

INSTALACIONES PARA EL TURISMO POR MAR

Por
Aurelio G. Isla

Aclaremos en seguida, para el turismo por mar y para el turismo con el mar, o con la mar, como decimos la gente de la costa, que no todos los turistas que utilizan medios auxiliares de flotación y navegación llegan por mar. Muchos, la mayoría, lo hacen por tierra.

Hasta hace pocos años, digamos hasta la época de la Olimpiada de Amberes hace unos treinta y cinco, la navegación de recreo se vinculaba a los grandes yates escasos en número y propiedad de muy pocos potentados. Estos barcos amarraban en los puertos comerciales, bien en atraques comunes a otro tipo de embarcaciones, bien en bases pertenecientes a Clubs Náuticos de tipo exclusivo.

A finales del siglo pasado, un periódico inglés publicaba la noticia extraordinaria de que un tal John Barstow se había bañado dos veces en el mar el mismo día, y añadía: "claro, que se trata de un individuo medio imbécil". ¡Cuánto camino se ha recorrido desde entonces!

Pero desde 1928, la evolución ha sido enorme, y en los últimos años, espectacular y fulgurante. Primero, la creación de las series de yates ligeros, desde el 6,5 y el hispania hasta la explosión que significó el "snipe", y posteriormente los 505, FD, Finn, etc., desde hace pocos años el perfeccionamiento y popularización del motor popero, la construcción de cascos en material plástico y muy recientemente la extensión del esquí acuático, han hecho variar completamente el panorama de esta actividad humana, y, por tanto, se han planteado problemas y necesidades desconocidas hace muy poco.

Há contribuido también a ello la elevación del nivel de vida en la mayoría de las naciones, el deseo de evasión que se manifiesta en las masas y la natural consecuencia del cambio de concepto de la vida en contacto con la mar y con los lagos.

Toda esta afluencia sobre el litoral, que se traduce en una actividad a flote creciente de año en año, precisa de las instalaciones costeras adecuadas.

El camino a recorrer es evidentemente el común a cualquier necesidad que se plantea de nuevo. Primero, la concreción del programa de necesidades actuales y la previsión de su evolución en un futuro prudentemente establecido. Segundo, la resolución técnica y económica del problema que plantea la ejecución de lo previsto. Tercero, el acoplamiento, planificación y distribución en etapas que conjuguen los aspectos anteriores.

El estudio del programa de necesidades se deduce del análisis de la actividad generadora del tema.

A este respecto, hay que considerar las facetas siguientes:

1.ª La estada en internada de los yates de tipo grande y medio que permanecen siempre a flote.

Este es un aspecto de la cuestión importantísimo y que puede tener muy beneficiosas derivaciones para nuestra Patria, sobre todo en el Mediterráneo. En efecto, en la Costa Azul, el número de yates de este tipo es enorme y crece rápidamente todos los años. Las características físicas de esa costa permiten que, durante el verano, muchas embarcaciones puedan permanecer fondeadas en radas naturales o en pequeños puertos de condiciones técnicas imperfectas, pero en invierno, cuando sus propietarios desaparecen de esos lugares de veraneo y se alejan a su residencia habitual en el centro de Francia, o fuera de ella, los barcos han de quedar en lugar seguro, y la capacidad de lugar para ello está agotada. Marsella, Tolón, Cannes, Saint Tropez, son los núcleos más clásicos para esta estada, pero se encuentran materialmente abarrotados.

Pues si combinásemos esta insuficiencia en una costa tan cercana, con la existencia de bastantes puertos en nuestra costa que, creados como puertos de refugio o pesqueros, no están totalmente saturados, vemos la posibilidad que se nos ofrece en este sentido. Palamós, San Felú, Blanes, Arenys, Villanueva y Geltrú, Cambrils, San Carlos, Benicarló, Vinaroz, Burriana, Jávea, Calpe, Gandía, y el único e incomparable Mar Menor, son lugares entre los que una adecuada selección puede determinar el emplazamiento de instalaciones de internada, no sólo útiles, sino rentables económicamente y, por lo tanto, de posible realización.

A esto contribuye nuestra mano de obra, más barata que la extranjera, y nuestro clima incomparablemente mejor.

Pero para ello, para que esta faceta pueda desarrollarse, es pre-

ciso prepararse para ofrecer buenos servicios. Esta propia mano de obra, básicamente buena, hay que educarla, pues no es tan sencillo conservar un yate como parece, y los puertos deben contar con instalaciones de carenado, reparación y avituallamiento adecuados.

Este establecimiento de una red de bases de internada es, a mi entender, el punto de partida que se debe tomar para el yachting medio y pesado. Pensemos que una vez establecidos estos servicios, serían un atractivo enorme para la frecuentación posterior de estos puertos y formarían verdaderos polos de atracción no sólo para el turismo estacional, sino para que personas y Empresas se afincaran en nuestro país y se creara una nueva corriente de incremento a nuestra riqueza y revalorización de valores naturales.

2.^a La utilización o aprovechamiento de lo existente para el tránsito del turismo por mar.

De la exposición del punto anterior ya se deduce fundamentalmente esto. La creación de una red de internada lleva consigo la preparación de una serie de puntos de apoyo adecuados para la utilización deportiva.

Debe esto completarse con la adecuación de los puertos ya existentes, que, no siendo aptos para la internada, lo son, en cambio, para el tránsito o estancia en verano; por ejemplo, Estartit, Garraf, La Ampolla, Ametlla de Mar, etc.

En este aspecto, como en otros muchos, para comprender cuáles son las necesidades a llenar, es lo mejor situarse en el lugar del usuario.

Es problema frecuente en los puertos para el turista por mar la gran distancia a que se encuentra lo que necesita, y hay que pensar en que el que llega embarcado, no dispone de ningún medio de locomoción terrestre. Recargar baterías, comprar víveres, hacer combustible, simplemente tomar agua, son faenas que en ocasiones hacen ingrata una escala y que, desgraciadamente, no podemos hoy considerar resueltas en muchos sitios.

3.^a La preparación de centros de actividad en costa abierta.

Hasta aquí hemos llegado a la costa por mar. Lleguemos ahora por tierra, que es como se va llegando más y más cada día.

Me refiero al uso de las embarcaciones que normalmente están en tierra, y que sólo se botan en el momento de utilizarlas o, cuando más, en los cortos días de vacaciones de su propietario.

Sería curioso, y probablemente importante, tener una estadística,

que no creo que se lleve, del número de remolques de automóvil para transporte de embarcaciones, que se van fabricando cada año en el mundo.

Desde el Cadet, al Vaurien, o al chinchorro con motor popero hasta los Bolougas, que son verdaderos yates habitables, desde la primavera al otoño, las carreteras de Europa se llenan de coches con una embarcación a su popa, y su jubilosa y familiar tripulación dispuesta a transbordar rápidamente de una a otra nave.

Esta faceta de la náutica deportiva y el consiguiente programa parcial de necesidades, es de hace muy pocos años, pero el incremento que va tomando es tan grande, que su planteamiento es necesario y urgente.

Las exigencias técnicas de estas embarcaciones son completamente diferentes de todo lo que hemos tratado antes para las de mayor parte. Aquí no se necesita un verdadero puerto, en el sentido de un refugio que se pueda tomar o dejar con mal tiempo o, cuando menos, permanecer en él a flote durante el mismo.

Se precisa en cambio facilidad para llegar con el coche hasta el muelle o embarcadero, efectuar la botadura o varada, embarcar, desembarcar, aprovisionar y aparcar el remolque mientras no se utilice.

Ya se ve que el tipo de instalaciones ha de ser completamente diferente del que exige una embarcación permanentemente a flote, pero afortunadamente a favor de la economía de realización. Es decir, si por lo que se refiere a verdaderos puertos se ha de pensar primordialmente en el aprovechamiento de lo existente, y sólo en casos muy particulares sería posible hoy por hoy contar con nuevas construcciones, dado el coste de las obras marítimas, en cambio, el embarcadero sin abrigo, o con abrigo circunstancial, es factible y económico en muchos casos.

A mi entender, basta para ello una obra en forma de muelle o embarcadero con fácil acceso, una explanada para parking y servicios auxiliares de aprovisionamiento y pequeñas reparaciones y, por último, medios adecuados para botadura y varado rápido para cascos de peso limitado.

Debo referirme aquí al método que se ha ensayado en los Estados Unidos en forma de una tubería para aire comprimido tendida por el fondo que circunda la zona de maniobras; se consigue que el escape de las burbujas cree una zona de tranquilidad suficiente para facilitar la maniobra de botadura o embarque y viceversa.

Hemos pasado hasta aquí una rápida revista a los problemas portuarios que plantea el desarrollo de la náutica deportiva. Pero todo análisis debe ser seguido de un esbozo del tipo de solución posible o, cuando menos, del itinerario que subjetivamente se considera más adecuado para buscarla.

Por parte de la Administración Pública, en este momento se concede a las necesidades portuarias de tipo deportivo la atención que las circunstancias actuales imponen.

¿Cómo se puede colaborar a que las instalaciones que deseamos sean una brillante realidad? En primer lugar, considerando lo que es viable y lo que no lo es, lo que es necesario y lo que es accesorio, lo lógico y lo absurdo.

Fomentemos la iniciativa privada, para aquellas facetas en las que un lícito beneficio comercial puede desarrollar una instalación concreta, y reservamos la acción tutelar del Estado para la concesión de las autorizaciones necesarias a estas instalaciones con planteamiento lógico y correcto, y para la ayuda o financiación y ejecución de aquellas otras tareas en que por su importancia, complejidad y otras características especiales, se salen de las posibilidades individuales o locales.