

TURISMO NAUTICO EN ESPAÑA

(LA OTRA VERTIENTE DEL MAR)

Por

M.^a Elena Seoane Santamaría

INTRODUCCION

La vuelta a la Naturaleza corresponde a una necesidad imperiosa que siente el hombre, especialmente el que vive en la ciudad. Desde que se produce la revolución industrial, tiene más medios para viajar, se los ha proporcionado precisamente ese progreso que ha representado la fantástica evolución de la industria en los últimos años.

El mundo comercial e industrial en el que nos desenvolvemos exige períodos de ocio, cada vez más prolongados, que están ya dentro del cuadro de las conquistas sociales de nuestro tiempo.

No tendría valor el ocio conquistado si no encontráramos en nuestras vacaciones el sedante necesario para recuperarnos de las tensiones de los trabajos a los que estamos sometidos, y al mismo tiempo la posibilidad de practicar ejercicios moderados que contrasten con la vida sedentaria de las grandes ciudades.

No cabe duda que el mar cumple con las exigencias del turista de hoy. La navegación de recreo, que hasta no hace muchos años había sido privativa de una clase afortunada, está ya en vías de democratizarse. A ello ha contribuido el más alto nivel de vida, por supuesto, pero también la utilización del plástico y de la fibra de vidrio en la fabricación de las embarcaciones.

Fijémonos en el fantástico desarrollo que la navegación deportiva ha adquirido en países como Francia e Italia, entre otros. El parque náutico de Francia, a fin de 1974, era de unas 400.000 embarcaciones, y el de Italia de unas 360.000.

España reúne condiciones excepcionalmente favorables para un importante desarrollo del turismo náutico. La longitud de las costas del litoral se eleva a 6.825 kilómetros, con un total de 1.707 playas. De estos kilómetros de costa, un gran número corresponden al Mediterráneo, cuyas características son óptimas para la práctica de los deportes náuticos.

Parque náutico de España.

El parque náutico de España de la llamada «IV Flota» (embarcaciones deportivas), ha aumentado sensiblemente en los últimos años, cifrándose hoy en unas 26.000 embarcaciones.

Aunque esta cifra es considerablemente inferior a las de otros países del Mediterráneo, y no digamos de Estados Unidos y Canadá, con sus 20 y 12 habitantes por embarcación, respectivamente, es interesante hacer constar la evolución ascendente que ha experimentado esta flota en nuestro país, hasta llegar a la cifra citada, que representa 1.307 habitantes por cada embarcación.

Crecimiento de la flota de recreo y deportiva en España

	1968	1970	1972	1974
Embarcaciones a motor	4.953	9.157	12.524	15.620
Embarcaciones de vela	4.070	6.896	5.217	6.200
Embarcaciones mixtas	—	—	3.466	3.640
<i>Totales</i>	9.023	16.053	21.207	25.460

El grueso de esta flota concentra en los puertos del Mar Mediterráneo, con un 80 por 100, y sólo un 20 por 100 se encuentra en los puertos del Mar Cantábrico y Océano Atlántico.

Según las dimensiones de los barcos existentes, se pueden agrupar así:

	1968	1970	1972	1974
De eslora inferior a 5 m.	58 %	72 %	54 %	44 %
De eslora entre 5 y 8 m.	27 %	18 %	30 %	36 %
De eslora entre 8 y 15 m.	12 %	8 %	13 %	17 %
De eslora superior a 15 m.	3 %	2 %	3 %	3 %

De estos datos se deduce que sólo alrededor del 20 por 100 de la flota de recreo tiene eslora superior a 8 m.

De acuerdo con las prospecciones realizadas, es previsible que España cuente en 1980 con una flota de alrededor de 100.000 embarcaciones deportivas.

Los Puertos Deportivos.

En el año 1969, como consecuencia del desarrollo que el deporte náutico iba adquiriendo, por la afluencia del turismo interior y exterior y por la creciente utilización de embarcaciones menores, se promulga la «Ley 55/1969, de 26 de abril, sobre Puertos Deportivos», que se publica en el *Boletín Oficial del Estado*, con fecha 28 de abril de 1969.

Esta Ley regula la construcción, conservación y explotación de Puertos Deportivos, complementando los conceptos y esquemas de las disposiciones generales vigentes sobre puertos, inaplicables, en algunos de sus aspectos, a esta materia concreta.

Clasifica esta Ley a los Puertos Deportivos en:

- a) De internada o puerto base.
- b) De escala.

Los primeros deberán reunir —como mínimo— las características siguientes:

- Fácil acceso marítimo al puerto, incluso para la navegación a vela, y practicable en todo tiempo.
- Acceso adecuado por tierra.
- Proporcionar a las embarcaciones un atraque cómodo y seguro, contando con medios de izada, varada, lanzamiento y remolque, tomas de agua potable y de energía eléctrica, talleres de reparación, almacén para embarcaciones y sus pertrechos, suministros de comubustibles, lubricantes y accesorios.
- Disponer de servicios de correos, teléfonos, telégrafo o radio y servicios contra incendios, dentro de la distancia que reglamentariamente se determine y de las adecuadas instalaciones sanitarias e higiénicas.

Los segundos, es decir, los de escala, deberán reunir, también como mínimo, las siguientes características:

- El acceso marítimo deberá ser practicable en la temporada.
- Tendrán acceso adecuado por tierra.

- Contarán con medios de izada para botes y varadero para emergencias; taller apropiado para pequeñas reparaciones; tomas de agua potable y energía eléctrica, y, asimismo, suministros de combustibles y lubricantes para las embarcaciones y medios contra incendios y las adecuadas instalaciones sanitarias e higiénicas.

Añade esta misma Ley, que los puertos y zonas portuarias deportivas podrán ser construidos y explotados por:

- Las Corporaciones Locales.
- La Delegación Nacional de Educación Física y Deportes.
- La Organización Sindical.
- Los Clubs Náuticos u otros deportivos, con actividades náuticas.
- Las demás personas jurídicas o naturales, de nacionalidad española, en su defecto,
- por el Estado.

En las disposiciones finales de esta Ley se establece que, en el plazo de seis meses, desde la aprobación de la misma, el Ministerio de Obras Públicas presentará, a la aprobación del Gobierno, el Reglamento ejecutivo de la Ley. No sólo han transcurrido los seis meses, sino seis años y todavía no existe tal Reglamento.

A falta de dicho Reglamento, la tramitación que se viene llevando a cabo actualmente para los proyectos de Puertos Deportivos, es provisional y se basa en las directrices que marca el artículo once de la Ley que nos ocupa y que dice:

Artículo once.—Uno. La petición de la Corporación Local, Delegación Nacional de Educación Física y Deportes u Organización Sindical, se dirigirá al Ministerio de Obras Públicas acompañada del proyecto y demás documentación que reglamentariamente se determine.

Dos. El proyecto, que deberá ajustarse a las características indicadas en esta Ley para la clase de puerto de que se trate, será sometido por el Ministerio de Obras Públicas a informe de los Organismos que reglamentariamente se determinen, y, en todo caso, al de las autoridades militares competentes, cuando los intereses de la seguridad nacional lo requieran. Será de aplicación a estos informes lo dispuesto en el artículo treinta y nueve, dos, de la Ley de Procedimiento Administrativo.

Tres. Si a la vista de los informes y de los estudios realizados el Ministerio de Obras Públicas estimase favorable la construcción, someterá el proyecto, durante el plazo de un mes, a información pública.

Cuatro. Terminada dicha información, se remitirá el expediente al Ministerio de Hacienda para que informe sobre la ocupación del dominio público, cuando se solicitare.

Cinco. Antes del transcurso de seis meses, a contar de la iniciación del expediente, salvo causa excepcional debidamente justificada, el Ministerio de Obras Públicas elevará al Gobierno la correspondiente propuesta de resolución. El acuerdo del Gobierno llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos de expropiación forzosa.

En definitiva, la tramitación que se está dando a estos expedientes es la siguiente:

1. El proyecto completo y visado por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la obra que se pretende realizar, es presentado por el peticionario en la Jefatura de Costas y Puertos de la zona a que corresponda. Las Jefaturas de Costas y Puertos son siete: Norte, Galicia, Sur, Levante, Cataluña, Baleares y Canarias. Dependen de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas y tienen a su cargo la gestión y tutela del dominio público litoral.

El Proyecto se presenta acompañado del documento acreditativo de haber depositado una fianza provisional equivalente al 0,25 por 100 del importe del presupuesto de ejecución de las obras. También debe presentarse la documentación acreditativa de la personalidad del peticionario e instancia dirigida al Excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas.

2. La Jefatura de Costas y Puertos procede a efectuar una información oficial a nivel provincial interesando informes de:

- Comandancia Militar de Marina.
- Ayuntamiento.
- Delegación Provincial del Ministerio de la Vivienda.
- Delegación Provincial del Ministerio de Información y Turismo.
- Grupo de Puertos de la provincia.

Con estos informes y el suyo propio, la Jefatura de Costas y Puertos, remite el Proyecto y expediente a la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

3. La Dirección General de Puertos y Señales Marítimas interesa a su vez informes a nivel nacional de:
 - Ministerio del Ejército.
 - Ministerio de Marina.
 - Ministerio de Comercio (Subsecretaría de la Marina Mercante).
 - Ministerio de Información y Turismo.
 - Delegación Nacional de Educación Física y Deportes.
4. A la vista de todos los informes recibidos, y estudiado el Proyecto, se procede, en su caso, a declarar «favorable» la construcción del puerto, mediante una Orden ministerial, cuya firma está delegada en la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas (punto 3, artículo once, de la Ley de Puertos Deportivos).
5. La declaración de «favorable» se anuncia en el *Boletín Oficial del Estado* y en el de la *Provincia*, al mismo tiempo que se abre información pública por un mes, para que los particulares interesados puedan examinar el Proyecto y presentar las alegaciones que consideren oportunas. Esta información pública se anuncia también, normalmente, en un periódico de la provincia. El Proyecto se expone en Madrid (Dirección General de Puertos y Señales Marítimas) y en la Jefatura de Costas y Puertos que corresponda.
6. A la vista de cuanto antecede se prepara en la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas el condicionado que, en su caso, se propondrá para la elevación a acuerdo de Consejo de señores Ministros y se remite este condicionado al Ministerio de Hacienda (en cumplimiento del punto 5 del referido artículo once, de la Ley de Puertos Deportivos), para que informe sobre la ocupación del dominio público, cuando se solicitare.
7. Con las correcciones que en su caso procedan, a la vista del informe del Ministerio de Hacienda, se produce una Orden ministerial por la que se establecen las condiciones que serán pro-

puestas al Consejo de señores Ministros para la concesión del Puerto y se somete dicho condicionado a la aceptación previa del peticionario.

8. Una vez aceptadas por el peticionario las condiciones, se eleva por el Ministerio de Obras Públicas a Consejo de señores Ministros la oportuna propuesta de concesión.
9. El acuerdo del Consejo de señores Ministros se publica en el *Boletín Oficial del Estado* y se comunica directamente a los interesados.

INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LA CUARTA FLOTA (Embarcaciones deportivas).
Relación y situación de los Puertos Deportivos hasta 1975.

Estado del Puerto	Concepto y Lugar	Término Municipal	Provincia	Jefatura de Costas y Puertos
En construcción.	Puerto Deportivo Invernada «El Estacio».	San Javier.	Murcia.	Levante.
En trámite.	Puerto Deportivo Invernada «Exterior de la Manga».	San Javier.	Murcia.	Levante.
En construcción.	Puerto Deportivo de Escala «Santa Pola del Este».	Santa Pola.	Murcia.	Levante.
En explotación.	Puerto Deportivo de Escala «Cap Blanch».	Cullera.	Valencia.	Levante.
En construcción.	Puerto Deportivo Invernada «Puebla de Farnals».	P. de Farnals.	Valencia.	Levante.
En explotación.	Puerto para embarcaciones deportivas de «Las Fuentes».	Alcalá Chisvert.	Castellón.	Levante.
En construcción.	Puerto Deportivo de Escala «Salou».	Villaseca-Salou.	Tarragona.	Cataluña.
En trámite.	Puerto Deportivo de Escala «Aiguadolç».	Stiges.	Barcelona.	Cataluña.
En explotación.	Puerto Deportivo Invernada «Castelldefels».	Castelldefels.	Barcelona.	Cataluña.
En explotación.	Puerto Deportivo-Pescuero «Badalona».	Badalona.	Barcelona.	Cataluña.
En explotación.	Puerto Deportivo Invernada «Masnou».	Masnou.	Barcelona.	Cataluña.
En explotación.	Puerto Deportivo de «El Balis».	S. A. de Llavenera	Barcelona.	Cataluña.
En explotación.	Puerto Deportivo de «Lladrach».	Lladrach.	Gerona.	Cataluña.
En explotación.	Puerto Deportivo de «Aiguablava».	Bagur.	Gerona.	Cataluña.
En explotación.	Puerto Deportivo de «Ampuriabrava».	Ampurias.	Gerona.	Cataluña.
En explotación.	Puerto Deportivo de «Santa Margarita».	Rosas.	Gerona.	Cataluña.
En construcción.	Puerto Deportivo Invernada «Cam Pastilla».	P. de Mallorca.	Gerona.	Cataluña.
En explotación.	Puerto Deportivo de «El Arenals».	Lluchmayor.	Baleares.	Baleares.
En construcción.	Puerto Deportivo de Escala «Estanyol».	Lluchmayor.	Baleares.	Baleares.
En construcción.	Puerto Deportivo de «Calador».	Santany.	Baleares.	Baleares.
En construcción.	Puerto Deportivo de Escala «El Cocodrilo».	Alcudia.	Baleares.	Baleares.
En construcción.	Puerto Deportivo Invernada «Santa Ponsa».	Calviá.	Baleares.	Baleares.

Estado del Puerto	Concepto y Lugar	Término Municipal	Provincia	Jefatura de Costas y Puertos
En construcción.	Puerto Deportivo de Escala «El Toros».	Calvia.	Baleares.	Baleares.
En explotación.	Puerto Deportivo de «Palma Nova I y II».	Calvia.	Baleares.	Baleares.
En explotación.	Puerto para embarcaciones menores «El Candao».	Málaga.	Málaga.	Sur.
En explotación.	Puerto Deportivo de «José Bandús».	Marbella.	Málaga.	Sur.
En construcción.	Puerto Deportivo de «Benalmádena».	Benalmádena.	Málaga.	Sur.
En construcción.	Puerto Deportivo de «Torrevigías».	Benalmádena.	Málaga.	Sur.
En construcción.	Puerto Deportivo «Puerto de Santa María».	P. de S. María.	Cádiz.	Sur.
En trámite.	Puerto Deportivo de «Bahía La Parra».	Enix.	Almería.	Sur.
En construcción.	Puerto Deportivo en el «Oasis de la Costa del Sol».	Dalias.	Almería.	Sur.
En trámite.	Puerto Deportivo de «Las Mecenas».	Mojácar.	Almería.	Sur.
En explotación.	Puerto Deportivo de Escala «Puerto Rico».	Mogán.	Las Palmas G. C.	Canarias.
En explotación.	Puerto Deportivo «Pasito Blanco».	S. B. Tirajana.	Las Palmas G. C.	Canarias.
En trámite.	Puerto Deportivo de «San Andrés».	Tenerife.	S. C. Tenerife.	Canarias.
En trámite.	Puerto Deportivo de «Acantilado de los Gigantes».	P. de Santiago.	S. C. Tenerife.	Canarias.

Además de estos puertos deportivos, existen los del Estado, que están a cargo de Juntas de Puertos, y los de menor tamaño, también estatales, que integran la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos.

Es de destacar la labor que realizan los Clubs Náuticos en las zonas deportivas de estos puertos, labor que tanto viene contribuyendo a la expansión de los deportes náuticos.

Ordenación del litoral.

Si, como decíamos anteriormente, es previsible que España cuente en 1980 con unas 100.000 embarcaciones deportivas, es evidente que para esa fecha habrá que contar con otros tantos puntos de amarre, más los que se destinen en alquiler para embarcaciones procedentes del extranjero. Para ello se deberán construir nuevos puertos deportivos.

Ahora bien, para evitar que los puertos proliferen de una manera anárquica es importante realizar previamente una serie de estudios, tales como un *estudio de planificación de usos de la costa*, que determine las zonas turísticas, las industriales, las agrícolas, etc.; *uno de ordenación de playas*, y principalmente, *un estudio de mercado* para establecer un equilibrio entre la oferta y la demanda de puestos de amarre.

Asimismo, es preciso exigir que los puertos deportivos se ajusten a unos módulos que garanticen los servicios y el confort que exige el usuario de hoy y el del futuro y que ya le ofrecen otros países.

Por lo que se refiere al estudio de planificación de usos de la costa, lo está ya llevando a cabo el Ministerio de Obras Públicas (Dirección General de Puertos y Señales Marítimas), con vistas a que la facultad discrecional de dicho Ministerio, que se refiere al otorgamiento de concesiones, esté reglamentada de acuerdo con criterios previstos de antemano.

Este estudio consta de dos partes:

Primera parte. *Situación actual.*—Se estudia en esta parte la costa en todos sus aspectos, físicos, de usos y de naturaleza de la misma, es decir, se realiza un inventario muy completo de la costa, incluidas las playas.

Segunda parte. *Previsiones de uso*.—Teniendo en cuenta los usos actuales y los previsibles para el futuro, se trata de definir los distintos usos más convenientes en cada caso y, en líneas generales, de realizar una preordenación de las zonas.

Este estudio general, que comprende Mallorca e Ibiza, Barcelona y Gerona, Castellón, Valencia y parte de Alicante (hasta Santa Pola), y Granada y Almería, será la base de otros más concretos, como, por ejemplo, el de la Ordenación de Playas.

La suma prevista para el estudio en cuestión es del orden de los 60.000.000 de pesetas. Actualmente se ha presentado a concurso, y los trabajos deberán estar terminados para fin de marzo de 1976.

En cuanto al estudio de mercado, con excepción de los realizados por particulares para instalaciones concretas, no tenemos noticia de que exista tal estudio a nivel nacional.

Teniendo en cuenta que el turista que utiliza puertos deportivos es uno de los que más gasta «per cápita» —se dice que uno solo de estos visitantes deja tantas divisas como 400 turistas medios—, entendemos que al Ministerio de Información y Turismo correspondería realizar este estudio, y, de acuerdo con los resultados obtenidos, llevar a cabo una campaña a nivel internacional de promoción del turismo náutico.

Necesitamos saber qué tipo de instalaciones son las más favorecidas por los usuarios, qué países tienen una clientela en potencia para nosotros, la categoría social de los usuarios, el tipo de embarcaciones que utilizan, etc., sin olvidar la forma de enfocar las campañas de publicidad en los diferentes países donde se vayan a realizar.

También podrían colaborar las Universidades. Sabemos que la de Ann Arbor (Michigan), en U. S. A., llevó a cabo en 1972 una investigación sobre los problemas relacionados con el creciente desarrollo y utilización de las costas marítimas.

El trabajo se refirió principalmente a los siguientes puntos:

1. Identificación de los conflictos entre el uso y los recursos tipos en las zonas costeras,
2. Desarrollo de los sistemas de recogida de datos e información de la zona costera.

3. Desarrollo de sistemas matemáticos y de computadores para predecir el efecto de descargas contaminadas a las aguas costeras.

En cuanto a los módulos antes mencionados a exigir a los puertos, por lo que se refiere al Ministerio de Información y Turismo, y a efectos de lo dispuesto en el artículo 15-3, en relación con el 11-2 de la ley 55/1969, de 26 de abril, sobre Puertos Deportivos, y, asimismo, en relación con el 16 de la ley 28/1969, de abril, sobre Costas, relativos a los informes que se precisan para que se autorice la construcción de un puerto deportivo, parece conveniente —en tanto que resulte oportuno proponer la promulgación de normas reglamentarias que objetivicen los requisitos básicos condicionantes del informe de este Ministerio— plasmar unos criterios orientativos, algunos de los cuales pudieran revestir carácter firme y otros más flexible.

En todo caso, debe tenerse en cuenta el informe del Delegado Provincial del Departamento, que opinará sobre los siguientes puntos:

1. Necesidad o conveniencia, a efectos turísticos del puerto que se proyecta.
2. Influencia sobre las bellezas naturales circundantes de las playas y, en definitiva, planteamiento estético total del proyecto.
3. Si el proyecto en cuestión reúne los siguientes estudios:
 - Sobre su rentabilidad viable.
 - De adaptación del puerto a su entorno marítimo, muelles para peatones, diques de cota no superiores a tres-cuartos metros sobre el nivel del mar, etc.
 - Previsión de servicios de animación deportiva y comercial (escuelas de diversos deportes náuticos, comercios, almacenes para las embarcaciones, restaurantes, etc.).
 - Previsión de servicios de abastecimiento (canalización para toma directa desde las embarcaciones de agua, electricidad, televisión, teléfono, etc.).
4. Si se ha previsto que un 25 por 100, como mínimo, de la capacidad de atraque se reserve para amarres de embarcaciones de recreo procedentes de otros puertos, nacionales o extranjeros.

Otros criterios de apreciación más flexible, puesto que obedecen a razones técnicas sobre las cuales la incidencia y competencia de este Ministerio es menor, son los siguientes:

5. Si el puerto es de internada, que no exista otro a una distancia de menos de 75-100 kilómetros.
6. Si las dimensiones mínimas no se ajustan a las siguientes:
 - 400 amarres (puerto de internada).
 - 200 amarres (puerto de escala).

Playas.

Se puede decir que nuestras playas han sido uno de los principales atractivos para los visitantes extranjeros. En la época estival también la mayoría de los españoles pasan sus vacaciones en el litoral, lo que hace que resulte prácticamente imposible encontrar una de las 1.707 playas —que suman un total de 1.890 kilómetros— que no esté saturada.

Esta afluencia de visitantes crea serios problemas, principalmente de contaminación.

La Administración está ya tomando medidas para mantener las playas con el mayor grado de limpieza posible.

El Ministerio de la Gobernación (Dirección General de Administración Local) cursó en junio pasado una circular a los gobernadores civiles, encareciéndoles la vigilancia en el cumplimiento de las normas sobre limpieza de las playas.

El artículo 17 de la vigente ley de Costas, de 26 de abril de 1969 («Boletín Oficial del Estado» de 28 de abril del mismo año), dispone:

1. La policía de moralidad, higiene y salubridad, así como el ornato y limpieza de las playas y lugares de baño, corresponderá a los Ayuntamientos en cuya demarcación territorial estén situados.
2. También corresponde a los Ayuntamientos vigilar la observancia en los lugares de baño de las normas generales e instrucciones dictadas por la Subsecretaría de la Marina Mercante sobre mantenimiento del material de salvamento y demás medidas para la seguridad de las vidas humanas.

3. La explotación de los servicios que puedan establecerse en las playas que, por no necesitar instalaciones fijas, no requieran la concesión referida en el apartado 2 del artículo 10, corresponderá al Ayuntamiento, que podrá realizarla por gestión directa o mediante convenio con los particulares, manteniendo, en todo caso, el uso público de la playa.

En la citada circular se recordaba este artículo a los señores alcaldes y se les decía que, como consecuencia de tal precepto, deberían disponer lo necesario para que en las playas de su término municipal especialmente dedicadas a la afluencia de bañistas, se hiciera limpieza diaria de las mismas, recogiendo todos los objetos y algas que la mar arrojara a la playa. Se vigilaría que los usuarios de las playas no arrojaran desperdicios, papeles, envases, etc., que deberían ser depositados en los recipientes colocados por el Ayuntamiento previamente con tal finalidad. La limpieza de las playas debería hacerse en horas que no molestaran al público, para lo cual los Ayuntamientos podrían acudir al régimen de concierto directo a que se hace referencia en la norma anterior.

En cuanto a toldos, casetas, sillas, etc., los Ayuntamientos procurarían mantener el servicio adecuado a las necesidades de los usuarios, ya directamente o por medio de concesionarios.

Añade dicha circular que se vigilaría la observancia de todas las disposiciones legales sobre embarcaciones a motor y actividades subacuáticas para evitar peligros a los bañistas, teniendo en cuenta que, según dispone la orden de 2 de julio de 1964, en una zona de 250 metros de ancho a lo largo de las playas a las que asistan bañistas no se podrá utilizar para deportes o recreo embarcaciones o artefactos provistos de hélice o que, sin tenerla, desarrollen velocidades superiores a cinco nudos.

En cuanto a las playas peligrosas, se recomienda a los Ayuntamientos tener especial cuidado en el cumplimiento de lo que sobre tal extremo contiene la orden de la Presidencia del Gobierno de 31 de julio de 1972 señalizando las playas debidamente y haciendo públicas las instrucciones preventivas y sanitarias pertinentes para caso de accidentes, picaduras de bichos, etc. Igualmente se les recomendaba, aun cuando no fuera obligatorio, la colocación en las playas que lo requieran del correspondiente botiquín de urgencia.

Por otra parte, se está trabajando en una propuesta de orden ministerial conjunta de los Ministerios de la Gobernación, Información y Turismo y Obras Públicas sobre condiciones en los establecimientos expendedores de comidas o bebidas situados en playas, vías públicas y lugares de recreo o esparcimiento.

Sería de desear que esta orden estuviera vigente al principio de la próxima temporada, ya que los vulgarmente llamados «Chiringuitos» dejan mucho que desear en materia de higiene, comportando un potencial riesgo de la salud pública, amén de los desfavorables comentarios que suscitan por parte de los visitantes extranjeros.

El Ministerio de Obras Públicas tiene aprobados varios planes de ordenación general de costas y playas, cuya relación al 31 de diciembre de 1974 es la siguiente:

DESIGNACION	Jefatura de Costas y Puertos	Fecha O. M. Aprobación
Playa de Palma y zona costera de Can Pastilla, del término municipal de Palma de Mallorca, y de la playa de El Arenal, del término municipal de Lluchmayor (Mallorca)	Baleares	27-I-1967
Playa de Salvé, en Laredo (Santander)	Norte	20-II-1967
Playa de San Juan (Alicante y Campello)	Levante	5-VI-1968
Playa de Camp de Mar y zona costera de Cap Andritxol, hasta Biniorella	Baleares	11-VI-1968
Playa de Silgar, Sangenjo (Pontevedra)	Galicia	17-VI-1968
Playa de Sada (La Coruña)	Galicia	17-VII-1968
Playa de Riaza (La Coruña)	Galicia	20-VII-1968
Playas de Bil-Bil, Benalmádena (Málaga)	Sur	15-X-1968
Playas de Torremolinos (Málaga)	Sur	14-II-1969
Playa de Sopolana, Achibiribil y Arriatera (Vizcaya)	Norte	31-V-1969
Playas de Nerja (Málaga)	Sur	28-VI-1969
Costa y playas desde Cala Conis hasta Cala Basset, en San Telmo, Andraitx (Mallorca).	Baleares	28-VI-1969
Zona de Levante del Puerto de Aguilas (Murcia)	Levante	25-XI-1969
Playa Samil, Vigo (Pontevedra)	Galicia	28-I-1970
Playas de Sagunto y Canet de Berenguer, Sagunto (Valencia)	Levante	5-II-1970
Playa de Matalascañas, Almonte (Huelva)	Sur	29-V-1970
Playa de Fuenterrabía (Guipúzcoa)	Norte	30-X-1970

DESIGNACION	Jefatura de Costas y Puertos	Fecha O. M. Aprobación
Playa de Cala'n Porter, Alayor (Menorca) ...	Baleares	16-IV-1971
Playa de Cala Guya, Capdepera (Mallorca) ...	Baleares	18-V-1971
Zona costera de la Ría de Viveiro (Lugo) ...	Galicia	26-XI-1971
Playa de Aro, Castillo de Oro (Gerona) ...	Cataluña	15-XI-1974
Playa de Tossa, Tossa de Mar (Gerona) ...	Cataluña	6-XII-1974

Esperamos que también, y siempre por razones de higiene, se logre prohibir el acceso de perros a las playas más concurridas, como se hace en otros países.

Títulos para el manejo de embarcaciones de recreo.

Por orden de 10 de noviembre de 1965, del Ministerio de Comercio, se establecen una serie de títulos de carácter deportivo que se exigen para el manejo de embarcaciones de recreo.

Estos títulos carecen de condición profesional, por lo que en ningún caso podrán sus poseedores contratar sus servicios ni percibir por su ejercicio emolumento alguno.

Los títulos deportivos que se establecen para el mando de las embarcaciones de recreo son:

Capitán de Yate

A) Atribuciones:

- a) Mando de embarcaciones deportivas de hasta 500 toneladas de registro bruto, en cualquier clase de navegación.

B) Condiciones:

- a) Estar en posesión del título de patrón de yate.
- b) Haber realizado ciento cincuenta días de navegación en embarcaciones deportivas con posterioridad a la fecha de obtener el título de patrón de yate.

- c) Haber aprobado el examen correspondiente, que podrá realizarse antes de cumplir las condiciones de embarco establecidas en el apartado anterior.

Patrón de yate

A) Atribuciones:

- a) Mando de embarcaciones deportivas de hasta 50 toneladas de registro bruto en navegaciones que se efectúen dentro de la zona comprendida entre la costa y la línea de 60 millas paralela a la misma.

B) Condiciones:

- a) Estar incluido en la inscripción marítima.
- b) Haber realizado setenta y cinco días de navegación en embarcaciones deportivas.
- c) Haber cumplido veintiún años.
- d) Haber aprobado el examen correspondiente, que podrá realizarse antes de cumplir las condiciones de embarco establecidas en el apartado anterior.

Patrón de embarcaciones deportivas a motor de primera clase

A) Atribuciones:

- a) Gobierno de embarcaciones deportivas a motor de hasta cinco toneladas de desplazamiento, siempre que no rebasen los 60 HP fiscales la potencia de su equipo propulsor, en instalaciones de un solo motor, o 120 HP fiscales, en instalaciones de dos motores, en navegaciones que se efectúen dentro de la zona permitida en cada lugar por la Autoridad local de Marina.

B) Condiciones:

- a) Estar en posesión del título de patrón de embarcaciones deportivas a motor de segunda clase.

- b) Haber cumplido veintiun años de edad, o desde los dieciocho años, con el consentimiento del padre o, en su defecto, el de la madre o tutor, cuando se trate de menores no emancipados.
- c) Haber aprobado el examen correspondiente.

Patrón de embarcaciones deportivas a motor de segunda clase

A) Atribuciones:

- a) Gobierno de embarcaciones deportivas a motor de hasta dos toneladas de desplazamiento siempre que no rebasen los 30 HP fiscales, la potencia de su equipo propulsor, en instalaciones de un solo motor, o 60 HP fiscales en instalaciones de dos motores, en navegaciones que se efectúen dentro de la zona permitida en cada lugar por la Autoridad local de Marina.

B) Condiciones:

- a) Haber cumplido los dieciocho años de edad, o desde los quince años, con el consentimiento del padre o, en su defecto, el de la madre o tutor, cuando se trate de menores no emancipados.
- b) Haber aprobado el examen correspondiente.

Patrón de embarcaciones deportivas a vela

A) Atribuciones:

- a) Gobierno de embarcaciones deportivas a vela de hasta cinco toneladas de desplazamiento, en navegaciones que se efectúen dentro de la zona permitida en cada lugar por la Autoridad local de Marina.

B) Condiciones:

- a) Haber cumplido los dieciocho años de edad, o desde los quince años, con el consentimiento paterno o, en su defecto, el

de la madre o tutor, cuando se trate de menores no emancipados.

- b) Haber aprobado el examen correspondiente.

Guía náutica.

El Ministerio de Información y Turismo (Dirección General de Empresas y Actividades Turísticas) ha publicado el tomo I de la «Guía Náutico-Turística de España».

Esta publicación, que comprende las Costas Brava y Dorada, fue presentada en el XII Salón Náutico Internacional y del Deporte, que se celebró en Barcelona en el mes de febrero pasado.

Está ya muy adelantada la preparación del tomo II, que comprenderá las Costas del Azahar y Blanca más el Archipiélago Balear.

La obra constará de otros dos tomos más, el tomo III dedicado a las Costas del Sol y de la Luz, a Ceuta y Melilla y al Archipiélago Canario, y el tomo IV que comprenderá el Atlántico norte y la costa contábrica.

Simultáneamente se está preparando una «Guía de Pesca Deportiva», cuyos dos primeros volúmenes aparecerán en breve.

Pesca marítimo-deportiva.

Una de las actividades más interesantes dentro de la gama de los deportes náuticos la constituye la pesca marítimo-deportiva de altura. El Mar Mediterráneo cuenta con zonas de interés en aguas de Almería y Castellón, cerca de las Islas Columbretas, donde tienen lugar competiciones a nivel internacional.

En el Atlántico contamos con un auténtico paraíso para la práctica de los deportes de esta naturaleza. Nos referimos a las Islas Canarias.

El aprovechamiento de su enorme riqueza piscícola constituye un problema que debe contemplarse al más alto nivel. Ello justamente porque en aguas canarias hay una auténtica despensa marina, especialmente en lo que se refiere a los túnidos.

La situación geográfica y las especiales condiciones de sus aguas determinan la riqueza ictiológica de las Canarias; una de las zonas del mundo donde se cuenta con más variedad de especies.

De las 29.000 especies que actualmente están clasificadas por los estudiosos de la biología marina, se encuentran en las islas 1.800. Esta particularidad se debe a la corriente del Golfo que aporta las especies americanas, a la interacción de temperaturas atlánticas que ocasiona el arribo de las especies noreuropeas, al trasvase del Mediterráneo, que empuja hacia las islas a las especies de este mar y a la corriente del litoral africano que provoca el acceso de las especies de este continente, principalmente de la riquísima zona del litoral mauritano.

A estas características se añade la de su plataforma submarina, la temperatura del agua del mar, la existencia de una abundante vegetación submarina que por su función alimenticia atrae a las especies y coloca a la zona del Archipiélago Canario en una privilegiada situación.

Es asimismo importante destacar que esta gran variedad de especies se encuentra en una distancia que oscila entre dos y veinte millas de la costa.

En esa franja de mar se obtienen con bastante regularidad records mundiales homologados de acuerdo con la reglamentación de la «International Game Fishing Association».

Es obvio que, ante tal cúmulo de posibilidades, la promoción de la pesca deportiva de altura en aguas de las Islas Canarias debe ser un objetivo importante dentro del contexto de la política turística. Ahora bien, esa promoción exige que se analice la normativa actual en cuyo marco se mueven estas actividades y se dicten aquellas disposiciones necesarias para el desarrollo adecuado de este sector de la oferta turística complementaria.

El nivel de desarrollo de nuestro turismo parece exigirlo así, sobre todo teniendo en cuenta que contamos con una parte importante de la infraestructura.

El punto más importante a estudiar dentro de este sector es el de la reglamentación de tales actividades, con el fin de considerar los apoyos y ayudas que puedan prestársele dado que la solución de sus problemas incide en distintos Departamentos ministeriales.

Resumiendo, podemos afirmar que esta otra cara del turismo, cuyo desarrollo atraería una clientela de alto poder adquisitivo, podría constituir una importante contribución para nuestra balanza turística.

No olvidemos que pescar en el Mediterráneo o en Canarias, cuando en los otros mares donde tradicionalmente se pescan los túnidos se encuentran helados, es un incentivo más que podemos ofrecer. Si estamos en condiciones de competir con ventaja, arbitremos los medios para que nuestras aguas peninsulares e insulares se conviertan en el paraíso de los aficionados a la pesca marítimo-deportiva.

Trofeos.

Participando en la promoción de las actividades náuticas, el Ministerio de Información y Turismo (Dirección General de Empresas y Actividades Turísticas) ha colaborado ofreciendo 63 trofeos en lo que va de año. Relacionamos a continuación las competiciones que han recibido estos premios:

ALBACETE

- Campeonato de Pesca Deportiva (Agrupación Deportiva de Pescadores).

BALEARES

- Trofeo «Princesa Sofía» (Semana Internacional de Vela), en Palma de Mallorca.
- Campeonato Mundial Off-Shore (regatas).
- XIX Prueba Nacional Almirante Farragut (Club Náutico de Ciudadela).
- II Trofeo Ciudad de Ibiza (regatas).

BARCELONA

- XLVIII Travesía a nado en el puerto de Barcelona.

CACERES

- Regatas Club Náutico del Borbollón (Prueba Internacional) y
- Regatas Club Náutico Lago Gabriel y Galán.

CADIZ

- IX Semana Náutica Fiesta San Pedro.

CEUTA

- Trofeo de Motonáutica Ceuta. Clase E. T. S. E.

CASTELLON

- III Concurso Internacional de Pesca Deportiva Atún del Mediterráneo.

CIUDAD REAL

- Concurso de Pesca Pantano de Elvicario.
- Concurso de Pesca El Piélagu.

LA CORUÑA

- Travesía a nado de la Ensenada de San Amaro.
- Regatas en El Ferrol del Caudillo.
- Campeonato Social de Pesca Submarina.
- III Prueba Motonáutica Bahía de La Coruña.

CUENCA

- Pesca de Salmónidos.

SAN SEBASTIAN

- Campeonato de España de Surf.

HUESCA

- Descenso Internacional del Río Esera en Piragüismo.

LEON

- Semana Internacional de la Trucha.
- Descenso Internacional del Río Orbigo en Piragua.

LERIDA

- IV Semana Internacional de Kande Kayak (Pruebas de Piragüismo).

LUGO

- Prueba de Piragüismo Descenso Nacional XIX Copa Río Miño.
- XIII Prueba Nacional Travesía en Piragua de la Ría de Foz.

MADRID

- Regata de Honor en su XVIII Edición.
- Club Náutico Cerro de Alarcón (Campeonato de Europa de Esquí Náutico).
- Sociedad Deportiva de Pescadores de Argüelles.
- Concurso de Pesca Lago de la Casa de Campo.
- XLV Travesía de la Laguna de Peñalara.
- Competiciones de Pesca Club Montero Pescador.
- Regata Internacional.
- IV Campeonato de España Carreras de Esquí Náutico. Lago Entrepeñas.

MALAGA

- Campeonato de España de Motonáutica.
- Concurso de Motonáutica José Solís.

MELILLA

- Regata Ministro de Información y Turismo.

MURCIA

- Club Náutico Dos Mares.
- VIII Campeonatos Regionales de Pesca Submarina.

ORENSE

- X Descenso del Río Sil en Piragua.

OVIEDO

- Descenso en Piragua del Río Cares-Deva.
- Regatas de Traineras.
- Pruebas de Motonáutica.

PALENCIA

- Descenso Internacional del Río Pisuerga en Piragua.

PONTEVEDRA

- Regatas de Embarcaciones de Vela Club de Mar Villagarcía de Arosa.
- Regatas del Club de Yates de Monte Real.
- Concurso Internacional de la Pesca de la Trucha. Puentealdela.
- Regatas de Vela Clase Snipe y Optimist.
- XXIV Travesía a Nado Puerto de Vollagarcía de Arosa.

SALAMANCA

- Piragüismo. Descenso del Tormes.

SANTA CRUZ DE TENERIFE

- Trofeo Colombino de Motonáutica. V Trofeo Off-Shore.

SANTANDER

- VIII Campeonato de España de Técnicas Subacuáticas.
- Pruebas Náutico-Deportivas. XXX Campeonato de España en Laredo.
- VI Campeonato de España de Pesca Submarina.
- V Descenso Alto Ebro Nacional de Aguas Bravas.
- XII Descenso Internacional del Río Deva, en Piragua.
- III Campeonato de Vela del Distrito Universitario.

SEGOVIA

- Río Eresma, VI Descenso.

TARRAGONA

- Regatas Crucero Arenys de Mar - Tarragona.
- Regatas Crucero Tarragona - Villanueva.

TOLEDO

- Concurso de Pesca de Toledo.

VALENCIA

- XVI Regata Internacional Yates Snipe. Gran Trofeo Valencia.

VIZCAYA

- Travesía a Nado. Bahía de Lequeitio.

ZARAGOZA

- 45 Minutos Motonáuticos del Ebro.

De todo lo expuesto se deduce que, si bien se han hecho notables progresos en el desarrollo del turismo náutico, quedan parcelas muy importantes del mismo que requieren un tratamiento rápido y efectivo.

Aquí cabe recordar la afirmación de Lucien Fèbvre cuando señalaba que el verdadero, el único problema geográfico es el de la utilización de las posibilidades.

Parece lógico que si España cuenta con el privilegio de tener las aguas más idóneas para la práctica de todo tipo de deporte náutico, arbitre los medios técnicos y económicos para su utilización.

Este somero estudio pretende dar una visión de conjunto de lo realizado hasta la fecha, a la vez que aporta una serie de datos que juzgamos importantes para quienes se mueven en el campo de estas actividades.

El tema es, a la vez que importante, sugestivo, por ello hacemos votos para que las iniciativas públicas y privadas confluyan hacia un mismo objetivo, potenciando al máximo nuestras posibilidades, intercalando en nuestro litoral habitats turísticos, en los que naturaleza, paisaje, arquitectura y ambiente, se conjuguen de manera armónica en aras de «una Costa mejor».

R E S U M E

MARÍA ELENA SEOANE SANTAMARÍA: *Tourisme nautique et Espagne.*

Au cours des dernières années, l'expansion de la navigation a été fantastique. La flotte des embarcations en Espagne, même en se maintenant très en dessous de celle d'autres pays, s'est presque doublée dans les cinq dernières années. Les ports de plaisance, parmi lesquels ceux qui sont en exploitation ou en construction, et ceux qui sont en cours, s'élèvent à 36.

L'Administration est en train de résoudre quelques études acheminées à obtenir une meilleure utilisation de la Côte. L'intérêt pour les activités nautiques est aussi en augmentation. Le Ministère d'Information et Tourisme a collaboré en offrant des trophées pour récompenser les plus rélevants.

Les Canaries offrent des possibilités excellentes pour le développement de la pêche maritime hauturière et sa promotion doit être un objectif important dans le contexte de la politique touristique.

Même si on a obtenu de notables progrès il reste encore beaucoup à faire dans le champ du Tourisme Nautique.

S U M M A R Y

MARÍA ELENA SEOANE SANTAMARÍA: *Seafaring tourism in Spain.*

In recent years the development of navigation has been exceptional. Although the Spanish fleet is still much smaller than that of other countries its size has almost doubled during the last five years. The number of ports in use, under construction or being planned for recreational purposes is 36.

The Administration is carrying out various studies with the aim of better use of the coast.

Interest in sailing and associated activities is increasing. The Ministry of Information and Tourism has encouraged this interest by offering trophies as prizes for those activities which make the most relevant contribution to general development.

The Canary Islands provide optimal possibilities for the development of sea fishing. The promotion of this activity should constitute an important objective within the context of overall policy within the tourist sector.

Although notable progress has been made towards the development of «seafaring» tourism, much still remains to be done.

ZUSAMMENFASSUNG

MARÍA ELENA SEOANE SANTAMARÍA: *Wassersportfremdenverkehr in Spanien.*

In den letzten Jahren hat sich der Wassersport in erstaunlicher Weise entwickelt. Die Anzahl der Vergnügungsboote in Spanien liegt wohl noch unter der anderer Länder, hat sich jedoch in den letzten fünf Jahren verdoppelt. Die Zahl der bestehenden oder im Bau befindlichen Sporthäfen beläuft sich auf insgesamt 36.

Die zuständigen Behörden führen eine Reihe von Studien durch, die sich mit einer optimalen Nutzung der Küste beschäftigen.

Auch das Interesse für den Wassersport ist angestiegen. Das Ministerium für Information und Fremdenverkehr hat seine Mitarbeit mittels Preisen für die Sieger zugesichert.

Die Kanarischen Inseln bieten die bestmöglichen Bedingungen für die Entwicklung der Hochseefischerei; im Rahmen der Fremdenverkehrspolitik sollte ihre Förderung an vordringlichster Stelle stehen.

Obwohl bereits erstaunliche Erfolge erzielt wurden, est auf dem Gebiet des Wassersportfremdenverkehrs noch viel zu tun.