabilizada por el Plan de Ordenación en esta parte del litoral gallego era, en 1.983, de 20 puertos, los cuales reunían una capacidad de tan sólo 782 puestos de atraque, dado que en su mayoría, disponían únicamente de puestos de fondeo: 1.186 puestos de fondeo repartidos entre todos los clubs náuticos existentes en las Rías Bajas.

Tomando como base la demanda de puestos de amarre y de plazas de almacenamiento en tierra para cada una de las zonas y teniendo en cuenta los diferentes tipos de instalaciones analizadas y sus capacidades, el plan dispuso la necesidad de crear en estas zonas un total de 4.135 puestos en agua y 6.380 puestos en tierra repartidos entre: 23 Areas de fondeo, 25 hangares de vela ligera, 11 almacenes de canoas, 28 bases náuticas, 4 puertos de escala, 7 zonas deportivas y 3 puertos deportivos.

---

<sup>114</sup> El Plan de Mallorca recoge por primera vez un modelo de reconversión de instalaciones pesqueras y comerciales para uso recreativo, que suponía un ampliación de la oferta en casi 2500 nuevas plazas. Este modelo no se llegó a realizar en su totalidad como estaba previsto.

<sup>115</sup> SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, DIRECCIÓN GENERAL DE EMPRESAS Y ACTIVIDADES TURÍSTICAS ;(1984). "*Plan de instalaciones náuticas de recreo en las Rías Bajas; sector de costa entre Tuy y el Cabo de Finisterre*".

◆ **Estudio del Plan de Puertos deportivos de Cataluña <sup>116</sup>(1983)**

En julio de 1983, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña realizó el denominado “Estudio del Plan de Puertos Deportivos” (EPPE) del litoral catalán, bastante similar en cuanto a su desarrollo a los Planes de ordenación de la oferta de instalaciones náuticas de recreo de la Secretaría General de Turismo y que ha servido como base para posteriores planificaciones realizadas en España.

Para ese trabajo se definió una tipología del equipamiento náutico para embarcaciones deportivas y de recreo que se hacía necesaria después del traspaso de competencias "útil para describir sus características específicas, su situación legal y los efectos que generan sobre la costa, al mismo tiempo que no se alejara excesivamente de otras clasificaciones que de una u otra manera son utilizadas en los medios náuticos”.

Con tales premisas el EPPE distingue entre las siguientes categorías de instalaciones:

1. *Instalaciones náuticas con obra marítima permanente* son aquellas que poseen obras fijas tales como escolleras, muelles, diques, etc.; dentro de este tipo de instalaciones el EPPE distingue varios tipos en función de sus características:

- *Embarcadero*: infraestructura en mar y tierra concebida principalmente como punto de transición de personas y objetos entre uno y otro medio. Cuando su tamaño y forma lo permiten, existen amarres y algunos servicios en tierra para usuarios y embarcaciones.
- *Puertos deportivos*: infraestructura básica de abrigo dotada de todos los principales servicios para las embarcaciones deportivas y de recreo.
- *Marina*: superficie urbanizada que posee un área de flotación dividida en canales que hacen de red de comunicación entre las diversas unidades residenciales y la bocana de salida a la mar o a un río.
- *Dársena deportiva*: área de un puerto gestionado por la Administración autonómica o estatal, u organismo adscrito dedicada a la flota deportiva y de recreo y sus servicios y usuarios.

---

<sup>116</sup> GENERALITAT DE CATALUNYA (1983). “Estudio del plan de Puertos Deportivos”. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Direcció General de Ports i Costes. Direcció General de Política Territorial. Ed. Centre D’Estudis de Planificació.

2. *Instalaciones náuticas sin obra marítima permanente* esto es, las que disponen e obras y edificaciones, en la mar o en tierra, siempre que las que existen en la mar no sean del tipo ya comentado como perteneciente a la primera categoría. Existen varios tipos:

- *Zona de varada*: área habilitada, generalmente en una playa, para varar embarcaciones.
- *Fondeadero*: superficie de flotación abrigada de forma natural (bahía, cala) o artificial mediante una obra marítima no destinada a tal efecto, donde las embarcaciones pueden fondear.
- *Base náutica*: espacio marítimo y terrestre habilitado para la varada de embarcaciones deportiva, y de recreo, y con algunas edificaciones y servicios para ellas y sus usuarios (medios mecánicos para varada, pañoles, etc.).

### 3. *Otras instalaciones náuticas*

- Instalaciones menores con obra marítima permanente: normalmente pequeños embarcaderos sin ningún servicio complementario ni obra de protección exterior importante.

Destaca este plan, respecto a la clasificación del tipo de instalaciones, por ser el primero que para las instalaciones náuticas ligeras elabora un “Esquema General para una Instrucción sobre Instalaciones Náuticas Ligeras” que es un primer documento de análisis y discusión sobre este tipo de equipamiento. El concepto, las definiciones y clasificación se inspiraban en las realizadas en Francia en contraposición a las que allí se denominan *aménagements légers* (instalaciones con infraestructura marítima permanente), reconociendo, no obstante, la ausencia de experiencia española.

Se definen las *instalaciones náutico ligeras*<sup>117</sup> como aquellos equipamientos para el estacionamiento de embarcaciones deportivas y de recreo, sin obra marítima permanente o construidas con materiales ligeros y que, en términos generales, afectan directamente a las condiciones naturales y paisajísticas del litoral en forma menos acusada y menos definitiva que otras instalaciones permanentes.

Se clasifican en dos grandes grupos según si mantienen las embarcaciones a flote o bien en tierra y son las siguientes:

---

<sup>117</sup> “Las instalaciones náuticas ligeras, las bases náuticas y las zonas de varada pueden ser una alternativa para los tramos de costa con elevada intensidad de instalaciones náutica o largas zonas de playa. Las instalaciones de esta clase pueden ayudar a disminuir las necesidades al ofrecer lugares de estacionamiento a embarcaciones que de otra forma se dirigirían a puertos y embarcaderos”. EPPE (1983). Op. cit. p.524

## ✓ Instalaciones con embarcaciones a flote:

- *Fondeadero organizado*: para permitir la densificación. El plan de organización contempla los sistemas de fondeo, resguardos entre embarcaciones, etc., y puede contar igualmente con servicios complementarios en tierra (embarcadero, rampa, aparcamiento, recogida basuras, carros de carga, etc.).
- *Puerto Deportivo de Fondeo*: difiere del anterior únicamente en el nivel de servicios que ofrece al usuario, que tiene que ser comparable al que ofrece un puerto deportivo tradicional.
- *Puerto-isla flotante*: es una instalación temporal concebida como isla artificial unida a tierra por pantalones flotantes o embarcaciones de servicio y equipada con las instalaciones para acogida de embarcaciones. En la ribera del mar se debe disponer de embarcadero y servicio de botadura y en tierra los equipamientos técnicos que se deseen (mantenimiento, hibernada, etc.).

## ✓ Instalaciones con embarcaciones en tierra:

- *Rampa*: es el equipamiento más sencillo, consistente en una pendiente destinada al lanzamiento y varada de muchas de las embarcaciones deportivas y de recreo con las que, por su tamaño reducido, se puede operar fácilmente. No permiten el atraque de embarcaciones pero pueden contar con instalaciones complementarias (palancas flotantes, aparcamientos, etc.).
- *Puerto seco*: su principal característica, a diferencia de los puertos convencionales, es que las embarcaciones no se encuentran a flote sino almacenadas en las inmediaciones de la ribera del mar para facilitar las maniobras de varada y botadura. Los dos servicios básicos son, por tanto, dichas maniobras y el almacenamiento. Éste se realiza sobre cunas, caballetes o cualquier otro sistema. La clave de estas instalaciones es la rapidez y economía de esas maniobras. Debe, o puede, disponer de servicios complementarios más o menos cercanos.
- *Puerto seco dividido*: es una instalación concebida para resolver el problema de ocupación del espacio litoral que genera el puerto seco. Así el área de almacenamiento litoral, de escasa capacidad y próxima a los servicios de varada-botadura, se destina a las embarcaciones de mayor frecuencia de uso. El almacén principal se halla tierra adentro y se destina a las embarcaciones que quedan en él durante mayores períodos. La mayor parte de servicios se ubica junto a él.
- *Puerto seco en diferentes niveles*: sus características específicas son la organización de almacén y los sistemas de maniobra. Las embarcaciones se apilan en una estructura, cubierta o no en función del entorno y del potencial. Requieren de la especialización en la maniobra. De igual manera que en los casos anteriores puede disponer de servicios complementarios para usuarios.

En este estudio se contabilizaron en Cataluña para 1.982 un total de 34 instalaciones náuticas con obra marítima permanente y una capacidad de 10.831 amarres. Además, se estaban construyendo dos puertos más en Valdellós y L'Atmellá de Mar, y estaba autorizada la construcción de las obras del Puerto de Mataró.

Referente a las instalaciones sin obra de infraestructura marítima, había 20 Bases Náuticas, 45 Zonas de Varada y 30 fondeaderos importantes. Se añadían además 14 instalaciones menores con obra marítima con alguna actividad náutica.

Sin embargo, esta oferta de instalaciones no era suficiente desde el punto de vista del análisis de la demanda futura en relación con la oferta de ese año, cuyo resultado fue de un total de 13.705 plazas deficitarias para el año 2.000. Para solucionar este déficit de lugares de estacionamiento el plan proponía diversas acciones:

- Política de reordenación interior de los puertos existentes para poder obtener el máximo rendimiento global de las infraestructuras existentes. El conjunto de nuevos amarres resultantes de esta reordenación supondría como máximo un aumento en la capacidad de 2.784 amarres.
- Ampliación de Puertos y embarcaderos que no presenten problemas importantes sobre el medio litoral incrementando la capacidad en 2.545 amarres.
- Mejorar los servicios que ofrecen a los usuarios, especialmente los servicios de almacenaje en tierra para las embarcaciones pequeñas y medianas (cubiertos, descubiertos, almacenes, etc.); y unos medios técnicos rápidos de recogida y botadura de embarcaciones (grúas, rampas, carretones elevadores). Esta solución se planeaba aplicar en los embarcaderos y puertos con superficies terrestres excedentes.
- Se proponían las instalaciones náuticas ligeras<sup>118</sup> (rampas, fondeaderos organizados y puertos secos), las bases náuticas y las zonas de varada, como una alternativa para los tramos de costa con elevada intensidad de instalaciones náuticas o largas zonas de playas. Con estas instalaciones lo que se pretendía era disminuir las necesidades de amarres

---

<sup>118</sup> "Las leyes y Reglamentos de Puertos Deportivos y de Costas no prevén ni definen las llamadas instalaciones náuticas ligeras(..), es interesante elaborar y editar separadamente una Instrucción que las defina y clasifique adecuadamente, a la vez que determine sus características y servicios más importantes. Esta instrucción puede servir también para informar y popularizar este tipo de instalaciones que por sus características (nulo o bajo impacto directo sobre el litoral y bajo coste económico) puede tener un gran desarrollo futuro". EPPE (1983). Op. cit. p.524.

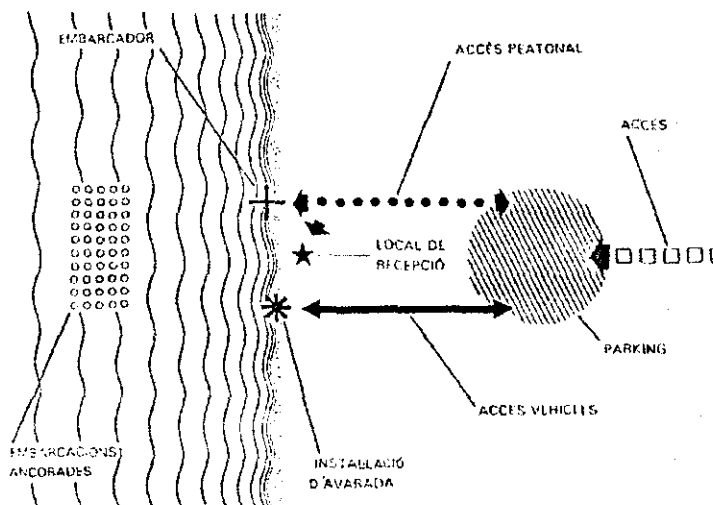


al ofrecer lugares de estacionamiento a embarcaciones que de otra forma se dirigirían a puertos y embarcaderos. Las ventajas que representan son el menor coste económico y casi nulo impacto directo en el litoral. De hecho, aunque no había experiencias concretas de estas instalaciones en la costa Catalana, si existían Bases Náuticas, Zonas de Varada y Fondeaderos que mejorando sus servicios podrían aumentar sus capacidades y reconvertirse en algún tipo de instalación náutica ligera.

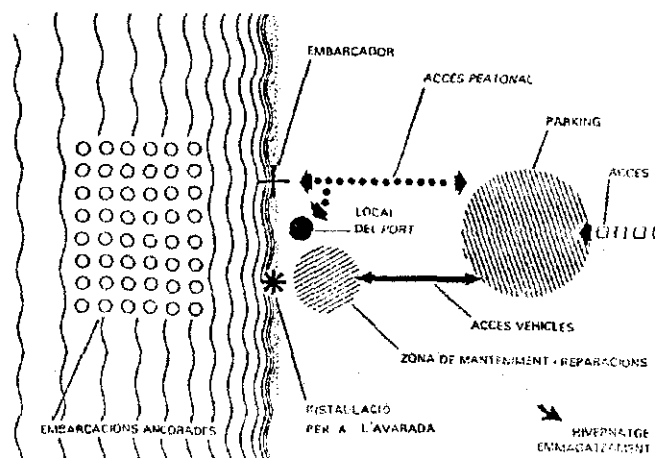
- Construcción de nuevos puertos deportivos con capacidad para 5.825 embarcaciones. La construcción directamente por parte de la Generalitat no se propone como objetivo inmediato. Las propuestas concretas de nuevos puertos de dejan a la iniciativa de agentes privados como Corporaciones Locales, Asociaciones y Personas Físicas y Jurídicas.

Con todas estas acciones se preveía a un incremento de la oferta total de 11.154 puntos de atraque, que junto con los 2.551 amarres de los puertos autorizados o de los que estaban en una primera fase de construcción se cubrirían las necesidades estimadas para el año 2.000. Asimismo, desde el punto de vista de nuestra investigación es importante resaltar la aportación del EPPE sobre las recomendaciones para instalaciones náuticas ligeras (I.N.L.)<sup>119</sup>.

**GRÁFICO Nº 2.3.1**  
**FONDEADERO ORGANIZADO**

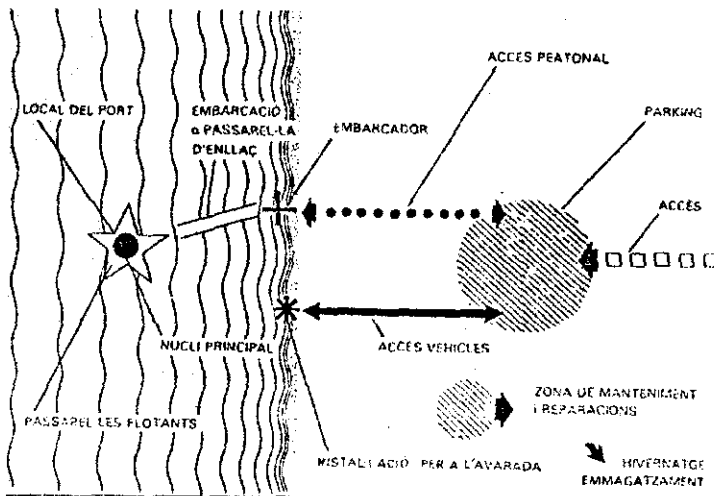


**GRÁFICO Nº 2.3.2**  
**PUERTO DE FONDEADA**

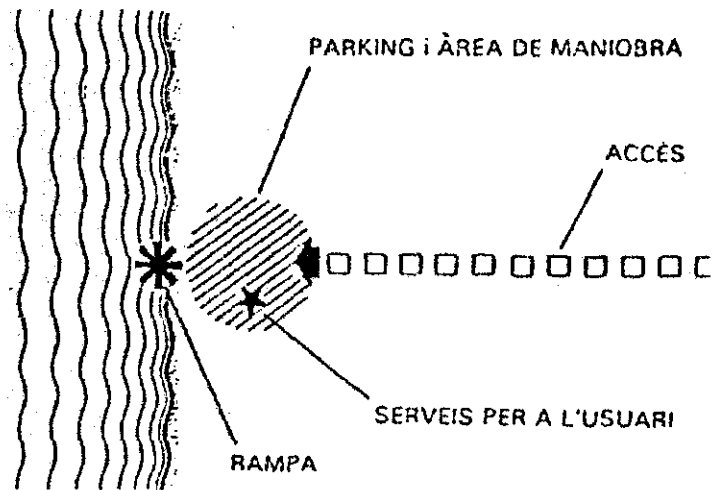


<sup>119</sup> El Plan de Cataluña, en el anexo Nº1, Capítulo 7, recoge un esquema general para una instrucción sobre I.N.L. siguiendo los modelos que se dan en países con una actividad náutica desarrollada: EE.UU. Francia, Gran Bretaña, como forma de paliar el déficit de infraestructuras náuticas y, fundamentalmente como promoción del deporte y el turismo náutico. Al mismo tiempo que pueden descongestionar las infraestructuras existentes, pues, para el caso de Cataluña (en esta época) el 86% de la flota tiene menos de 7m. de eslora, y con una fuerte estacionalidad, lo cual convierte a los puertos como lugares de estacionamiento durante gran parte del año.

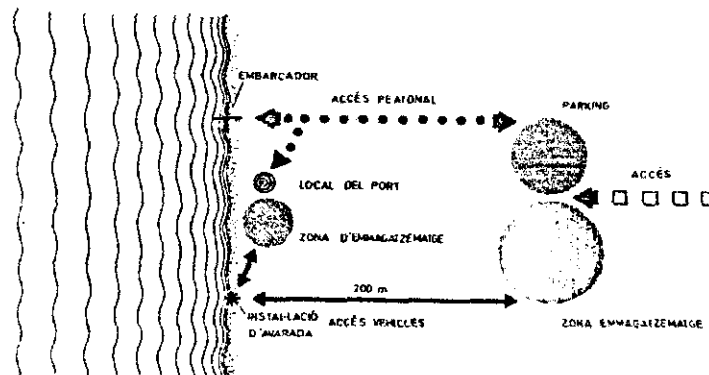
**GRÁFICO Nº 2.3.3**  
**PUERTO ISLA FLOTANTE**



**GRÁFICO Nº 2.3.4**  
**RAMPA**



**GRÁFICO Nº 2.3.5**  
**PUERTO SECO DIVIDIDO**



En resumen, durante esta etapa es importante señalar que los intentos de planificación realizados por el Estado con los Planes de Ordenación elaborados por la Secretaria de Turismo y, por la Generalitat, presentaba un nuevo modelo de planificación y ordenación del espacio litoral para uso náutico-turístico. En efecto, los planes son más restrictivos que los de la etapa anterior del MOPU, se rompe la tendencia a realizar nuevas obras de abrigo para nuevos puertos deportivos, siempre que no haga falta, y en caso de ser necesario serán diseñados con criterios de preservación del territorio y el litoral. (Ejemplo significativo: la recuperación de puertos pesqueros y comerciales en Baleares). Siguiendo los criterios de los países más avanzados en temas náuticos y turísticos, se proyecta un gran número de instalaciones menores: *bases náuticas e instalaciones náuticas ligeras, hangares para vela ligera, bases de*

*winsur*, y, se proponen distintos modelos de puertos secos; así como los modelos de gestión y de participación pública y privada en la explotación de las instalaciones.

Para el conjunto del Plan en las distintas zonas litorales estudiadas se preveía hasta el año 2.000 la ampliación de la capacidad de instalaciones en torno a los **23.000 puestos de atraque**, alrededor de **50 puertos deportivos** y más de **150 instalaciones ligeras** en diferentes horizontes temporales. Estas previsiones finalmente no pudieron llevarse a cabo. La razón principal se debe a que la ejecución de dichos estudios coincidió con las transferencias de competencias de los puertos a las Comunidades Autónomas. Por otra parte, algunas Comunidades en los años posteriores realizaron sus propios planes de ordenación<sup>120</sup> siguiendo el ejemplo de Cataluña, comunidad pionera en la planificación de instalaciones náutico recreativas.

No obstante, para nuestra investigación sobre la existencia del turismo náutico, todo este amplio recorrido por las actuaciones previstas pone de manifiesto que la tendencia de promocionar el turismo náutico en la época está presente en los modelos de planificación y ordenación de la oferta: se prevé un *amplio despliegue de las instalaciones náuticas ligeras*, que se podía entender como: una forma de descongestionar los puertos existentes, una preservación del medio ambiente litoral con la reducción de nuevas obras de abrigo y, fundamentalmente, la promoción y difusión de los deportes náuticos de base para un acercamiento de la población a este tipo de instalaciones fuera de los recintos cerrados que constituyen los puertos deportivos de la época.

La realidad fue muy distinta, de todo este proyecto no se realizó nada prácticamente de la forma prevista, y, principalmente, no se llevó a cabo el Plan de Instalaciones Menores para fomentar el turismo náutico de los españoles. Bien por las causas de operativa legal con las nuevas competencias de las administraciones regionales o, porque seguían primando los criterios puramente económicos y especulativos del uso del territorio para mantener las construcciones de obras de gran envergadura amparadas en la construcción de las urbanizaciones turísticas del litoral. Todo este derroche de imaginación que se realizó en los años ochenta, actualmente, casi veinte años después, se vuelve a reclamar para fomentar la práctica del turismo náutico y de los deportes de naturaleza: en contacto con el agua, para la mayoría de los españoles.

---

<sup>120</sup> Únicamente la Comunidad Valenciana, Baleares y Andalucía, a parte de Cataluña, han realizado actuaciones en este sentido.

## **2.4.- CUARTA ETAPA: “PLANIFICACIÓN POR LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS” (1.987-1.992)**

Esta etapa, se caracteriza principalmente por el cambio de competencias en materias territoriales y náuticas asumidas por parte las Comunidades Autónomas. Es una época en la que la demanda, principalmente extranjera, experimenta uno de los mayores incrementos del periodo estudiado. La práctica de la náutica en España está en auge, los puertos deportivos son un aliciente de considerable importancia para la demanda turística, constituyen un elemento de revalorización de la zona donde se ubican y sirven como soporte sobre el resto del espacio turístico como elementos de oferta complementaria de diversión y distraimiento.

En esta etapa crece el número de titulaciones entorno a un 13% y la flota deportiva experimenta un espectacular incremento. Por el lado de la oferta, comienzan a realizarse las primeras planificaciones del litoral regional: en la Comunidad Valenciana, Andalucía y Baleares. Por otro lado, aunque las instalaciones se han incrementado en número y en capacidad, dicha infraestructura resulta insuficiente para atender las previsiones de la creciente demanda de estos años, según los planificadores del ordenamiento litoral.

### **2.4.1.- Legislación: puertos y titulaciones**

En esta cuarta etapa las decisiones en materia legislativa van a jugar un papel muy importante, pues, el intento de regulación de competencias: estatales y autonómicas va a crear algunos vacíos legales de consecuencias negativas para la práctica de la actividad como para su desarrollo en las escalas inferiores. Hay que destacar, en cuanto a los aspectos legales y normativos que afectan a la náutica deportiva y recreativa, tres hechos fundamentales: la promulgación de la *Ley de Costas en 1.988*, la creación de la *Ley de Puertos Deportivos de Andalucía* de ese mismo año y la derogación de la *Ley de Puertos Deportivos de 1969* con la aparición de la *Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en 1992*.

#### **♦ La Ley de Costas de 1.988**

La Ley de Costas se promulgó el 28 de Julio de 1988 y su Reglamento data del año siguiente. El principal objetivo de la Ley es asegurar el carácter público de la costa, el dominio público marítimo-terrestre, garantizando su uso y disfrute. La conservación y protección de la costa y la ribera del mar es igualmente uno de sus objetivos, si bien subordinado al objetivo principal. En la Ley, referida básicamente a la gestión y conservación de este patrimonio natural, se desarrollan asimismo, los principios establecidos en el artículo 45 del texto

constitucional y se recogen los criterios contenidos en la Recomendación 29/1973 del Consejo de Europa sobre protección de zonas costeras.

Fuera del ámbito de aplicación de esta ley quedan los puertos de interés general que continuaron rigiéndose por una legislación específica. Tampoco se regulan, por no ser competencia del Estado, los puertos de titularidad de la Comunidades Autónomas. Aún así, queda reflejado el caso de las posibles construcciones o ampliaciones de los puertos de competencia autonómica que requiera la ocupación de bienes de dominio público estatal regulados por esta ley.

En cuestiones de dominio, esta ley, además de definir la ribera del mar de forma más acorde con su realidad natural, vuelve a los orígenes del derecho español al reafirmar la calificación del mar y su ribera como patrimonio colectivo, siguiendo el mandato constitucional y el Código Civil<sup>121</sup>.

Establece la prevalencia del carácter público del dominio natural y posibilita además su inscripción registral, arbitrándose además otras medidas para coordinar la actuación de la Administración y el Registro de la Propiedad con el fin de evitar los perjuicios ocasionados por su inexistencia.

En esta línea, se consideró conveniente eliminar la posibilidad de adquirir la propiedad de los terrenos ganados al mar o de cualquier otra porción de dominio público como consecuencia de la realización de obras, ya que estas actuaciones proporcionaban frecuentemente cobertura a operaciones de especulación inmobiliaria, y en todo caso, van en detrimento del dominio público.

Dentro del marco del objetivo principal de esta ley, la protección del dominio público, ésta establece una serie de garantías de protección, no sólo dentro de sus dominios, sino también respecto al dominio privado colindante, a fin de evitar perjuicios en la propiedad pública. Es el caso de posibles irrupciones como la propia sombra de los edificios colindantes o los vertidos incontrolados y, en general, la presión edificadora y los usos y actividades que ella genera. La Ley establece una zona de servidumbre de protección de 100 metros para nuevas edificaciones y 20 para las ya existentes<sup>122</sup>.

---

<sup>121</sup> CÓDIGO CIVIL. Artículo 339.1.

<sup>122</sup> Todo ello sin perjuicio de las medidas de protección de las Comunidades Autónomas en materia de medio ambiente, ordenación y urbanismo.

Con respecto a la utilización del dominio público marítimo-terrestre se establece una regulación eficaz de los diferentes usos, que incluye tanto el uso común, natural, libre y gratuito, como el uso especial, objeto de autorización, que abarca los casos de intendad, peligrosidad, rentabilidad y las instalaciones desmontables, y las ocupaciones con obrar fijas, objeto de concesión.

Se impide el privilegio que significa la ocupación del dominio público por parte de aquellas actividades cuyo emplazamiento en el mismo no sea necesario; se faculta a la Administración para el otorgamiento de las autorizaciones y concesiones que considere de especial interés, abandonando su papel meramente pasivo, y se reduce el plazo máximo de otorgamiento desde 99 a 30 años, suficiente para la amortización de cualquier instalación.

Finalmente, destacar, en lo referente a los puertos deportivos, que las Comunidades Autónomas adquieren la titularidad de dichos puertos a través del mecanismo de adscripción previsto en el artículo 49 de la Ley de Costas, o cuando suceden al Estado respecto de un puerto deportivo ya construido y en operación.

En el primer caso la adscripción se formaliza mediante acta suscrita por representantes de la Administración del Estado y de la Administración de la Comunidad Autónoma correspondiente, y en el segundo, mediante un Decreto de traspaso de bienes y servicios.

El dominio de las Comunidades Autónomas sobre los puertos deportivos puede perderse por reversión al Estado de los bienes del dominio público marítimo-terrestre adscrito a una Comunidad Autónoma, cuando no sean utilizados para el cumplimiento de los fines a los que se adscribieron, o cuando sean necesarios para la actividad económica o el interés general, según los artículos 131 y 149 de la Constitución Española (conf. Art. 50, Ley de Costas). También puede perderse en virtud del cambio de calificación del puerto deportivo, si este pasara a ser un puerto de interés general.

#### ♦ **La Ley de Puertos Deportivos de Andalucía (1988)**

Por otro lado y como consecuencia de la progresiva descentralización de la Administración y la asunción de competencias autonómicas en general, y en concreto la materia que nos ocupa, en 1988 queda aprobada en Andalucía la Ley Territorial nº 8/1988 de 2 de Noviembre, sobre sus puertos deportivos, en la que se establece la competencia exclusiva de esa Comunidad Autónoma respecto de las zonas portuarias destinadas a actividades náutico-

deportivas, aunque sean parte de un puerto preexistente que se destina a prestar servicios a buques deportivos o de recreo<sup>123</sup>.

La Ley establece la posibilidad de que se exija la inclusión de usos pesqueros en un puerto deportivo. Definiendo las diferentes tipologías de instalaciones náuticas de la comunidad en tres consideraciones: *Puerto Deportivo*, *Zona portuaria de uso náutico-deportivo* e *Instalación ligera náutico-deportiva*.

#### ◆ Ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992

En la década de los 90 y a la luz de la Constitución Española vigente, resultaba reducido el contenido de todos los artículos de la Ley de Puertos Deportivos de 1969 y de su desarrollo por Real Decreto nº 2486/1980, de 26 de Septiembre, en los que se ignoraban la competencia de las Comunidades Autónomas. Todo esto hacia aconsejable la derogación tanto de dicha Ley como del Real Decreto, dejando a cargo de las Comunidades Autónomas la tarea legislativa y gestora que le autoriza la Constitución Española en armonía con las competencias del Estado.

Los puertos especialmente contruidos para su utilización por buques deportivos o de recreo, o destinados a estos últimos, las zonas que con tal finalidad se construyan o habiliten en los puertos comerciales y las zonas de servicio portuario de las urbanizaciones marítimo-terrestres con canales comunicados permanentemente con el mar territorial, estaban sujetos a las disposiciones de la Ley nº 55/1969, de 26 de Abril, y del Reglamento aprobado por el Real Decreto nº 2486, de 26 de Septiembre de 1980, que han quedado derogados por la Ley nº 27/1992, de 24 de Noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Esta nueva Ley<sup>124</sup> es el resultado de agrupar en una sola dos leyes que se venían gestando por dos departamentos ministeriales distintos, las Direcciones Generales de Puertos y de la Marina Mercante; la unión se consideró oportuna una vez que se adscribieron bajo el mismo ministerio ( Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente). Mediante esta ley se crean o refuerzan los vínculos entre la Marina Civil y el Sistema Portuario,

<sup>123</sup> ZAMBONINO PULIDO, Mª. (1997) "Algunos de los preceptos de esta Ley, sin embargo, se encuentran suspendidos en su aplicación, en virtud del recurso de inconstitucionalidad nº. 242/1989 interpuesto por Presidencia del Gobierno. Las principales cuestiones planteadas son: el ámbito de aplicación de la Ley; las tipologías de instalaciones, la consideración del puerto como bien de dominio publico de titularidad de la Comunidad Autónoma. Op.cit. P .38.

<sup>124</sup> ley 27/1992, de 24 de Noviembre, de PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE. La ley cuenta con 128 artículos, 16 disposiciones adicionales, 12 transitorias, 3 finales y 1 derogatoria, organizados en 5 títulos.

destacando la creación de la figura del capitán del puerto, máxima autoridad de navegación en la aguas territoriales españolas anexas al puerto del que forma parte.

Esta Ley de Puertos ofrece una completa clasificación de las instalaciones portuarias, clarificación necesaria para determinar la atribución de competencias a la Administración estatal o a la autonómica, y en este sentido, la ley toma partida por la centralización de competencias en la Administración del Estado.

Los distintos tipos de puertos se engloban en esta Ley dentro del concepto genérico de "puerto marítimo" y son clasificados basándose en dos criterios. El primero de ellos los divide en puertos comerciales o no comerciales, y según la relevancia de su función en el conjunto del sistema portuario español, los puertos marítimos serán calificados de interés general o no<sup>125</sup>.

Es importante destacar, que con respecto a la materia que nos ocupa, la Ley establece que los puertos comerciales que dependan de la Administración del Estado integrarán en su gestión los espacios destinados a usos náutico-deportivos que se sitúen dentro de su zona de servicio<sup>126</sup>, definiéndose como tal, aquella que incluye las superficies de tierra y agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquellas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria<sup>127</sup>.

Esto significa, a diferencia de lo que ocurría en las legislaciones anteriores, el establecimiento de un principio de unidad de gestión que afecta a todos los servicios portuarios que comprenden el ámbito terrestre y el marítimo.

Esta nueva legislación en materia de instalaciones náutico-deportivas creará una difícil situación para los juristas en su interpretación dando lugar a impugnaciones por parte de las comunidades autónomas (Andalucía) y a dejar aspectos sin resolver tanto en la legislación estatal como en la legislación autonómica. Más adelante retomaremos esta situación. Por la incidencia que tiene para el futuro del crecimiento de la actividad turística y del deporte náutico y para el contenido de la hipótesis principal de esta investigación.

---

<sup>125</sup> *ibidem*, art.2.

<sup>126</sup> *Ibidem*, art. 3 punto 6.

<sup>127</sup> *Ibidem*, art. 15.



### 2.4.2.- Titulaciones para la práctica de las actividades náuticas

En lo referente a la legislación de las titulaciones, la Resolución del 8 de octubre de 1990 de la Dirección General de la Marina Mercante, incorpora una nueva titulación<sup>128</sup> de *Patrón de yate habilitado* para la navegación de altura, con atribuciones intermedias entre capitán y patrón de yate. Asimismo, se establece la agrupación de menor rango en una titulación, *Patrón de embarcaciones de recreo*, (PER).

Este es el período del "boom" de la náutica en España, al menos en lo que respecta al número de títulos que son expedidos, que llegan en 1991 a su máximo histórico, con 19.472 titulaciones en un año. Y, no sólo eso, es un período de gran dinamismo en el que aparecen nuevas titulaciones y se transforman las existentes.

Ya con las viejas titulaciones el aumento en sólo un año de 1989 a 1990 es más que notable, con un crecimiento del 44,6% se pasó de las 10.200 titulaciones registradas en 1989 a las 14.746 en 1990. En particular, fueron las titulaciones para embarcaciones deportivas de vela, que en ese año doblaron el número de títulos (de 1.743 a 3.551) y, las de motor de 1ª clase que se triplicaron (de 670 a 1.907), las que sufrieron un mayor incremento.

Pero con la creación de las nuevas titulaciones se aumentaron aún más, al año siguiente, el número de titulaciones. Aparecen en 1990 y 1991 los títulos de "Patrón de embarcación de recreo", de "Patrón de embarcación de recreo de motor", y de "Patrón de yate de altura", lo que cambiará la distribución de los títulos existentes.

El nuevo título de "Patrón de embarcación de recreo", conocido como PER, agrupará a las titulaciones menores, es decir las de embarcaciones deportivas a motor de 1ª y 2ª clase, a las de vela, y de litoral. Se contempla la posibilidad de otorgar este título restringido a motor, excluyendo la especialidad de vela. Estas nuevas titulaciones sustituirán a las anteriores hasta la desaparición de éstas en 1998, año en el que se producirá una nueva modificación de las titulaciones en el sector.

---

<sup>128</sup> La OM del 31 de enero de 1990 "Títulos para el gobierno de embarcaciones de recreo" (BOE nº 43 del 19-02-1990), junto con la Orden del 4 de octubre de 1991 (BOE nº 244 del 11-10-1991), que modifica la anterior en lo relativo a las atribuciones del PER.

Por otro lado, se crea el título de “Patrón de yate de altura”, a medio camino entre los títulos anteriores de patrón y capitán de yate, aunque esta titulación también desaparecerá en 1998.

La nueva titulación para embarcaciones de recreo (PER) acaparará buena parte de los nuevos títulos que se otorgan, lo que se evidencia, por ejemplo, ya que en 1992, el 71,4% de los títulos que se expiden ese año corresponden a esta nueva titulación, quedando las viejas titulaciones en un nivel testimonial: sólo 235 títulos de vela, 285 de motor de 1ª clase, 471 de 2ª clase y 142 de litoral. Mientras tanto los títulos para yates siguen su progresión, pero en esta ocasión es más que destacable el aumento del título de Capitán de yate que pasa de 167 títulos en 1988 a 445, en 1992.

**CUADRO N° 2.4.1.**  
**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TITULACIONES EN EL PERÍODO 1988-1992**

TIPO DE TITULO	AÑO					TOTAL
	1988	1989	1990	1991	1992	
PED de vela	2.171	1.743	3.551	2.884	235	10.584
PED de motor 1ª	765	670	1.907	2.877	285	6.504
PED de motor 2ª	3.503	5.998	7.001	3.398	471	20.371
PED de litoral	401	486	670	567	142	2.269
PER de motor		-	-	590	924	1.514
PER		-	38	6.915	10.680	17.633
Patrón de yate	814	1.044	1.322	1.674	1.640	6.494
Patrón de yate de altura		0	0	164	137	301
Capitán de yate	167	259	257	403	445	1.531
<b>TOTAL</b>	<b>7.821</b>	<b>10.200</b>	<b>14.746</b>	<b>19.472</b>	<b>14.959</b>	<b>67.201</b>

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante; Elaboración propia.

Aunque la zona Mediterránea sigue siendo la dominante y experimenta un importante crecimiento (con 21.394 títulos en Cataluña, 7.983 en Baleares y 7.092 en la Comunidad Valenciana en el total del período), lo más importante de estos años es el gran desarrollo de otras áreas. La progresión en la Comunidad Canaria es espectacular pasando de 218 a 850 titulaciones en este período. Algo parecido ocurre en Galicia que en 1988 tramitaba 422 títulos y en 1992 pasa a tramitar 1335. De igual modo son destacables los casos de Andalucía (que pasa de 501 títulos a 1397), Asturias (que pasa de 132 a 397), Cantabria (que pasa de 159 a 590) y Murcia (que pasa de 182 a 734 títulos). Asimismo, Madrid que había empezado el período con 652 titulaciones en 1988 sigue su progresión y se estabiliza alrededor de algo más 1.800 titulaciones anuales, por delante de la Comunidad Valenciana.

Respecto a la distribución de los diferentes títulos por comunidades autónomas, se observa una mayor adaptación a la nueva normativa de títulos en las Comunidades de Canarias,

Galicia y Madrid, en donde el número de títulos en la nueva titulación de "Patrón de embarcación de recreo" (PER), es claramente el mayor al resto de títulos, alcanzando un número similar o superior a la suma del resto de titulaciones anteriores a las que viene a sustituir. En definitiva, podemos decir que el arranque de la náutica de recreo para las clases medias y media-alta, con relación a las nuevas titulaciones (PER) y la democratización de la actividad en el conjunto de las comunidades autónomas del litoral, comienza en los años noventa consiguiendo en estos primeros años más que duplicar el número de licencias con relación al periodo anterior. Situación que se acompaña con el buen momento económico que permite a un nuevo grupo de españoles acercarse a las actividades náutico-recreativas.

**CUADRO N° 2.4.2.**  
**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TITULACIONES POR COMUNIDADES AUTONOMAS (1988-1992)**

COMUNIDAD	AÑO					TOTAL
	1.988	1.989	1.990	1.991	1.992	
Andalucía	501	615	1.151	1.374	1.397	5.038
Aragón	32	40	5	3	59	139
Asturias	132	184	189	265	397	1.167
Baleares	898	1.283	1.903	2.063	1.836	7.983
Canarias	218	257	670	769	850	2.764
Cantabria	159	171	294	279	590	1.493
C. la Mancha	1	1	1	-	-	3
C. León	8	3	-	2	20	33
Cataluña	2.476	3.897	4.530	7.147	3.344	21.394
Ceuta	5	5	4	7	4	25
Extremadura		1	-	-	-	1
Galicia	422	442	1.159	1.420	1.335	4.778
La Rioja		2	0	0	0	2
Madrid	652	1.029	1.822	1.890	1.822	7.215
Melilla	30	39	10	60	28	167
Murcia	182	293	723	931	734	2.863
País Vasco	320	626	749	988	946	3.629
Valencia	642	1.247	1.458	2.228	1.517	7.092
No regionalizable	18	12	21	36	66	153
No consta	1.121	47	57	9	4	1.238
<b>TOTAL</b>	<b>7.817</b>	<b>10.194</b>	<b>14.746</b>	<b>19.471</b>	<b>14.949</b>	<b>67.177</b>

**Fuente:** Dirección General de la Mariana Mercante; Elaboración propia

### 2.4.3.- Oferta de Instalaciones y Planificación

La oferta de instalaciones en España, a diferencia de las titulaciones, reduce durante esta época el proceso de crecimiento, situándose en un moderado incremento del 13%; lo que supone 28 nuevos puertos deportivos, que completan las 232 instalaciones náutico-deportivas con una capacidad para 64.938 embarcaciones. La mayoría de las nuevas instalaciones, al igual que en la etapa anterior, son de tipo mediano y de categoría superior: con la construcción de 11 instalaciones con capacidades entre 300 y 600 embarcaciones, y de otros 11 puertos con más de 600 plazas. Sin embargo, a pesar de esta progresión, la mayoría de las instalaciones españolas seguían siendo puertos de pequeño tamaño con un aforo inferior a las 300 embarcaciones.

Por Comunidades, siguen siendo las regiones del Mediterráneo las que acaparaban la mayor parte de la oferta: los principales crecimientos se dan en Cataluña y la Comunidad Valenciana; si bien, hay que destacar que en estos años se produjo un incremento importante de instalaciones en el arco Atlántico, concretamente fueron las Islas Canarias (4 puertos nuevos) y Galicia (8 puertos) las comunidades que más incrementaron su infraestructura náutico-deportiva.

**CUADRO N° 2.4.3.**  
**OFERTA DE INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS EN ESPAÑA (1.988-92)**

COMUNIDAD	TIPOLOGÍA							
	<300 amarres		300-600 amarres		>600 amarres		TOTAL	
	N°	N°	N°	N°	N°	N°	N°	N°
	Puertos	Amarres	Puertos	Amarres	puertos	Amarres	puertos	Amarres
Cataluña	20	3.673	14	6.408	8	8.255	42	18.336
Baleares	38	4.551	13	5.612	4	3.512	55	13.675
C.Valenciana	18	2.808	14	6.181	4	3.362	36	12.351
Murcia	15	1.803	1	437	1	698	17	2.938
Andalucía	20	3.164	5	2.143	5	4.493	30	9.800
Canarias	8	1.101	2	884	1	827	11	2.812
Galicia	16	1.695	2	893	-	-	18	2.588
Asturias	5	276	-	-	-	-	5	276
Cantabria	6	761	1	300	1	700	8	1.761
País Vasco	9	366	-	-	-	-	9	366
Ceuta	-	-	-	-	-	-	-	-
Melilla	1	35	-	-	-	-	1	35
<b>TOTAL</b>	<b>156</b>	<b>20.233</b>	<b>52</b>	<b>22.858</b>	<b>24</b>	<b>21.847</b>	<b>232</b>	<b>64.938</b>

Fuente: Diversas fuentes. Elaboración propia.

En cuanto al modelo de ordenación realizado en esta etapa, recibidas ya las competencias por parte de las Comunidades Autónomas, fue objeto de tratamiento diferente en función de la Comunidad Autónoma que se tratase. Las Comunidades que realizaron planeamientos en los puertos gestionados fueron: Valencia, Andalucía, Cataluña y Baleares.

En esta etapa reaparece la polémica que se dio a mediados de los ochenta sobre la necesidad de construir preferentemente nuevos puertos deportivos frente a las Instalaciones náuticas ligeras. Respecto a los puertos, por una parte, “se apoya la construcción de puertos deportivos en cuanto a generador de atracción para la propia imagen turística, motor de la industria de la construcción y fuentes de empleo, directos e indirectos”<sup>129</sup>. Por otra, se plantean una serie de conflictos de diversa índole, estos podrían resumirse en dos grupos (Burdalo y Delgado,1984): “en primer lugar modifican la dinámica litoral y producen, en más de una ocasión un importante impacto negativo medio-ambientalmente; pero es que, en segundo lugar, concitan el agravante de ser construcciones realizadas, no con un fin deportivo, sino como soporte de operaciones inmobiliarias”<sup>130</sup>.

Las Instalaciones náuticas ligeras, que se habían programado en las etapas anteriores cuentan con grandes apoyos desde la investigación y el planeamiento urbanístico, “la idea predominante de futuro (L.Brau, 1985) es la de plantear, no sólo actividades náutico-turísticas sobre la base de actuaciones <<pesadas>> para barcos de potente calado, sino que es preciso diseñar y promocionar operaciones para embarcaciones más ligeras: rampas, fondeaderos organizados, puertos secos (hasta 6-7 metros de eslora) y , en superficie o niveles, y los puertos de varada. En el fondo del estímulo por estas operaciones alternativas subyace el trasfondo social del exclusivismo de algunos puertos”<sup>131</sup>.

Pero, la realidad fue totalmente distinta, la mayoría de la comunidades en sus Planes de puertos e instalaciones náutico-deportivas se olvidaron de las Instalaciones menores como solución racional ante la falta de equipamientos para la náutica recreativa, como la preservación medioambiental y, principalmente, como modelo para fomentar la actividad recreativa y deportiva con una proyección sobre la población turística y residente de las zonas litorales:

<sup>129</sup> MARCHENA, M. (1987). Asimismo el autor hace referencia a VALENZUELA, M. (1981), manifestando que “la estrategia de los puertos deportivos y de campos de golf, muy exigente en inversiones y destinada a una clientela de calidad, ha sido orientada como instrumento para superar la crisis turística en la Costa del Sol Occidental (1973-78) y mantener el ritmo del negocio turístico”. Op. cit., p.140.

<sup>130</sup> Ibidem. Respecto a la situación de Andalucía el autor manifiesta que “pensando en los nuevos proyectos, la justificación esencial se esgrimida es la de dinamizar la economía local mediante esta afección en el complejo marítimo terrestre operación que conduciría a una modificación de los flujos turísticos y a la creación de un radio de atracción nacional e internacional”.

<sup>131</sup> Ibidem. p.141. “la polémica del puerto deportivo(modelo Banús) es similar a la que genéricamente provoca el turismo en general; la dialéctica entre el crecimiento sectorial a toda costa a corto plazo y sin recatarse a dependencias exteriores o la conjugación de los intereses locales a medio plazo dentro de una organización racional del territorio”.

### ◆ COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA

Andalucía, como se ha visto ya en el apartado legislativo, fue la única comunidad que redactó una Ley de Puertos Deportivos al recibir las competencias en dicha materia. Además de la elaboración de dicha ley, en materia de planificación, la Dirección General de Transportes de la Junta de Andalucía en el año 1.987, realizó un estudio denominado “*Puertos deportivos de Andalucía*”<sup>132</sup>, cuyo resumen se recoge a continuación:

#### • Puertos Deportivos de Andalucía

En dicho estudio se parte del análisis de la oferta y de la demanda de las instalaciones náutico-deportivas, estableciendo un balance entre ambas que ponía de manifiesto un déficit de instalaciones equivalente a 2.261 amarres para la temporada alta y de 1.425 para la temporada baja. La oferta se encuentra desigualmente repartida, concentrándose la mitad de las plazas en la provincia de Málaga y más concretamente, en su mitad occidental, dejando sin cobertura amplios tramos, de la costa de Granada o Almería, al Norte del Cabo de Gata.

Los criterios específicos del Plan, entre distintas consideraciones, manifiesta que “las construcciones de nuevos puertos deportivos únicamente se justificarán desde la óptica del desarrollo turístico, como elemento de dinamizador del mismo”<sup>133</sup>.

Además, en este estudio se llevó a cabo un análisis de los impactos medioambientales y la problemática jurídico administrativa de los puertos deportivos, así como la definición de los criterios de localización aplicables a la hora de pensar en la ubicación y construcción de nuevos puertos deportivos: Exclusión (nivel I); Se admiten únicamente instalaciones ligeras (nivel II); Se admiten puertos deportivos con restricciones (nivel III); y, se admiten puertos deportivos (nivel IV)<sup>134</sup>.

### ◆ LA COMUNIDAD VALENCIANA

Asumidas las competencias por la Comunidad Valenciana, la Generalitat se encontró con la necesidad de gestionar 33 puertos, 19 de los cuales estaban en concesión. Para ello

---

<sup>132</sup> CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA (1987). *Puertos Deportivos de Andalucía*. Junta de Andalucía.

<sup>133</sup> *Ibidem*, p.38.

<sup>134</sup> El documento define ampliamente las características de las zonas respecto a su impacto ambiental, pero no concreta las actuaciones para cada zona.

realizó una serie de estudios básicos de cara a la definición de una concepción del sistema portuario valenciano<sup>135</sup>. Los trabajos de base fueron: el “*Estudio económico y financiero de los Puertos de la Generalitat Valenciana*” de 1.986, y el “*Inventario de infraestructura y equipamiento de los Puertos de la Generalitat Valenciana*” de 1986. Inmediatamente después se presentaron varios planes de alcance diverso. Destacan el Plan de Instalaciones Náutico deportivas y el Plan de Puertos (1989), además de alguna actuación adicional como puede ser el Programa de oferta pública de amarres de 1.991:

• **El Plan de Puertos e instalaciones Náutico-deportivas de la Comunidad Valenciana (1989)**

El Plan de Puertos e Instalaciones náutico-deportivas de la Comunidad Valenciana quedó aprobado definitivamente por decreto del Consejo de la Generalitat Valenciana en mayo de 1.989, habiendo supuesto su elaboración cerca de dos años de trabajo.

En el mismo título del documento se aludía a un concepto, instalaciones náutico-deportivas, con la clara intención de englobar los diferentes tipos que tanto en la legislación vigente hasta el momento de su redacción y aprobación, como en la propia realidad coexistían. De hecho el Plan dedicaba explícitamente un apartado a la tipología de instalaciones náutico-deportivas, su análisis y descripción. Atendiendo a las diversas características que presentan las instalaciones establecía la siguiente clasificación y definiciones:

- *Puerto deportivo*: instalación portuaria concebida específicamente para embarcaciones deportivas y utilizada, exclusivamente, por éstas.
- *Zona deportiva portuaria*: área de una instalación portuaria, dedicada a la flota deportiva y de recreo y a sus servicios, que constituye, en su conjunto, un sector ordenado.
- *Instalación menor*: embarcaderos y otras instalaciones pequeñas situadas dentro de un puerto que no constituyen un área delimitada y ordenada del mismo.
- *Instalación ligera*: instalaciones para embarcaderos y/o fondeaderos con pequeñas obras de protección exterior o que aprovechan marginalmente otras obras de protección.

Además, el Plan desarrollaba un balance entre la oferta y la demanda realizado en una doble dirección; por un lado el establecimiento de déficit zonales y según tipología de embarcaciones. Por otro, el balance temporal, en su momento y para los distintos horizontes. Todo ello teniendo en cuenta la protección del medio litoral y la existencia previa de infraestructuras con capacidad remanentemente significativa.

<sup>135</sup> ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (1998). *Op. cit.*

El análisis efectuado en el Plan respecto a la oferta de instalaciones náuticas, sus características y capacidad, la demanda actual y su proyección futura, los condicionantes físicos junto con la problemática existente en el marco jurídico y administrativo en el que se mueve el sector, planeaban claramente la necesidad de actuar sobre el conjunto de factores que inciden en el mismo. Las propuestas del Plan cubrían, consiguientemente, tanto las actuaciones en infraestructuras de acogida de embarcaciones deportivas como aquellas que se referían al campo normativo y regulados de la Administración.

La referencia temporal de las propuestas se determinaba a tres horizontes concretos: 1.990, 1.995 y 2.005, representativos, respectivamente, del corto medio y largo plazo. Las propuestas efectuadas para el Conjunto de la Comunidad Valenciana planeaban la construcción de 12.823 puestos de atraque en 1.990; 15.272 puestos en 1.995; y, 19.905 en el año 2.005.

Para fijar el plazo de actuación se tuvo en cuenta el carácter de la propuesta. Así, a corto plazo únicamente se proponía crear nueva oferta en instalaciones ligeras, en mejora de instalaciones existentes, o bien nuevas instalaciones ya en construcción, dado que la proximidad de la fecha horizonte no hacía viable otro tipo de actuación.

Las intervenciones en el marco normativo debían llevar a un cambio de enfoque general respaldado por una Ley de las Corts Valencianes referente al conjunto de instalaciones náutico-deportivas, y no sólo a los puertos deportivos, en la que se establecieran los criterios básicos respecto a tramitación de concesiones, características de la explotación y régimen tarifario de las instalaciones.

- **El Plan de Puertos de la Generalitat Valenciana (1989)**

Este plan se propone actuar en un ámbito compuesto por los puertos de la Generalitat Valenciana, excluidos los gestionados en régimen de concesión excepto dos de ellos por tener cierta actividad pesquera.

Con un año horizonte de 1.997, los objetivos eran los siguientes:

- Asignación de usos y actividades a realizar en cada uno de los puertos del ámbito.
- Zonificación de dichos usos, limitándolos y priorizándolos.
- Ampliación y potenciación de las actividades, de acuerdo con una estimación de la demanda y las características de cada puerto.
- Potenciación de la integración territorial de los puertos de acuerdo con las exigencias del uso y la caracterización como espacio público.



- Cobertura de déficit de cara a una armónica ampliación y expansión de los servicios existentes, con objeción de niveles de servicio óptimos y homogéneos.
- Asignación de carácter del agente, público o privado, al que corresponde ejecutar las acciones.
- Programación temporal y priorizada, pero también flexible, de acuerdo con las disponibilidades de recursos.
- Utilización integral del patrimonio existente, evitando falsas competencias y onerosas duplicidades.

El trabajo continúa con un análisis de la oferta y demanda de servicios, tras el cual se presenta un diagnóstico, puerto a puerto, identificando las actuaciones a realizar. En líneas generales dichas actuaciones fueron de dos tipos; por un lado, se realizó una planificación de expansión de las infraestructuras existentes de cara a la obtención de nuevas áreas. Por otro, se programaron mejoras en las instalaciones ya existentes.

- **Programa de Amarres Deportivos Públicos (1991)**

El criterio de base, tanto en el Plan de Puertos e Instalaciones Náutico-deportivas como en el Plan de Puertos de la Generalitat Valenciana, de que fuese la iniciativa privada en exclusiva y a través de mecanismos de concesión quién satisficiera la demanda de amarres de embarcaciones de recreo, determinó que importantes colectivos quedaran al margen de estas iniciativas. Especialmente el amplio sector de barcos de reducida dimensión, con frecuencia correspondientes a residentes en la zona del puerto, y que habitualmente mantenían estancias en puerto en condiciones muy precarias (fondeos desordenados, amarres en zonas no habilitadas, etc.). Para cubrir esta demanda, que además requería de inversiones reducidas, la Generalitat Valenciana lanza en 1.991 un Programa de Amarres Deportivos Públicos, que amplió de forma notable la oferta de amarres de recreo en esta Comunidad.

- ◆ **LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA**

Después de la planificación realizada anteriormente y aprobada por el Consejo Ejecutivo de la Generalitat de Catalunya el 29 de marzo de 1.984, el Departamento de Política Territorial i Obres Públiques de la Direcció General de Ports i Costes realizó un nuevo estudio en el año 1.988 denominado “*Estudi de Demanda de Ports Esportius*”.

- **Estudi de Demanda de Ports Esportius (1988)**

La realización de este estudio tiene como objetivo principal la determinación de un diagnóstico con horizonte al año 2000 de la capacidad de amarres necesaria para satisfacer la demanda previsible en ese año.

En el estudio se llevó a cabo un análisis exhaustivo de las instalaciones describiendo la oferta existente en ese momento, su evolución y los estándares de dicha oferta realizando una comparación intercomarcal e interzonal; se hizo un estudio del parque náutico, describiendo el registro de matriculaciones, su distribución por zonas turísticas, así como su evolución futura; el uso de las instalaciones se analizó mediante una encuesta a los organismos gestores; y, por último, se realizó una descripción de la demanda total, tanto de uso público como privado.

Todos estos estudios llevaron a la determinación de un diagnóstico de la situación de los déficits de amarres por tramos de costa con horizonte al año 2.000 contabilizándose un déficit de 36.759 amarres.

Para cubrir dicho déficit el estudio preveía la remodelación, ampliación y construcción de nuevas instalaciones siguiendo unos criterios para la selección de ubicación de puertos deportivos que se ajustasen casi en su totalidad a los previstos en el Plan de Puertos Deportivos de 1.983 anteriormente descrito. Dichos criterios se resumen en intentar minimizar el impacto medioambiental sobre el litoral y aprovechar la economía de escala de cara a la gestión y explotación de los puertos.

Las acciones previstas suman un total de 21.600 puestos de atraque repartidos entre la remodelación y ampliación de instalaciones ya existentes, y la construcción de otras nuevas:

- En cuanto a las ampliaciones de las instalaciones náuticas ya existentes, el estudio preveía acciones sobre puertos de Port Bou, L'Escala, Llafranc, Palamós, San Feliu, Cala Canyelles, Blanes, Arenys de Mar, Port 2.000, Ginestá, Vilanova, Segur Calafell, Comarruga, Tarragona, Salou, Cambrils, L'Hospitalet, Ametlla de Mar y Sant Carles Rápita; además, se encontraban en tramitación las mejoras en los puertos de Cólera, El Balís, Premiá de Mar y El Masnou.

- Las instalaciones previstas de nueva construcción consistían en la creación de unos Embarcaderos en Cadaques, Deltebre y Sant Jaume d'Envejá; tres Dársenas deportivas en Rosas, L'Estartit y Cubelles; y, tres Puertos deportivos en Pals-Begur, Sant

Antoni Calonge y Badalona. Asimismo estaban en tramitación cinco nuevos puertos deportivos en Palamós, Cala Futadera, Sant Pol, Roda de Bará y Torredembarra.

#### ♦ COMUNIDAD AUTÓNOMA DE BALEARES

El 23 de febrero de 1.989 el Parlament Balear aprobó los criterios generales para la redacción de un Plan Director de Puertos Deportivos e instalaciones Náuticas de las Islas Baleares. Sin embargo, hasta su entrada en vigencia en el año 1.995, ha sufrido un camino largo y tortuoso (en la próxima etapa se comentan sus características).

### **2.5. QUINTA ETAPA: DESDE 1993 HASTA LA SITUACIÓN ACTUAL (1998)**

Esta etapa, la última del periodo considerado, nos lleva hasta la situación actual, en la cual, la demanda de puertos deportivos se ha incrementado de forma desigual en el Mediterráneo, donde la oferta de instalaciones ha mantenido criterios muy distintos dependiendo de las políticas particulares de las CC.AA. Nos podemos encontrar con algunas zonas del litoral catalán con superávit de puntos de amarre y, zonas de Baleares con un insuficiente número de atraques, especialmente en la temporada de verano donde la saturación es evidente.

El crecimiento de puertos deportivos en los últimos cinco años se acerca a un 20% respecto a la etapa anterior, diversificándose la oferta espacial de instalaciones en el litoral español con la entrada de nuevos puertos deportivos en las zonas del Atlántico: Andalucía occidental y Canarias; y, en el Cantábrico: País vasco y Galicia.

En ambos casos, la situación no ha cambiado respecto al tipo de instalaciones que se han creado: puertos deportivos de obra abrigada en detrimento de la incorporación de Instalaciones Náuticas Menores, como se habían proyectado en los años ochenta para complementar y promocionar la actividad náutica-recreativa en las distintas zonas del litoral español.

#### **2.5.1.- Legislación: puertos y titulaciones**

En este periodo existen varios hechos importantes que afectan a la legislación de la náutica deportiva como son: la modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1.992 (LPEMM), y, la creación una nueva normativa referida a las titulaciones:

**a) modificación LPEMM**

La modificación de La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante intenta dar respuesta a la formulación de cuatro recursos de inconstitucionalidad por parte de las Comunidades Autónomas (Galicia, Baleares, Cataluña y Andalucía) alegando la distinción de competencias, tanto constitucionales como estatutarias que esta ley no reconoce en su artículo 3, punto 6. En dicho artículo se establecía que los espacios destinados a usos náutico-deportivos que se situasen dentro de las zonas de servicio de los puertos comerciales dependientes de la Administración del Estado serían también gestionados por el Estado.

En parte, la cuestión se ha resuelto con la modificación de la Ley de Puertos de 1992 por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992<sup>136</sup>. La modificación ha permitido que los espacios náutico-deportivos a los que se refiere el artículo de la Ley de Puertos, podrán ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, siempre que posean infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, no dividan ni interrumpen la zona de servicio del puerto afectando a la explotación de éste, no existan usos alternativos previstos en el plan de utilización de servicios portuarios previstos para estas zonas, se acredite que la segregación no ocasione interferencia en la gestión de los puertos de interés general y se garantice la reversión si se modifican las causa y circunstancias<sup>137</sup>.

Por otro lado, supone la pérdida de peso del Ente Público Puertos del Estado y de las estructuras dependientes de la Administración Central en beneficio de las Comunidades Autónomas donde están enclavados los puertos, e incluso, pero en menos medida, de los municipios, al modificarse la estructura de los consejos de administración de las autoridades portuarias y hasta el mismo presidente pasa a ser nombrado por la Comunidad Autónoma. Desaparece definitivamente la tutela ministerial en lo que a la definición de cánones y tarifas se refiere.

No obstante, para algunos juristas como Enrique Garrido "Los puertos deportivos no están regulados por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sólo de forma indirecta puede haber alguna cuestión que les afecte"<sup>138</sup>.

---

<sup>136</sup> Fruto de los acuerdos de investidura de José María Aznar, entre el PP y los nacionalistas catalanes y vascos. ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (1998). *Ibidem*. p.273.

<sup>137</sup> LEY 62/1997 de 26 de diciembre, disposición 17ª.

<sup>138</sup> GARRIDO, E. (1998) "Los Puertos Deportivos en la Nueva Ley de Puertos Deportivos y de la Marina Mercante". VIII Simposium de Puertos Deportivos. Gijón. Mayo, 1998.

- **Puertos Deportivos / Instalaciones Menores**

El Ordenamiento jurídico en materia de puertos deportivos, como hemos visto hasta ahora, se encuentra en la actualidad en una situación de difícil identificación en cuanto a la legislación aplicable en este sector<sup>139</sup>.

Para Jiménez de Cisneros (1998) "después de los años transcurridos, en donde las Comunidades Autónomas han asumido competencias exclusivas desde el primer momento, la legislación autonómica en dicha materia es una normativa escasa, dispersa y que regula, en la mayoría de los casos, aspectos muy puntuales del régimen de los puertos deportivos<sup>140</sup>. Ante esta insuficiencia habría que adaptarse a la legislación supletoria, legislación que, en primer lugar, viene constituida por la Ley de Puertos deportivos de 1969 que ha sido derogada de forma expresa por la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En segundo lugar, si los puertos deportivos son competencias autonómicas, parece manifiestamente claro que el Estado no puede dictar una norma sobre puertos deportivos o bien regular dicha cuestión<sup>141</sup>. En consecuencia, se aplicará la Ley 22/1988, de 28 de julio de 1988, de Costas en líneas generales y en aquellas Comunidades que exista legislación propia, bien porque la hayan regulado expresamente, aplicarían dicha legislación".

Sin embargo, continua puntualizando el mismo autor, en este tema de las competencias existen dos cuestiones aún no resueltas. La primera, es cómo abordar la construcción de los nuevos puertos deportivos y su encaje con las competencias autonómicas. Según la Ley de Puertos el dominio público marítimo terrestre ocupado por un puerto de competencia autonómica mantiene su titularidad estatal, si bien, tiene la condición de adscrito a dicha Comunidad<sup>142</sup>. En consecuencia, cualquier petición de una instalación deportiva debe tramitarse a través de la petición de una instalación portuaria deportiva, o náutico deportiva, o puerto deportivo según la legislación autonómica aplicable, más la adopción previa de la decisión de la Dirección General de Costas de transferir los espacios marítimo terrestres necesarios para que se instale tal conjunto de infraestructuras. El problema está en el hecho de que la adscripción sea un acto puramente discrecional de la Dirección General de Costas,

---

<sup>139</sup> JIMENEZ DE CISNEROS CID, F.J., (1998) "Los Puertos Deportivos en la nueva Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante". VII Simposium de Puertos Deportivos. Gijón. Mayo 1998.

<sup>140</sup> Actualmente las únicas normativas con rango de ley que existe en España son la Ley 8/1988, de 2 de noviembre, de Puertos Deportivos de Andalucía (actualmente suspendida por el Tribunal Constitucional), y la Ley 5/1998, de 17 de abril, de Puertos de Cataluña.

<sup>141</sup> En cuanto a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, los puertos deportivos sólo se verán afectados por dicha Ley de forma indirecta, ya que esta Ley se refiere exclusivamente a Puertos de Interés General.

<sup>142</sup> Ley 27/1992, de 24 de Noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, art. 14 pto. 3.

porque eso es tanto como negar las competencias a las Comunidades Autónomas. Debe por tanto existir un esfuerzo normativo por parte del Estado para tratar de articular cuando debe o no otorgarse la Adscripción. La otra cuestión, no resuelta con relación a las competencias (de vital importancia para el tema tratado en nuestra investigación) está en la situación jurídica de las instalaciones marítimas, debido a que el artículo 4 de la Ley de Puertos ha sido declarado inconstitucional, en el que se establecía que las *Instalaciones menores* serán estatales y se regirán por la Ley de Costas.<sup>143</sup>

Aquí, a nuestro entender, puede estar la clave de por qué no se han realizado los proyectos de los años ochenta sobre las Bases Náuticas e Instalaciones menores previstos para las distintas regiones españolas por la Secretaría General de turismo. No llevados a cabo ante el vacío legal creado en el ordenamiento jurídico de las transferencias a las Comunidades Autónomas en materia de puertos, en base a la necesidad de aplicar la Ley de Costas, lo que confiere, en principio, la actuación al Estado y no a las CC.AA.<sup>144</sup>

En cuanto al sistema de planeamiento territorial que en este momento tienen los puertos deportivos, para Jiménez de Cisneros (1998) “ la falta de legislación autonómica genera ciertos problemas a la hora de abordar la generación y regulación de estas instalaciones náutico deportivas dentro del espacio físico de la ciudad. Por tanto, es necesario abordar cuanto antes una regulación por parte de las Comunidades Autónomas y además establecer unos mecanismos de conexión y coordinación coherentes con la ordenación del territorio. Asimismo, cabe destacar la falta de una normativa autonómica para la gestión de los Puertos Deportivos. Se hace necesario dar un régimen jurídico adecuado a la utilización de unos bienes

<sup>143</sup> ZAMBONINO PULIDO, M<sup>a</sup>. (1997). “La Administración estatal en el art. 1.3. de RPD (1980), sobre Instalaciones menores, establece que a estas instalaciones no se les sería aplicable la Ley de Puertos Deportivos, sino la Ley de Puerto o de Costas según se hallen ubicadas dentro de otro puerto o no”. Este tipo de instalaciones se encuentra definida en el art. 2.3 de la LPDA, y forma parte del recurso de inconstitucionalidad sobre la Ley de Puertos de Andalucía.

“Las SSTs 29 marzo 1979, 12 marzo y 28 de mayo 1984 y 17 junio 1987 consideran aplicable la Ley de Costa a las instalaciones deportivas en playas”

“...no se comprende cómo podría argumentarse que mientras un puerto deportivo es competencia de la Comunidad Autónoma una instalación menor sea del Estado”

“Este tema de si las instalaciones menores entran dentro de la competencia que las comunidades autónomas han asumido sobre la legislación de puertos deportivos tiene distintos puntos de vista: “Para Andalucía (LPDA) considera las competencias autonómicas, y en la misma línea, los Criterios generales para la elaboración del Plan Director de Puertos Deportivos e Instalaciones Náuticas de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, de 23 de Febrero de 2989. Excluyéndolos de la competencia autónoma y considerándolos del Estado, por el contrario, el Decreto 79/1989, de 30 de mayo, de la Generalitat Valenciana”.

“Por todo lo dicho, los servicios prestados para las embarcaciones deportivas o de recreo en las zonas deportivas o en las instalaciones menores se pueden incluir dentro de la categoría de servicio público cuya titularidad y correlativa competencia tiene asumidas las Comunidades Autónomas en virtud del art. 148.1.6. CE y sus respectivos estatutos” Op. cit. Pp-128-149.

<sup>144</sup> Este sería otro de los grandes temas a abordar por otra investigación, más desde el campo de la legislación, que aportaría luz a la situación por la que pasa la náutica deportiva en nuestro país, pero que se sale del contenido de nuestro trabajo, más sociológico en el conocimiento del comportamiento de la demanda.

marítimos y terrestres escasos, que son de dominio público y a la realización de una actividad, la náutico-deportiva que puede interesar a varios particulares y que tiene que ser controlada y ordenada por la Administración titular<sup>145</sup>.

Como podemos comprobar, la situación desde el un punto de vista de identificación de la legislación aplicable, para cualquiera que no sea jurista es un caos, al igual que para los juristas. La situación administrativa de la náutica recreativa y turística en nuestro país es realmente compleja y complicada, pues, como se ha podido observar, en la actualidad existen diferentes competencias en las tres administraciones del Estado, y no está claramente definida la aplicación de jurisprudencia: Administración Central, Autonómica y Local. A título de ejemplo en el Cuadro nº 2.5.1 se recoge la actual distribución de competencias de las administraciones españolas en materia de náutica deportiva. Lo cual, dificulta la agilización de actuaciones administrativas, y la promoción de la náutica como actividad recreativa y turística.

Esta situación, desde nuestro punto de vista, ha sobrepasado las competencias de la jurisprudencia y afecta de hecho al despegue de la náutica de recreo en nuestro país. No vamos a entrar en los modelos de competencias del Estado y de las CC.AA., pero sí vamos a observar que el modelo Francés de competencias centrales sobre la náutica de recreo ha facilitado las vías a los Departamentos regionales para potenciar este subsector del turismo, que tan buenos frutos les está dando como veremos en el próximo capítulo. Por el contrario, la indefinición de las competencias en materia de instalaciones náuticas en general, y de las Instalaciones menores, en particular, han imposibilitado el crecimiento de esta actividad desde los niveles más básicos para la práctica del deporte y la recreación turística de los ciudadanos españoles, preferentemente de las zonas litorales donde ni por parte del Estado ni por las CC.AA. se han definido unos modelos claros de desarrollo de la actividad náutica-recreativa.

---

<sup>145</sup> JIMENEZ DE CISNEROS CID, F.J., (1998) Opus Cit.

**CUADRO N° 2.5.1**  
**DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS EN LAS ADMINISTRACIONES ESPAÑOLAS**

	ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO				ADMINISTRACIÓN CC.AA.						ADMN. LOCAL
	Ministerio de Fomento	Ministerio Medioambiente	Minis. Interior	Ministerio Economía y Hacienda	C. Polit. Territorial Y D.P.	C. Industria Comercio y Turismo	C. de Medioambiente	C. Economía y Finanzas	C. de Cultura	C. Agricul., Pesca y Ganadería	Municipios
<b><u>LEGISLACIÓN</u></b>											x
Ley de Costas	x	x			x		x				
L. de P. del Estado	x										
L. Marina Mercante	x										
L. Puertos Dep.					x						
Decreto Impacto Medioambiental		x			x						
Tramitación Solicitud Explotación y Construcción		x		x	x	x	x	x	x	x	
<b><u>FISCALIDAD</u></b>											
I.V.A.				x							
I. Matriculación				x							
IBI											x
IAE											x
T. G5					x						
T. 0											x
Canon Ocupación		x		x	x						
Arb. Municipales											x
Licencia, Certificación Inspección.	x									x	
I.T.P.								x			
Tasas Servicios											
Portuarios					x						



CAPITULO III: EVOLUCIÓN HISTÓRICA Y ETAPAS DE LA NÁUTICA RECREATIVA

	ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO				ADMINISTRACIÓN CC.AA.						ADMÓN. LOCAL
	Ministerio de Fomento	Ministerio Medioambiente	Minis. Interior	Ministerio Economía y Hacienda	C. Polit. Territorial Y D.P.	C. Industria Comercio y Turismo	C. de Medioambiente	C. Economía y Finanzas	C. de Cultura	C. Agricul, Pesca y Ganadería	Municipios
<b>EXPLOTACIÓN</b>											
<b>P.D.</b>											
Titulaciones	x							x		x	
Licencias/Actividades Pesca										x	
Licencia Actividad Deportiva	x	x			x				x		
Serv. Marítimo Guardia Civil	x		x								
Vigilancia Puertos			x		x						
Homologación Embarcaciones:											
Inspección.	x										
Despachos	x										
Certificados	x										
Matriculación	x										
Titulaciones	x										
Suminis. Carburantes					x	x					x
Seguridad en Mar	x										
Policia de Puertos	x				x	x		x			x
Ser. Estatal Salva.	x										
Fondeo Embarcac.	x	x			x						x
Aduanas			x	x							
Telefonia/Radio VHF	x				x						
Meteorología		x					x				
Cesión Servicios					x						
Recogida Residuos	x	x					x				

Fuente: TUESPAÑA 1998. Elaboración Propia.

**b) Titulaciones**

En cuanto al desarrollo legislativo de las titulaciones, la Orden Ministerial de 3 de julio de 1997 por la que se regulaban las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo se establecen los siguientes títulos con validez plena en todo el ámbito del Estado español:

- *Capitán de yate* (cualquier eslora)
- *Patrón de yate* (embarcaciones de motor y vela hasta 20 metros y 60 millas de zona navegación)
- *Patrón de embarcaciones de recreo* (embarcaciones de motor y vela hasta 12 metros y 12 millas y navegación interinsular)
- *Patrón para navegación básica* (embarcaciones de motor 6 metros y vela hasta 8 metros y hasta 4 millas cualquier dirección de un abrigo o playa accesible)

Se establece además que las embarcaciones a motor con una potencia máxima de 10 kw y de hasta 4 m de eslora, las de vela de hasta 5 m de eslora, las motos acuáticas y los artefactos flotantes o de playa no necesitarán titulación alguna, pero sólo podrán navegar durante el día, en las zonas delimitadas por la Capitanía Marítima.

Por otro lado, las federaciones náutico-deportivas podrán expedir autorizaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo de hasta seis metros de eslora y una potencia máxima de motor de 40 KW. en navegaciones con luz diurna en áreas delimitadas por la Capitanía Marítima.

**2.5.2.- Flota de embarcaciones de recreo**

La flota de embarcaciones de recreo en España<sup>146</sup> se ha visto incrementada de forma progresiva durante los años que conforman las diferentes etapas estudiadas, situándose el crecimiento medio acumulado alrededor del 9% anual, pasando de las 54.760 embarcaciones estimadas en 1.976 a las 159.470<sup>147</sup> embarcaciones que conforman la flota recreativa española en la actualidad (1.997).

<sup>146</sup> En lo que se refiere a las embarcaciones deportivas (buques de recreo y deportivos nacionales y los extranjeros que se hallen en Aguas Territoriales o Jurisdiccionales españolas) la legislación básica a la que están sujetas es la Ley 27 / 1992 de 24 de Noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y, su texto reformado de fecha 26 de Diciembre de 1997.

Las embarcaciones de recreo de esloras superiores a 7,5 m. están sujetas con carácter genérico al impuesto de matriculación de embarcaciones cuyo tipo es del 12%.

<sup>147</sup> La base de datos facilitada por Dirección General de Marina Mercante no hacen posible las series para los últimos años y no recoge las bajas, por este motivo utilizamos los datos facilitados por ADIN, que introduce un criterio de reducción por bajas ocasionadas y, que se aproxima más a la realidad.

Respecto a la distribución por Comunidades, continúa el predominio del sector mediterráneo, observado ya en la primera etapa, coincidiendo con las Comunidades donde la oferta de puertos deportivos es mayor: Cataluña y Baleares acaparan entre las dos casi la mitad de la flota española registrando respectivamente el 25,1% y el 23,0% de las embarcaciones. (Ver cuadro nº 2.5.2).

En cuanto a las características de las embarcaciones, el tamaño medio se ha incrementado, aunque la flota española de recreo sigue siendo en su mayoría embarcaciones de pequeña y mediana eslora: algo más de la mitad, el 52%, embarcaciones de eslora de menos de 7 metros (76.360 unidades); y, el 25% tiene entre 7 y 10 metros de eslora (36.712 embarcaciones). El resto corresponde a embarcaciones que miden entre 10 y 15 metros, el 12% (17.622 unidades); las embarcaciones mayores representan tan sólo un 11% ( 13.216 unidades para 15 a 20 metros y 2937 unidades para más de 20 metros). (Ver cuadro nº 2.5.3).

**CUADRO N° 2.5.2.**  
**EVOLUCIÓN DE LA FLOTA ESPAÑOLA DE EMBARCACIONES DE RECREO AÑOS 1994/97**

CC.AA.	AÑO			
	1.994	1.995	1.996	1.997
Cataluña	33.020	35.416	38.180	40.436
Baleares	31.750	32.692	35.243	36.763
Valencia	19.050	17.708	19.090	20.104
Murcia	19.050	6.811	7.342	7.913
Andalucía	16.510	17.708	19.090	20.677
Galicia	7.020	8.173	8.811	9.680
Canarias	5.715	6.130	6.608	7.495
Cantabria	3.810	4.086	4.405	4.569
P. Vasco	3.175	3.405	3.671	4.104
Asturias	2.540	2.724	2.937	3.171
Otras	3.810	4.086	4.405	4.558
<b>TOTAL</b>	<b>127.000</b>	<b>136.216</b>	<b>146.847</b>	<b>159.470</b>

Fuente: ADIN (Asociación de Industrias Náuticas).  
Elaboración propia..

### 2.5.3.- Titulaciones para la práctica de las actividades náuticas

Este periodo se caracteriza por una estabilización en el número de titulaciones expedidas, que sitúan el conjunto de títulos registrados alrededor de las 14.000 titulaciones anuales en los primeros años de esta quinta etapa.

**CUADRO N° 2.5.3.  
DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA ESPAÑOLA SEGÚN ESLORA (1996)**

ESLORA	N° DE EMBARCACIONES	EMBARCACIONES DE RECREO (%)
< 6 MTS.	76.360	52.0
DE 7 A 10 MTS.	36.712	25.0
DE 10 A 15 MTS.	17.622	12.0
DE 15 A 20 MTS.	13.216	9.0
MAS DE 20 MTS.	2.937	2.0
<b>TOTAL</b>	<b>146.847</b>	<b>100.0</b>

Fuente: ADIN (Asociación de Industrias Náuticas).

Respecto a los dos últimos años, las cifras de las que se dispone presentan diferencias, ya que a las 7.703 titulaciones de 1.996 y a las 3.520 de 1.997, deberían añadirse los datos de las Comunidades Autónomas que durante esos años recibieron el traspaso de competencias. Sin embargo, no todas las Comunidades disponen de datos concretos y actualizados, por lo que no se han podido actualizar las cifras que permitan ajustar hasta 1998 la situación actual.

Por otro lado, con el fin de simplificar el número de titulaciones existentes, fue aprobada, como ya se ha mencionado anteriormente, la Orden Ministerial de 3 de julio de 1.997. Esta reestructuración supondrá la desaparición definitiva de los títulos de embarcación deportiva de vela, de motor de 1ª y 2ª clase que quedarán englobados en la nueva titulación de Patrón de navegación básica. Asimismo, también quedan englobadas dentro de Patrón de Embarcaciones de Recreo, la antigua titulación de igual nombre, desapareciendo la restricción a motor y el Patrón de embarcaciones deportivas de litoral. Por otra parte, el título de Patrón de yate de altura desaparecerá y los existentes serán homologados al de Capitán de yate.

De este modo sólo los títulos que se mantienen, pese a la reducción, presentan incrementos significativos para este período; por un lado, el de "Patrón de embarcación de recreo" (39.233 títulos totales en el período) mantiene el primer lugar. Sin embargo, lo más destacable es el alto número de títulos de "Patrón de yate", llegando a su máximo anual histórico en 1995 con 1.946 títulos, sólo en ese año (Ver Cuadro N° 2.5.4).

**CUADRO Nº 2.5.4.**  
**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TITULACIONES EN LOS ÚLTIMOS AÑOS (PERÍODO 1993-1997)**

TIPO DE TÍTULO	AÑO					TOTAL
	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	
PED de vela	138	127	67	55	36	423
PED de motor 1	133	69	64	37	14	317
PED de motor 2	264	242	160	85	68	819
PED de litoral	75	55	32	22	15	199
PER de motor	926	816	678	392	148	2.960
PER	10.035	11.103	10.115	5.656	2.324	39.233
Patrón de yate	1.628	1.595	1.946	1.208	764	7.141
Patrón de yate de altura	127	69	54	32	16	298
Capitán de yate	496	393	353	216	135	1.593
<b>TOTAL</b>	<b>13.822</b>	<b>14.469</b>	<b>13.469</b>	<b>7.703</b>	<b>3.520</b>	<b>52.983</b>

**Fuente:** Dirección General de la Marina Mercante. Elaboración propia.

En cuanto a la distribución por Comunidades, Cataluña sigue siendo la región española que más títulos expide con cerca del 25% del total de las titulaciones registradas en estos años, pero destaca la ascensión de Madrid, que se sitúa en segundo lugar con un el 13% del total. El resto de titulaciones expedidas están repartidas, fundamentalmente, entre: Baleares, Andalucía, y la Comunidad Valenciana, todas ellas con un número de titulaciones que está entorno al 10% del total registrado.

#### **2.5.4.- Oferta y planificación de las instalaciones**

En la etapa actual el incremento de las instalaciones náuticas ha mantenido un crecimiento moderado cercano al 20%; localizándose, en esta ocasión, el mayor número de nuevos puertos deportivos en las zonas del Atlántico y el Cantábrico. Por su parte, el crecimiento en el Mediterráneo ha sido menor del proyectado en los planes de la década de los ochenta, ocasionado por las medidas restrictivas de carácter medioambiental que han puesto en marcha el conjunto de la comunidades de la ribera mediterránea. Aunque la falta de regulación del tipo de embarcaciones en los puertos (embarcaciones menores que podrían estar en puertos secos) ocasiona un déficit de ocupación en alguna Comunidades en temporada alta (Baleares) . España posee en la actualidad un total de 278 Puertos Deportivos, cuya capacidad alcanza los 81.740 amarres destinados a embarcaciones recreativas.

**CUADRO Nº 2.5.5.**  
**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE TITULACIONES POR COMUNIDADES AUTONOMAS EN LOS**  
**ULTIMOS AÑOS (1993-1997)**

COMUNIDADES	AÑO					TOTAL
	1.993	1.994	1.995	1.996	1.997	
Andalucía	1.373	1.274	1.641	628	208	5.124
Aragón	57	61	18	11	55	202
Asturias	503	307	393	332	347	1.882
Baleares	1.462	1.559	1.447	490	21	4.979
Canarias	916	848	791	865	244	3.664
Cantabria	604	419	376	394	81	1.874
C. La Mancha	-	-	1	-	25	26
C. León	16	30	10	28	28	112
Cataluña	3.094	3.424	3.282	559	539	10.898
Ceuta	26	97	92	70	87	372
Extremadura	-	-	1	1	2	4
Galicia	1.284	1.341	1.390	499	35	4.549
La Rioja	-	-	1	-	-	1
Madrid	1.764	1.864	1.783	2.044	1.469	8.924
Melilla	2	13	25	43	49	132
Murcia	557	625	589	170	49	1.990
Pais Vasco	887	1.146	215	54	2	2.304
C. Valenciana	1.230	1.370	1.333	1.458	279	5.670
No regionalizable	46	92	81	48	12	279
No consta	1	-	-	-	-	1
<b>TOTAL</b>	<b>13.822</b>	<b>14.470</b>	<b>13.469</b>	<b>7.694</b>	<b>3.532</b>	<b>52.987</b>

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante. Elaboración propia

El tipo de instalaciones que compone dicha oferta sigue siendo en su mayoría de pequeño tamaño, si bien la evolución demuestra que en los últimos períodos el número de puertos de gran tamaño construidos se ha visto incrementado, especialmente en esta etapa donde el número total de instalaciones con más de 600 amarres es de 37 puertos deportivos, cifra bastante elevada si la comparamos con los 6 puertos de estas características que existían en 1.976.

La composición de la oferta de Puertos Deportivos en 1998 está formada en la actualidad por un 64,0% de instalaciones pequeñas, que no superan los 300 amarres; y que en conjunto representan, con 24.114 amarres, el 29,5% de la capacidad total existente. Los Puertos Deportivos medianos que tienen entre 300 y 600 puntos de amarre representa el 22,7%; suponiendo, con 27.206 amarres, el 33,3% de la capacidad total. Y, por último, el 13,3% de los puertos que podemos denominar de gran tamaño con más de 600 amarres; representando con 30.420 amarres el 37,9% del total de puestos de atraque (Ver Cuadro Nº 2.5.6).

Por comunidades y en relación con el número de puertos, el porcentaje del litoral del Mediterráneo se reduce con la entrada de la nuevas instalaciones en el litoral Cantábrico y Atlántico. No obstante, el primer lo ocupa la Comunidad de Baleares con 61 Puertos Deportivos, que representan el 21,9% del total nacional. Seguidamente, Cataluña, con 44 puertos, supone el 15,8%; por su parte Valencia y Andalucía, poseen 39 y 37 puertos, respectivamente, (14,0% y 13,3%); seguidos de Canarias, con 24; y, Murcia, con 18 puertos. Aunque se han incrementado en los últimos años, las comunidades del norte peninsular son las que presentan menor número de Puertos Deportivos: 24 en Galicia (8,6%); 9 en Asturias y en Cantabria (3,2%); y, 11 en el País Vasco (4,0%).

En lo que respecta a la capacidad de los Puertos Deportivos en España, sigue siendo Cataluña la que cuenta con mayor número de amarres representando, con 20.114 puntos de amarre, el 24,6% de la capacidad total del país; seguida muy de cerca por Baleares, que supone el 20,4% del total de amarres. Las Comunidades de Valencia y Andalucía, con 15.061 y 11.905 amarres, representan el 18,4% y el 14,6%, respectivamente.

En síntesis, se mantiene el predominio del litoral Mediterráneo, tanto en número de Puertos Deportivos como de puntos de amarre, destacando dentro de este área, y a escala nacional, las comunidades de Cataluña y Baleares, que en conjunto representan casi el 40% de los Puertos Deportivos españoles, y casi mitad de la capacidad total de amarres para uso recreativo del litoral español.

En cuanto al planeamiento realizado en esta etapa, únicamente se ha concluido el *Plan Director de Puertos Deportivos e instalaciones Náuticas de las Islas Baleares*, que si bien el Parlament Balear aprobó los criterios generales en 1.989, no entró en vigor hasta 1.995. Asimismo, es necesario tener en cuenta la aparición de un nuevo producto náutico-turístico: *Las estaciones náuticas*, que intenta, en cierta medida, recuperar el espíritu de las Bases náuticas e Instalaciones menores proyectadas en la década de los ochenta.

#### ♦ **Plan Director de Puertos Deportivos e Instalaciones Náuticas de las Islas Baleares**<sup>148</sup>

Dicho Plan de Director estructura la ordenación de las instalaciones náutico-deportivas del Archipiélago Balear dentro de tres grados de protección del litoral. En cuadrando las instalaciones náuticas en los siguientes ocho<sup>149</sup> tipos:

<sup>148</sup> BOCAIB (1994). Boletín nº 85 , 14-07-1994.

- *Puertos deportivos*: son zonas de agua abrigada, natural o artificialmente, que permiten el atraque permanente de las embarcaciones, con una superficie terrestre contigua, dotadas de las instalaciones precisas para servicios de las embarcaciones que permiten realizar todas las operaciones requeridas por la flota deportiva y sus usuarios, con total independencia de otras instalaciones náuticas (400-900 amarres).
- *Dársenas Deportivas*: son zonas de agua abrigada, natural o artificialmente que permiten el atraque permanente de las embarcaciones deportivas, con una superficie terrestre contigua, dotadas de las instalaciones para servicio de las embarcaciones, pero que no cubren la totalidad de las operaciones precisas para la flota deportiva y sus tripulantes, debiendo recurrir para ello a otras instalaciones náuticas (200-400 amarres).

**CUADRO N° 2.5.6.**  
**OFERTA DE INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS EN ESPAÑA (1.998)**

COMUNIDAD	TIPOLOGÍA							
	<300 amarres		300-600 amarres		>600 amarres		TOTAL	
	Nº Puertos	Nº Amarres	Nº Puertos	Nº Amarres	Nº Puertos	Nº Amarres	Nº puertos	Nº Amarres
Cataluña	16	2.578	15	6.642	13	10.894	44	20.114
Baleares	41	5.332	13	5.755	7	5.554	61	16.641
C. Valenciana	16	2.449	15	6.339	8	6.273	39	15.061
Murcia	15	2.250	2	827	1	714	18	3.791
Andalucía	24	4.069	8	3.405	5	4.431	37	11.905
Canarias	20	2.230	3	1.249	1	827	24	4.306
Galicia	20	2.839	4	1.833	0	0	24	4.672
Asturias	8	409	1	556	0	0	9	965
Cantabria	7	1.069	1	300	1	900	9	2.269
Pais Vasco	10	854	0	0	1	827	11	1.681
Ceuta	0	0	1	300	0	0	1	300
Melilla	1	35	0	0	0	0	1	35
<b>TOTAL</b>	<b>178</b>	<b>24.114</b>	<b>63</b>	<b>27.206</b>	<b>37</b>	<b>30.420</b>	<b>278</b>	<b>81.740</b>

Fuente: Diversas fuentes. Elaboración propia

- *Varaderos*: son instalaciones náutico-deportivas que permiten, en determinadas condiciones climatológicas, la varada y botadura de embarcaciones. Están dotadas de una superficie terrestre para facilitar sus operaciones específicas. Pueden disponer de explanada para estancia de embarcaciones varadas así como de embarcadero.
- *Embarcaderos*: son instalaciones náuticas que permiten en determinadas condiciones climatológicas, el atraque de embarcaciones para tráfico de pasajeros.

<sup>149</sup> Es interesante destacar que entre los tipos descritos no se mencionan las Instalaciones náuticas menores, por lo que nos encontramos en una situación de indefinición legislativa que no permite, en principio, los equipamientos de esta categoría.



- *Fondeaderos*: son zonas en las que se han habilitado ciertos elementos para el fondeo ordenado de las embarcaciones.
- *Puerto de refugio*: son zonas de agua abrigada natural o artificialmente, con una superficie terrestre contigua, que permite realizar todas las operaciones requeridas por la flota pesquera, de tráfico de pasajeros y deportiva tendentes a salvaguardar la integridad física de las personas y de sus barcos. Pueden autorizarse las instalaciones precisas para la reparación de barcos, pero no instalaciones lúdicas o de esparcimiento. Las edificaciones serán las mínimas, necesarias y deberán justificarse en cada caso.
- *Instalaciones actuales*: todas las instalaciones actuales cuyas características superen en algo a las descritas en los varaderos, deberán considerarse integradas o bien como puertos deportivos o como dársenas, según sus propias características.

El Plan únicamente contemplaba la ordenación de las instalaciones descritas anteriormente, por lo que no consideraba incluidas en él las que, aunque se proyecten en el litoral balear no estén en la clasificación anterior, por tanto no estarían sujetas a sus prescripciones. Por no estar transferidas las competencias de los puertos de interés general el ámbito del Plan tampoco abarca las zonas de competencia de la Administración Central.

La información recogida sobre el estado que presentaban en ese momento las instalaciones náuticas existentes, el censo general de embarcaciones, las características del litoral balear; y, teniendo en cuenta las previsiones de demanda y oferta para los años 1.996 y 2.000, las necesidades de seguridad en la navegación y la mejora de calidad del turismo náutico; se manifiesta que la situación era deficitaria respecto a la demanda existente. Para evitar ese desfase, el plan preveía una ampliación de la capacidad en 14.345 amarres, que posteriormente, y de acuerdo con los informes de las Administraciones Públicas consultadas y alegaciones presentadas, se aconsejó la reducción de este incremento proponiéndose finalmente un crecimiento de 7.803 amarres.

Asimismo, el plan establecía una red básica en función de las características de la costa y la distancia entre los puertos existentes, llegando a las siguientes conclusiones:

- *Red básica en Mallorca*: para esta zona se proponía la ubicación de instalaciones náuticas de tipo "A": en Cala Castell, en el Port de's Canonge y en la Colonia de Sant Jordi, además de la creación de una instalación de tipo "B" en la Colonia de Sant Pere.
- *Red Básica en Menorca*: se propone en las proximidades de Cap D'Artrutx la situación de una instalación de tipo "A", para facilitar así el enlace con Mallorca, así como otra de tipo "B" entre la Punta de's Frare Bernat y punta de S'Escullar.

- *Red Básica en Ibiza*: en Sa Caleta se propone como ubicación de una instalación de tipo "A", también se hacían aconsejables instalaciones de tipo "B" situadas en el Port de Sant Miquel, entre Cap Blanc y Cap Llentrisca y en Cala Sant Viçent.

Ante la cualificación realizada por el Plan en cuanto a necesidades, se programaron además un aumento de amarres deportivos mediante la ampliación de los puertos de la C.A.I.B., valorándose las inversiones para el periodo de los cinco años de vigencia del Plan. Dentro de las posibles ampliaciones que se barajaron, se determinaron como posibles la construcción de nuevos amarres en los puertos de Porto Petro (200 amarres), Porto Colón (300 amarres), Andraitx (80 amarres), Fornells (100 amarres) y San Antonio (150 amarres).

#### ◆ Las Estaciones Náuticas

En España, desde el punto de vista turístico náutico, buena parte de su oferta está establecida principalmente en los puertos deportivos, como hemos tenido ocasión de comprobar hasta el momento. En este sentido, aparece a mediados de los noventa el concepto "Estación Náutica", que posibilita la integración de la oferta turística, vertebrada por la práctica de las actividades náuticas al margen de las instalaciones portuarias, configurando un producto muy en la línea de los actuales requerimientos de la demanda.

El antecedente más próximo a este concepto, basado en el modelo de estación de esquí, lo constituye las *STATION VOILE*<sup>150</sup> francesas consistente en la estructuración del conjunto de actividades náuticas en una oferta integrada. Esta primera experiencia comenzó en el ámbito del Mar Menor configurándose *el proyecto Estación Náutica Mar Menor* que desembocó en la creación del Consorcio Estación Náutica Mar Menor, en septiembre de 1995, y en la aprobación de sus estatutos. La creación de la Estación Náutica se apoyó, en el modelo de la *STATION VOILE* francesa, pero dando un paso más, consistente en la oferta turística y alojativa unida a la práctica de una actividad lúdico-deportiva, ausente en la idea original del modelo francés.

En esta dirección, la Estación Náutica Mar Menor, en la que participan, como socios impulsores, establecimientos de alojamiento, un conjunto de empresas de actividades náutico-deportivas y, otros subsectores turísticos, clubs, asociaciones, federaciones, etc. Oferta paquetes de viaje conformados con alojamiento, deportes náuticos, seguro de vacaciones y, además, la posibilidad de adquirir un forfait que incluye el alquiler de material.

<sup>150</sup> En el próximo Capítulo se identifica ampliamente este tipo de producto para el fomento y desarrollo del turismo náutico en el país vecino.

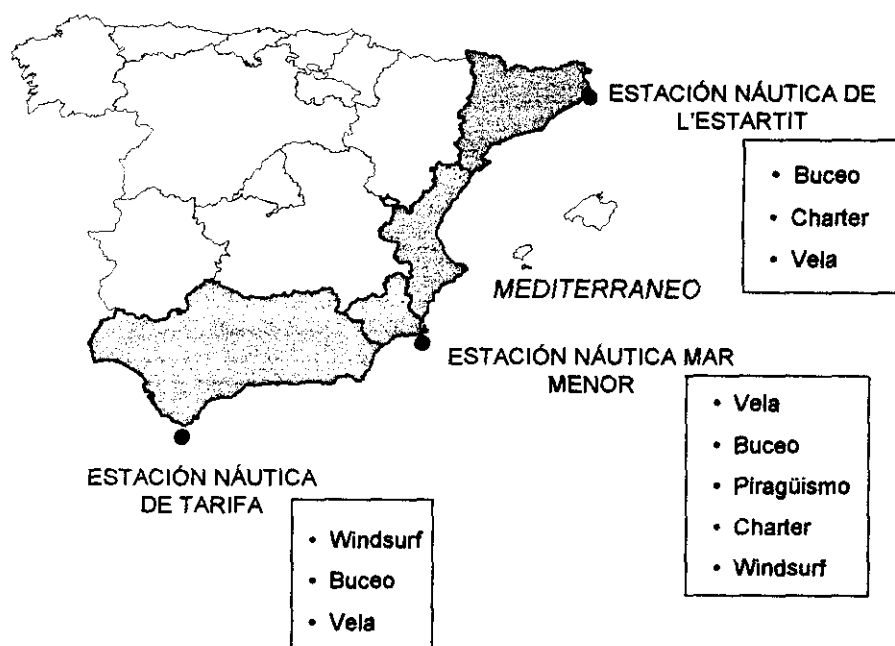
Los objetivos que orientaron la Estación Náutica Mar Menor fueron:

- ✓ Romper la elevada estacionalidad que afectaba a la zona, esencialmente configurada como un destino de "sol y playa", con un periodo de actividad centrado fundamentalmente en los meses de julio y agosto.
- ✓ Adaptarse a las nuevas necesidades del mercado.

En la actualidad, y después de casi tres años de funcionamiento, la Estación Náutica Mar Menor cuenta con 17 bases náuticas repartidas por todo el Mar Menor, en donde poder aprender y practicar vela, windsurf, buceo y piragüismo, y con 16.000 plazas turísticas repartidas en hoteles, apartamentos, campings, y albergues.

Los resultados que la Estación Náutica Mar Menor ha mostrado en estos últimos años como elemento dinamizador de la actividad turística en su zona de influencia, ha provocado un efecto demostrativo en otras dos zonas turísticas del litoral español: L'Estartit i Torroella de Montgri (Gerona) y en Tarifa (Cádiz).

En la actualidad el mercado turístico español cuenta con tres estaciones náuticas, constituidas a principios del 1998 como Asociación de Estaciones Náuticas de España.



◆ **Otras actuaciones de las CC.AA.**

En los últimos años, se han realizado distintas actuaciones y estudios sobre la actividad de la náutica recreativa, preferentemente por parte de las Direcciones Generales de Ordenación del Territorio y de las Empresas Públicas de Puertos<sup>151</sup>. Siendo reducido el número de estudios por las Direcciones Generales de Turismo; lo cual, confirma una vez más la desunión que existe en esta actividad denominada turística con la realidad de la planificación y diseño de ofertas e infraestructuras náuticas para uso turístico. Entre los distintos estudios realizados hasta finales del 1998, podemos recoger los realizados por la Generalitat de Cataluña<sup>152</sup>, aunque comentaremos únicamente, a título de ejemplo, el realizado por la Generalitat de Valenciana: “Las Instalaciones de la Comunidad Valenciana. Un futuro abierto”<sup>153</sup>, porque nos sirve de prototipo sobre la situación actual de las Instalaciones Náuticas Menores en el litoral español, así como para los modelos gestión de los puertos deportivos, según los tipos de concesiones.

En la actualidad existen 58 instalaciones náuticas en general en la Comunidad Valenciana, contemplando las infraestructuras de distintos tipos, pero, en todo caso, destinadas a embarcaciones de recreo, explotadas con determinados modelos de gestión según el tipo de puerto deportivo. En un mismo puerto pueden existir diferentes instalaciones y con distintas titulares en cuanto a las actividades y su explotación. La distribución para la Generalitat Valenciana según el tipo de gestión<sup>154</sup> se distribuye de la siguiente forma: se contemplan 7 instalaciones de *oferta pública*, con 1.889 amarres (infraestructuras alojadas en el interior de puertos de la Generalitat Valenciana, que han sido construidos al amparo del Programa de Amarres Deportivos Públicos); las Instalaciones en *Puertos del Estado* son 8, con 4.683 amarres; las concesiones en *Puertos de la Generalitat Valenciana* representan 4.454 amarres, en 13 instalaciones (dársenas o áreas de puertos de titularidad autonómica); se contabilizan sólo 2 *puertos de la Generalitat* con 575 amarres; existe una amplia tipología referente a las 18 instalaciones con *concesiones de la Generalitat Valenciana*, que suman 5.312 amarres; y, por último, en el capítulo de otras instalaciones menores, encontramos 7 instalaciones en

<sup>151</sup> PUERTOS DE ANDALUCÍA (1998). *Encuesta de opinión de los Puertos Deportivos de Andalucía*. Realizado por GMM Consultores Turísticos S.L.

<sup>152</sup> GENERALITAT DE CATALUNYA, DIRECCIÓ GENERAL DE PORTS I TRANSPORTS (1997). *Prognosi d' amarradors al litoral català*

<sup>153</sup> ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (1998). Op.cit. Pp.299-327

<sup>154</sup> En la Comunidad Valenciana el tipo de gestión de las instalaciones se clasifican de la siguiente forma: Puerto del Estado; Puerto de la Generalitat Valenciana; Concesión en Puerto del Estado; y, Concesión en Puerto de la Generalitat.

playas, una instalación fluvial y 2 pendientes de legalizar, que sumarían un total de 10 *Instalaciones náuticas menores* para el conjunto del litoral valenciano.

**CUADRO N° 2.5.7**  
**CLASIFICACION DE INSTALACIONES EN LA COMUNIDAD VALENCIANA**  
**Y DE LOS AMARRES OFERTADOS**

INSTALACIÓN	Total	CS	V	A	Total	CS	V	A
Inst. de oferta pública	7	2	-	5	1.998	107	-	1.781
Inst. en puertos del Estado	8	2	2	4	4.683	225	1.689	2.669
Con concesión en puertos de la GV	13	2	1	10	4.454	251	100	4.103
Puertos de la GV	2	-	1	1	575	-	575	-
Concesiones dependiente de la GV	18	2	4	12	5.312	942	1.713	2.657
Instalaciones en playas	7	4	3	-	-	-	-	-
Instalaciones fluviales	1	-	1	-	-	-	-	-
Instalaciones pendientes legalización	2	-	1	1	55	-	55	-
<b>TOTAL</b>	<b>58</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>33</b>	<b>16.968</b>	<b>1.626</b>	<b>4.132</b>	<b>11.210</b>

Fuente: Esteban Chapapría. V.(1998). Elaboración propia.

Como podemos observar en la Comunidad Valenciana existen sólo un 13% de Instalaciones Náuticas menores. De éstas, 4 pertenecen a las actividades de windsurf, 2 Clubs de vela y 2 Escuelas de Mar (estas últimas dependientes de la Consellería de Cultura, Educació i Ciència). Lo que pone de manifiesto y corrobora nuestros planteamientos que venimos comentando hasta el momento, sobre la baja capacidad de la oferta de instalaciones menores que posibiliten el acercamiento a las actividades náuticas fuera de las actividades propias de los puertos deportivos.

Respecto a la promoción, la presencia del sector público en las instalaciones portuarias, asimismo, es muy reducida, representando un 18%, frente al 53% de la gestión por asociaciones deportivas (clubs náuticos) y, el 23% de la promoción privada.

**CUADRO N° 2.5.8**  
**DISTRIBUCIÓN DE INSTALACIONES EN FUNCIÓN DE SU PROMOCIÓN EN LA COMUNIDAD**  
**VALENCIANA**

PROMOCION	N° INST.	N° AMARRES	% TOTAL AMARRES	CS	V	A
Sector público	11	2.464	14,5	4	1	6
Asociaciones deportivas	31	8.712	51,5	6	9	16
Sector privado	16	5.762	34,1	2	3	11
<b>TOTAL</b>	<b>58</b>	<b>16.968</b>	<b>100</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>33</b>

Fuente: Esteban Chapapría. V.(1998). Elaboración propia.

Esta situación que se da en la Comunidad Valenciana dominada por los clubs náuticos es un prototipo que pone al trasluz la realidad de la náutica de recreo en nuestro país, ya que el modelo de distribución de las instalaciones en el litoral valenciano es de similares

características al resto del litoral español; con un alto predominio de las asociaciones deportivas gestionando las instalaciones portuarias, es decir, hay que pertenecer a un club náutico para poder disfrutar de los equipamientos náutico-recreativos y los servicios que éstos ofrecen.

Ante esta histórica situación, la actuación pública de algunas Comunidades está apareciendo en los últimos años como medida de promocionar la actividad náutica para un mayor sector de la población, así como, para ordenar la dispersa flota de embarcaciones menores en fondeos no regulados. Creándose instalaciones con puntos de amarre en puertos públicos como un intento de paliar el déficit de atraques fuera de los clubs náuticos y de las instalaciones privadas: C. Valenciana, Andalucía y Galicia. No obstante, poco se está haciendo para la potenciación de las Instalaciones menores o Bases Náuticas, que incide plenamente en el tema que estamos estudiando sobre el concepto de status de la actividad náutica. Lo cual, se pone de manifiesto directamente al observar el reducido número de instalaciones menores que existen en nuestro país en el final del siglo, cuando en la década de los ochenta estaban programados más de 160 nuevos proyectos para el conjunto del litoral español. Esta realidad, presenta una situación muy distinta respecto a la promoción y divulgación de la actividad náutica, tanto como producto recreativo y turístico como de iniciación al deporte náutico, ampliamente desarrollada en los países europeos que permite el acercamiento a un gran número de ciudadanos de distintas esferas socioeconómicas, preferentemente a los jóvenes.

## **2.6.- EVOLUCIÓN DE LA NÁUTICA RECREATIVA EN ESPAÑA ENTRE 1965 Y 1998.**

España ha sido desde hace años, concretamente desde los años sesenta, un país que ha mostrado su potencial de crecimiento turístico y sus inmejorables condiciones para las actividades de la náutica deportiva y de recreo. La práctica de la náutica deportiva en España, preferentemente en el litoral Mediterráneo, ha ido adquiriendo una importancia especial desde los años setenta para culminar su auge en los años noventa. La situación geográfica de nuestro país con una longitud de litoral superior a los 7.500 km. de costa, así como las excelentes características climáticas lo convierten en uno de los mercados europeos que presenta mayores posibilidades y condiciones favorables para la práctica de los deportes náuticos. Como consecuencia de esta privilegiada situación, se ha ido desarrollando una importante oferta de infraestructuras alrededor de todo lo que supone la práctica de la actividad náutica, aunque la construcción se ha centrado principalmente en las instalaciones portuarias de abrigo. No siguiendo un criterio lógico de la demanda y desviándose más hacia los intereses particulares del crecimiento inmobiliario-turístico, que hacia una planificación del deporte náutico-recreativo y la ordenación de un modelo de turismo náutico más familiar, con amplias

posibilidades para una demanda turística y recreativa acorde a las condiciones socioeconómicas que presenta el país.

El sector de la náutica deportiva y de recreo en general, está compuesto por un amplio conjunto de actividades relacionadas con la práctica de la navegación. Comprende un entramado de distintos subsectores que van desde las instalaciones náuticas: puertos, dársenas, instalaciones menores hasta los: astilleros, empresas de chárter náutico, y mantenimiento de embarcaciones, empresas de accesorios necesarios para las actividades de los deportes náuticos, etc. Estos subsectores son una importante actividad económica para distintas zonas del litoral. Sin embargo, la evolución económica del sector no ha seguido unos pasos paralelos al crecimiento de la actividad turística que en las últimas décadas se ha producido en nuestro país. Es decir, se ha reducido la industria de las embarcaciones, por distintos motivos: demanda irregular dependiente de los ciclos económicos, falta de apoyo al sector para incrementar la innovación tecnológica y, principalmente, falta de apoyo sobre la regulación impositiva fiscal hacia las embarcaciones (29% para las superiores a 7,5 metros); la construcción de las instalaciones portuarias se ha realizado con un importante impacto ambiental y sin un control ni regulación de las capacidades medioambientales del litoral español, fomentándose las obras de abrigo, cuando más de la mitad del parque de embarcaciones es inferior a 6 metros de eslora. Lo cual, no ha permitido otro tipo de instalaciones (puertos secos), compatibilizándose éstos con una planificación de instalaciones menores, sin presión sobre el medio litoral y posibilitando una doble acción: el fomento de la actividad recreativa y deportiva de la náutica para los jóvenes, creando la afición y la cantera para mantener una importante industria de las actividades relacionadas con la navegación, y, la preservación del medio ambiente de las costas españolas.

Por el contrario, en el ámbito europeo, se ha observado en los últimos años cómo la práctica de las actividades relacionadas con la navegación se ha ido extendiendo entre unos sectores de la población cada vez más amplios, lo que supone romper con la visión aristocrática y elitista que tradicionalmente han tenido estos deportes. Las actividades náuticas hace años que han dejado de ser un privilegio sólo para una minoría, de tal manera que multitud de franceses, italianos o británicos practican actividades relacionadas con la navegación y, principalmente lo realizan en períodos de vacaciones compatibles con ofertas especializadas de turismo náutico. Lo cual, representa un impacto positivo para la economía y la industria náutica en las zonas de influencia de estas actividades, con una oferta cada vez más demandada. Por el contrario en nuestro país, según las distintas causas ampliamente comentadas, el número de ciudadanos españoles que practican estas actividades náutico-recreativas y turísticas aún se encuentra lejos de los indicadores de los países europeos de nuestro entorno manteniendo las connotaciones de status y diferenciación social.

### 2.6.1.- Evolución de la náutica recreativa en los treinta años estudiados:

En la evolución del sector de la náutica recreativa en España, hay que destacar que si bien en los primeros años el crecimiento de la infraestructura surgió para atender a la incipiente demanda, a lo largo de las diferentes etapas que hemos estudiado ha quedado patente que la oferta en el sector no se ha desarrollado paralelamente con las necesidades reales de la demanda; por el contrario, el crecimiento experimentado se ha visto muy condicionado por distintos factores: la ordenación del litoral, el crecimiento inmobiliario-turístico de la oferta turística de nuestro país en los años setenta y principio de los ochenta; las transferencias de competencias a las CC.AA., ocasionando un nuevo retraso en la planificación náutico-turístico del litoral y distintos e importantes problemas legislativos en materias de competencias sobre las instalaciones náuticas aún hoy no resueltos (entre ellas las competencias sobre las instalaciones menores por parte del Estado); y, fundamentalmente, desde nuestro punto de vista, la descoordinación de competencias entre las Administraciones, ya fuese el Estado o las propias Comunidades los responsables de la planificación náutico-turística.

El crecimiento sostenido de la demanda a lo largo de estos años, estudiado mediante el número de titulaciones expedidas y la flota de embarcaciones matriculadas, nos indica que su evolución ha pasado por diversas etapas. Después de toda una década de crecimiento (desde 1969 hasta 1.981 el sector no cesó de aumentar), es a mediados de los 80 cuando la práctica de la náutica recreativa experimentó un pequeño retroceso, como consecuencia de las crisis económicas. Sin embargo, con la reactivación de la economía española al comienzo de los años 90 se reanudó el interés por la náutica deportiva apreciándose un espectacular incremento de la demanda en los primeros años que ha continuado hasta la actualidad, aunque de forma más moderada. Retomando un alto crecimiento en el final de siglo. (ver Gráfico N° 2.6.1).

En cuanto a las características de la demanda, la evolución registrada revela una clara localización de los usuarios en la zona mediterránea, aunque es importante destacar el número de usuarios procedente de Madrid, que ha ido creciendo en los últimos años, siendo superado únicamente por la población de Cataluña

Respecto a la flota de embarcaciones, el parque de los barcos que poseen la mayor parte los usuarios españoles son de motor y más de las tres cuartas partes no superan los 10 metros de eslora. Esto queda reflejado en el hecho de que la mayor parte de los títulos registrados corresponden al de "Patrón de embarcaciones deportivas de motor de 2ª clase", durante las primeras etapas, y en la actualidad al de "Patrón de embarcaciones recreativas". Sin embargo, hay que señalar que el tamaño medio de las embarcaciones ha crecido durante los últimos años y cada vez existe un mayor número de barcos de eslora superior dedicados a la navegación recreativa y deportiva. De los barcos matriculados en la primera etapa (1969-76)



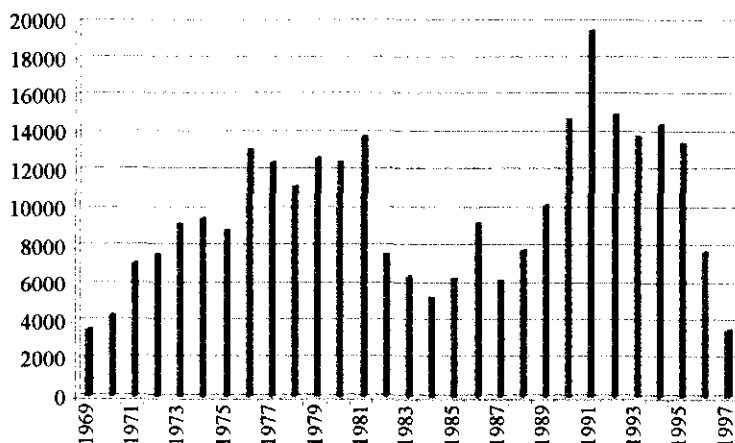
tan sólo un 0,2% superaban los 15 metros de eslora, mientras que en la última etapa ya existe un 11% de barcos que rebasan ese tamaño. Asimismo, el número de títulos de “Patrón de yate” se ha incrementado bastante en las últimas etapas, lo cual pone de manifiesto el auge que está experimentando la náutica en nuestro país.

**CUADRO Nº 2.6.1.**  
**EVOLUCIÓN DE LA OFERTA DE INSTALACIONES EN ESPAÑA (1.976-98)**

COMUNIDAD	AÑOS									
	1976		1977-1983		1984-1988		1988-1992		1993-1998	
	Nº de Puertos	Nº de Amarres	Nº de Puertos	Nº de Amarres	Nº de Puertos	Nº de Amarres	Nº de Puertos	Nº de Amarres	Nº de Puertos	Nº de amarres
Cataluña	28	8.073	35	10.488	37	12.090	42	18.336	44	20.114
Baleares	49	9.247	52	9.772	54	12.785	55	13.675	61	16.641
C.Valenciana	21	3.483	30	8.142	33	9.503	36	12.351	39	15.061
Murcia	11	685	16	2.246	17	2.425	17	2.938	18	3.791
Andalucía	10	1.529	22	5.924	26	6.971	30	9.800	37	11.905
Canarias	1	210	6	1.667	8	1.752	11	2.812	24	4.306
Galicia	8	630	8	1.067	10	1.359	18	2.588	24	4.672
Asturias	0	0	0	0	5	276	5	276	9	965
Cantabria	2	312	3	762	6	982	8	1.761	9	2.269
País Vasco	1	136	1	136	9	336	9	366	11	1.681
Ceuta	0	0	0	0	0	0	0	0	1	300
Melilla	0	0	1	35	1	35	1	35	1	35
<b>TOTAL</b>	<b>131</b>	<b>24.305</b>	<b>174</b>	<b>40.239</b>	<b>206</b>	<b>48.514</b>	<b>232</b>	<b>64.938</b>	<b>278</b>	<b>81.740</b>

Fuente: Diversas fuentes. Elaboración propia

**GRÁFICO Nº 2.6.1.**  
**EVOLUCIÓN DE LAS TITULACIONES EXPEDIDAS EN ESPAÑA (1.969-97)**



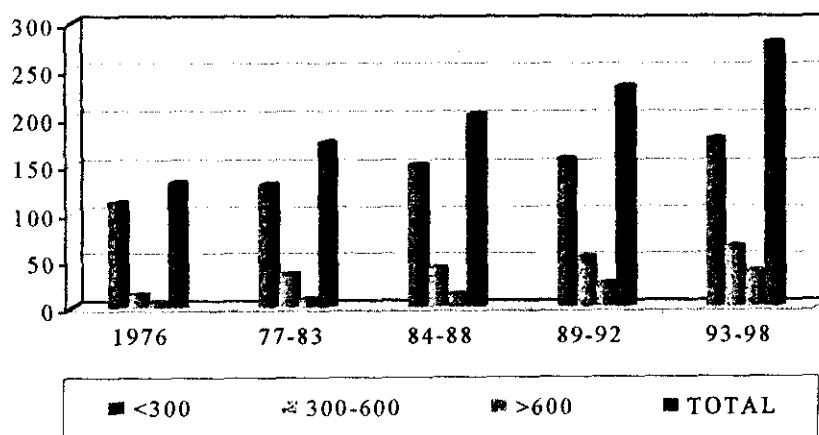
Fuente: Diversas fuentes. Elaboración propia

En relación con la oferta de las instalaciones náutico deportivas, su evolución creciente durante las etapas estudiadas, presenta una situación actual en la que España posee en conjunto

278 Puertos Deportivos, los cuales albergan una capacidad global para 81.740 embarcaciones recreativas. El tipo de instalaciones que compone dicha oferta ha estado caracterizado durante todo el periodo considerado por su pequeño tamaño (menor de 300 puntos de amarre), si bien, la evolución demuestra que en las últimas etapas el número de puertos de gran tamaño (superior a los 600 atraques) se ha visto incrementado: de los 6 puertos de estas características que existían en 1.976 se ha pasado a los 37 puertos deportivos con más de 600 amarres en 1.998.

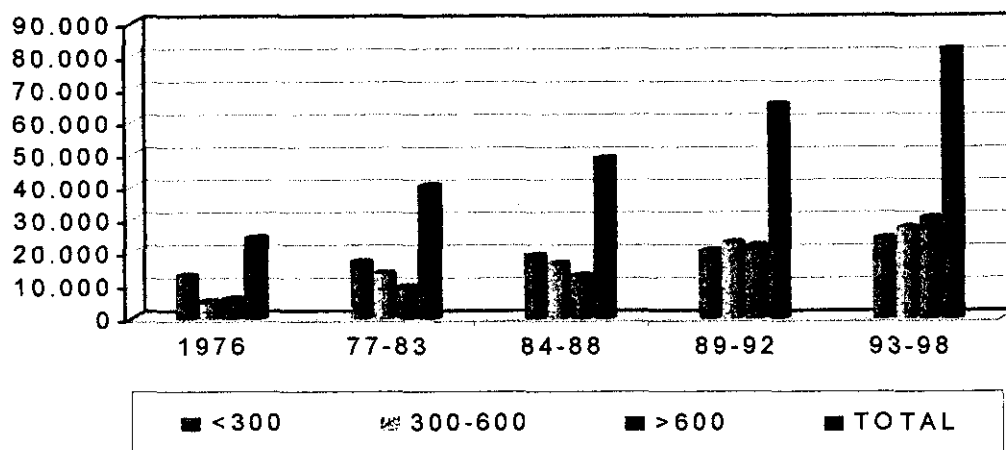
En cuanto a la distribución espacial de la oferta, desde la primera época hasta la actualidad, la oferta ha estado localizada fundamentalmente en el arco Mediterráneo, especialmente en Baleares y Cataluña, principales regiones donde nació la actividad del deporte náutico: a finales del siglo pasado en Cataluña, así como el crecimiento de la actividad náutico-turística a partir de los años cincuenta en Baleares. Comunidades que han mantenido el liderato durante todos estos años, representando por sí solas casi la mitad de las instalaciones portuarias para uso recreativo (45%) y cerca del 40% del número de amarres del conjunto español. Es importante destacar en la última década, asimismo, el alto crecimiento de las instalaciones náuticas en el Atlántico y en litoral Cantábrico: pasando de 11 pequeños puertos a mediados de los setenta a la 52 instalaciones portuarias que en conjunto representa la oferta de puertos deportivos en la “España Verde”. Por su parte, el crecimiento de las instalaciones en el archipiélago Canario ha sido muy espectacular, al inicio de los setenta se contaba con sólo un puerto deportivo, sumando en la actualidad 24 instalaciones portuarias para uso recreativo (ver Cuadro N<sup>o</sup> 2.6.1 y Gráficos 2.6.2. y 2.6.3.).

**GRÁFICO N<sup>o</sup> 2.6.2.**  
**EVOLUCIÓN DE LA OFERTA DE INSTALACIONES NÁUTICO- DEPORTIVAS EN ESPAÑA (1.976-1.998)**



Fuente: Diversas fuentes. Elaboración propia

**GRÁFICO Nº 2.6.3.**  
**EVOLUCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA**  
**(1.976-1.998)**



*Fuente: Diversas fuentes. Elaboración propia*

A título de conclusiones sobre la situación de la náutica de recreo en nuestro país, respecto a los indicadores que se relacionan directamente con nuestra investigación, pues, el sector tiene distintas interpretaciones y diagnósticos muy específicos<sup>155</sup> que se salen de este cometido, vamos a comentar las principales afecciones:

✓ El origen aristocrático que ha tenido la náutica en España desde principios de siglo se ha mantenido hasta el inicio de los noventa, época en la que el proceso de modernización de la actividad socioeconómica del país permite un nuevo perfil de turista llevado más por las actividades no masificadas, unido a un nuevo concepto del ocio de las sociedades postindustrializadas y a las tendencias de los deportes de aventura en contacto con la naturaleza; ocasionando un acercamiento a este tipo de instalaciones de un cierto número de nuevos clientes, no sin un alto grado de significación social en la práctica de la recreación deportiva, según el tipo de instalación que frecuente: clubs náutico, puerto privado o público.

✓ El modelo de planificación y ordenación del litoral para promocionar las actividades náutico-recreativas, no ha seguido unos criterios de adaptar las instalaciones portuarias a las características de la demanda (nacional e internacional), ni en relación a la protección del impacto medioambiental; sino más bien, se dejó llevar por el modelo turístico de la época, el crecimiento urbanístico descontrolado de los primeros años sesenta

<sup>155</sup> INSTITUTO DE TURISMO DE ESPAÑA (1998). *El turismo Náutico en España* TURESPAÑA. Madrid. Para una mayor información consultar el Capítulo 10, Tomo II, "Diagnóstico del Producto Náutico-Turístico en España", estudio dirigido y diseñado por el autor de esta investigación. En este capítulo se realiza un amplio diagnóstico de la situación utilizando la metodología de las "cinco fuerzas de M.E. Porter", definiendo el posicionamiento del Turismo Náutico español según los puntos fuerte y débiles para cada una de las fuerzas estudiadas. Pp.1220-1252.

y setenta, donde prima más las posibilidades de venta de apartamentos en las urbanizaciones próximas al entorno del puerto deportivo (inmobiliario--turístico), que las características propias del perfil social de la demanda en función de las necesidades de equipamientos e infraestructuras para la práctica de las actividades deportivas y turísticas. Por el contrario, no se realizaron los modelos de planificación de las Instalaciones menores (165 bases náuticas con 35.000 amarres), como estaba previsto en los planes de la Administración Central de los años setenta y principios de los ochenta (MOPU), para el fomento e iniciación de la práctica náutica y recreativa, fuera de los puertos deportivos y más adecuadas a las necesidades sociales de los nuevos participantes en las distintas actividades: vela, , piragüismo, remo, windsurf, escuela de buceo etc. Incidiendo de forma directa en que este modelo de planificación sólo de puertos deportivos lleve implícito el concepto de status social para el tipo de usuario que frecuenta este tipo de instalaciones, favoreciendo el grado de *distinción* que la actividad náutica desde esta posición imprime.

✓ Con la llegada de los años ochenta se inician los nuevos modelos de ordenamiento de la oferta turística en general y, de las instalaciones náuticas del litoral en particular. Teniendo, en principio, presente los criterios medioambientales en los modelos de planificación y diseño de instalaciones, siguiendo los pasos que se estaban dando en este sentido en los países del entorno europeo (Francia), con un diseño de instalaciones portuarias más acordes a las necesidades de la demanda recreativa y turística; así como, la utilización de las instalaciones de uso comercial y pesquero que permitan su rehabilitación por descenso de la actividad, antes de realizar nuevas obras de abrigo. La planificación desde la administración turística del Estado, asimismo, presenta un significativo y extenso plan de *Instalaciones Náuticas Menores* (150), recogidos por los Planes de Instalaciones Náuticas de Recreo, a través de la Secretaría General de Turismo, que permitiría en nuestro país la promoción del turismo náutico y de las actividades náutico-deportivas. Pero igualmente, la mayoría de estas recomendaciones no se siguieron.

✓ La década de los años ochenta marcará el futuro de la actividad náutica en España. En efecto, el proceso de transferencias portuarias a las CC.AA. no fue acompañado de la promulgación de una legislación completa en materia de puertos deportivos e instalaciones náuticas menores, acorde a los nuevos tiempos que corrían según la transferencia de competencias a las distintas regiones españolas. Esta situación ha dado lugar a un importante retraso en la asunción de las plenas competencias por parte de las comunidades, así como a la implantación de legislación propia en la náutica recreativa y turística (la Ley de Puertos Deportivos de Andalucía aún está pendiente de sentencia por parte del tribunal constitucional, y recientemente (1998) se ha aprobado la Ley de Puertos Deportivos de Cataluña). No obstante, a nuestro entender, lo más significativo para la evolución y fomentó de las actividades náuticas con una posibilidad mayor de difusión y

utilización por parte de los españoles, tanto desde el deporte de base como desde el disfrute de la actividad recreativa y turística, ha sido el *vacío legal* en el que entran las *Instalaciones Náutica Menores* que pasan a ser competencia de la administración central según la legislación nacional de los Puertos Deportivos y la Ley de Costas, dando lugar a diferentes interpretaciones jurídicas dependiendo de las actuaciones particulares de las CC.AA.

✓ Desde nuestro punto de vista, aquí radica una de las principales causas de la ausencia de cultura náutica de la población española, en comparación con los principales países competidores del entorno mediterráneo. La ausencia de una red de Instalaciones Náuticas Menores en las distintas comunidades del litoral español unido al modelo de concesión y gestión de los puertos deportivos ha imposibilitado el desarrollo: público, privado o mixto de nuevos productos náutico-turísticos para actividades en tiempo de ocio o vacaciones, fuera de las instalaciones consideradas tradicionales de los puertos deportivos, dominados principalmente por asociaciones recreativas de carácter privado (clubs náuticos) con una restricción tanto social como económica para el usuario medio. Las distintas zonas del litoral español presentan un importante déficit de instalaciones menores que permita la difusión del deporte náutico y las actividades náutico-recreativas y turísticas; lo cual, presenta una distancia social del sector náutico con la población media en general, permitiendo que los usuarios de los puertos deportivos sigan manteniendo un cierto aire aristocrático y de status social, en una época donde los deportes y las actividades de naturaleza están al alcance de la mayoría de los españoles.

✓ Respecto a la náutica deportiva de recreo (puertos deportivos), el sector en los últimos años goza de un importante auge, paralelo a la buena situación económica del país y de las expectativas muy favorables de las cifras del turismo español. Si bien, estas expectativas de crecimiento deberían ir acompañadas de esfuerzos complementarios para mejorar las infraestructuras y equipamientos con el fin de compaginar una oferta de mayor calidad. La saturación de la oferta de algunos puertos deportivos (Baleares), principalmente en la temporada estival, debería llevar a las administraciones autonómicas a tomar medidas correctoras en este sentido con la construcción de nuevos tipos de instalaciones fuera de las obras de abrigo de nuevos puertos, en la línea de cómo se están solucionando estas situaciones en otros países del entorno mediterráneo: creación de marinas secas, rampas de varado, etc. No obstante, aquí aparecería el concepto de significación social que tiene el barco para los propietarios (que estudiaremos en la segunda parte de la investigación) por encima del uso recreativo que de éste se realice; lo cual, podría crear serias dificultades en el cambio de ubicación de la embarcación, pues, cuando se ha comprado o alquilado un punto de amarre, el concepto de significación social que adquiere la embarcación para el usuario está por encima de la actividad recreativa y turística.

**CAPÍTULO IV**  
**DEPORTE Y TURISMO NÁUTICO EN**  
**LOS PAÍSES COMPETIDORES**

“bajo el concepto general de "ocios náuticos”  
se organiza todo un abanico de actividades muy diversas  
que forman un universo más o menos interconectado”.

LEYRANT, F. (1995)<sup>1</sup>

## **1. LAS INSTALACIONES Y LOS DEPORTES NÁUTICOS EN LOS PAÍSES EUROPEOS: MEDITERRÁNEO Y CENTRO EUROPA**

Las actividades recreativas-náutico deportivas se practican, principalmente, en los países desarrollados. No es fácil indicar cuál fue el país en el que comenzaron, pero sí parece posible señalar que Estados Unidos poseía este tipo de instalaciones, a las que denominaba Marinas, ubicadas en California y en la Costa Este, con anterioridad a los años 60. En Europa los primeros pasos de importancia fueron dados por Francia<sup>2</sup>, en los años 60 y 70, en los que se construyeron no pocos puertos y se reacondicionaron otros ya existentes. La incorporación de Italia y Grecia vendría en los setenta al igual que la construcción de puertos deportivos en España.

En nuestros días, la navegación de recreo, es un hecho de creciente interés económico que involucra, de manera importante, a los países de rentas más altas. Cada uno de ellos posee instalaciones portuarias deportivas y una industria de construcción de barcos con la que satisfacer la demanda interna y externa de puestos de amarre y de adquisición de barcos.

El informe del International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA) cita datos de 23 países relacionados con la Náutica de Recreo. Por su relación con España, pueden agruparse del siguiente modo:

*Países Competidores.* Los que compiten de modo muy intenso con España en Turismo Náutico. Sus instalaciones portuarias se sitúan, total o parcialmente, en el Mar del Mediterráneo.

*Países Emisores.* Los que son origen o punto de partida de las personas que practican turismo-náutico, con su incidencia sobre el crecimiento turístico hacia nuestro país, por tanto, hacia el Turismo Náutico.

*Países de Referencia.* Los que por su especial grado de desarrollo o características pueden mostrar practicas cuyo estudio presenta un especial interés.

---

<sup>1</sup> LEYRANT François (1996) "Les Loisirs et l'eau". pp 18-22, , *Loisirs nautiques et aquatiques*. AFIT, 1996.

<sup>2</sup> En 1964 se aprueba la ley de Ports de Plaisance

**CUADRO N° 1.1**  
**PAISES COMPETIDORES, EMISORES Y RECEPTORES**

<b>Países competidores</b>	<b>Países emisores</b>	<b>Países de referencia</b>
Francia	Bélgica	Canadá
Grecia	Dinamarca	Nueva Zelanda
Italia	Finlandia	U.S.A.
Portugal	Alemania	
Croacia	Holanda	
	Noruega	
	Suecia	
	Suiza	
	Gran Bretaña	

**Fuente:** TURESPAÑA, 1998

Uno de los indicadores básicos para el estudio de la náutica de recreo en general y de la demanda y la aceptación en concreto de esta actividad, sería el número de habitantes por embarcación.

**CUADRO N° 1.2**  
**NÚMERO DE HABITANTES POR EMBARCACIÓN**

<b>PAIS</b>	<b>N° HABITANTE/ EMBARCACIONES</b>
<b>PAISES COMPETIDORES</b>	
España	230
Francia	63
Grecia	---
Italia	145
Portugal	356
<b>PAISES EMISORES</b>	
Bélgica	---
Dinamarca	128
Finlandia	7
Alemania	200
Holanda	40
Noruega	7
Suecia	44
Suiza	65
Gran Bretaña	28
<b>PAISES DE REFERENCIA</b>	
Canadá	12
Nueva Zelanda	---
U.S.A.	16

**Fuente:** : TURESPAÑA, 1998

La distribución del número de habitantes por embarcación, teniendo presente que en alguno de los países emisores, el número de embarcaciones no está relacionado con las



actividades directamente, sino que se utilizan éstas como medio de transporte y relaciones sociales, presenta las siguientes características:

- a) Los países con menor número de habitantes por barco son: Portugal (356 habitantes/barco), España (230 habitantes/barco) y Alemania (200 habitantes/barco).
- b) Los países mediterráneos más próximos a España, como Francia (63 habitantes/barco) e Italia (145 habitantes/barco) tienen un número de barcos considerablemente superior.
- c) Las cifras parecen demostrar, como vimos en el Capítulo anterior, que el escaso número de barcos por habitante en España se debe a razones que van más allá de las diferencias de renta con Italia y Francia y que han de situarse entre los clasificables como falta de estímulo a la demanda y la ausencia de un producto turístico definido para las actividades náuticas, centrado exclusivamente en las instituciones portuarias de abrigo, como centro de captación de barcos de recreo.

### **1.1.- PAÍSES COMPETIDORES: ZONA MEDITERRÁNEA**

En relación al número de instalaciones náutico-recreativas en 1977, España<sup>3</sup>, con 268 puertos deportivos ocupa el tercer lugar, después de Francia, con 276 puertos deportivos; e Italia, con 282 instalaciones náutico-recreativas, de las que, sólo el 15,96% (45 marinas) constituyen instalaciones con una dotación de equipamientos y servicios completa y homogénea. En este sentido, y considerando las infraestructuras náuticas de recreo, desde un punto de vista más cualitativo, podemos afirmar que España y Francia son los países que presentan mayor número de instalaciones náutico deportivas y turísticas para barcos de vela y motor, del conjunto, de los países del Mediterráneo.

Asimismo, es importante destacar que salvo los países antes mencionados, el resto: Portugal, Grecia, Croacia, y Turquía; no llegan a superar cada uno de ellos los 50 puertos deportivos, siendo Turquía y Portugal los que menos instalaciones náuticas de recreo poseen. No obstante, hay que tener en cuenta, los planes de algunos de estos países con respecto al crecimiento de su oferta de instalaciones náuticas recreativas, especialmente Portugal y Grecia.

En cuanto a la capacidad de los puertos deportivos; España, con 78.031 puntos de atraque se presenta como el segundo país en capacidad de acogida, tras Francia que con 133.917 amarres se destaca como el país con mayor oferta náutica del conjunto de países

---

<sup>3</sup> Se utilizan los datos de 1997 para poder hacer referencia a los países emisores y competidores, según el estudio de TURESPAÑA (1998). En el Capítulo anterior se han recogido los datos referentes a 1998.

estudiados. Seguidamente, Italia posee 55.909 puntos de atraque; y el resto de países presentan una capacidad que en ningún caso supera los 15.000 amarres, siendo Portugal y Turquía los que menor número de atraques poseen, con 4.618 y 4.935 respectivamente.

**CUADRO N° 1.1.1**  
**PUERTOS DEPORTIVOS Y NÚMERO DE AMARRES POR PAÍSES COMPETIDORES (1977)**

PAISES	PUERTOS		AMARRES	
	N° de Puertos	(%) s/ Total	N° de Amarres	(%) s/ Total
ESPAÑA	268	29,0	78.031	26,4
FRANCIA	276	29,8	133.917	45,3
ITALIA	282	30,5	55.909	18,9
PORTUGAL	19	2,1	4.618	1,6
GRECIA	25	2,7	7.350	2,5
CROACIA	41	4,4	11.186	3,8
TURQUIA	14	1,5	4.935	1,7
TOTAL	925	100,0	295.946	100,0

Fuente : TURESPAÑA, 1998

Como podemos observar, Francia es el país con mayor oferta de instalaciones náuticas recreativas. España se sitúa en segundo lugar con respecto a la oferta de instalaciones. Ahora bien, en lo que respecta a la situación de ambos países en el arco Mediterráneo, las diferencias disminuyen, pues, España concentra en esta zona el 69,4% de las instalaciones náuticas recreativas, con una capacidad global de 63.083 puntos de atraque ( el 80,84% de la ocupación total nacional; mientras que Francia concentra en el Mediterráneo 136 de sus puertos deportivos, con una capacidad global de 81.438 amarres (el 60,8% de su capacidad total), lo cual nos sitúa, en relación a esta zona tan esencial en la práctica del turismo náutico, en una posición más competitiva en cuanto al tamaño de la oferta, no así respecto al tamaño de las instalaciones.

### 1.1.1. Los Deportes Náuticos en los países Mediterráneos

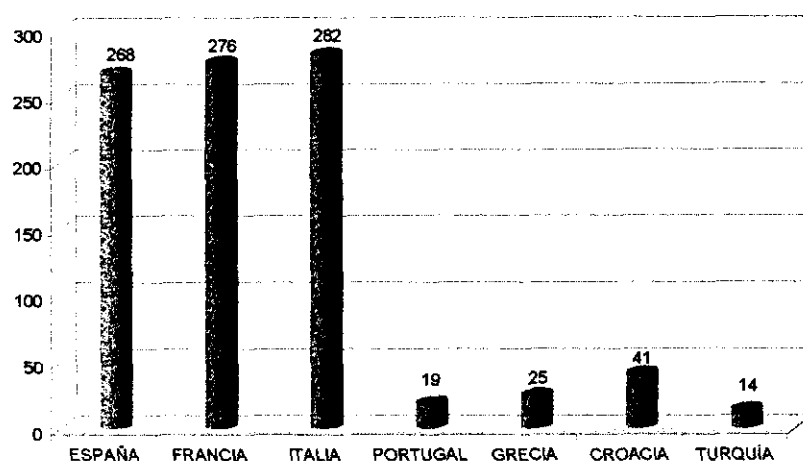
Como veremos a lo largo de este capítulo, es interesante diferenciar las actividades del turismo náutico (ocio, recreación) de las actividades deportivas que se realizan por una demanda muy especializada, es decir, los usuarios de la náutica que tienen licencias federativas. No obstante, bien es sabido que algunas federaciones para la iniciación a su deporte, exigen la licencia federativa, aunque se esté en tiempo de vacaciones, disfrutando del ocio y pueden considerarse como un ocio acuático y/o náutico.

España<sup>4</sup> es el tercer país en cuanto a datos globales de licencias registradas en las diversas especialidades náuticas consideradas, con un total de 85.646 licencias; situándose por debajo

<sup>4</sup> Se utilizan los datos de 1997 para poder hacer referencia a los países emisores y competidores, según el estudio de TURESPAÑA (1998). En el Capítulo III se han recogido los datos referentes a 1998.

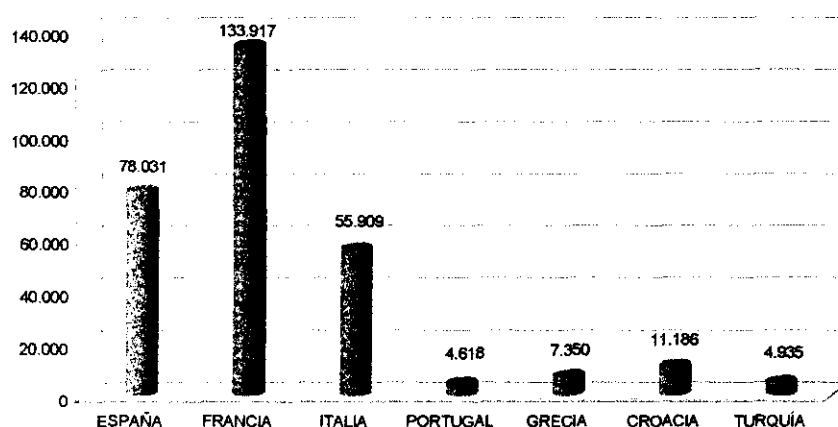
de Francia, que es el país con mayor número de federados, cercano al medio millón (459.100); y, de Italia, que presenta un total de 179.794 licencias.

**GRAFICO Nº 1.1.1**  
**NÚMERO DE INSTALACIONES EN ESPAÑA Y PAÍSES COMPETIDORES (1977)**



Fuente: : TURESPAÑA,1998

**GRAFICO Nº 1.1.2**  
**CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES EN ESPAÑA Y PAÍSES COMPETIDORES**



Fuente: : TURESPAÑA,1998

**a) Por actividades náuticas**

Las actividades de vela ocupan la primera posición en los deportes náuticos de los países competidores. En lo relativo a esta actividad, la posición de España es similar a la mencionada anteriormente, con 31.842 licencias, pero se sitúa muy por debajo de Francia, con 214.254 licencias; y de Italia, con 80.000 licencias.

En lo referente a las actividades subacuáticas, aunque el número de licencias ocupa una segunda posición, en actividades recreativas se sitúa muy por encima de las actividades

náuticas, ocupando los primeros lugares en las actividades del turismo náutico en relación con la demanda. En el número de licencias de esta actividad, Francia muestra una clara primacía, con 150.000 federados; seguido de Italia, con 79.800 licencias; y, en tercer lugar, España con 37.117 licencias.

Como podemos observar en el Cuadro N° 1.1.2, Francia ocupa, asimismo, el primer lugar en el resto de las especialidades náuticas federadas, a la par que en las actividades náuticas no regladas, es decir, el turismo náutico. Respecto a España, hay que señalar la baja participación federativa en los deportes náuticos del piragüismo (10,5%), remo (6,79%), así como en esquí náutico y motonáutica (1,11% y 0,59%, respectivamente).

**CUADRO N° 1.1.2**  
**LICENCIAS DE DEPORTES NÁUTICOS EN ESPAÑA Y PAÍSES COMPETIDORES (1996)**

PAÍS	LICENCIAS						TOTAL
	Vela	Actv.subac.	Piragüismo	Remo	Esquí náut.	Motonáutica	
ESPAÑA	31.842	37.117	9.057	5.820	954	856	85.646
FRANCIA	214.254	150.000	27.342	53.000	10.504	4.000	459.100
ITALIA	80.000	79.800	8.476	6.004	4.814	700	179.794
PORTUGAL	2.500	2.300	1.600	1.500	600	177	8.677
GRECIA	8.000	12.000	1.230	2.600	605	954	25.389

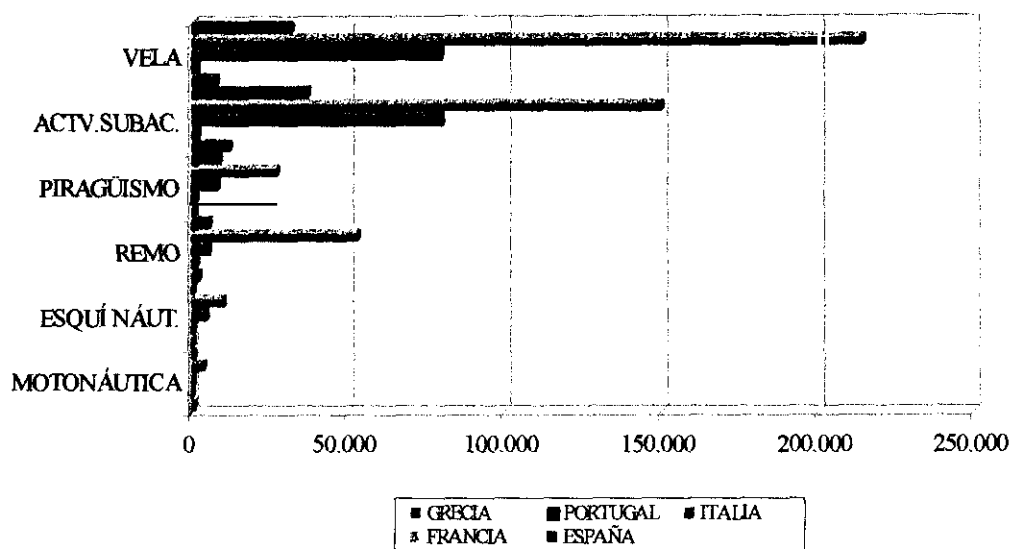
Fuente: : TURESPAÑA, 1998

#### *b) Clubs de actividades náuticas*

Al igual que ocurre con las licencias federativas de las actividades náutico-deportivas, Francia es el país con mayor número de clubs, registrando un total de 4600 clubs en los diferentes deportes acuáticos; seguido de Italia, con 2117 clubs; y en tercera posición España, con 1494 clubs.

Las actividades subacuáticas representan el mayor número de clubs, pues, como vimos anteriormente, el grado de actividad es muy alto y con alta tendencia de crecimiento en los países del Mediterráneo. Esta proliferación de clubs en esta especialidad se debe a las diferentes federaciones que actúan en el sector del buceo en la mayoría de los países estudiados. Manteniéndose la tendencia anterior, con Francia a la cabeza, con 1980 clubs; seguido de España, con 710 clubs; e Italia, con 705 clubs.

**GRAFICO N° 1.1.3**  
**LICENCIAS DE ACTIVIDADES DE DEPORTES NÁUTICOS EN ESPAÑA Y PAÍSES**  
**COMPETIDORES (1996)**



Fuente: : TURESPAÑA,1998

En cuanto a la vela, España posee un reducido número de clubs (114), situándose muy por debajo de Francia, con 1200 clubs de vela, e Italia que presenta 523 clubs. Lo que demuestra la baja actividad de este deporte y la ausencia de Clubs o escuelas que promocioe las actividades de la vela en las distintas CC.AA.

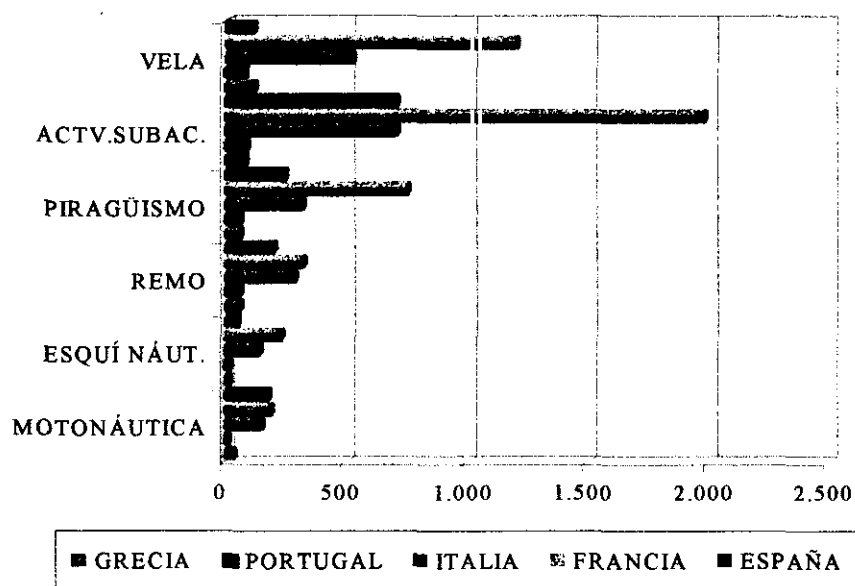
**CUADRO N° 1.1.3**  
**CLUBS DE ACTIVIDADES NAUTICAS EN ESPAÑA Y PAÍSES COMPETIDORES (1996)**

PAÍS	CLUBS DE ACTIVIDADES NÁUTICO-DEPORTIVAS						TOTAL
	Vela	Actv.subac.	Piragüismo	Remo	Esquí náut.	Motonáutica	
ESPAÑA	114	710	244	197	50	179	1.494
FRANCIA	1.200	1.980	750	320	230	120	4.600
ITALIA	523	705	316	282	141	150	2.117
PORTUGAL	82	90	60	58	16	12	318
GRECIA	120	85	61	58	18	34	376

Fuente: : TURESPAÑA,1998

El resto de especialidades náuticas presenta un reducido número de Clubs en España, frente al resto del los países del entorno. Lo cual, pone de manifiesto la baja presencia de los centros de iniciación a la náutica como deporte y como introductores de las actividades recreativas de estas actividades: piragüismo (16,3%), remo (13,18%), esquí náutico (3,34%), y, motonáutica (11,98); actividades que configuran una oferta más plural del turismo náutico.

**GRAFICO N° 1.1.4**  
**CLUBS DE ACTIVIDADES NÁUTICAS EN LOS PUERTOS DEPORTIVOS (1996)**



Fuente: : TURESPAÑA, 1998

### 1.1.2 Países emisores: Centro Europa

Atendiendo a los datos globales de las licencias registradas<sup>5</sup> para los diferentes deportes náuticos; la posición de cabeza la ocupa preferentemente Alemania con 559.000 federados y Francia con 459.100. Del resto de los países, el Reino Unido con 198.464, se sitúa en una tercera posición, alejado del grupo de cabecera. Esta distribución coincide con la demanda de actividades náuticas recreativas de estos tres países sobre la oferta de instalaciones en el Mediterráneo. Realizándose localmente en Francia y fuera de sus fronteras en Alemania y Reino Unido.

En cuanto a la **Vela**, destaca entre el conjunto de actividades consideradas, porque es la que más licencias registra. Francia presenta una clara supremacía, con 214.254 federados. Es Alemania el país que le sigue con 192.000 licencias registradas y, tanto el Reino Unido como Italia reúnen unos 80.000 afiliados, respectivamente.

Las **Actividades Subacuáticas**, como comentamos anteriormente<sup>6</sup>, no recogen el total de esta especialidad por la fragmentación de los clubs y de las federaciones en la mayoría de

<sup>5</sup> El Estudio de TURESPAÑA, toma los datos de los países centro europeos de un estudio realizado por Turismo de Andalucía .S. A., que hace un ajuste aproximado tanto para el número de licencias, como para el número de clubs.

<sup>6</sup> Tal como se recoge en el apartado 3.2.6. Actividades Subacuáticas, del Capítulo II.

los países. No obstante, Francia continúa a la cabeza con 150.000 federados, le siguen por orden de licencias registradas: Italia con 79.800; Alemania con 62.000 y el Reino Unido con 55.000 licencias. Aunque, referente a actividades turísticas estos datos se cuadruplican.

**CUADRO N° 1.1.4**  
**NÚMERO DE LICENCIAS EN LAS ACTIVIDADES NÁUTICO DEPORTIVAS**

PAÍS	LICENCIAS						TOTAL
	Vela	Act. Sub.	Piragüismo	Remo	Esquí	Motonáut.	
R. UNIDO	80.000	55.000	19.464	14.000	16.000	14.000	198.464
BELGICA	6.000	8.109	350	362	676	4.000	19.497
HOLANDA	70.000	16.000	10.000	22.000	4.000	11.000	133.000
DINAMARCA	54.000	9.000	14.000	18.000	2.100	12.000	109.100
ALEMANIA	192.000	62.000	112.000	80.000	3.000	110.000	559.000
SUIZA	23.000	11.380	5.300	10.000	3.000	8.600	61.280
SUECIA	25.000	17.576	1.000	5.000	17.000	446	66.022
NORUEGA	20.000	1.400	5.000	700	2.000	15.000	44.100
FINLANDIA	31.000	10.000	7.000	754	1.300	25.000	75.054
FRANCIA	214.254	150.000	27.342	53.000	10.504	4.000	459.100
ITALIA	80.000	79.800	8.476	6.004	4.814	700	179.794
PORTUGAL	2.500	2.300	1.600	1.500	600	177	8.677
<b>TOTAL</b>	<b>797.754</b>	<b>422.565</b>	<b>211.532</b>	<b>211.532</b>	<b>211.320</b>	<b>64.994</b>	<b>1.913.088</b>

Fuente: : TURESPANIA, 1998

### 1.1.3.- Clubs de Actividades Náuticas

Francia es el primer país en cuanto al número de clubs náuticos se refiere. Pero la diferencia con respecto al resto de los países no es tan pronunciada ya que frente a los 4.600 clubs que hay en Francia , en Alemania y en el Reino Unido se cuentan 3.596 y 3.467 respectivamente.

Las Actividades Subacuáticas consiguen en casi todos los países un importante grado de asociacionismo. En él podemos destacar los 1.980 clubs con los que cuenta Francia y los 1.250 de Gran Bretaña.

En cuanto a la Vela, Alemania se sitúa en la primera posición con 1.500 clubs; seguido de Francia, con 1.200 y del Reino Unido con 600.

Como podemos comprobar, las actividades regladas de los deportes náuticos están fuertemente desarrolladas en los tres principales países emisores del turismo mediterráneo: Francia, Alemania y Gran Bretaña. España, por su parte, ocupa uno de los últimos lugares

Europeos en cuanto a la tasa de actividades federadas en los deportes náuticos (2,14 por mil/habitantes), frente a los cerca de 8 federados por cada mil franceses; el 6,83 o/oo de Alemania (aún siendo uno de los países con menor número de barcos por habitante de Europa); y, el 3,84 o/oo del Reino Unido.

**CUADRO N° 1.1.5**  
**NUMERO DE CLUBS DE ACTIVIDADES NAUTICAS**

PAÍS	CLUBS DE ACTIVIDADES NÁUTICO-DEPORTIVAS						TOTAL
	Vela	Act.subac.	Piragüismo	Remo	Esquí	Motonáutic.	
R. UNIDO	600	1.250	468	500	149	500	3.467
BELGICA	48	240	64	70	41	120	583
HOLANDA	575	250	95	115	36	204	1.275
DINAMARCA	262	162	112	140	33	217	926
ALEMANIA	1.500	870	103	500	73	550	3.596
SUIZA	140	140	48	74	35	97	534
SUECIA	126	277	120	60	95	75	753
NORUEGA	110	170	73	42	35	83	513
FINLANDIA	173	188	70	67	41	220	759
FRANCIA	1.200	1.980	750	320	230	120	4.600
ITALIA	523	705	316	282	141	150	2.117
PORTUGAL	82	90	60	58	16	12	318
<b>TOTAL</b>	<b>5.339</b>	<b>6.322</b>	<b>2.279</b>	<b>2.228</b>	<b>925</b>	<b>2.348</b>	<b>19.441</b>

Fuente: TURESPAÑA, 1998

Esta situación de los deportes náuticos tiene su proyección en la actividad turística de la náutica, pues, España, aún situada en tercera posición en instalaciones deportivas para las actividades náuticas (puertos deportivos), no mantiene esa relación en el número de deportistas para las diferentes especialidades náuticas. Ejemplo claro de la falta de promoción de estas actividades deportivas y de la ausencia de instalaciones menores (fuera de los Clubs Náuticos) que permitan la iniciación en estos deportes recreativos. Los motivos de esta ausencia creemos que están contestados y documentados ampliamente en el Capítulo anterior.

Por el contrario, la posición de Francia en las actividades deportivas de la náutica en relación a los países mediterráneos es francamente importante. Lo que se traduce en una mayor presencia, en general, tanto en el turismo náutico como en la industria de las actividades acuáticas; como veremos en el próximo apartado.



## **2.- EL MODELO DE TURISMO NÁUTICO EN FRANCIA: PARADIGMA DEL TURISMO NÁUTICO EUROPEO.**

Con sus 5.500 kilómetros de costas repartidos entre dos mares y un océano, sus 800 kilómetros de estuarios y numerosos ríos, riberas y lagos, Francia se presta, geográficamente hablando, a la práctica del ocio náutico y el turismo acuático. Para la sociedad francesa post-moderna, las actividades en la naturaleza se han convertido en un sinónimo de evasión y de aventura, donde la actividad náutica representa un importante papel, pues desde las instituciones gubernamentales, tanto a nivel central como regional, se han propuesto promocionar el potencial recreativo que representa la oferta litoral francesa: costas y ríos; comercializando la actividad náutica como ejes de desarrollo local, principalmente para algunas regiones como es el caso de la Bretaña.

La sociedad francesa ha sabido desprenderse de las connotaciones negativas, de trabajo o incluso de muerte que llevan asociadas la actividad náutica. "Los ríos, lagos, mares y océanos no son solamente territorio de los marineros y de los miembros de tripulación de navíos que dejan los puertos partiendo en busca de lo desconocido. Introducirse en el medio acuático no es algo exclusivo de los marineros. Surfistas, navegación a vela, submarinistas e incluso bañistas disfrutan de su tiempo de ocio en el agua" (T. Michot, 1996)<sup>7</sup>.

El desarrollo del turismo náutico en Europa tiene sus raíces en el litoral y los ríos franceses, desde los años sesenta la utilización de los recursos del agua para fines recreativos y turísticos ha sido una apuesta de la administración impulsada desde distintos ministerios e instituciones deportivas en colaboración con el sector privado en el país vecino. La utilización del litoral, los embalses y los lagos para fines recreativos ha estado presente en los modelos de planificación de los espacios litorales para usos de ocio, partiendo siempre de un apoyo científico y de investigación, tanto en el campo del ocio y su repercusión en la sociedad, como de los importantes estudios del deporte y la acción en la vida cotidiana de los franceses realizados por C. Pociello (1981)<sup>8</sup>. Por lo tanto, no es de extrañar que elijamos Francia como el paradigma de la náutica recreativa. Desde esta perspectiva, conocer más directamente cuál es la situación del turismo náutico en el país vecino, nos permitirá poder realizar un análisis comparativo con el modelo español, y, principalmente, conocer el perfil social de los participantes en las actividades náuticas y su relación con el status social de la población francesa.

---

<sup>7</sup> MICHOT Thierry (1996). "Loisirs nautiques: Essai de construction des styles de pratiques". *Loisirs nautiques et aquatiques*. AFIT, 1996, pp34-35

<sup>8</sup> POCIELLO, C. (1981). "Pratiques Sportives et Demandes Sociales". *Travaux et Recherches*, 5. Paris. INSEP, p.25.

Para la AFIT<sup>9</sup> los deportes y el ocio náutico están constituidos por el conjunto de prácticas relacionadas directamente con la utilización de las embarcaciones, con fines lúdicos. Éstos son, de manera general, deportes náuticos: vela deportiva o vela ligera y navegación en alta mar o vela habitable, y motonáutica. Actividades para las cuales el barco es el medio central, constituyéndose en el elemento principal de la actividad. Igualmente hay que considerar la práctica del esquí náutico y el submarinismo, para los cuales la embarcación es un medio secundario. Y en general prácticas deportivas náuticas como el surf y el windsurf.

Los deportes náuticos en Francia han estado durante mucho tiempo limitados a la práctica de las actividades relacionadas con la vela, y reservados a un público de “entendidos”. No obstante, en una decena de años, el entorno de las actividades náuticas se ha transformado profundamente, bajo el efecto conjugado de progresos tecnológicos y cambios en el comportamiento de quienes practican este tipo de actividades. Para la AFIT<sup>10</sup>, la práctica de los deportes náuticos ha evolucionado, ya que ahora se dedican períodos de tiempo más largos. Las prácticas náuticas se pueden subdividir en tres familias:

#### \* Prácticas de recreo

Se emplean barcos de vela o a motor, de una eslora superior a 6/7 metros, la mayoría habitable y con fines turísticos y de ocio. En este punto se pueden incluir los *cruceros* ya sean en la costa (cabotaje) o en alta mar. Pueden ser cruceros de varios días o cruceros de un solo día conocidos como “day-boating”. Representando éstos últimos la parte más importante de la demanda. Aquí también se incluyen las *excursiones de pesca*, que suelen practicarse un solo día a bordo de un barco a motor. Así como, las *actividades tradicionales de recreo* que se han desarrollado junto al deseo de proteger el patrimonio marítimo y que propone salidas al mar en viejos aparejos.

#### \*Práctica de la vela ligera o de deportes náuticos ligeros

Para los franceses la vela ligera agrupa todas las prácticas de carácter deportivo o realizadas en barcos de vela o a motor de eslora inferior a 5 metros, no habitables. Las prácticas clásicas se reparten en:

---

<sup>9</sup> AFIT. Agence Française de L' Ingénierie Touristique, fue creada en 1993 como un agrupamiento de interés público dependiente del Ministerio de Turismo. En la actualidad participan 9 ministerios, 44 organismos públicos y privados, y 173 organizaciones turísticas francesas .

<sup>10</sup> AFIT (1999) *Extrait guide opérateur*. Janvier 99. Tome 2.

Práctica individual libre, en navíos propios o alquilados por un día, incluso por una hora.

Práctica individual durante estancias veraniegas, de forma general en escuelas de vela.

Práctica colectiva en centros náuticos: vela escolar, clases sobre el mar, asociaciones locales, etc.

\* Otras prácticas náuticas

Se trata de actividades que también tienen un carácter deportivo o de descubrimiento y que utilizan medios tan diversos como embarcaciones ligeras, vehículos de playa o barcos náuticos. Son por una parte el esquí náutico y el submarinismo que emplean el barco como medio auxiliar, y por otra parte se encuentran aquellos deportes de “deslizamiento”, es decir el windsurf, el surf, el body surf y el ski board. Hay que agregar la práctica del kayak de mar que se ha desarrollado recientemente.

▪ **Naturaleza de la oferta**

Para la AFIT, a diferencia de las actividades, los productos del turismo náutico se dividen en dos grupos: la formación y el alquiler.

*La formación*

La formación para la práctica de la vela ligera y del carro de vela, constituyen la oferta mejor organizada. Estos están apoyados principalmente por asociaciones como la Federación Francesa de Vela y la Federación Francesa de Carros de vela. Se trata de cursillos de iniciación o de perfeccionamiento, con una fuerte connotación deportiva, concebidos principalmente para la práctica en grupo. Sin embargo, las federaciones trabajan por incrementar prácticas más recreativas. La formación “conducción a motor” es propuesta principalmente para el sector privado (barcos escuela). El sector asociativo tiene mientras tanto un pequeño lugar (Glénans).

*El alquiler*

El alquiler para la práctica de deportes náuticos toca todo tipo de embarcaciones: barcos de vela, barcos a motor y vehículos de playa:

□ *Alquiler de barcos habitables (Crucero)*, es la más organizada. Propone dos fórmulas: el alquiler sin equipamiento (solamente el barco) y el alquiler con equipamiento o actividad “chárter”. En este último caso, el barco puede alquilarse a la salida, en su totalidad (alquilando el barco) o un camarote. Los barcos se alquilan por una semana o por un fin de

semana. Es más raro el alquiler por un día, excepto para el caso de las pequeñas unidades (day boats).

□ *Para otros deportes*, kayak de mar, windsurfing y surf, para los cuales se trata más bien de una práctica libre, la oferta permanece no organizada y se reduce, en la mayoría de los casos, a una puesta a disposición del material. Podemos hacer referencia particularmente a una organización creada recientemente “*Puntos Pasión de la Playa*” cuya sigla es INPI, montada por la Liga de Vela de Bretaña, y los puntos de playa de la red Francia Estación de Vela.

□ *Actividades tradicionales de recreo*, ocupan un lugar particular, con la oferta de excursiones en viejos aparejos, vendidos plaza a plaza para particulares o alquilados en su totalidad a grupos constituidos.

□ *Distribución geográfica*, la oferta turística náutica es ofrecida en todo el litoral francés. Sin embargo, las regiones de Bretaña y Provenza-Alpes-Costa Azul dominan con ventaja el mercado, con una gama muy amplia de productos. Otras regiones han podido especializarse, en función de características naturales más propicias para ciertas prácticas. Es el caso para el windsurf en las regiones de Languedoc-Roussillon, Bouches del Ródano y del Var, y para el surf las regiones de Aquitania y el País Vasco.

#### ▪ **La industria del turismo náutico en Francia**

Uno de los principales puntos de observación está relacionado con la estructura empresarial de la actividad náutica-recreativa en el vecino país, base de su posición industrial y ordenación de la actividad de ocio. En esta estructura hay que diferenciar la participación de los diferentes operadores y, principalmente, la participación de la federaciones deportivas:

##### □ Organizaciones profesionales:

Consejo Superior de la Navegación Deportiva y de Deportes Náuticos.

Federación de Industrias Náuticas.(FIN)

##### □ Organizaciones Federadas:

Federación Francesa de Vela.

Federación Francesa de Estudios y Deportes Submarinos.

Federación Francesa de Carro de Vela.

Federación Francesa de Esquí Náutico.

Federación Francesa de Surf.

Federación Francesa de Motonáutica.

Federación Francesa de Piragüismo.

#### Otras Organizaciones Nacionales:

Un ejemplo importante para el modelo de difusión de la actividad náutica lo representa la " *France Station Voile Nautisme et Tourisme*<sup>11</sup>, asociación creada en 1990 por iniciativa de la Federación Francesa de Vela (después de la creación de una estación de vela en 1986), en 1998 reagrupaba 30 estaciones litorales. Una Estación de Vela Náutica y Turismo es una estructura de coordinación cuyo objetivo es crear y desarrollar un punto náutico, organizado con fines turísticos, educativos, sociales y deportivos, que implica una calidad, diversidad y permanencia en el mercado de la oferta náutica. Esta estructura de coordinación reagrupa agentes de deportes náuticos y de turismo y a colectividades locales. Además de la coordinación, sus funciones principales son: la producción (gama de actividades y de servicios), la promoción y la comunicación, así como la comercialización (más adelante profundizaremos en este importante modelo).

#### Los Productores

Se trata principalmente de empresas de pequeña talla que proponen en su mayoría una oferta multi-actividad. Un 82% de los prestadores de servicios ofrecen actividades náuticas como actividad principal. El 70% proponen varias actividades náuticas a la vez (vela ligera, kayak de mar, windsurf...). La especialización supera el 30%, empresas que están especializadas en una sola actividad, el submarinismo en particular.

La oferta con carácter turístico es ofrecida casi a partes iguales por asociaciones turísticas locales y por estructuras comerciales, mientras que el sector deportivo y social está únicamente dirigido por asociaciones.

#### Estructuras de Carácter Asociativo

Estas instituciones proporcionan una gran parte de las actividades de formación. No suelen practicar el alquiler y en absoluto ofrecen actividades "chárter". Suelen ser clubes y escuelas de vela. Tres instituciones dominan el sector: Glénans, UCPA, Juventud y Marina.

#### Otras Estructuras de Carácter Privado

El sector privado se encuentra muy fragmentado, a pesar de las agrupaciones que operan en el ámbito nacional e internacional en el alquiler de equipamientos principalmente.

---

<sup>11</sup> En el apartado 2.4. de este capítulo se amplía este interesante modelo de promoción de las actividades náuticas y del turismo náutico.

### □ Los Agentes Tradicionales

En este punto se encuentran los administradores o gestores de playas, los concesionarios y las empresas especializadas.

*Los gestores de playas.* Son pequeñas empresas basadas en playas del litoral. Proponen el alquiler de pequeñas embarcaciones por una jornada o a la hora, con vigilancia. Los productos que se alquilan con mayor frecuencia son: catamaranes, planchas a vela, kayak de mar, neumáticos y scooters. La actividad de los gestores es muy estacional.

*Concesionarios de barcos.* Son distribuidores tradicionales que para hacer frente a la baja en el mercado de ventas, se han diversificado dedicándose no sólo a la venta de barcos sino también al alquiler de los mismos. Para el alquiler de veleros, por ejemplo, utilizan barcos que han sido vendidos en un sistema denominado "gestión". Suelen ser operadores de talla mediana.

*Empresas especializadas.* Son empresas de una estructura más importante que practican el alquiler (el "chárter"). Aunque este sector está muy fragmentado, comienza a estructurarse. En Francia dos grandes grupos, con envergadura internacional dominan el mercado, se trata de "Top Leisure" y "Stardust Marine".

#### ▪ Principales indicadores de la actividad náutica en Francia.

Este modelo de organización del turismo náutico se sustenta sobre una de las primeras industrias náuticas del mundo: la industria de los deportes náuticos en Francia. Según los datos de la Fédération des Industries Nautiques (1998)<sup>12</sup>. El sector náutico está plenamente integrado en la economía francesa y en el universo de la economía turística. El 40% de la actividad turística en el país vecino se realiza en el litoral (290 mil millones de francos). La estimación del Turismo Náutico supera los 30 mil millones de francos.

- La producción de barcos para la náutica de recreo representa 2,6 mil millones de francos.
- Francia primer proveedor mundial de barcos de vela. Genera mil millones de francos en exportación.
- Francia primer proveedor mundial de barcos neumáticos
- Turismo Náutico:
  - 470 instalaciones dedicadas al turismo náutico

<sup>12</sup> FIN (1998). Fédération des Industries Nautiques. "Le Nautisme en France" *Salon Nautique International de Paris. 1998.*

- . Uno de cada 5 franceses practica un deporte náutico
- . Entre 3 ó 4 millones de franceses practican deportes náuticos con regularidad.
- Primera industria del chárter náutico del Mediterráneo: 130 empresas; 3000 barcos; cifra de negocio de 850 millones de francos (Antillas: 970 barcos, cifra de negocio 228 millones de francos)
- Primera industria de "location fluviale": 1000 empresas, 2000 barcos. Una cifra de negocio de 250 millones de francos .

Este conjunto de indicadores económicos, empresariales, institucionales y sociales configura una estructura organizada que hace posible la actividad del turismo náutico como un sector emergente del producto turístico de Francia. En los próximos apartados trataremos de conocer con profundidad estas características que nos permitan poder utilizarlas como elemento comparativo para poder despejar nuestra primera subhipótesis de trabajo.

## 2.1- TURISMO Y DEPORTE EN FRANCIA

El turismo y el deporte está plenamente desarrollado en Francia y es motivo de múltiples debates para adaptar al máximo esta actividad cada día más demandada por la sociedad. Los responsables del turismo francés se preguntan<sup>13</sup> "¿Qué es lo que quiere el turista durante sus vacaciones?", pregunta que tiene por respuesta otro interrogante, ¿Turismo activo, deporte ocasional, deporte regular?. Debe ser posible conciliar la disciplina de ciertos deportes con la práctica para un público generalmente neófito. Para ello deberá organizarse una amplia oferta de actividades para cada estación, formar especialistas para dichas actividades, comprar material deportivo que el cliente pueda alquilar, diversificar la oferta de actividades en los períodos cortos y estar muy pendientes de las tendencias de la demanda.

Para los responsables de AFIT (1998) practicar un deporte durante las vacaciones no es lo mismo que practicar un deporte de competición, de ahí la necesidad de establecer distintos niveles en las actividades, donde primen la seguridad, la calidad técnica, el espíritu de competición y el aprendizaje. El marketing realizado por ciertas marcas deportivas y por las grandes cadenas distribuidoras del material, ha contribuido a dar al deporte una imagen más lúdica. Los consumidores jóvenes buscan en sus vacaciones un reencuentro con la naturaleza, por medio de la práctica de deportes con influencia claramente urbana, pero adaptado al entorno natural como es la práctica del surf, el skate-board o el roller.

Un análisis realizado por AFIT, sobre el tipo de clientela que practica el submarinismo, pone de relieve que el 35% de los submarinistas franceses, y el 29% de los extranjeros, desean

<sup>13</sup> AFIT (1998). "Quand le sport est en vacances". *AFIT Infos*, número 10, Juin 1998, difundido por la Agencia Francesa de Ingeniería Turística (AFIT).

practicar otras actividades a la vez que el submarinismo, siendo las más demandadas el esquí náutico, la vela, el windsurf, el surf. Es decir, un producto integral de actividades recreativas y deportivas.

Los operadores turísticos franceses desde hace años tienen muy estudiado este concepto que se encuentra ligado a la definición del producto: es la oferta de actividades complementarias (valor añadido del producto turístico tradicional) y éstas pueden constituir un elemento diferenciador; pueden ser ofrecidas gratuitamente como en el caso del *Club Med*, o pagando una pequeña cantidad suplementaria como en las ciudades de vacaciones *Pierre, Vacaciones, y Casa Maeva*. En el país vecino, en los últimos años, crece la tendencia a ofrecer actividades deportivas como un complemento más de la oferta turística, no sólo desde los operadores privados, sino desde las propias federaciones deportivas: la Federación Unida de Albergues Juveniles (FUAJ) y el grupo WF y la UPCA tienen una amplia oferta de deportes activos en sus programas de vacaciones.

Asimismo, la imagen de marca del producto turístico francés utiliza las actividades deportivas. Los deportes también se benefician de los grandes eventos, que sirven de motor para la imagen de ciertas zonas y estaciones: Biarritz, se identifica con el golf y el surf; Ardes, con el piragüismo; Córcega, con el senderismo; la Costa Azul, con el submarinismo; en el Macizo del Jura es el esquí de fondo; en Bretaña, la vela. Como más tarde veremos, el caso de Bretaña es un modelo a seguir de cómo una región apuesta por la actividad náutica como producto turístico diferenciado. En efecto, en Bretaña<sup>14</sup> "el turismo náutico proporciona 1.100 empleos fijos, y 3.000 estacionales, con 400 millones de francos de cifra de negocio, incrementándose en un 70% desde 1989 hasta 1997. Pero si el 10% de los veraneantes practican una actividad náutica, un 60% declara estar dispuesto a iniciarse en la práctica, por lo cual el potencial es considerable".

Otro segmento del mercado son los deportistas aficionados, que utilizan en grupo el transporte, el alojamiento y la restauración. Para esta tipología de cliente los grupos hoteleros franceses han puesto en marcha una estrategia a su medida por medio de ofertas adaptadas, colaboración con los organizadores, asesoramiento para el alquiler de material. Los grupos hoteleros como: *Accor, Climat y Envergure* han realizado paquetes específicos, con precios interesantes y servicios como: sala de reunión, menús dietéticos, etc. Un ejemplo es el programa "Vitabis" puesto en marcha por los hoteles *Ibis*, y gracias al cual se ocuparon 100.000 habitaciones en 1997. En nuestro país de este modelo podría hablar mucho Antonio Catalán, impulsor del modelo "NH", que durante los años ochenta en los fines de semana utilizó este sistema para trabajar con grupos deportivos.

---

<sup>14</sup> Consejo de Deportes Náuticos de Bretaña. 1998



Según la UCPA<sup>15</sup>, miembro afiliado a AFIT, en su oferta de actividades turísticas la práctica de los deportes en las vacaciones continúa ocupando un puesto importante el surf y el body board, frente a el windsurf que sufre una regresión, ya que el surf aporta las mismas sensaciones pero con menor esfuerzo. El surf en la nieve representa el 20% de las actividades realizadas en este medio. En el submarinismo y los deportes ecuestres también están aumentando el número de clientes. La UCPA propone 50 actividades, y ha incrementado su clientela, conservando su segmento habitual de clientes con edades comprendidas entre los 18 y 40 años, y ampliándola por medio de cursillos para personas con edades entre los 7 y 17 años. La UCPA cuenta con 250.000 clientes que pueden viajar a 50 países diferentes, no limitando su radio a acción a Francia.

#### Turismo activo en Francia<sup>16</sup>:

##### ✓ Más de 10 millones de practicantes

- *Senderismo*: alrededor de 12 millones de senderistas. (1995, Fuente: AFIT).
- *Bicicleta*: 20 millones de ciclistas. (1995, Fuente: AFIT).

##### ✓ Más de 1 millón de practicantes

- *Aguas Bravas* (piragüismo, rafting, natación en aguas bravas...) alrededor de 1 millón. (1993, Fuente: AFIT).
- *Deportes ecuestres*: 1,6 millones (1995, Fuente: AFIT).
- *Submarinismo*: 2,3 millones de submarinistas. (1997, Fuente: AFIT).
- *Vela ligera* (veleros, catamarán, windsurf...): 3 millones de practicantes. (1995, Fuente: FIN).
- *Tenis*: 3,5 millones. (1995, Fuente: AFIT).
- *Deportes Náuticos*: de 3 a 4 millones. (1995, Fuente: AFIT).
- *Nieve*: 5 millones, de los cuales un 10% practica snow board. (1998, Fuente: SEATM).

##### ✓ Más de 100.000 practicantes

- *Alpinismo*: 200.000 alpinistas (1996, Fuente: UCPA).
- *Golf*: 400.000 practicantes (1997, Fuente: UCPA).
- *Escalada*: 800.000 escaladores (1997, Fuente: AFIT).

<sup>15</sup> UCPA (Association agréée et cogérée par le Ministère de la Jeunesse et des Sports) (1998). Distribuye su oferta en tres bloques de productos: *Sport Passion – Sport Detente – Sport Aventure. Hiver 98*.

<sup>16</sup> AFIT (1998). "Quand le sport est en vacances". Opus Cit.

---

**Algunos indicadores**

---

- ⇒ Cada francés gasta en equipamiento deportivo una media anual de 530 francos.
- ⇒ Cada día se compran 38.398 pares de calzado deportivo, de los cuales 8.753 son zapatillas deportivas, 1930 calzado para senderismo, y 1.288 son botas de esquí.
- ⇒ Cada día se venden 1.178 pares de esquís, 137 tablas de snow board, y 104 planchas a vela y tablas de surf, 986 aletas/tubos respiratorios/gafas de submarinismo.
- ⇒ 12,6 millones de licencias para la práctica de algún deporte han sido censadas en las federaciones.

---

Fuente: Le point 1998. Citado por AFIT (1998).

### **2.1.1.- Ocio y turismo náutico en Francia.**

Para A. Veil (1996)<sup>17</sup> "No habría turismo sin el agua, podríamos haber dicho cuando nació el turismo de veraneo en Europa, en el momento en que se desarrollaron estaciones climáticas y termales bordeando los grandes lagos de los Alpes, así como los balnearios de la Costa Azul". La historia del turismo ha podido demostrar que esta afirmación no era del todo cierta, pero el agua ha sido un factor esencial para el desarrollo del turismo.

A lo largo del tiempo, las relaciones entre el agua y el turismo han evolucionado mucho: el agua al principio ha sido objeto de contemplación; luego el turista aprendió a nadar y a navegar. Hoy en día (para los franceses), el agua es el soporte de múltiples actividades náuticas y acuáticas: la motonáutica, la vela, pero también el windsurf, el surf, el esquí náutico, el submarinismo, la pesca, el piragüismo, el rafting, pesca submarina con respirador (conocido como "tubing"). A este punto, los operadores no saben hoy cuáles serán las actividades de moda mañana. Frente a este desarrollo de prácticas y de la demanda, la oferta turística francesa, ya sea en el litoral o en el espacio rural, debe continuar adaptándose.

La calidad de la oferta turística francesa se apoya en gran medida en la calidad del entorno. El turismo relacionado con el agua, se apoya en la calidad de las aguas litorales e interiores, y sobre la cantidad y calidad de espacios naturales protegidos y de paisajes sostenidos. La práctica del turismo puede ser en sí misma portadora de protección y de un desarrollo sostenido, por la naturaleza misma de las actividades practicadas - pesca -, pero también por la creciente exigencia de los turistas, y sobre todo de los turistas extranjeros, de un entorno de calidad.

---

<sup>17</sup> VEIL Antoine (1996) "Organiser et développer les loisirs nautiques et aquatiques". Editorial del monográfico AFIT, 1996. *Loisirs nautiques et aquatiques*, pp 12-13

El agua es utilizada por un número cada vez más grande y diversificado de usuarios, teniendo cada uno de ellos sus exigencias, con el fin de prevenir posibles conflictos, la organización de la gestión y del uso del agua y de los espacios, se ha convertido en una necesidad en los lugares con una importante frecuentación. Esto puede evitar conflictos entre las distintas actividades de ocio que se practican (pesca y navegación en los ríos, navegación y baño en el litoral) o sacarle el mejor partido a la frecuentación turística de zonas con actividades tradicionales (zonas ostrícolas y otras). Numerosos ejemplos dan testimonio del éxito en la materia de ocio y turismo náutico en el país vecino.

Diversidad en la oferta no significa forzosamente tener que multiplicar los equipamientos, y ejemplos de sinergia no faltan: un paso para la pesca puede ser igualmente un paso para canoas; una reorganización de los fondeaderos (paso, residentes secundarios, residentes permanentes) puede permitir limitar las inversiones en los puertos náuticos. Una reflexión global en materia de inversiones puede ser una fuente de economías financieras, pero también de progreso en la utilización del espacio, la animación y la dinamización de la economía turística. Ello debe permitir mejorar los servicios para los practicantes (acceso por agua para las planchas a vela, piraguas y pequeños veleros...) y, en ciertos casos, de crear centros de vida. Las herramientas para su puesta en marcha existen, y tienen en muchos casos, una decena de años. Conviene probablemente ponerles al día y hacerles evolucionar, a semejanza de la acción ejemplar llevada a cabo con los deportes náuticos en Finistère".

Como podemos comprobar el turismo náutico existe plenamente en Francia, tanto para los responsables del turismo galo, las federaciones deportivas y, fundamentalmente, para los creadores de la oferta: los operadores turísticos. Por tanto, la demanda en materia de ocio náutico y acuático existe ya que se ha creado un producto y se ha proyectado sobre la demanda potencial. Lo cual, hace que su explotación no esté limitada a la estación estival, sino que se ofrezca una auténtica gama de productos dependiendo de las temporadas y de los recursos de las distintas regiones, apoyado por las instituciones en la materia, donde la política local toma un papel determinante.

La existencia del producto turístico permite, asimismo, su análisis científico. Uno de los primeros temas que definen los investigadores franceses es la diferenciación del contenido social del ocio en la práctica del turismo náutico, lo que permite poder estructurar los modelos de comercialización. Para T. Michot (1996)<sup>18</sup>, conviene diferenciar el *ocio náutico* del *ocio acuático*, y al mismo tiempo definir a sus usuarios:

---

<sup>18</sup> MICHOT Thierry (1996). *Op. cit.*

Es *ocio acuático* todo aquel que está relacionado con el agua, se practique en el agua de un estanque artificial o en las olas del océano. Por tanto, según esta definición entrarían: el windsurf, el surf, el submarinismo, el baño, la pesca, y también la vela, el kayak y el esquí náutico.

Se entiende por *ocio náutico* todo aquel que está relacionado con los deportes náuticos, es decir, todo aquel que pertenece a la navegación. Esta distinción, desde nuestro punto de vista, no es muy clara ni para practicantes ni para profesionales del ocio náutico, principalmente en nuestro país donde la oferta no está del todo definida. No obstante, Michot considera como *ocio náutico* el constituido por todas las prácticas relacionadas directamente con la utilización de una embarcación con fines lúdicos y que no sea considerada un producto de playa (como la tabla de surf, veleros y "zodiacs" de eslora inferior a 3,70 metros): se trata principalmente, por una parte, de los barcos a motor de más de 4 metros y por otra; y los barcos para crucero (motor/veleros) de más de 5 metros de eslora.

#### a) El ocio y el agua

Para otros investigadores franceses las distinciones van más allá, diferencian entre: *ocio náutico*, *prácticas periféricas* en contacto con el agua y *práctica en las playas*. Es sumamente interesante estas segmentaciones del producto con capacidad turística, pues permite estructurar la demanda y las necesidades de los equipamientos de la oferta.

Para Leyrant (1995)<sup>19</sup>, bajo el concepto general de "ocios náuticos" se organiza todo un abanico de actividades muy diversas que forman un universo más o menos interconectado. Estas actividades se distinguen por criterios relacionados con los lugares de práctica (mar, lagos, y aguas interiores), por las formas de estas prácticas, por su finalidad (prácticas deportivas y/o competitivas, prácticas turísticas y de ocio), por el tipo de embarcación utilizada a título principal o accesorio, por el contexto de la actividad (asociativo, colectivo, individual).

Con relación a toda esta nebulosa de actividades, Leyrant (1995) propone definir de manera más restrictiva la *plaisance ou nautisme* como el "conjunto de prácticas de deportes y de ocio utilizando a título principal un barco". En contrapartida y basándose en las precedentes definiciones, distingue entre:

- ♣ Prácticas que calificamos de periféricas a los deportes náuticos y que son esencialmente el esquí náutico y el submarinismo. El barco no es el soporte final de sus actividades.

<sup>19</sup> LEYRANT François (1996) Op.cit.

♣ Prácticas de playa (surf, jet esquí, ski-board, speed-sail, carro de vela); pero todavía dentro de otro terreno se encuentra *L' hotellerie maritime* (el turismo de cruceros); las excursiones fluviales urbanas y naturalmente las actividades profesionales (pesca, transporte, barcos de servicio). La distinción entre prácticas lucrativas y prácticas profesionales no es un criterio de delimitación: el “chárter” implica un equipamiento remunerado, por lo cual podremos enmarcarlo como actividad profesional.

Para definir las diferentes ofertas de actividades de ocio en agua, Leyrant (1995) analiza un universo de prácticas deportivas en tiempo de ocio, diferenciando si se realizan en el mar o en aguas interiores:

□ El Mar

#### ↳ Vela deportiva

La vela deportiva es la raíz histórica de los deportes náuticos franceses de la actualidad. Su práctica ha perdido importancia, mientras que otras actividades han ido ganándola. La vela deportiva era practicada en veleros ligeros que hoy en día se denominan veleros deportivos. Esta forma de práctica ha conocido un desarrollo masivo a comienzos de los años 60, con la aparición de pequeños veleros no muy caros, disponibles en las escuelas, clubes, y asociaciones.

Las empresas fabricantes de barcos ofrecen una gran variedad, pero los medios de acceso inadecuados para la vela han producido una disminución de la práctica, que la llevó casi a la desaparición en 1980. Hoy en día, la vela ligera sobrevive principalmente gracias a la competición que continúa atrayendo a los jóvenes. Desde hace varios años se observa un aumento del interés por el aprendizaje en veleros.

La vocación inicial de la vela ligera, era la formación, pero rápidamente ha dado lugar a motivaciones más lúdicas y más relacionadas con la velocidad. Estas motivaciones se encuentran reflejadas en la práctica de actividades como el windsurf y después el catamarán, que podemos considerar como la vela ligera moderna.

#### ↳ Regata en alta mar

La regata se desarrolló mundialmente a finales de los años 60. Su introducción en los medios de comunicación de masas y de sponsors, a finales de los años 70 ha proporcionado un gran desarrollo de esta actividad, hoy muy profesionalizada y reglamentada (Francia). Los medios de comunicación se dirigen a un público muy amplio, que va desde el entusiasta al no-

practicante, pero en realidad la regata profesional concierne solamente a varios millares de practicantes.

Las regatas regionales y locales que se asemejan bastante a las regatas costeras, han sido relanzadas por una reglamentación más precisa, y por una participación creciente de los fabricantes de barcos y de las colectividades locales. Se puede notar también la aparición desde hace una decena de años de nuevas competiciones promocionadas y organizadas por grandes escuelas que unen a profesionales y aficionados, a barcos exclusivos y fabricados en serie, como un elemento más de promocionar el turismo náutico.

El campo de acción de los organismos colectivos como la Federación Francesa de Vela o la Unión Nacional de la Regata, han sufrido un fuerte receso en favor de los recién llegados, los organizadores comerciales. Aunque el sistema asociativo continúa organizando la competición para aficionados que anima el litoral.

#### ↳ Deportes náuticos de una jornada o “day-boating”

Como su nombre indica se trata de salidas de una jornada de duración en todo tipo de barcos, habitables o no, y son conocidos de forma genérica como cruceros de un día. Implica a más de un millón de personas, y es de todos los deportes náuticos el más practicado en toda Francia, teniendo una oferta muy variada. Es una práctica de ocio que suele incluir visitas a los lugares donde amarra el barco, pero siempre con duración inferior a la jornada. Podemos incorporar a esta actividad la práctica típicamente francesa de la “excursión de pesca”, que ha generado un medio para aquellos que pescan por placer y ha constituido un descubrimiento particularmente importante para la industria náutica con la construcción de botes especiales para este tipo de pesca. Los deportes náuticos de un solo día, se desarrollaron masivamente en los años ochenta, pero hoy en día, la renovación de los practicantes ya no está asegurada.

#### ↳ Los cruceros

Los cruceros son una de las prácticas estrella del mundo del ocio. Desde el paseo por el puerto a la travesía del océano en barcos habitables. Existen dos tipos de cruceros: el crucero costero y el crucero en alta mar:

##### - El crucero costero o de cabotaje

Esta práctica tiene una dimensión familiar, y forma parte, junto a los deportes náuticos de un solo día, de los programas más comunes en Francia. Este tipo de navegación es variado, y puede realizarse a una distancia de la costa que va desde 5 hasta 20 millas. Los barcos están bien equipados y responden a ciertos criterios de comodidad. De todas maneras, la navegación

sólo dura varias horas y suele acompañarse de actividades complementarias como la pesca, y el submarinismo.

#### **- Cruceros en alta mar**

La mayor diferencia entre estos dos tipos de cruceros es la navegación nocturna, que demanda mejores calidades y cualidades técnicas a los barcos y la formación del personal. Todos los programas son factibles, en barcos que van desde el que posee las mejores cualidades técnicas al más cómodo y confortable. El único límite real es el tiempo disponible para la navegación. Sólo una pequeña minoría practica el crucero de alta mar (alrededor de un 10%).

#### **↳ Circuitos náuticos**

Se trata de circuitos de una jornada, incluyendo pesca, esquí náutico, submarinismo e incluso un pic-nic en la playa, con posibilidad de acampar durante la noche. Se practica en embarcaciones ligeras con calado corto, como plancha de vela, piraguas y veleros deportivos. Los practicantes buscan escapar de la masificación estival y de los fondeaderos saturados.

#### **↳ Actividades tradicionales de ocio**

Este movimiento ha llegado un poco tarde a Francia con relación a Europa del Norte, donde nació. Este movimiento tiene como finalidad conservar el patrimonio marítimo y que se traduce en:

- Operaciones de rehabilitación de barcos antiguos, ver la construcción de modelos que se encuentran en vías de desaparición y que ciertos navieros han recuperado.
- Una actividad asociativa importante (civil y militar) que organiza salidas al mar.
- Museos que revalorizan el patrimonio: "Museo del Barco" en Douarnenez.

El impacto de los medios de comunicación y la organización regular de concentraciones de viejos aparejos, prueban que millones de personas se interesan por actividades de ocio tradicional. En efecto, la concentración en Douarnenez en 1988 atrajo 860 veleros tradicionales y a más de 300.000 espectadores en tan solo 4 días. Aún mejor, "la cita del siglo" en Brest<sup>20</sup> en

---

<sup>20</sup> LEYRANT, François (1996) Opus Cit., "Este acontecimiento fue organizado por "Chasse-Marée" (revista de historia y de etnología marítima: 35.000 ejemplares, 1.600 abonados), "ArMen" (revista cultural sobre Bretaña y el mundo celta: 25.000 ejemplares, 10.000 abonados), la ciudad de Brest y la Marina Nacional. Aunque menos promocionadas, iniciativas de éste tipo tienen lugar cada año en las diferentes regiones (Cancale, Paimpol)".

1992, que reunió a un millón de personas que pudieron visitar y ver navegar 1.500 barcos provenientes de 20 naciones diferentes, en 8 días.

### ↳ La motonáutica

En Francia la motonáutica ha constituido durante mucho tiempo un mundo a parte, una práctica circunscrita (práctica de competición en las costas mediterráneas). La motorización ha ganado de manera progresiva a todos los sectores de los deportes náuticos y principalmente a todas las prácticas descritas anteriormente: el motor se ha convertido en el medio auxiliar de propulsión más importante.

Evolución creciente en la demanda de la motonáutica, que cada día posee un abanico más amplio de actividades como el esquí náutico y el “paseo rápido”. Hoy en día los diferentes medios acuáticos (mar, ríos y lagos), la velocidad a bordo de lanchas, y los cruceros en lanchas motoras habitables son los programas característicos de la motonáutica. La competición se mantiene activa en el ámbito de prácticas tradicionales y se está desarrollando con el apoyo de los medios de comunicación de masas a nivel de carreras, jet esquí y carreras de resistencia.

### ↳ Prácticas periféricas y prácticas en la playa

En conexión con la vela y la motonáutica se encuentran las prácticas que podemos calificar de periféricas:

- El *esquí náutico* es a la vez un deporte de ocio y un deporte de competición (slalom, ejercicios y saltos en el agua) que se practican en la parte trasera del barco. El esquí náutico, es poco numeroso en Francia, destinándose principalmente a la iniciación. En 1991 se censaron alrededor de 10.000 licencias. Esta práctica cercana de la motonáutica no es nada despreciable, ya que frecuentemente motiva a la compra de un barco.
- El *submarinismo* está relacionado con el universo de los deportes náuticos por la utilización frecuente de embarcaciones para llegar a los lugares de práctica. Los submarinistas son adeptos de las barcas neumáticas ya que estas son manejables y permiten acceder a casi todos los lugares.
- La *pesca “mayor”* es casi profesional, sólo la utilización de lanchas motoras la aproxima a los deportes náuticos.

Entre las *prácticas de playa* se pueden citar:



- El surf, el body surf, y el ski board tienen un punto común con el windsurf: la tabla. La clientela y los lugares de práctica son sensiblemente los mismos (jóvenes que buscan lugares donde el oleaje sea el apropiado para la práctica).
- El speed-sail (windsurf con ruedas) y el carro de vela están igualmente próximos al windsurf, se sitúan dentro de la filiación “terrestre” de ésta.

### □ **Las aguas interiores**

Las aguas interiores acogen prácticas muy diversas, ya sea con fines deportivos o turísticos. Por otra parte, el acondicionamiento de los medios acuáticos interiores, ha facilitado la expansión de ciertas actividades en un principio consideradas como marítimas (motonáutica, vela ligera, canoa, windsurf). La actividad de vela se practica en embalses y pantanos, mientras que los lugares para la navegación en canoa y para la práctica del remo, son múltiples, preferiblemente los ríos con trazado de pendiente y aguas bravas.

#### ↳ **Cruceros fluviales**

Los cruceros fluviales se han desarrollado particularmente en los últimos años, no sólo en Francia sino en toda Europa. Se practica sobre “house boats” (botes vivienda), especializados en navegación fluvial, pero que pueden ser igualmente utilizados en el mar (versión más motorizada). Estos barcos disponen de un amplio volumen interior con un número importante de literas.

#### ↳ **Prácticas en aguas bravas**

Estas prácticas están reguladas por la Federación Francesa de Piragüismo (FFCK). Originariamente sus acciones se centraban en la competición, mientras que hoy en día comienza un acercamiento a las sociedades profesionales y a las actividades turísticas. 1.020 prestatarios de ocio de aguas bravas están censados en Francia, de los cuales 230 son sociedades comerciales y 790 asociaciones.

Desde hace una veintena de años asistimos a una diversificación de las actividades en aguas bravas como la natación en aguas bravas (descenso de ríos teniendo por equipo un flotador y un traje de buzo), y el “canyoning” (exploración de gargantas utilizando técnicas de natación, escalada y espeleología) y sobre todo con el rafting: que permite gracias a barcas neumáticas muy robustas, el descenso por rápidos bajo la dirección de un guía-monitor para los no-iniciados. Todo ello, ha contribuido a la adhesión de los deportes de aguas bravas a una dimensión de ocio, y con funciones comerciales.

El rafting representa actualmente el 70% de las actividades en aguas bravas. Ha permitido el acceso a lugares anteriormente reservados a una minoría de piragüistas. En 1992 en Francia, 300.000 personas han practicado el rafting.

El interés por la aventura y el descubrimiento de lugares salvajes, promocionada para los jóvenes de las sociedades de la opulencia, ha beneficiado a los deportes de aguas bravas, tanto en Francia como en los países centro europeos, que responden perfectamente a este tipo de demanda. Cada día, la imagen del rafting es menos deportiva, lo cual atrae la atención de un público más diversificado.

El "hydrospeed" y el "hot dog" (una combinación de piragüismo y rafting) son dos productos que actualmente se encuentra en plena expansión y se espera que alcancen el mismo nivel del rafting.

Los derivados del piragüismo se han extendido al espacio marítimo, con la aparición del Kayac-surf (práctica de playa), y el kayak de mar.

Como podemos comprobar existe toda una gama de productos específicos relacionados, bien con el *ocio náutico* o con el *ocio acuático* que permiten a la industria del turismo en el país vecino conformar una oferta diversificada apoyada en un producto turístico integrado en las comunidades locales y en las regiones. Lo cual, conforma una tipología de clientelas, que asimismo, los investigadores franceses se han preocupado por conocer directamente para adaptar las motivaciones de los clientes a las necesidades de la oferta.

#### **b) Los usuarios de las actividades náuticas**

Para Jarreau (1996)<sup>21</sup> en 10 años, en Francia, el paisaje de las actividades náuticas y de aquellas realizadas a orillas del mar, se ha transformado profundamente. Una auténtica mutación en cuanto a las diferentes prácticas y a soportes materiales utilizados está en marcha. Con objetivos y orientaciones culturales muy diferentes se organizan todo tipo de prácticas y actividades en las playas. Actividades de deslizamiento, deportes "californianos", paseos, actividades de pesca para iniciados, viejos aparejos, cruceros en habitables veleros, vela ligera y carreras, forman las múltiples facetas que hoy en día ofrece el espacio marino.

---

<sup>21</sup> JARREAU Philippe (1996) "De la plaisance aux plaisances: Evolution des pratiques nautique ey aquatiques sur el litora". AFIT, 1996. "Loisirs nautiques et aquatiques", pp 23-27.

### ✓ Actividades tradicionales de ocio

La considerable expansión de las actividades náuticas durante los años 60, está marcada por la posibilidad de construir el casco de los barcos en plástico y la posibilidad de fabricarlos en serie, de manera que se reducen los costes de grandes y pequeñas unidades. Esto ha abierto las puertas del mar en Francia a los nuevos marinos, y ser el propietario de un barco dejará de ser un sueño inalcanzable.

Asimismo, el acondicionamiento del litoral y el desarrollo de puertos tanto deportivos como náuticos, marcó la expansión del mercado del ocio. Todo este universo cultural del ocio puede enunciarse en una palabra “escapar”, ruptura duradera o efímera de la sociedad ordinaria. Los cruceros son prueba de conocimiento y encuentro con uno mismo, experiencias que inicialmente se buscaban en los cruceros.

El ocio tomará por suyo, el ideal del hombre de los años 70, convertirse en un “trotamundos del mar”, y esta idea marcará de manera indeleble del mundo de los cruceros de alta mar o de fin de semana, dónde también se incluyen las grandes regatas.

### ✓ Deportes de deslizamiento

Esta forma de ocio ya no es la única que se practica en los ríos. Hoy en día, el ocio ha dado lugar a otras muchas actividades. Al principio, éste es el caso para todas las prácticas ludicodeportivas que ven la luz, su llegada fue combinación del azar y de la búsqueda de nuevas formas de expresión unidas a la invención e innovación tecnológica. Nuevos elementos tecnológicos, nuevos materiales.

En este tipo de deportes ya no hay ni maestros, ni alumnos, ni grandes predecesores. Las jerarquías han sido abolidas, los grandes referentes también, los nuevos mitos se construyen en el día a día. De la misma forma crean una manera propia de comunicarse entre ellos, con su jerga y con una vestimenta que les identifica. Las zonas idóneas para la práctica de estos deportes serán los fondos propicios a las olas y los lugares dónde soplan fuertes vientos, generalmente obstáculos para la práctica del baño tradicional e históricamente lugares de peligro a evitar por los marineros, han venido ha convertirse en los lugares más adaptados para la práctica de estos nuevos deportes.

Estas nuevas formas de ocio están sujetas a las condiciones climáticas. Extremadamente aleatorias, en función de la meteorología, implican un nomadismo de proximidad o de lejanía que depende de la orientación de los vientos, de las mareas, de la dirección de las olas y de las marejadas. Dotadas de un poder máximo de adaptabilidad, desorientan la concepción clásica de

la oferta ocio/turismo y obligan a una flexibilidad estructural: generar una oferta en tiempo real y a la carta.

### ✓ Paseo en el mar

Para Jarreau Philippe (1996), este sumario de actividades de ocio, no quedaría completo si olvidáramos el conjunto de actividades que se encuentran bajo la rúbrica: "paseo en el mar" (paseo en el mar, paseo en barcos de pesca, pesca, visita y tour en el puerto, contacto con los viejos aparejos marinos, etc.). El mercado francés ha sabido crear toda una serie de productos relacionados con el mundo de la náutica, que representa una fuerte demanda; el paseo representa hoy por hoy el primer modo de acceso al universo marino. Todas las encuestas lo confirman.

Asimismo, para Jarreau Philippe (1996), hoy en día, la heterogeneidad y la multiplicidad de actividades, nos hacen pensar en estas prácticas discretas y comunes como una auténtica experiencia de descubrimiento. El paseo en el mar se ha convertido en un medio privilegiado para aumentar el círculo de practicantes. La pedagogía también está ayudando a la iniciación a la práctica de estas nuevas formas de ocio. Este tipo de actividades pueden ser una oportunidad real para el desarrollo económico local y productor de empleos y de inserción social.

Manifestando, que se debe vigilar con atención estas nuevas formas de ocio, ricas por su heterogeneidad y por sus valores. Son una oportunidad para reorganizar una economía turística litoral. Su multiplicidad permite atribuir finalidades específicas a los territorios litorales, y salir de una autoconurrencia entre las estaciones que ofrecen una misma oferta, e intentar invertir la tendencia negativa que produce esta fragmentación de productos y servicios.

## **2.2.- LOS PUERTOS DEPORTIVOS COMO INFRAESTRUCTURAS PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO NÁUTICO**

Los puertos deportivos franceses como hemos visto en el apartado primero de este capítulo, ocupan el primer lugar del Mediterráneo, tanto en instalaciones como en número de amarres. Las cerca de 180 instalaciones equipadas para la práctica deportiva (a parte de las pequeñas instalaciones y las zonas de fondeo) con 140.000 puntos de amarre en puerto, no son suficientes para albergar una flota de barcos deportivos superior al medio millón, de los cuales cerca del 40% corresponde a embarcaciones de más de 2 Tm<sup>22</sup> (entre 8 y 9 metros de eslora),

---

<sup>22</sup> DECHÊNE Phillippe (1995). "Les Ports de Plaisance en France". *Les Chaiers de l' AFIT* p. 9

que a partir de mediados de los ochenta ha cambiado la tendencia dominante de los barcos de vela por barcos más grandes preferentemente de la actividad del motor.

Los puertos deportivos franceses pertenecen al dominio público y marítimo del Estado. Asignando su concesión a personas públicas privadas. Aquí radica una de las principales diferencias en la actividad de la náutica deportiva en Francia con relación a la situación en nuestro país. Para el presidente de la Fédération Française des Ports de Plaisance<sup>23</sup> " generalmente el Estado concede la gestión y creación del puerto a una colectividad local (Ayuntamiento, división territorial o Cámara e Comercio) que designa la gestión del puerto a la propia institución, a un grupo mixto o a una sociedad de accionistas. La segunda categoría son los gestionados por las Cámaras de Comercio. La tercera opción es una concesión del ayuntamiento a una sociedad de economía mixta o a un sindicato mixto. De esta forma, el Ayuntamiento puede aplicar su política pero gestionando y funcionando con un modelo de derecho privado que es más ágil. La cuarta categoría es la concesión a una sociedad privada que gestiona comercialmente el puerto".

Como podemos comprobar este sistema de concesiones administrativas de los puertos deportivos hace que en el país vecino más de las tres cuartas partes de las instalaciones estén gestionadas directa o indirectamente por la administración local. Lo cual redundaría en el tipo de actividades y en la promoción del deporte así como en las actividades recreativas y náuticas para el conjunto de la población. Alejándose de modelos de concesiones a Clubs Náuticos (sin ánimo de lucro) cuya principal finalidad sería la difusión del deporte pero, que en la práctica, históricamente en nuestro país, se convirtieron en "cotos" cerrados de actividades sociales y recreativas para grupos muy reducidos que han permanecido de espaldas a la población donde se ubican.

### 2.2.1.- Clientela y servicios en los puertos deportivos

El desarrollo de los servicios en los puertos franceses y los precios, dependen directamente del tipo de clientela, que se caracteriza por el tipo de actividad que la practica y por su origen geográfico. Para Dechêne (1995)<sup>24</sup> "en Francia no existen dos puertos que paguen lo mismo, ya sean del Ayuntamiento o del Estado".

Con relación a la situación geográfica del puerto, los clientes y sus intereses se identifican en diferentes grupos:

---

<sup>23</sup> Entrevista en profundidad realizada por el MENDEZ DE LA MUELA, G. con motivo de la visita al Salon Nautique International de Paris, 1998

<sup>24</sup> DECHÊNE Phillippe (1995).*op. cit.*, pp 27-28

- *Residentes locales* (menos de una hora de trayecto: clientela de proximidad):
  - Pesca deportiva: suele realizarse en fondeaderos, o en puertos no muy caros.
  - Cruceros – regatas – excursiones: ésta es la clientela habitual de los puertos, con las siguientes necesidades:
    - Facilidad en los accesos y salidas
    - Búsqueda de seguridad
    - Operabilidad
  - Practicantes del “nuevo” ocio (motor): necesitan puertos y sistemas diarios de botadura.
  
- *Residentes Secundarios*:
  - Veraneantes: fondeaderos, botaduras diarias o contratos de temporada.
  - Frecuencia regular (jubilados): suelen ir fuera de temporada y con cierta frecuencia.
  
- *De paso – Escalas*:
  - Cruceros con escala: necesitan puertos de recepción equipados y con fondeaderos secundarios.
  - Deportistas náuticos locales: demandan excursiones organizadas con escala en lugares no muy saturados. Respetan la capacidad base de los puertos y les gustan los fondeaderos que se encuentra en un medio natural.

### **2.2.2.- Rol turístico de los puertos: Identidad simbólica del puerto**

Otro de los puntos interesantes que nos muestra el modelo de actividad de los puertos deportivos franceses es que su concepción como actividad abierta<sup>25</sup>, frente al hermetismo y la distancia social de la mayoría de los puertos españoles. Para los representantes de AFIT, "los intereses económicos y turísticos de un puerto no se limitan a acoger barcos (parking de barcos). Un puerto es uno de los puntos de atracción de la ciudad y del turismo"<sup>26</sup>.

Un buen puerto deportivo, tiene entre 10 y 100 veces más visitantes que usuarios directos de las instalaciones. Visitantes que vienen a “ver”, a pasear, pasar el día, y a consumir. Es un lugar perfecto de contacto con el mar y los barcos, y con todo un cortejo de imágenes asociadas (barcos, pescadores, marinos, bares, restaurantes, marisco, etc.). Un estudio realizado por ACT-OUEST-1992<sup>27</sup>, sobre las prácticas y la demanda de los turistas en el litoral de

---

<sup>25</sup> *Ibidem*, pp 45-48.

<sup>26</sup> *Ibidem*, pp 45.

<sup>27</sup> "Demandes des touristes en matière d'enviement". Citado por AFIT (1998). P. 45.

Bretaña, "indica que al 85% de las familias de veraneantes les gusta ir a los puertos, ya que son los lugares más identificados de la animación en el litoral".

El éxito turístico de un puerto está relacionado directamente con su emplazamiento, concepción, acondicionamiento y gestión. La proximidad a la ciudad, la existencia en el puerto de un paseo marítimo, de comercios y servicios, y plazas de aparcamiento para los coches, son algunos de los elementos que pueden ser tan decisivos como la orientación del puerto (protegido de los vientos dominantes, del sol...), la panorámica paisajística, monumental o marítima.

A los redactores de AFIT (1995) las reflexiones les llevan a "que la concepción de un puerto (puerto de nueva creación o rehabilitación de viejos puertos) implica siempre la intervención de un arquitecto-urbanista y de un experto en animación turística. El éxito no se mide por las dimensiones del puerto: Hyères es un gran puerto, pero los bares y terrazas que se encuentran alrededor están animadas durante todo el año. La Rochelle, al cabo de 20 años ha visto a Mínimes (puerto del litoral Atlántico con más de 2500 puntos de amarre) convertirse en un auténtico barrio, donde se instalan y funcionan comercios". Asimismo, "los puertos pequeños ofrecen una escala reducida, pero que propicia un ambiente atractivo. Lo cual hace pensar que incluso para los puertos de nueva creación el entorno urbano no tiene por qué ser desmesurado para estar al nivel del puerto. Así, Binic, Dahouët, Camaret, Le Croisic, Saint-Martin de Ré o Ars en Ré, Cassis, Saint-Jean-Cap-Ferrat, son lugares con un fuerte atractivo, porque la pequeña capacidad del puerto está perfectamente asociada a un entorno acogedor".

#### a) **Los productos ofertados**<sup>28</sup>

El éxito de un puerto es cuestión de los productos que ofrece. La inserción del desarrollo portuario en el entorno, la calidad de las obras, y el respeto hacia los elementos arquitectónicos deben ser excelentes, pero además hace falta ofrecer 3 tipos de prestaciones:

- Actividades, productos náuticos, y prestaciones, que conviertan al puerto en un lugar de atracción para marinos, y un punto de contacto con el mar para aquellos que quieren descubrir el mar y sus actividades de ocio.

- Actividades y prestaciones que correspondan con la imagen que queramos crear del puerto y cuyos complementos serán: restaurantes marineros, bares, paseos marítimos, visitas a barcos, excursiones, museo marítimo, etc.

---

<sup>28</sup> DECHÊNE Phillippe (1995). *Op. cit.*, Pp. 46-47.

- Actividades y prestaciones, que se correspondan con la imagen de la estación turística o de la ciudad, que también pueden estar relacionadas con animaciones y productos más banales (comercios, artesanía, comida rápida, diversidad en la oferta de alquileres de equipos...), y con productos culturales variados.

Aquí radica, desde nuestro punto de vista, otra de las claves del turismo náutico en Francia y de la participación de los ciudadanos en las actividades recreativas y turísticas. Mientras los franceses abren el espacio territorial y lúdico del puerto deportivo, los españoles nos hemos caracterizado por cerrarlo, poner barreras y porteros con gorra de plato en los clubs náuticos que impide no sólo pasar, sino mirar qué hacen las personas en esos lujosos barcos. Por lo tanto, cada vez nos distanciamos más de la sociedad local. Por su parte, el modelo de planificación y gestión de las administraciones francesas: locales y regionales, se preocupa por definir un producto de ocio náutico, sobre la base de una política de promoción y de organización de los productos turísticos y eventos homogéneos:

- *Las actividades y productos específicos* para los aficionados, que podrán ser desarrolladas durante un período bastante largo del año, para hacer venir a dichos aficionados. Esto va a concernir:

- Alquiler de barcos (de cruceros sobre todo)
- El "chárter" de barcos (grandes veleros, viejos aparejos, barcos de regata)
- La pesca en el mar para iniciados (clubes, chárter, alquileres)
- La regata con posibilidad de embarques organizados
- Cursillos de perfeccionamiento: dominio de la vela, de la navegación, de la meteorología,... y de manera más general los cursillos impartidos en barcos (escuelas crucero, asociaciones).

- *Actividades y productos de descubrimiento* del mar y del barco van a dirigirse con prioridad a un gran grupo que está presente en la zona (residentes de proximidad, veraneantes). Los principales productos para éste gran público son aquellos que no den miedo y que no se dirigen solamente a los deportistas o a los marinos. Los modelos tradicionales de iniciación, como pueden ser las escuelas de vela, son insuficientes para éste tipo de demanda.

- *Las excursiones al mar* en barco de pasajeros son el producto que acapara, sin la menor duda, el mayor porcentaje sobre el resto de los productos, creando buenos recuerdos y fidelidad. Debemos de considerarle como un producto de gran interés.
- *El patrimonio marítimo* es un soporte de interés cultural (visitas a barcos, museos) todavía más fuerte que navegar en barcos, ya que la navegación implica, de manera general, estar en posesión de un equipo (y ahora obligatoriamente profesional).
- *La pesca en el mar y la pesca a pie*, son actividades que se están desarrollando muy bien en los puertos.



- *El alquiler y el chárter son considerados aquí, para salidas en viejos aparejos en actividades cortas, de media jornada o de jornada completa.*
- *El submarinismo (Aguascope, y muy pronto submarinos turísticos)<sup>29</sup> tienen un buen futuro los lugares con aguas claras donde los fondos son visibles e interesantes.*

Es digno de reseñar que para los responsables del turismo náutico de AFIT, es importante para un puerto, crear un ambiente de cara al gran público, y poder ofrecer productos específicos y genéricos; por lo tanto, será natural que un prestador de servicios pueda dirigirse a diferentes clientelas, como por ejemplo para la pesca en mar: cursillo de pesca o salida al mar para pescar, o cursillos más específicos para los entusiastas; salida de media jornada "chárter", o pesca de descubrimiento; paquetes alquiler/abono para la clientela de proximidad.

Como veremos al final de este apartado, cuando comentemos en caso de Bretaña, "Esto ha conllevado, durante los estudios de la Asociación Náutica Bretona, a proponer el concepto de *Punto-Pasión-Puerto*, donde la oferta de actividades náuticas de todos los órdenes disponibles, a partir de un puerto, serán accesibles dentro de un lugar abierto y con facilidad de acceso, con posibilidades de información y de reserva (hospedaje) y un entorno (exposiciones, información meteorológica) que naturalmente llamará la atención".

### 2.3.- LOS FRANCESES Y LOS DEPORTES NÁUTICOS Y ACUÁTICOS

Con el fin de poder conocer con mayor precisión la estructura social y deportivo-turística de los usuarios de las actividades náuticas en Francia, hemos tratado de localizar documentos o estudios que pudieran alumbrarnos sobre este contenido. Una de las últimas encuestas a la que hace referencia la mayoría de los informes del Salon Nautique Intrenational de París sobre el comportamiento de los franceses y los deportes náuticos, se refiere a un estudio realizado por SOFRES<sup>30</sup>, por petición de la Federación de Industrias Náuticas (FIN), con la ocasión del 33 Salón Náutico Internacional de París (diciembre 1993).

- Los principales datos de la encuesta son los siguientes:

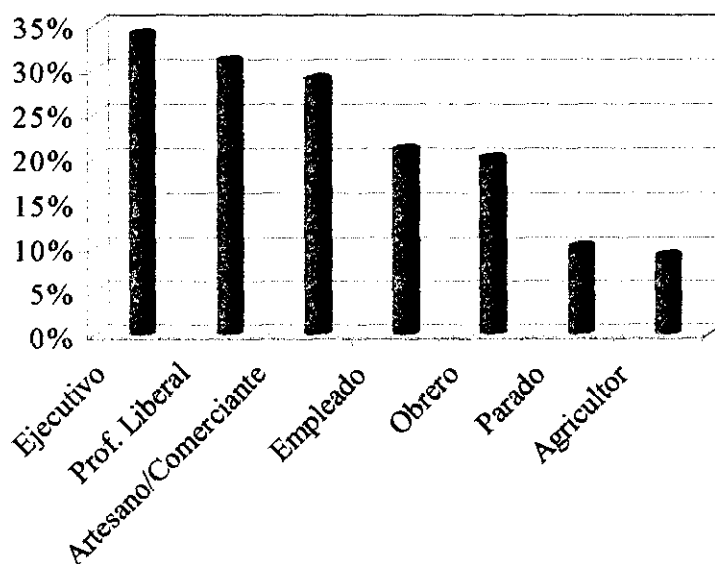
<sup>29</sup> A principio de la temporada de 1999 ha entrado en funcionamiento en las rías de Galicia (Acuavisión)

<sup>30</sup> SOFRES (1993) *Enquête sur les pratiques "Les Français et les loisirs nautiques et aquatiques..* Fédération des Industries Nautiques La SOFRES ha entrevistado por teléfono (sistema CATI) una muestra de 1.000 franceses mayores de 15 años, otros han sido entrevistados de manera personal, ya que los entrevistadores se han trasladado a poblaciones escogidas como muestra. Se han tenido en cuenta criterios sociodemográficos usuales como sexo, edad, lugar de origen y profesión del cabeza de familia. También sobre una muestra de 1.000 individuos, se han realizado cuestionarios relativos al aprendizaje de deportes náuticos y acuáticos y a los modos de práctica de los mismos.

Un francés de cada cinco practica al menos un deporte u ocio náutico<sup>31</sup>. La tasa de práctica varía en función de características sociodemográficas de los individuos. Por una parte, los hombres practican con mayor frecuencia un deporte u ocio náutico que las mujeres (27% sobre 13%). Por otra parte, cerca del 57% de los practicantes tienen edades comprendidas entre los 25 y los 60 años.

La práctica de la actividad náutica está relacionada con la posición social. Los ejecutivos (34%), profesionales liberales (31%) y los artesanos-comerciantes (29%) practican con mayor frecuencia un deporte u ocio náutico que los empleados y obreros (21% y 20%, respectivamente). Estas actividades son practicadas, en su mayoría, por un público “urbano” que reside en hábitat superiores a los 100.000 habitantes (24%) o en la región de París (25%).

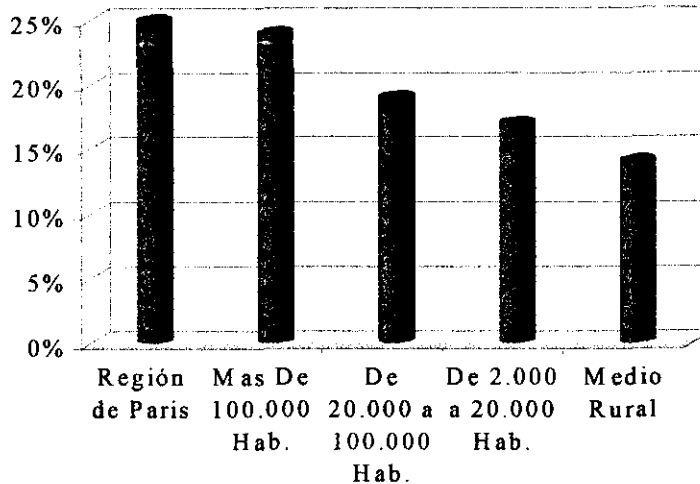
**GRÁFICO 2.3.1**  
**TASAS DE PRÁCTICA EN FUNCIÓN DE LA DE LA PROFESIÓN DEL CABEZA DE FAMILIA**



Fuente: SOFRES (1993). Elaboración propia.

<sup>31</sup> En este artículo la expresión *ocio náutico* recoge a la vez ocio náutico y ocio acuático, este trabajo es anterior a los comentarios de los investigadores franceses.

**GRÁFICO 2.3.2**  
**TASAS DE PRÁCTICA EN FUNCIÓN DE ZONAS DE RESIDENCIA**



Fuente: SOFRES (1993). Elaboración propia.

- *Una práctica en desarrollo, anteriormente exclusiva*

Las tasas de práctica de deportes y de ocio náutico se han elevado de manera general en los últimos años. El ocio por el ocio náutico presenta las siguientes tasas:

- Vela y Windsurf:	9%
- Piragüismo, alrededor:	3%
- Submarinismo, pesca submarina:	3%
- Esquí náutico:	3%
- Paseo de pesca en barco a motor:	3%
- Paseo de pesca en barca neumática o semi-rígida:	2%
- Scooter de mar:	1%
- Crucero en barco a motor:	1%

- *Un francés sobre dos ya ha practicado un deporte u ocio náutico*

Según el informe, la elevada tasa confirma la gran proximidad de los franceses a los deportes náuticos. Esta proximidad es más fuerte para los hombres: el 62% ya han practicado un deporte u ocio náutico. Por grupos de edad, el 79% de los jóvenes, comienzan la práctica entre los 15 y 20 años, sólo el 24% de los mayores de 65 años se encuentran en esta situación. Por estructura socioeconómica, las posiciones más acomodadas, 72% de los ejecutivos y el 74% de los profesionales liberales han practicado un deporte u ocio náutico, en oposición al 51% de los obreros y el 33% de los agricultores. Desde la distribución espacial, el 60% de los practicantes son de la región de París, y de una manera general, el 55% son de otras regiones.

La jerarquía de los deportes y ocio náutico que han sido practicados, al menos una vez, son los siguientes:

- La vela (veleros, catamaranes, habitables y windsurf): 28%.
- El piragüismo o el paseo en barca neumática o semi-rígida, ha sido practicada por un francés sobre cinco.
- Otras formas de ocio en barco a motor tienen una tasa del 12%.
- El velero, que actualmente no es practicado más que por un 1% de la población, en su día llegó a ser practicado por el 9% de los franceses.

-- *El 18% de los franceses nunca ha practicado un deporte u ocio náutico*

Este potencial reside sobre todo en personas con edades comprendidas entre los 35 y 49 años (el 29% de ellos confiesa que les gustaría practicar un deporte u ocio náutico). También se constata con los profesionales autónomos: agricultores (20%), artesanos-comerciantes (24%), y los medios menos acomodados: empleados (21%) y obreros (22%).

-- *El 31% de los franceses no se siente atraído por el deporte u el ocio náutico*

Esta población reacia se compone sobre todo de mujeres (68%), de personas mayores de 50 años (65%), de personas inactivas (jubilados, amas de casa) (67%), y de una fuerte proporción de personas del medio rural (34%).

### **2.3.1.- Las practicas y los modelos de aprendizaje**

#### **- El aprendizaje**

El rol de los *amigos* y de la *familia* es importante para la participación en las actividades náuticas. En efecto, un 36% de franceses se han iniciado en la práctica de un deporte u ocio náutico (que siguen practicando en la actualidad) junto a sus amigos y un 20% junto a la familia. Estas tasas son todavía más elevadas para el ocio de "motor", (47% y 26% respectivamente) y la vela de crucero (32% y 27%, respectivamente).

Las *formas colectivas* de aprendizaje (cursillos, clubes y asociaciones), ocupan un lugar de importancia media (13% y 18% respectivamente) y variable dependiendo del deporte de que se trate. Estas formas colectivas de aprendizaje son primordiales para deportes como el remo (26% y 26%) e importantes para la vela ligera (22% y 21%). El club o la asociación deportiva, es el primer medio de aprendizaje del submarinismo (34%). Sin embargo, el aprendizaje de actividades "a motor" es muy bajo (3% y 7%).

En lo que concierne a barcos de crucero, las asociaciones juveniles francesas como: Glénans, la UCPA o Juventud y Marina, juegan un papel importante ya que forman usuarios de actividades náuticas con una elevada fidelidad.

**CUADRO N° 2.3.1.**  
**MODELOS DE APRENDIZAJE DE LAS ACTIVIDADES NAUTICAS (%)**

<b>Deportes y ocio que Se practican en la actualidad</b>	<b>Total</b>	<b>Vela ligera</b>	<b>Vela Crucero</b>	<b>Remo</b>	<b>Submarinismo</b>	<b>Motor</b>
Base = 100	<b>581</b>	<b>186</b>	<b>54</b>	<b>89</b>	<b>64</b>	<b>188</b>
Sólo	11	15	10	2	16	9
En familia	20	16	27	12	14	27
Con amigos	36	30	32	31	31	47
Cursos de vez en cuando	6	9	2	4	6	5
Cursillos y estancias organizadas	13	22	8	26	6	3
Por medio de asociaciones y clubs	18	21	19	26	34	7
No sabe	11	15	9	7	3	11

Fuente: SOFRES, 1995. Elaboración propia

#### **- Modos de práctica**

La práctica de deportes y ocio náutico, es de manera general muy sociable. El 48% de los practicantes navegan con sus amigos y el 28% con la familia (estas tasas suben hasta el 49% cuando se trata de vela en cruceros). Las instituciones deportivas (cursos, clubs, asociaciones) ocupan, por su parte, un lugar limitado, y prácticamente algo superior cuando se trata de deportes como el remo o el submarinismo ( 14% y 13%, respectivamente).

La vela ligera (aunque también podemos incluir el windsurf), incita a la navegación en solitario al 24%, ya que cada día más, esta práctica se orienta a la aventura, el descubrimiento y el viaje. A título de ejemplo, entre las personas encuestadas que han declarado practicar la vela en barcos de crucero: el 60% practican el crucero, y el 12% la regata.

CUADRO N° 2.3.2

**RELACIÓN SOCIAL EN LA PRÁCTICA DE LAS ACTIVIDADES NÁUTICAS (%)**

<b>Deportes y ocio que se practican en la actualidad</b>	<b>Total</b>	<b>Vela ligera</b>	<b>Vela Crucero</b>	<b>Remo</b>	<b>Submarinismo</b>	<b>Motor</b>
Base = 100	<b>581</b>	<b>186</b>	<b>54</b>	<b>89</b>	<b>64</b>	<b>188</b>
Sólo	15	24	13	8	17	9
En familia	28	26	49	23	20	29
Con amigos	48	45	54	42	48	53
Cursos de vez en cuando	2	2	-	3	4	1
Cursillos y estancias organizadas	4	4	4	12	4	1
Por medio de asociaciones y clubs	7	6	9	14	13	3
No sabe	14	17	9	11	5	17

Fuente: SOFRES, 1995. Elaboración propia.

### 2.3.2.- Las Motivaciones de los usuarios

Para los redactores del informe, esta pregunta ha sido cuestionada a personas que practican, han practicado o desearían practicar al menos un deporte u ocio náutico. Las motivaciones de los franceses para la práctica de los deportes y del ocio náutico pueden agruparse en términos de desigual importancia: la naturaleza, las sensaciones, el descanso, la belleza, la calma, la libertad y otras tantas motivaciones que resultan inclasificables.

#### - La naturaleza

Se refiere al agua, al mar, pero también al aire y al sol. Al menos un 41% de franceses atraídos por los deportes y el ocio náutico citan al menos uno de estos elementos, sea cual sea la edad, el sexo o la posición social. Se trata en su mayoría de franceses interesados por la vela (ligera o de crucero).

#### - Las sensaciones

Se reagrupan en este término el conjunto de motivaciones que se traducen en la búsqueda de sensaciones físicas particulares: *velocidad, marcas, esfuerzo físico, el lado "embriagador", deslizamientos*, y la búsqueda de manera general de lo no-habitual.

La búsqueda de estas sensaciones, más bien físicas, es demandada por una tercera parte de los franceses, preferentemente los más jóvenes (este dato coincide plenamente con las apreciaciones que comentamos de Ruiz de Olabuenaga (1995) en el Capítulo II, cuando se refiere a los nuevos deportes de aventura y riesgo). Un 48% de los jóvenes entre 15 y 24 años

son los que más demandan actividades que incluyan este elemento. Les suele gustar practicar la plancha, el catamarán, el remo y el Scooter de mar.

### **- Descanso y belleza**

En este apartado los redactores reagrupan motivaciones más enfocadas hacia el lado natural de las actividades náuticas: *descubrimiento y viaje, belleza de paisajes y fondos marinos, descanso, bienestar y naturaleza*. Este tipo de motivaciones es más frecuente entre franceses que han practicado, practican o les gustaría practicar la vela en crucero, el submarinismo y el crucero en barco a motor.

Un tercio de la población francesa interesado en los deportes náuticos cita alguno de estos elementos. La proporción es del 40% para las personas entre 50-64 años, y del 22% para los individuos con edades comprendidas entre los 15 y los 24 años (nuevamente podemos observar que las tendencias de los más jóvenes van por otros motivos).

### **- La calma, la libertad**

Variante específica de las sensaciones que proporcionan los deportes y el ocio náutico, *la calma, la soledad, y la libertad* son evocadas por un 12% de los franceses, ya que ellas son evocadas sobre todo por personas con edades comprendidas entre los 35 y los 64 años e *implica sobre todo a personas interesadas en la práctica de la vela en habitable* (26% de entre ellos citan este tipo de motivación).

Se cita con frecuencia los deportes y ocios náuticos como un entorno amistoso y sociable, un universo para la práctica en familia. Si esta afirmación se apoya, en los datos obtenidos, es obligado constatar que no se trata de una motivación en sí misma.

### **- Frenos**

Esta cuestión ha sido preguntada a personas que no practican o no han practicado un deporte u ocio náutico y que no desean practicarlo. La mayoría de los frenos evocados de manera espontánea por los franceses que jamás han practicado un deporte náutico, son frenos difíciles de delimitar:

- La edad (28%) citada en su mayor parte por personas mayores de 65 años.
- El agua (28%) ya sea porque no les gusta, le tienen miedo o no saben nadar.
- La salud (9%).
- Prefieren otros deportes (9%) o no les gusta el deporte en general (5%).

Los impedimentos que pueden desaparecer con mayor facilidad son el coste financiero (8%), no estar cerca de los lugares de práctica (6%), y la falta de tiempo (8%).

Por el contrario, el 31% de los franceses que no manifiestan ningún interés por los deportes y el ocio náutico parecen a priori difíciles de convencer. El potencial de los deportes náuticos reside más bien entre los franceses que desearían practicar una actividad náutica o aquellos que la han practicado ocasionalmente.

### **2.3.3.- Razones de abandono**

Las razones por las cuales los franceses han dejado de practicar un deporte u ocio náutico son menos limitadas que aquellas que les frenan a no practicarlo. La primera de estas razones es la oportunidad. El 28% de los que han abandonado, han practicado un deporte u ocio náutico porque han tenido la ocasión. Del mismo modo, dicen que han dejado la práctica porque no han tenido más la oportunidad de practicarlo. La segunda razón, por orden de importancia, es la falta de tiempo (24%). Seguida de la lejanía de pantanos o embalses y el mar (13%). El coste de este ocio, no aparece más que en cuarta posición con un 9%. Sin embargo, el coste es más importante para dejar de practicar la vela de crucero y en menor medida los ocios a "motor". Las razones familiares, de edad o de salud son netamente menos citadas. El desinterés no es citado más que por un 7% de quienes han dejado la práctica.

Parece, que para recuperar a quienes han abandonado la práctica de un deporte u ocio náutico, habría que crearles más ocasiones y oportunidades. Esta conclusión toma más fuerza cuando analizamos los deportes que han sustituido al ocio náutico. Se trata principalmente del senderismo y la marcha (15%), seguidos de las actividades culturales (12%), los deportes colectivos (9%), la bicicleta, la bicicleta de montaña (8%), el tenis, el golf, el squash (7%), y para concluir, la natación (7%) la gimnasia, el aeróbic, la musculación (6%), etc.

Con la excepción del senderismo, estas actividades son de práctica regular, se pueden practicar durante la semana y podrían estar asociadas a deportes y ocio náutico durante las vacaciones.

## **2.4.- EL TURISMO NÁUTICO PARA TODOS: "STATION VOILE" Y "NAUTISME EN FINISTÈRE "**

La situación en la que se encuentra el modelo francés de la náutica turística tiene su origen en las distintas acciones que desde instancias públicas y privadas han conseguido impulsar el turismo náutico en Francia. Este desarrollo no sólo de ha producido como base de la participación de la mayoría de los ciudadanos, sino como potenciación de la industria



náutica recreativa, situando al país en los primeros lugares de la producción de embarcaciones: Francia es el primer proveedor de barcos de vela desde hace más de 14 años, representando su producción el 32% del total mundial; la industria de la vela es un importante sector de la exportación en Francia superando los mil millones de francos frente a los aproximados 100 millones gastados en importaciones en material náutico<sup>32</sup>. Para la FIN, los deportes náuticos en Francia están plenamente integrados en el universo de la economía turística: "Le Nautisme en France" .

Esta integración de la actividad económica y turística presenta ejemplos muy significativos del hacer de la instituciones francesas, así como de la apuesta por desarrollar el turismo náutico en la mayoría de las regiones litorales del país vecino. Como ejemplo, vamos a conocer estas acciones en dos de los pilares preferentes para potenciar el turismo náutico: la formación y la promoción regional. El aprendizaje de la práctica deportiva-recreativa desde las edades infantiles y la creación de una oferta dirigida a todos los integrantes de la familia: *Station Voile*. Y, un modelo de planificación regional del turismo en una zona que presenta unos recursos naturales importantes en un clima Atlántico no tan apropiado para la práctica del turismo náutico como podría ser la costa mediterránea: "*Nautisme en Finistère*" .

#### 2.4.1.- Las estaciones de vela, lugares piloto del deporte náutico de mañana

Creada en 1.985 por la Federación Francesa de Vela, (*France-Station-Voile*: FSV)<sup>33</sup>, Francia Estación de Vela tiene como finalidad promocionar la vela escolar, deportiva y turística a pesar de que ya existen a lo largo de las costas y en los embalses una densa red de clubes (alrededor de 1.500 clubes) que organizan regatas y que reciben miles de cursillistas. Pero la Federación Francesa de Vela, preocupada por no limitar su saber hacia el terreno deportivo, quiere ir más lejos: hacer la práctica de la vela más flexible, más abierta. Por esto la Federación ha lanzado, la denominación Estación-Vela. Su ambición: desarrollar todas las facetas de la vela y convertirla, junto a los deportes náuticos, en el motor de acogida turística de las costas.

Desde su creación, FSV ha diseñado tres misiones principales: *informar para fomentar el desarrollo* (estudios, publicaciones...), *la promoción* (comunicación local) y *la comercialización*. "Francia Estación de Vela" es una marca registrada que concede esta distinción "Station-Voile" a aquellas estaciones cuya vocación es ante todo turística y cuyo objetivo es el desarrollo profesional del funcionamiento del litoral. Asimismo, ha realizado

<sup>32</sup> Fédération des Industries Nautiques (1998). Salon Nautique International de París. 1998

<sup>33</sup> DEVAUX Guy (1996). "Les stations voile, lieux pilotes du sport nautique de demain". AFIT, 1996. *Loisirs nautiques et aquatiques*, pp-92-97

operaciones piloto que han sido llevadas a cabo: una sobre los comités de empresa para la venta de productos a grupos, y a los particulares, a través del tur-operador "Collection Europe".

Hoy en día, si la vela se sitúa en el centro del dispositivo, es un conjunto más amplio de actividades náuticas el que se encuentra coordinado en el seno de una red de 30 "Station-Voile"<sup>34</sup> distribuidas en las siguientes regiones: Normandía, Bretaña, Atlántica, Mediterránea, Morvan. El submarinismo, esquí náutico, los paseos en el mar, la motonáutica, la pesca o el piragüismo constituyen "ocios acuáticos" a los cuales se accede con facilidad. Otros deportes (tenis, golf, bicicleta de montaña, senderismo, etc.) también encuentran su lugar, en la línea de ofrecer un producto integrado para la juventud y para la familia.

#### **a) desarrollar un polo de excelencia de la vela y de los deportes náuticos**

La primera misión de Francia-Estación-Vela es el consejo de desarrollo, principalmente para la vela y los deportes náuticos. La "Station-Voile" lleva a cabo cierto número de estudios y en especial ha publicado un documento titulado "Espacio Marítimo, Modo de empleo" que tiene como propósito responder de manera particular a los problemas de integración de infraestructuras náuticas en espacios que deben ser preservados.

La segunda misión es la promoción y la comunicación. Francia-Estación-Vela ha tenido que verificar previamente la realidad del funcionamiento de cada una de las estaciones candidatas, las cuales han dispuesto de dos años para "ponerse al nivel". Se ha llevado a cabo una colaboración y una participación eficaz entre las colectividades, las asociaciones y los agentes privados.

Por último, la comercialización es la tercera gran misión de Francia-Estación-Vela. La primera operación ha sido llevada a cabo a través de una estructura de comercialización de Tur-operadores ("Collection Europe") y tenía por objeto la búsqueda de la clientela individual por medio de agencias de viajes. Se ha editado un catálogo y se ha contratado a un encargado de misión. A pesar de las consecuencias decepcionantes, esta experiencia ha permitido

---

<sup>34</sup> La asociación de Francia-Estación-Vela fue creada en 1.990 por la Federación Francesa de Vela y los elegidos de las Estaciones de Vela, con un fin principal: buscar un desarrollo coherente entre la vela escolar, las clases de mar (vela educativa), la vela deportiva, la organización de competiciones y eventos, y la vela turística practicada durante los periodos de vacaciones y/o fines de semana; siendo esta última actividad el pulmón económico de la actividad. Su presupuesto anual es de 2 millones de francos (cotización media de cada una de las estaciones – alrededor de 50.000 francos- y subvención del Ministerio de Turismo). En 1.986, el comité director de la Federación propuso un primer pliego de condiciones para conseguir la denominación Estación-Vela; denominación que en un primer momento fue concedida a cinco municipios (Pléneup-Val André, Perros-Guirec, Crozon-Morgat, Les Sables d'Olonne y Cannes). Gracias a este núcleo de estaciones equipadas con un mínimo de infraestructuras, de elegidos convencidos y profesionales motivados, el proyecto se ha desarrollado rápidamente. Durante la asamblea general de 1.992, el pliego de condiciones fue revisado, especificando el papel primordial de la vela y de otros deportes náuticos complementarios.

aprender y definir los procedimientos de instalación del conjunto de los productos individuales teniendo como base la vela (recepción, alojamiento, paquetes de actividades de vela). Después de esta primera experiencia de marketing, "Station-Voile" la ha llevado a cabo una nueva misión: instruir consejeros náuticos que se encarguen de la recepción de la clientela. Este tipo de formación existe desde hace cuatro años.

### **b) coordinar los diferentes agentes de la estación para una animación eficaz**

La animación se hace por medio de la gestión de los servicios de enseñanza e iniciación (Escuela Francesa de Vela), la vela deportiva (escuelas de deportes, equipos de clubes) y la organización de eventos oficiales. Cuando las colaboraciones están bien organizadas, se ofrece un paquete que propone: un servicio "preparación-consejo-vigilancia" en la vela ligera, velero, plancha, catamarán; respondiendo también a la demanda de un ocio náutico complementario (ocio acuático) como el submarinismo, el piragüismo, el surf, dependiendo de los lugares, así como otras actividades balnearias clásicas como el tenis, la bicicleta de montaña, y el golf. Todos los aspectos culturales deben ser tenidos en cuenta. Todas las "Station-Voile" llevan a cabo un "modo de empleo" de la estación, el cual es entregado de manera sistemática a toda persona que pase por la oficina de turismo.

#### **\* Montaje de "Espacios-Vela"**

Es interesante observar el concepto de la actividad para poder comprender sus resultados. "El *espacio-vela* es para el mar lo mismo que las pistas de esquí son para la montaña. Era necesario organizar zonas de navegación vigiladas, bien delimitadas, con posibilidad de abrir o cerrar este espacio en función de las condiciones meteorológicas. El *espacio-vela* está asociado a un sistema de vigilancia (coordinación de los medios de vigilancia con Asuntos Marítimos, bomberos, Sociedad Nacional de Salvamento en el mar; armonización de la señalización respetando la reglamentación; pabellones) puesto en funcionamiento durante la temporada y los fines de semana. Paralelamente, el paquete se organiza poniendo a disposición de los practicantes el material, dándoles consejos para la navegación, e instrucciones relativas a la seguridad".

El concepto de planificación y ordenación del territorio y el espacio de acción para la práctica de las actividades es un elemento importante para el buen funcionamiento y el éxito de la operación. "La información del público general es primordial. Además de las zonas de navegación, el *espacio-vela* indica las zonas de baño y los canales de acceso: lo cual, permite a los diferentes tipos de practicantes cohabitar en las mejores condiciones posibles. Esta gestión se inscribe en una reflexión sobre la mejor utilización de la zona litoral. (A tener en cuenta que tres son los términos empleados en función de los lugares y del aprovechamiento: *Espacio-vela*, *Espacio-mar* y *Espacio-náutico*).

### **c) integrar el turismo en el dispositivo**

El concepto de producto turístico integral está en la base del proyecto, de ahí la importancia que los franceses han dado a la integración de todas las instituciones y principalmente la local y la turística: La vocación de las "Station-Voile" preferentemente es turística para los jóvenes y para la familia. El Ministerio de Turismo se ha adherido al proyecto en 1.987, bajo la forma de una convención de desarrollo pluri-anual, considerando que esta constituye un medio eficaz para dinamizar el funcionamiento turístico local, por medio de la actividad de vela. En 1.989, "Station-Voile" ha obtenido el Premio a la Innovación Turística.

#### **⇒ Papel de los colectivos locales**

Los colectivos locales siguen siendo los agentes de desarrollo turístico. En el 95% de los casos son ellos quienes financian las infraestructuras de las estaciones y participan en los gastos de funcionamiento. Los medios de gestión pueden ir desde la simple asociación hasta la Sociedad Anónima pasando por la Sociedad de Economía Mixta. En Sables d'Olonne por ejemplo, se trata de una administración municipal de gestión directa. Los ingresos son destinados al funcionamiento náutico, teniendo como objetivo la autofinanciación.

Para profundizar en este modelo de creación de bases náuticas fuera del entorno tradicional del puerto deportivo, vamos a recoger algunas opiniones sobre las entrevistas en profundidad llevadas a cabo con motivo de la visita al Salon Nautique International de París, en su edición de 1998, de donde hemos extraído las siguientes frases.

Para la responsable del turismo Náutico de AFIT<sup>35</sup>:

"...es esencialmente un organismo de promoción y de organización de actividades náuticas. Los fondos provienen en gran medida de los ayuntamientos que desean crear las estaciones de vela. Que también cuenta con la aportaciones y subvenciones del poder público: Ministerio de turismo, de "Jeunesse Spott, y las ayudas a los equipamientos que otorgan las regiones..."

"de hecho porque el objetivo no es ganar dinero directamente. Lo que hacen es promocionar y organizar para beneficiar al conjunto de la estación, de esta forma no existe un centro de beneficios"

---

<sup>35</sup> BOUYER, C. (1998). Entrevista realizada en el 37 Salon Nautique International de París. 6.15 Décembre.

"es como una asociación que federa un poco a la gente, que hace acciones de promociones deportivas con su presupuesto de cotización"

" no es una política nacida del entorno del Turismo, está ayudada por el poder público pero no es el Estado quien ha dicho querer esto."

Para el gerente<sup>36</sup> de "Station-Voile" este modelo de organización deportivo-turístico tiene interesantes puntos de vista:

" en 1998 hay 30 estaciones y mucha demanda de crear nuevas. En el 2000 el objetivo es llegar a 40 , se puede lograr".

" la iniciativa de la Federación, en lo referente con la Juventud, es crear algo con la gente en el plano local, en el plano educativo, deportivo social y turístico..", "turismo educativo-deportivo que permite justificar las inversiones en todos los ámbitos"

".. en Francia toda la actividad de enseñanza está llevada a cabo por las Federaciones en lo referente al tema náutico. En general, no hay suficiente dinero para ganar para que el ámbito privado pueda encontrar un sitio"

" el punto más delicado son las infraestructuras de nueva creación, la ley del litoral pone grandes dificultades. Se utilizan las infraestructuras existentes, como son actividades de verano con carácter balneario, las infraestructuras son actualmente suficientes, excepto si se quiere coger otras clientelas."

- *Perfil de la clientela*, en su opinión:

" El primer objetivo son los niños de la localidad. Para una práctica de media jornada o jornada en un programa completo, tenemos acuerdos con los colegios, con la educación nacional y es extremadamente importante para que la actividad se integre en la vida local. Además, los futuros marcos para las actividades nacerán del sistema local. El segundo grupo, es la gente que viene a practicar y viene de más lejos, de otras regiones, por ejemplo Bretaña.

También atendemos a la gente de interior que quiere conocer el mar. Escolares de primer grado, es decir escuelas primarias, los colegios, los liceos, con proyectos de más o menos una semana. Asimismo, miramos los objetivos sociales, las ayudas a las personas. Las grandes ciudades con barrios con dificultades, es un medio de inserción y está pagado por la colectividad, del presupuesto del Estado.

---

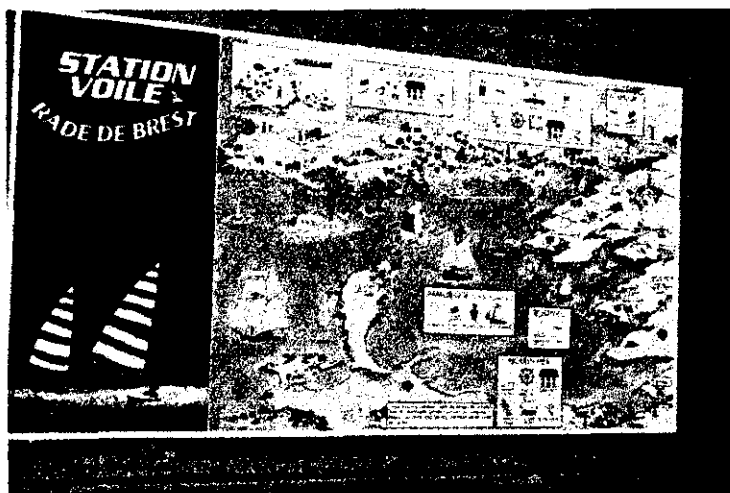
<sup>36</sup> VAV GUYDE (1998). Entrevista realizada en el 37 Salon Nautique International de Paris. 6.15 Décembre.

En el aspecto turístico, son gente que tiene generalmente un lugar de residencia en el mismo sitio y que vienen porque existe un entorno propicio para la práctica de las actividades y que utilizan los servicios de las escuelas de vela, además de tener un barco en el puerto, etc.

*- Las clientelas extranjeras:*

" pueden venir si quieren. La dificultad es para coger grupos de extranjeros (alemanes por ejemplo) tenemos que ofrecerles un lugar acogedor según la cultura de su país. Es otra dimensión a la cual todavía no hemos llegado".

Como podemos comprobar este modelo de divulgación de las actividades náuticas en el país vecino, forma parte de todo un modelo de gestión y ordenación de las actividades locales, pasando de un modelo artesanal de funcionamiento individualizado a un funcionamiento empresarial, con unos criterios de calidad, materiales, infraestructuras y recursos humanos profesionales con un definido saber hacer pedagógico, claves para impulsar los deportes náuticos en las zonas costeras. Pero, como podemos observar, asimismo, no es un proyecto individual de un puerto deportivo o de una asociación deportiva, es un proyecto integrado propulsado por una federación y apoyado por los distintos estamentos con responsabilidad en el campo del: deporte, la juventud, el turismo y, muy especialmente, la participación de la acción local, municipios y las zonas turísticas del litoral francés. Este proyecto no es una tarea de la noche a la mañana, sino el trabajo de más de siete años de dar forma a la gran pregunta que nosotros nos hacemos, ¿es tan difícil hacer que los ciudadanos de a pie puedan practicar las actividades náuticas?. A nuestros vecinos les ha llevado unos cuantos años, pero ahora están viendo el fruto.



### 2.4.2.- Turismo náutico en Finistère

El segundo ejemplo que recogemos presenta uno de los mayores logros de planificación regional en materia de **turismo náutico** en torno a un proyecto, principalmente en una zona donde la climatología no es ningún paraíso para el turista, pero donde la voluntad política de la administración regional<sup>37</sup> en su apuesta por un recurso: el mar, con una definida imagen de marca del producto “*Nautisme en Finistère*”, ha dado importantes resultados.

Para Jean Kerhoas (1996)<sup>38</sup> el proyecto nace en 1.989, “*Nautisme en Finistère*” es una asociación que agrupa de forma paritaria el Consejo General de Finistère y las asociaciones náuticas de Finistère alrededor de dos objetivos principales:

- Hacer de los deportes náuticos el deporte natural de los habitantes de Finistère .
- Hacer de los deportes náuticos el elemento motor de la economía turística en Finistère .

Este organismo<sup>39</sup> al que hoy en día están federadas 120 asociaciones (la casi totalidad de las estructuras que desarrollan en Finistère actividades de vela, submarinismo, piragüismo, carro de vela o surf), está organizado alrededor de un consejo de administración paritario integrado por representantes del Consejo General y de representantes de las asociaciones. El consejo de administración está compuesto por cuatro colegios: Vela turística, Vela deportiva, Clases de Mar y otras actividades náuticas.

#### a) la demanda turística<sup>40</sup>

En las 120 bases náuticas de la red “*Nautisme en Finistère*”, cada año son recibidos para practicar la vela, el remo de mar, el piragüismo, el carro de vela y el submarinismo:

---

<sup>37</sup> Finistère forma parte de los distintos Departamentos de la Bretaña Francesa que han desarrollado en turismo náutico: Côtes D’Armor, Morbihan y Loire-Atlantique.

<sup>38</sup> KERHOAS, Jean (1996) “Nautisme en Finistère”. AFIT, 1996. *Loisirs nautiques et aquatiques*, pp 98-104.

<sup>39</sup> El presidente es uno de los integrantes del Consejo General, y los cuatro vicepresidentes son representantes de las asociaciones, elegidos por un cuerpo electoral. Para dar respuesta a sus misiones, “Nautisme en Finistère” se apoya en un equipo técnico integrado por dieciséis personas, incluyendo un delegado general, especialistas en gestión, promoción y comercialización, así como personal administrativo y monitores de deportes.

<sup>40</sup> Datos facilitados para 1993.

- Dentro del marco escolar:
  - 20.000 niños procedentes de toda Francia para estancias con una duración media de 17 días.
  - 6.000 niños de Finistère que practican deportes náuticos dentro del entorno escolar.
- Dentro de un *marco deportivo*:
  - 8.500 deportistas con licencia que practican la competición.
- Dentro de un *marco turístico*:
  - 25.000 cursillistas en las redes de bases náuticas, ya sean de internado o de externado.
  - 6.000 veraneantes dentro de la red de puntos-pasión-playa (bases de alquiler de material náutico).
  - 6.500 veraneantes que navegaron en barcos del patrimonio marítimo.

Así, como más de 70.000 personas que practican actividades náuticas en Finistère .

Esta actividad, teniendo en cuenta los usuarios, crea una importante actividad laboral (1993), tanto de empleo directo como de empleo indirecto, sobre una base de 650 empleos permanentes:

- 300 empleos permanentes.
- 290 empleos de más de 6 meses.
- 1.140 empleos de menos de 6 meses.

#### **b) modelo de organización**

El proyecto forma parte de un plan estratégico (*Livre Bleu*), documento con carácter prospectivo sobre las perspectivas futuras de los deportes náuticos en Finistère , que recoge un cierto número de planes de desarrollo que han permitido la puesta en marcha de acciones concretas en el terreno correspondiente a los objetivos fijados.

Dato importante a tener presente, es el modelo de participación de los ciudadanos de la localidad. " No podríamos considerar un desarrollo de carácter turístico y económico de las actividades náuticas en Finistère , sin que los propios habitantes practiquen estas actividades. La adhesión de la población de Finistère a una política comprometida pasa por una condición previa: *hacer del deporte náutico el deporte natural de los habitantes de Finistère* <sup>41</sup>. Si bien

<sup>41</sup> KERHOAS Jean (1996) "Nautisme en Finistère". Op. cit., P. 100.



las primeras escuelas de vela fueron creadas en los años 50, hasta los años 80 muy pocos habitantes de Finistère practicaban una actividad náutica.

Desde la creación de “*Nautisme en Finistère*”, dos planes han sido llevados a cabo con el apoyo financiero del Departamento, por un lado, desarrollar los deportes náuticos dentro del marco escolar (vela escolar y clases de mar), y por el otro lado, desarrollar la vela deportiva en el marco de los clubes<sup>42</sup>.

Por su parte los medios de comunicación locales y regionales, comentando de manera cotidiana los resultados de campeonatos departamentales, de las actividades de vela escolar, del éxito de los participantes de Finistère en competiciones nacionales e internacionales, han contribuido a acercar un poco más a la población a los deportes náuticos, que en 1.993 han llegado a posicionarse en un segundo lugar, en lo referente a la práctica, después del fútbol que ocupa el primer lugar.

### **c) la comercialización de los productos**

Otro aspecto de la política de Finistère, ha sido hacer de los deportes náuticos el elemento motor de la economía turística. Por ello “*Nautisme en Finistère*” consciente de la diferencia existente entre las actividades propuestas y la demanda de la clientela turística, se ha encargado de realizar un cierto número de acciones con el fin de que las asociaciones adheridas lleguen a convertirse en “empresas prestadoras asociadas” para ofrecer sus servicios a los turistas. Dos tipos de acciones fueron llevadas a cabo, una consistente en crear herramientas que mejorasen el funcionamiento de las asociaciones, y otra que desarrollase la oferta de productos que permitiesen una promoción y una comercialización eficaces.

Las herramientas empleadas han sido las siguientes:

- Un centro de ayuda de gestión, que permite a las asociaciones adheridas beneficiarse de tarifas reducidas, de la ayuda de un experto en la gestión de bases náuticas.
- Una agrupación de compras, que permite una negociación global con los proveedores obteniendo mejores productos y a mejores precios.
- Un plan de ayuda a la formación continua, por medio de cursos de formación adaptados, organizados por “*Nautismo en Finistère*”, así como un “compromiso de desarrollo” firmado con el Estado y la Región para financiar esta formación.

---

<sup>42</sup> Estos planes, ayudan: a la puesta en marcha de marcos profesionales, con una aportación de financiación durante 3 años; a la financiación de pequeñas flotas con una ayuda del 30% de la inversión; a la renovación y a la construcción de edificios; a la estructuración de actividades... Todo ello ha permitido un desarrollo espectacular de la práctica de actividades náuticas en Finistère.

- La concepción, junto a la Liga de Bretaña de Vela, de un programa de gestión de bases náuticas.

En lo que concierne a la oferta de productos, "*Nautisme en Finistère*" se ha apoyado en los estudios de mercado turístico para definir la oferta náutica de Bretaña, llevados a cabo por la Liga de Bretaña, estudios apoyados por los cuatro Departamentos bretones, que han dado respuesta a tres cuestiones fundamentales:

- Clientela europea de los deportes náuticos bretones.
- Productos a proponer para su clientela.
- Como organizar y administrar los productos.

Estos estudios de mercado llevados a cabo han confirmado el fuerte potencial que hay por desarrollar en el sector náutico en Bretaña. De manera global, el 10% e los veraneantes presentes en el litoral practican actividades náuticas; por el contrario el 60% de las personas encuestadas declaran que desean practicar algún deporte náutico, pero no lo hacen por no encontrar en la oferta actual la respuesta a su demanda en materia de prestaciones náuticas.

A la segunda pregunta, el estudio ha confirmado la importancia de la mejora de los productos existentes, mediante una mejora en la gestión, en la comercialización y en la formación de los encargados. Este estudio también, ha puesto de relieve la existencia de una clientela potencial muy importante, con la condición de proponerles otros productos, en otros lugares y a través de otras formas de organización (producto integral turístico).

### **□ Los puntos-pasión-playa**

Entre los distintos estudios del producto definieron los "*Puntos-pasión-playa*". Este experimento comenzó con dos emplazamientos en 1.991. Las bases de alquiler de material náutico, constituyen una red de 12 puntos en Bretaña, siete en Finistère, que habrán recibido alrededor de 12.000 personas, en 1.993. Situados en las playas o en sus alrededores, los PPP corresponden a una marca registrada y que posee unas disposiciones muy precisas a la hora de definir el tipo de infraestructuras, del material náutico, de las prestaciones, de las tarifas así como del emplazamiento.

Este modelo, eminentemente de turismo náutico, ha permitido confirmar que proponiendo este tipo de prestaciones, se puede captar clientelas que no practican un deporte náutico o que habían dejado de practicarlo. La clientela de estos *puntos-pasión-playa*, es mayoritariamente una clientela adulta (el 80% tiene más de 20 años); lo contrario que ocurre en las escuelas de vela que acogen a una clientela de niños y adolescentes. Un 20% de extranjeros

visitan estos puntos-pasión-playa, mientras que la visita a escuelas de vela y de bases náuticas representa una media de un 1 o un 2%.

### □ El paseo en el mar y los barcos del patrimonio

El estudio de la motivaciones de los turistas y de las actividades que quieren realizar en tiempo de vacaciones y, que por distintas circunstancias no han podido, es otro de los ejemplos que nos brinda el modelo de *"Nautisme en Finistère"*. En efecto, el estudio de distintos productos náuticos les ha permitido notar una fuerte demanda por navegar a vela en barcos seguros y confortables, en presencia de un patrón experimentado. La mayoría de esta clientela potencial no busca aprender la técnica de la vela, pero sí pasearse en el agua, descubrir el mar y la tierra vista desde el mar.

Asimismo, en la aguas de Finistère pueden verse réplicas de barcos tradicionales, incluso unidades de cierta importancia (de 15 a 25 metros de eslora) reconstruidos con un objetivo cultural y de conservación del patrimonio.

### d) deportes náuticos y turismo en Francia

Como podemos comprobar el turismo náutico y el deporte coexiste plenamente en Francia en general y, en la Bretaña muy en particular. Los habitantes de Finistère (y en particular los jóvenes) practican cada vez más una actividad náutica, y de entre esta masa de practicantes, aparece una élite deportiva que representa a Finistère en el mundo entero. Las asociaciones náuticas, a pesar de sus dificultades cotidianas, desarrollan su cifra de negocios, su profesionalización, crea nuevos productos que captan nuevos mercados y dan lugar a la creación de empleos e inversiones.

"En diez años los 150.000 habitantes de Finistère han descubierto los deportes náuticos. Hoy día en Finistère, que cuenta con 800.000 habitantes, rara es la familia en la que un hijo, un hermano, o los padres no practican uno o varios deportes náuticos"<sup>43</sup>.

Pero el éxito global de esta política, está hoy por hoy muy unido a la resolución de un cierto número de problemas, que pueden ser en el futuro obstáculos para el desarrollo de los deportes náuticos. Y de manera más particular podemos destacar los siguientes:

- Ampliación de la política llevada a cabo en Finistère, a toda la región y a sus cuatro departamentos. La dimensión regional es hoy en día indispensable si queremos

---

<sup>43</sup> FIN (1998). Opus Cit.

aportar respuestas satisfactorias a los problemas de formación, de status personal, de promoción y de comercialización de los productos en Europa.

- La reorganización, de la formación inicial de los encargados del turismo náutico. Es primordial para el sector una formación adaptada y reglada.
- Una negociación con los servicios del Estado encargados de la fiscalidad de las actividades dentro de las asociaciones, teniendo en cuenta la evolución sufrida en estos últimos veinte años, y aportando respuestas precisas que permitan a los deportes náuticos continuar con su desarrollo económico dentro de una transparencia.

Para Jean Kerhoas (1996), "todos los estudios confirman que existe un fuerte desarrollo de las actividades náuticas, pero todavía queda mucho trabajo por hacer. Y no podrá ser realizado de una forma correcta si no se amplía la política llevada a cabo en Finistère, al conjunto de Bretaña así como a las grandes regiones litorales que se enfrentan a los mismos problemas de desarrollo".

### **3.- LAS ACTIVIDADES NÁUTICAS RECREATIVAS Y DEPORTIVAS COMO PRODUCTO TURÍSTICO.**

#### **3.1.- PROMOCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DEL TURISMO NÁUTICO EN LOS SALONES NÁUTICOS INTERNACIONALES**

Para concluir este capítulo, nos fijamos ahora en la actividad de los Salones Náuticos Internacionales (ver Cuadro Nº 3.1.1.), para observar cómo la importancia del turismo náutico queda reflejada según las características de promoción y comercialización de los distintos países: emisores y competidores del producto turístico español.

##### **3.1.1.- Participación de los Países Competidores en los Principales Salones Náuticos**

Respecto a la participación de los países competidores en los principales Salones Náuticos, sólo en la Boot de Düsseldorf están presentes en la totalidad de los países estudiados<sup>44</sup>, mientras que en el resto de los salones visitados (La Rochelle, Génova, Barcelona, París y Londres) la presencia es bastante heterogénea; siendo importante destacar, que en el Salón de Barcelona no participa ninguno de los países competidores.

España es el único país que ha participado en la totalidad de los Salones Náuticos visitados en la temporada 97/98, y salvo en La Rochelle, en el resto se contó con la participación directa de un stand de TURESPAÑA.

##### **3.1.2.- Características de Promoción y Comercialización de los Países Competidores en los Salones Internacionales.**

Del estudio de TURESPAÑA se puede observar en los certámenes estudiados, la importancia del Salón Náutico para los países competidores y/o emisores, ésta queda reflejada según las características de Promoción y Comercialización que los países presentes; así como por el diseño de los stands, en relación al producto "Turismo Náutico" ofertado o definido.

---

<sup>44</sup> Recogemos del estudio "El Turismo Náutico en España" (TURESPAÑA 1998) los principales datos sobre los salones náuticos internacionales. Los salones estudiados son:

- GRAND PAVOIS LA ROCHELLE (10-15 septiembre 1997)
- SALONE NAUTICO INTERNAZIONALE. GENOVA (11-19 octubre 1997)
- SALÓN INTERNACIONAL NÁUTICO. BARCELONA (15-23 noviembre 1997)
- SALON NAUTIQUE INTERNATIONAL. PARIS (5-15 diciembre 1997)
- THE LONDON INTERNATIONAL BOAT SHOW (8-18 enero 1998)
- BOOT 1998 DUSSELDORF (10-18 enero 1998)

El estudio define que París, Londres y Düsseldorf son los Salones que tienen definido el producto de actividades náuticas: **Turismo Náutico, Holidays o Vacaciones en agua**. Estos certámenes son los que presentan una mayor variedad de diseño de los stands y modelos de comunicación; tanto en el contenido temático y de distribución del stand, como en el material de promoción, principalmente en los folletos. Dirigiendo las formas, los estilos y los contenidos, hacia un público objetivo definido para cada uno de los países emisores, según los productos turísticos y náuticos más demandados.

Por el contrario, los salones donde no se ha definido el producto náutico-turístico como oferta específica: Génova y Barcelona (La Rochelle en un caso especial de certamen especializado en el barco, con ligeras connotaciones respecto al producto turístico del Salón de París), tanto el diseño de los stands, como el contenido de comunicación y promoción: folletos, queda muy distante de ofrecer una variedad de productos u ofertas especializadas, decantándose por el producto tradicional de los Puertos Deportivos, como actividad del turismo náutico.

### **3.1.3.- Distribución de Productos Náuticos-Turísticos por Países.**

La distribución del producto la podemos conocer si observamos que en los Salones Náuticos está recogida una oferta de productos Náutico-Turístico en función de la demanda principalmente del público del país organizador; asimismo, a través de qué se ofrece en cada Salón y en qué destinos, así como las características particulares de cada uno de los mercados estudiados. El análisis efectuado<sup>45</sup> corresponde a los mercados de los países emisores: ALEMÁN, BRITÁNICO, FRANCÉS, ITALIANO y ESPAÑOL. Entendiendo que los tres últimos países ofrecen la doble acción de países emisores y receptores de turismo náutico.

---

<sup>45</sup>MENDEZ DE LA MUELA, G. (1998) "El Turismo Náutico en España", *Estudios de Productos Turísticos* nº 2, TURESPAÑA, pp. 98-99.

CUADRO 3.1.1

CARACTERÍSTICAS DE LOS SALONES INTERNACIONALES

SALÓN NAUTICO	Edición	Superficie Contrataca	Numero de Expositores	Superficie Expositiva	Feria Flotante	Características
GRAND PAVOIS LA ROCHELLE 10-15 Septiembre 1987	25	40.000 m <sup>2</sup>	588 de 20 países	75.000	SI	Exposición de 1987
SALÓN NAUTICO INTERNACIONALE GEOOVA 10 Octubre 1987	37	350.000 m <sup>2</sup>	1216	390.000	SI	Exposición de 1987
SALÓN INTERNACIONAL NAUTICO BARCELONA 19-21 Noviembre 1987	36	35.000 m <sup>2</sup>	413 nacionales y extranjeros	420.000	SI	Exposición de 1987
SALÓN NAUTIQUE INTERNATIONAL PARIS 12-16 Diciembre 1987	37	102.000 m <sup>2</sup>	950, 844 Franceses	100.000	SI	Exposición de 1987
YACHT SHOW INTERNATIONAL BOAT SHOW 1-10 Enero 1988	44	65.000 m <sup>2</sup>	600, 120 extranjeros	100.000	SI	Exposición de 1988
BOAT SHOW DUISBURG 11-13 Enero 1988	29	180.000 m <sup>2</sup>	1685	366.000	NO	Exposición de 1988

Para el conjunto de los seis Salones Náuticos estudiados se han clasificado 12 productos náuticos-turísticos. De los cuales, cinco productos están presentes en la mayoría de los Salones.

- chárter náutico (navegación libre, flotilla).
- escuelas de vela y centros náuticos de vacaciones.
- actividades subacuáticas (submarinismo).
- puertos deportivos/marinas.
- vacaciones activas, práctica de deportes náuticos.

De los Productos Náuticos Turísticos, en el Mercado Centroeuropeo, el **Chárter Náutico**, en la modalidad de Navegación Libre, es el preferente para la mayoría de los públicos. Por su parte el Puerto Deportivo, pasa a ser un cuarto y quinto puesto para los Alemanes y Franceses, respectivamente. No estando presente entre las preferencias principales de productos para el mercado Británico. Por el contrario, en el Mercado Mediterráneo, tanto en Italia como en España, el **Puerto Deportivo** sigue siendo la oferta principal en los Salones Náuticos; observándose el auge que está tomando la oferta de Chárter Náutico, en la modalidad de navegación libre. (Ver cuadro nº 3.1.2).

### 3.2.- EL TURISMO NÁUTICO INTEGRADO EN EL PRODUCTO TURÍSTICO

Como hemos podido comprobar, aunque de forma un tanto extensa, el Turismo Náutico se comercializa como producto turístico en: Gran Bretaña, Alemania y Francia, si bien el *Nautisme en France* existe plenamente en el país vecino diferenciando de forma clara las opciones del mercado: producto de *ocio acuático* y productos de *ocio náutico*. Frente a la situación que vivimos en la mayoría de las regiones litorales españolas donde las instituciones y el mercado no han sabido segmentar los productos que permitan definir una clientela, a excepción de los puertos deportivos.

Pero este modelo ordenado del producto turístico francés no se ha producido de una forma espontánea. Es fruto de una labor de varios años apoyado por la acción de consenso entre las distintas fuerzas sociales que participan en el producto turístico francés de forma integral: las administraciones y los empresarios privados. En efecto, este modelo parte de la acción conjunta de distintas instituciones, por ejemplo, La Confederación Francesa de Deportes Náuticos, creada por la Federación de Industrias Náuticas, en colaboración del Consejo



Nacional Superior de la Navegación y deportes Náuticos, la Federación de Vela y la Federación de Puertos Deportivos. Unidos para contribuir al desarrollo de los deportes náuticos y la recreación de la náutica en tiempo de ocio. Es decir, la realización de un trabajo común de las distintas instituciones del sector: industriales fabricantes de material náutico, responsables del deporte náutico, del turismo, investigadores, representantes de los puertos, empresarios, etc.

**CUADRO N° 3.1.2**  
**DISTRIBUCION DE LAS PREFERENCIAS DE PRODUCTOS NÁUTICO-TURÍSTICOS POR SALONES**

Principales Productos Nautico-Turísticos Demandados	Boot Düsseldorf	Salón París	Salón Génova	Boat Show Londres	Salón Barcelona	Grand Pavois
Chárter Náutico (Navegación Libre)	1	1	2	1	2	1
Chárter Náutico Flotilla	7	7		2		4
Puertos Deportivos/ Marinas	4	5	1	6	1	3
Escuelas de Vela, Cruceros Náuticos y Holidays	3	2	3	3		2
Submarinismo	2	3	4	7	3	
Vacaciones Activas: Deportes Náuticos	5	6		5		
Windsurf y Tabla	6	4		8	5	
Club de Familia				4		
Cruceros y Hotel				9		
Pesca Deportiva			5		4	
Grandes Veleros	8			10		
Cruceros Vuelta al Mundo				11		

**Fuente:** TURESPAÑA, 1998.

El turismo náutico francés existe porque es ante todo una apuesta empresarial y un modelo de desarrollo regional y local, que permite un acuerdo entre las distintas instituciones para favorecer la actividad y el acercamiento al mundo de la náutica, principalmente, a los más jóvenes, a las familias y, a los habitantes de las regiones de interior, mediante una oferta diversificada entre el *ocio náutico* y el *ocio acuático*. Oferta perfectamente estructurada y promocionada a través de los distintos canales de comercialización, donde los Salones Náuticos son un primer punto de acercamiento de la población a las actividades náuticas.

Asimismo, desde el plano legislativo en relación con la concesión de las infraestructuras portuarias, la responsabilidad pública en la gestión de la mayoría de las instalaciones náuticas francesas, bien de forma directa o con participaciones mixtas de los ayuntamientos, también ha contribuido en el acercamiento de la población al entorno portuario, tratando de evitar que el puerto se convierta en un "parking de barcos", un lugar cerrado o un

espacio para ciertos grupos sociales. Los nuevos modelos de gestión de los puertos franceses intentan hacer del puerto un lugar de vida, de vida náutica donde la población pueda pasear, alquilar un barco, integrarse en la actividad deportiva y, en definitiva, familiarizarse con la náutica a través de la recreación y el ocio.

Este modelo legislativo ha permitido configurar una estructura de puertos deportivos alejada de los grupos de poder que, desgraciadamente representaron en España el mayor número de los Clubs Náuticos. Situación social, que viene de lejos, como vimos en el acercamiento a la historia de la náutica en nuestro país (Capítulo III). Proyectando una la imagen de un mundo de la náutica cerrado al que pertenecen los aristócratas y la alta burguesía, que, desgraciadamente, aún perdura en la mente de un gran número de españoles que practican las actividades náuticas.

Lentamente esta situación está cambiando en nuestro país, con la modernización de los modelos de gestión y la adaptación de las reglas sociales de los clubs náuticos y, fundamentalmente, con la nueva imagen que transmiten los modelos de diseño de puertos abiertos con fines comerciales y de ocio para todos los ciudadanos (mariana de Alicante, Port Veil, Barcelona). Situación, que por renta y adaptación a una sociedad postindustrial como es la española, permitiría un mayor acercamiento al turismo náutico si se ordenara una oferta de ocio náutico y acuático de parecidas circunstancias a la diseñada en el país vecino, con la particularidad de contar con un gran patrimonio turístico en el rico y diverso litoral español.

**ABRIR 2ª PARTE**

