

# El turismo náutico en el Mediterráneo

Enrique Sanz Pareja\*

La Asamblea Consultiva del Consejo de Europa formuló, en su día, la declaración de que «las costas son patrimonio común de los europeos». Sentada esta premisa, es preciso señalar que es la costa el destino final de la mayoría de los componentes de las corrientes turísticas.

La creciente demanda de recursos del litoral, en cantidad y en calidad, se traduce en una presión constante sobre la franja costera, que supondría un continuo deterioro de ésta si, sobre la misma, no se ejerciera la debida protección.

El rápido desarrollo que ha alcanzado el deporte náutico en Europa, en los últimos veinticinco años, y el interés que para la atracción de un turismo de calidad presenta el poder disponer de atraques y fondeaderos adecuados, hace que los puertos para embarcaciones de recreo vayan adquiriendo una importancia mayor cada día.

Al no ser el Estado el promotor y constructor de las instalaciones náuticas para la IV Flota, las primeras surgieron en forma espontánea y desordenada. Los puertos de internada aparecieron junto a grandes núcleos urbanos o importantes centros turísticos, como un destacado factor de promoción, mientras que, al lado de urbanizaciones medias, se construyeron puertos de escala, refugios o embarcaderos y muchos grandes hoteles se preocuparon también de contar, entre otros alicientes, con pantalanes o embarcaderos en su frente de costa.

En ningún caso se ajustaron, como es natural, a tamaños ni a distancias, y así se hizo en los primeros años del «boom» náutico de la «Costa Azul» francesa.

Al igual que en el sector del automóvil, por ejemplo, en la náutica lo que antes fue un lujo hoy va siendo materia al alcance de muchísimas personas y, para corroborar esta afirmación están ahí los 16,1 barcos por cada 100 habitantes de Noruega, los 10,9 de Finlandia y los 10,2 de Suecia. El número de barcos matriculados en Francia ascendía a 550.000 (1,0 por cada 100 habitantes) y a 470.000 (0,8 por cada 100 habitantes) en Italia, países ambos mediterráneos. Todas estas cifras, igual que las anteriores, se refieren a datos del año 1982. En España, en esas fechas, había unas 82.000 embarca-

---

Recopilación de los estudios que la Secretaría General de Turismo ha realizado en diversos sectores de la costa mediterránea.

El objeto de dichos estudios es, con carácter general, la ordenación de la zona marítimo-terrestre, a efectos de que tanto la Administración como la iniciativa privada dispongan de un documento base para planificar sus acciones en cuanto a instalaciones para la navegación de recreo, coordinando las mismas con los distintos usos de la franja litoral.

Se ha atendido en este breve resumen al conocimiento de la oferta y demanda de embarcaciones y de puntos de amarre, así como a su adecuación a corto y medio plazo.

\* Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Instituto de Estudios Turísticos.

ciones de recreo (0,2 por cada 100 habitantes). Como se ve, nos hallamos todavía muy lejos del resto de la Europa Occidental.

Nos encontramos, como uno de los países turísticos más importantes del mundo, con la feliz e inmediata necesidad de tener que acoger en nuestro litoral una flota para la cual debemos preparar las instalaciones adecuadas.

Ahora bien, la necesidad y conveniencia de estas instalaciones no nos puede llevar a ejecutarlas de cualquier forma en nuestras costas. De igual modo que no se comprendería hoy el construir una ciudad sin su Plan de Ordenación, con mayor motivo no se deberían ejecutar obras en el litoral que no respondieran a una ordenación previa. No se puede llenar la costa de escolleras o pequeñas instalaciones que, aparte de estropearla, imposibilitarían cualquier acción posterior.

La vigente Ley 35/1969, de 26 de abril, sobre Puertos Deportivos, en la Disposición Final Segunda establecía que «el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, en el plazo de un año, elaborará un plan de puertos deportivos».

La desidia y quizás intereses particulares hicieron fracasar esta acertada disposición. Hasta el año 1976 no se hizo ningún intento en este sentido. En aquella fecha, la Dirección General de Puertos y Costas encargó la realización de un estudio completo sobre la flota de recreo y las instalaciones portuarias a su servicio, contemplándole la situación de entonces y las posibles previsiones en un futuro inmediato.

Con anterioridad, en el verano de 1968, y por los servicios portuarios del Ministerio de Obras Públicas, se efectuó un recuento en todo el litoral de las embarcaciones presentes en cada puerto. Se obtuvo la cifra de 9.023 embarcaciones. Este recuento se efectuó el mismo día y durante las 24 horas.

Evidentemente, no se contabilizaron las que podían estar navegando fuera del litoral ni tampoco las del interior del país:

El detalle del recuento fue el siguiente:

*Puertos del mar Mediterráneo*

Embarcaciones a flote .....	5.766
Embarcaciones en tierra .....	1.786
TOTAL .....	7.552

*Puertos del Cantábrico y Atlántico*

Embarcaciones a flote .....	1.173
Embarcaciones en tierra .....	298
Total .....	1.741

Es decir, el 83,7 por 100 en el Mediterráneo y el 16,3 por 100 restante en el Cantábrico y Atlántico.

El total de embarcaciones a flote fue de 6.939 (76,9 por 100) y el total de embarcaciones en tierra de 2.084 (23,1 por 100).

*Composición:*

	%
Barcos de menos de 5 m. de eslora.	58
Barcos de 5 a 8 m. ....	27
Barcos de 8 a 15 m. ....	12
Barcos de más de 15 m. ....	3

Del número total de barcos censados corresponde:

*Por nacionalidades:*

	%
Españoles .....	80
Extranjeros .....	20

*Por tipo de embarcaciones:*

	%
Vela .....	45
Motor .....	55

y dentro de cada zona:

El 26 por 100 de los barcos en el Mediterráneo son extranjeros.

El 7 por 100 de los barcos en el Cantábrico y Atlántico son extranjeros.

La capacidad de los puertos españoles era de:

*Puertos del mar Mediterráneo:*

Embarcaciones a flote .....	6.042
Embarcaciones en tierra .....	2.073
TOTAL .....	8.115

*Puertos del Cantábrico y Atlántico:*

Embarcaciones a flote .....	1.132
Embarcaciones en tierra .....	496
TOTAL .....	1.628

Resultando:

Litoral	Flota	Capacidad puertos
Mediterráneo .....	7.552	8.115
Cantábrico y Atlántico ...	1.471	1.628
TOTAL .....	9.023	9.743

Se encontraban, por tanto, en ese año las zonas de atraque prácticamente saturadas.

De todas formas, los datos recogidos no eran totalmente válidos y no correspondían, como se ha dicho, al total de la flota real.

Dados los altos porcentajes de los barcos de esloras superiores a 5,00 metros y el equilibrio entre atraques/barcos, se desprende que el cómputo, como así fue, se efectuó solamente en los puertos, sin incluir las embarcaciones existentes en las playas, radas, etc.

Como en la flota francesa, cuyas estadísticas eran más fiables, sólo el 20 por 100 del total de los barcos tienen esloras superiores a los 5,00 metros, aplicando esta cifra a los datos anteriores resultaría:

Estimación de la flota española en 1968:

$$\frac{42}{100} \times 6.939^* \times \frac{100}{20} = 14.572 \text{ barcos}$$

Corresponde esta cifra al nivel existente en Francia en 1950 o al americano de 1920, antes del comienzo en estos países del «boom» de la náutica.

En el verano de 1970 se volvió a efectuar el recuento simultáneo de las embarcaciones en todo el litoral español, en un solo día y durante sus 24 horas, obteniéndose la cifra total de 16.053 embarcaciones presentes en los puertos. La flota, en dos años, había aumentado un 77,9 por 100.

El detalle del recuento fue el siguiente:

*Puertos del mar Mediterráneo*

Embarcaciones a flote .....	8.054
Embarcaciones en tierra .....	5.203
TOTAL .....	13.257

*Puertos del Cantábrico y Atlántico*

Embarcaciones a flote .....	2.263
Embarcaciones en tierra .....	533
TOTAL .....	2.796

Es decir, el 82,6 por 100 en el Mediterráneo y el 17,4 por 100 restante en el Cantábrico y Atlántico, manteniéndose aproximadamente la misma proporción que en el año 1968.

El total de embarcaciones a flote fue de 10.317 (64,3 por 100) y el total de embarcaciones en tierra de 5.736 (35,7 por 100).

*Composición:*

	%
Barcos de menos de 5 m. de eslora.	72
Barcos de 5 a 8 m. ....	18
Barcos de 8 a 15 m. ....	8
Barcos de más de 15 m. ....	2

Los tipos de embarcaciones fueron los siguientes:

Embarcaciones de motor .....	9.157 (57%)
Embarcaciones de vela .....	6.896 (43%)
TOTAL .....	16.053

Han subido ligeramente las embarcaciones de motor con respecto a las de vela, si se compara la relación con la del año 1968.

El aumento del parque de embarcaciones mayores de 5,00 metros de eslora fue moderado, alcanzando un 18,6 por 100, que está muy alejado de la media de aumento (77,9 por 100) del total de la flota de recreo.

(\*) Embarcaciones a flote.

Las embarcaciones de eslora inferior a los 5,00 metros lo hicieron, en cambio, con un mayor porcentaje (120,9 por 100), lo cual era razonablemente lógico en un país que está comenzando su desarrollo náutico.

Con el mismo razonamiento del anterior bienio, la flota estimada en 1970 fue de 19.705 embarcaciones.

En el año 1972, y nuevamente en verano, se totalizaron 21.207 embarcaciones de la IV Flota. En esta ocasión el aumento habido en los dos años fue más moderado (32,11 por 100).

El detalle del recuento fue el siguiente:

*Puertos del mar Mediterráneo*

Embarcaciones a flote .....	10.624
Embarcaciones en tierra .....	6.178
TOTAL .....	16.802

*Puertos del Cantábrico y Atlántico*

Embarcaciones a flote .....	3.606
Embarcaciones en tierra .....	799
TOTAL .....	4.405

Una vez más persiste la diferencia entre ambos sectores de costa, ya que un 79,2 por 100 de las embarcaciones de recreo se concentran en el litoral mediterráneo, mientras que sólo un 20,8 por 100 está presente en los puertos del Cantábrico y Atlántico.

El total de las embarcaciones a flote suma 14.230 (67,1%) y el de las embarcaciones en tierra 6.977 (32,9%).

*Composición:*

	%
Barcos de menos de 5 m. de eslora.	54
Barcos de 5 a 8 m. ....	30
Barcos de 8 a 15 m. ....	13
Barcos de más de 15 m. ....	3

Los tipos de embarcaciones fueron los siguientes:

Embarcaciones a motor .....	12.524 (59%)
Embarcaciones a vela .....	8.683 (41%)
TOTAL .....	21.207

Va acentuándose ligeramente el predominio de las embarcaciones de motor sobre las de vela con respecto a 1970.

Se ha invertido ya, en pleno desarrollo náutico, el sentido de crecimiento con respecto al bienio anterior. Las embarcaciones censadas de menos de 5,00 metros de eslora son casi las mismas, mientras que las de más de 5,00 metros crecen el 117 por 100.

Las curvas de distribución de la flota, que se estima en 32.729 barcos, van acercándose a los índices medios de Francia e Italia.

Volviendo al estudio de 1976, en julio de aquel año se realizó un estudio y previsión de la demanda de instalaciones portuarias para la IV Flota, del que se recoge un breve resumen.

En primer lugar, se hace una estimación del parque en el año 1976 y a continuación un inventario de las instalaciones y el número de atraques.

Por último, se trató de detectar el grado real de utilización de los atraques disponibles, atendiendo a la flota y a las instalaciones, para poder obtener la adecuación entre oferta/demanda y se muestra la demanda máxima y mínima, correspondiente a los meses de agosto y febrero, respectivamente.

En aquel año 1976, España ocupaba todavía un lugar muy alejado del concierto mundial respecto al número de habitantes que poseían embarcaciones deportivas o de recreo.

Se preveían crecimientos en determinados sectores de costa y, por el contrario, en otros se apreciaba un déficit de instalaciones y de atraques.

Aplicando procedimientos matemáticos de extrapolación se llegó en dicho estudio a determinar, siguiendo las tendencias actuales, el número aproximado de embarcaciones, por subsectores de costa, hasta el año horizonte 2000. Sin embargo, falta en el citado estudio un análisis más completo de las características de cada sector de costa —población, turismo, etc.—, que son los que, en definitiva, van a fijar la demanda de este sector turístico tan peculiar como es el de la náutica.

Parque estimado

Zonas	Subsectores	Embarcaciones censadas	% embarcaciones foliadas s/ total	Parque estimado
Cantábrico .....	Este	4.181	96,1	4.351
	Oeste	2.307	50,5	4.568
Atlántico .....	Peninsular	1.977	53,1	3.723
	Canario	2.261	100,0	2.261
Mediterráneo .....	Sur	1.818	44,0	4.132
	Levante	4.183	51,9	8.060
	Norte	10.412	60,2	17.296
	Balear	4.407	42,5	10.369
TOTAL .....		31.546	53,1	54.760

**Instalaciones y atraques**

	Núm. instalaciones			Núm. atraques		
	Explot.	Constr.	Trámite	Explot.	Constr.	Trámite
<i>Mediterráneo</i>						
Sub Norte .....	49	5	14	8.219	1.035	4.844
Sub Levante .....	28	13	8	2.730	4.900	6.022
Sub Sur .....	16	6	1	1.441	3.811	430
Sub Balear .....	29	12	—	5.618	4.401	—
<b>TOTAL .....</b>	<b>122</b>	<b>36</b>	<b>23</b>	<b>18.008</b>	<b>14.147</b>	<b>11.296</b>
<i>Cantábrico</i>						
Este .....	12	—	3	493	—	1.542
Oeste .....	13	—	1	1.011	—	289
<b>TOTAL .....</b>	<b>25</b>	<b>—</b>	<b>4</b>	<b>1.504</b>	<b>—</b>	<b>1.831</b>
<i>Atlántico</i>						
Peninsular .....	8	1	—	223	705	—
Canario .....	7	3	8	250	1.051	2.141
<b>TOTAL .....</b>	<b>15</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>473</b>	<b>1.756</b>	<b>2.141</b>
<b>TOTAL NACIONAL ..</b>	<b>162</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>19.985</b>	<b>15.903</b>	<b>15.268</b>

**Adecuación oferta/demanda**

Subsectores	Parque estimado	Demanda máxima	Demanda mínima	Núm. de atraques
<i>Sector cantábrico</i> .....		2.693	972	1.504
Este .....	4.351	1.871	698	493
Oeste .....	4.568	822	274	1.011
<i>Sector atlántico</i> .....		1.230	894	473
Península .....	3.723	484	261	223
Canarias .....	2.261	745	633	250
<i>Sector mediterráneo</i> .....		22.391	14.249	18.008
Sur .....	4.132	3.014	1.693	1.441
Levante .....	8.050	4.994	2.980	2.730
Norte .....	17.295	6.042	2.942	8.219
Baleares .....	10.369	7.981	6.634	5.618
<b>Nacional</b> .....	<b>54.760</b>	<b>26.314</b>	<b>16.115</b>	<b>19.985</b>

**Estimación del parque náutico de recreo en España en el año 1986**

Núm. total de embarcaciones .....	88.000	
Distribución por esloras (m.) .....	5 m .....	70%
	5-7 m .....	22%
	7 m .....	8%
Distribución por tipos .....	Motor .....	60%
	Vela .....	29%
	Otros .....	11%
Distribución por zonas .....	Mediterráneo .....	70%
	Cantábrico .....	16%
	Atlántico .....	14%

Fuente: Elaboración propia a partir de distintas fuentes.

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, persiguen con carácter general la ordenación, por tramos de costas, de la zona marítimo terrestre, a efectos de que tanto la Administración como la iniciativa privada dispongan de un documento base para planificar sus acciones en cuanto a instalaciones náuticas para el turismo y el recreo, en coordinación con los usos de la franja litoral.

Los objetivos que se persiguen con estos estudios son varios e importantes, entre los que conviene destacar los siguientes:

— Delimitar las zonas en donde «NO» se pueden construir instalaciones náuticas de ningún tipo, al tratarse de playas de gran utilización, lugares que interesa conservar en su estado natural, etc., pues las playas se han convertido en un bien escaso y la costa es un espacio muy sensible a las transformaciones. Fijar en el Plan los puntos de ubicación de los puertos de recreo u otro tipo de instalaciones sería un trabajo puramente teórico y difícilmente plasmable en la realidad, por las circunstancias que concurren en estas obras.

— Marcar las zonas que, por sus singulares características, deberían contar con algún tipo de instalación para la navegación de recreo, especificando el carácter de la misma, coste y ayudas crediticias o de subvención por parte de la Administración, caso que fueran necesarias para atraer a la iniciativa privada, que debe ser quien promueva las mismas.

— Establecer, por sectores de costa diferenciados y de acuerdo con la previsible evolución de la oferta turística, las características y el tamaño de las posibles obras de abrigo y/o atraque para los barcos de recreo.

— Fijar las condiciones y garantías técnicas, estéticas y ambientales de las distintas instalaciones, que servirán para la atracción de un turismo náutico de calidad.

En estos planes se reflejan, por una parte, las características de las instalaciones actuales y de sus usuarios, su utilización y rentabilidad turística y económica, la tipología y número de embarcaciones, etc., y, por otra, se delimitan las áreas en donde sería necesario y conveniente la ubicación de nuevas instalaciones, señalando la capacidad ideal de las mismas.

En resumen, el objetivo de estos planes es la planificación óptima y racional de la zona marítimo-terrestre, en concordancia con las características de la zona costera, teniendo en cuenta tanto el territorio terrestre como el espacio marítimo del litoral.

En este contexto, la metodología aplicable contempla tres grandes apartados:

- análisis de la situación actual,
- previsión de la demanda
- y ordenación portuaria

completándose con un análisis de las inversiones e ingresos previsibles con las nuevas obras, así como de los impactos producidos por las instalaciones proyectadas.

Hasta el momento se han terminado los Planes de Ordenación de la oferta de instalaciones para la navegación de recreo siguientes:

- Sector de costa entre Punta de Tarifa y Cabo Sacratif.
- Sector de costa entre Cabo de Palos y Cabo de San Antonio.
- Sector de costa de las Rías Bajas.
- Sector de costa de las islas de Ibiza y Formentera.
- Sector de costa entre Punta de Tarifa y la frontera portuguesa.
- Sector de costa entre Cabo Sacratif y Cabo de Palos.
- Sector de costa entre Cabo de San Antonio y límite de las provincias de Castellón y Tarragona.
- Sector de costa de la isla de Mallorca.

En julio de 1983, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña realizó un denominado «Estudio del Plan de Puertos Deportivos» 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.

En base a todos los estudios enumerados puede decirse que actualmente existen los datos suficientes para poder conocer en profundidad los aspectos más significativos del turismo náutico del Mediterráneo español. Vamos a resumir, a continuación, las características que se presentan en los diferentes sectores de costa.

#### SECTOR DE COSTA ENTRE PUNTA DE TARIFA Y CABO SACRATIF

La Costa del Sol reúne unas características climatológicas excepcionales para la práctica de la navegación de recreo, pero carece de abrigos naturales que puedan ser utilizados por este tipo de embarcaciones.

Atendido al número de embarcaciones deportivas registradas en las comandancias y ayudantías de marina de la zona, y aceptando que la vida útil de una embarcación deportiva se encuentra en torno a los 10 años, se obtiene un parque de 4.161 embarcaciones en el año 1983.

Clasificación según eslora		
Eslora	Número	%
Menos de 5,00 m. ....	3.465	83,3
5,00-6,00 m. ....	323	7,8
6,00-8,00 m. ....	238	5,7
8,00-10,00 m. ....	58	1,4
10,00-15,00 m. ....	31	0,7
15,00-30,00 m. ....	10	0,2
No consta .....	36	0,9
	4.161	100,0

De las embarcaciones en que se declara la forma de propulsión, un 61,6 por 100 pertenecen al tipo de motor, un 31,7 por 100 a remo y, tan sólo un 4,8 por 100 están declaradas como de vela:

Del inventario realizado en los veintidós clubs náuticos y puertos deportivos de la zona se ha obtenido la cifra de 1.928 embarcaciones estables inventariadas. Se estima, no obstante, en 3.220 barcos los estables en temporada y en 2.420 los de fuera de temporada.

Clasificación según eslora		
Eslora	Número	%
Menos de 5,00 m. ....	549	28,5
5,00-6,00 m. ....	278	14,4
6,00-8,00 m. ....	336	17,4
8,00-10,00 m. ....	239	12,4
10,00-15,00 m. ....	380	19,7
15,00-30,00 m. ....	113	5,9
Mayores de 30,00 m. ....	6	0,3
No consta .....	27	1,4
	1.928	100,0

De las 1.928 embarcaciones inventariadas, 388 no declaran matrícula o bandera. De este 20% de embarcaciones, una parte importante puede corresponder a embarcaciones sin matricular.

De las 1.540 embarcaciones que sí declaran matrícula o bandera, 913 (59,3%) son españolas y 627 (40,7%) extranjeras.

El *parque total* de embarcaciones deportivas estables en la zona se obtuvo en 1982 mediante la adición de los registros de Comandancias y Ayudantías de Marina, embarcaciones no matriculadas en la zona estables en clubs náuticos y puertos deportivos y embarcaciones sin matricular que no utilizan instalaciones náuticas. La cifra total obtenido es de 8.087 embarcaciones en temporada y 7.053 en no temporada.

Este tramo de costa acoge, pues, a algo menos del 10 por 100 del parque total de embarcaciones en España.

Clasificación según eslora		
Eslora	Temporada alta	Resto del año
Menos de 5,00 m. ....	5.794 (71,7%)	5.557 (74,0%)
5,00-6,00 m. ....	548 (6,8%)	496 (6,6%)
6,00-8,00 m. ....	576 (7,1%)	508 (6,8%)
8,00-10,00 m. ....	346 (4,3%)	286 (3,8%)
10,00-15,00 m. ....	552 (6,8%)	440 (5,9%)
15,00-30,00 m. ....	171 (2,1%)	136 (1,8%)
Mayores de 30,00 .....	9 (0,1%)	7 (0,1%)
No consta .....	91 (1,1%)	73 (1,0%)
	8.087 (100,0%)	7.503 (100,0%)

Por tipo de propulsión, las embarcaciones a vela representan cerca del 14 por 100, a motor el 60 por 100 y de remo el 24 por 100.

La encuesta realizada en clubs náuticos y puertos deportivos permitió conocer qué, en estos últimos, el 61,5 por 100 de la flota es extranjera, principalmente ingleses, alemanes y holandeses.

El número de embarcaciones en tránsito fue de 7.783 durante el año 1982. Los puertos con mayor número son Estepona y La Duquesa, debido a que recibieron una gran cantidad de embarcaciones deportivas procedentes (o con destino) de Gibraltar.

El mayor porcentaje de embarcaciones en tránsito está comprendido entre 6,00 y 15,00 m. de eslora. Las embarcaciones menores de 6,00 m. únicamente suponen un 6,7 por 100 y las mayores de 15,00 m. el 8 por 100. Tan sólo Puerto Banús difiere notablemente de estos valores, puesto que en este puerto las embarcaciones mayores de 15,00 m. de eslora suponen un 21 por 100.

El porcentaje de embarcaciones extranjeras es superior al 87 por 100. Las principales nacionalidades son: inglesa, alemana, francesa y holandesa.

Existen 22 instalaciones deportivas en la zona; de ellas ocho son puertos deportivos. El número total de atraques es de 3.902, repartidos como sigue:

Clasificación según eslora		
Eslora	Número	%
Menos de 6,00 m. ....	652	16,7
6,00-10,00 m. ....	1.575	40,4
Mayores de 10,00 m. ....	1.460	37,4
Sin clasificar .....	215	5,5
	3.902	100,0

Geográficamente, el desarrollo náutico-deportivo está fuertemente localizados en dos zonas: Estepona y Marbella, principalmente esta última. Recientemente, la entrada en funcionamiento del puerto de Banalmádena ha supuesto un fuerte aumento del equipamiento en la zona de Torremolinos.

Los ocho puertos deportivos de la Costa del Sol tienen dimensiones muy variables, entre 150 y 1.500 atraques por instalación. Las dimensiones de los puntos de amarre son también muy diferentes: de 12 a 400 m<sup>2</sup> por unidad, como valores extremos, y de 25 a 50 m<sup>2</sup>, como valor medio.

Estos ocho puertos deportivos disponen de 3.543 amarres para esloras de hasta 50,00 m., reservándose, por lo menos, el 25 por 100 para uso público. También existen más de 34.000 m<sup>2</sup> de almacén descubierta para embarcaciones y 4.300 m<sup>2</sup> de almacén cubierto, con una capacidad total aproximada de 1.300 embarcaciones. La repartición de atraques a flote es la siguiente:

Clasificación según eslora		
Eslora	Número	%
Menos de 6,00 m. ....	575	16
6,00-10,00 m. ....	1.522	42
10,00-15,00 m. ....	1.103	30
Mayores de 15,00 m. ....	434	12
	3.634	100

El establecimiento de puertos deportivos va generalmente asociado a la construcción de complejos urbanísticos-residenciales dentro de la zona portuaria o en sus inmediaciones.

En el año 1982 había un total de once instalaciones en trámite de concesión, concedidas o en construcción, nueve de ellas puertos deportivos de internada y dos zonas deportivas.

En total se encuentran en proyecto o construcción un total de 4.190 puestos de atraque, con una superficie total de agua abrigada de 64,4 Has. Clasificando las distintas instalaciones por sus expectativas de realización, puede formarse el siguiente cuadro:

Expectativas de realización	Clasificación por esloras					Total
	< 6	6-10	10-15	>15	s.c.	
Alta .....	3	788	355	111	—	1.257
Desconocida .....	561	634	500	249	95	2.039
Baja .....	88	495	286	25	—	894
TOTAL .....	652	1.917	1.141	385	95	4.190

La previsión del total de embarcaciones de recreo en la Costa del Sol es, según el estudio, de 9.906 embarcaciones para 1990, 11.870 en 1995 y 13.569 en el año 2000, con tasas de incremento anual acumulativo del 5,2 por 100 para el período 1983-1990 y del 3,2 por 100 para el período 1990-2000.

Para realizar las previsiones de la demanda se consideró la evolución del sector durante los últimos años, la tendencia actual y la oferta prevista. Sin embargo, es preciso resaltar que un componente muy importante de la demanda lo integra el turismo exterior, cuyo potencial es muy superior a la cuota de mercado de la zona. Ello implica que una simple acción puntual en una parte del mercado internacional, por ejemplo Estados Unidos o los países árabes, puede hacer cambiar de forma radical la demanda futura de la zona. La asociación que existe entre complejos residenciales-turísticos e instalaciones náutico-deportivas hace que este factor tenga aún mayor importancia. La construcción y puesta de moda de un gran complejo turístico-residencial con

instalaciones náuticas asociadas podría cambiar radicalmente la oferta y demanda en cualquier sector de la Costa del Sol.

La inversión total planeada se valora en 7.255,6 millones de pesetas constantes de 1983, que se vería cubierta con las instalaciones en proyecto.

La rentabilidad de estos nuevos puertos sería negativa, dados los precios de los atraques, a no ser por los beneficios indirectos (fundamentalmente por revalorizaciones de bienes inmuebles colindantes con las instalaciones náuticas).

La realización del plan de inversiones previsto originará un fuerte impacto en el sistema económico nacional, y fundamentalmente en el sistema económico andaluz, consecuencia tanto del propio efecto impulsor de la inversión (destinada prácticamente en su totalidad al sector Construcción y Obras Públicas), como del efecto inducido, por la puesta en servicio de las instalaciones, en la actividad turística.

#### SECTOR DE COSTA ENTRE CABO SACRATIF Y CABO DE PALOS

En el litoral comprendido entre el Cabo de Sacratif en Granada y el Cabo de Palos en Murcia existen un total de trece instalaciones portuarias. De ellas tres son Puertos de Interés General (Almería, Carboneras y Cartagena), seis son puertos dedicados al tráfico comercial y/o pesquero (Adra, Roquetas de Mar, Carboneras —Hornos Ibéricos—, Garrucha, Aguilas y Mazarrón), uno combina el uso deportivo con el pesquero (Cabo de Palos) y tan sólo tres son específicamente deportivos (Almerimar, San José y Mazarrón-Puerto Deportivo del Club de Regatas de Mazarrón).

El número total de amarres de la zona, en once instalaciones, es de 2.308 y su clasificación según esloras la siguiente:

Esloza	Número	%
Menos de 5,00 m. ....	209	9,1
5,00-7,00 m. ....	487	21,1
7,00-9,00 m. ....	589	25,5
Mayores de 9,00 m. ....	416	18,0
Sin clasificar .....	607	26,3
	2.308	100,0

El número total de embarcaciones matriculadas en la zona de estudio, entre 1975 y 1984, ascendía a 2.458 unidades. El 90 por 100 del total corresponde a embarcaciones de menos de 5,00 m. de esloza, el 6 por 100 a barcos de 5,00 a 7,00 m. de esloza, el 2 por 100 para esloras de 7,00 a 9,00 m. y tan sólo un 0,7 por 100 para barcos de esloza superior a 9,00 m.

La evolución de matriculaciones en la zona durante los últimos diez años ha sido baja (una media de 250), aunque ascendente.

Aunque difícil de cuantificar, las embarcaciones en tránsito por esta costa en 1984 fue de 3.278.

El parque estimado en 1984 era de 3.074 embarcaciones.

La proyección de la demanda de embarcaciones en la zona de estudio en los años horizonte de la previsión se ha obtenido mediante el análisis tendencial de las series históricas disponibles relativas a matriculaciones.

No se han considerado, pues, los restantes componentes de la demanda total (embarcaciones estables, tránsitos, etc.), habida cuenta de la inexistencia de series históricas relativas a estas variables y de su escasa significación en la cuantificación de la demanda total (tan sólo el 20 por 100 en la situación actual), por lo cual se supone que las cifras obtenidas representan, también en los horizontes futuros, el 80% de las demandas futuras, con lo que las cifras de embarcaciones totales en la zona de estudio serían, para cada año, las siguientes:

Año	Embarcaciones totales
1990 .....	5.485
1995 .....	6.801
2000 .....	7.183

De acuerdo con dichas hipótesis, para el año 1990 existiría un déficit de 3.177 puestos de amarre y de 4.875 en el año 2000, bajo las consideraciones de no actuación sobre la oferta.

El programa de actuación puede resumirse en lo siguientes puntos:

- Mejora del aprovechamiento de las instalaciones existentes.
- Fomento de instalaciones náuticas ligeras.
- Mejora de los servicios en las instalaciones existentes.
- Ampliación de las instalaciones existentes.

y, por último:

- Construcción de nuevas instalaciones náuticas, si no existiera otra posibilidad.

Las inversiones totales se estiman en 1.462 millones de pesetas, de cuyo montante un 65 por 100 será absorbido por la mejora y ampliación de los puertos deportivos existentes y el resto por instalaciones náuticas ligeras.

#### SECTOR DE COSTA ENTRE CABO DE PALOS Y CABO DE SAN ANTONIO

En esta zona se produce también un constante incremento en el número de matriculaciones anuales. De continuar el ritmo de matriculación medio que se observa desde 1967 se podría pasar de las 4.460 unidades matriculadas en 1985 a 6.950 en el año 1992.

La flota deportiva matriculada presenta tres características muy significativas:

— Predominio de las embarcaciones de menos de 10 metros sobre el resto, y dentro de éstas el hecho de que las menores de 5 metros supongan el 70 por 100.

— En las embarcaciones de vela, la gran mayoría no supera un puntal de 1 metro, lo que significa una enorme incidencia de la vela ligera sobre el crucero.

— En cuanto a las embarcaciones a motor hay una gran uniformidad en su distribución según potencia.

Respecto al tráfico, el 58 por 100 de las embarcaciones en tránsito realizan recorridos comprendidos entre 25 y 80 millas náuticas, que en su mayor parte corresponden a navegantes procedentes del archipiélago balear.

Existen en la zona 23 puertos deportivos o zonas deportivas en puertos del Estado, con una capacidad de acogida de 6.535 embarcaciones. Su distribución, según esloras es la siguiente:

Eslora	Número	%
Menos de 6,00 m. ....	1.132	17,3
6,00-8,00 m. ....	1.482	22,7
8,00-10,00 m. ....	1.108	17,0
10,00-12,00 m. ....	408	6,2
12,00-15,00 m. ....	268	4,1
Mayores de 15,00 m. ....	81	1,2
Sin clasificar .....	2.056	31,5
	6.535	100,0

El grado de utilización de la costa presenta las siguientes características:

— La zona Norte, entre Jávea y Villajoyosa, tiene un turismo náutico muy equilibrado entre el nacional y el extranjero. Existe un reparto muy desigual de los puertos o zonas náuticas a lo largo de la costa, principalmente en la zona de Benidorm, que actualmente carece de instalaciones adecuadas.

— La zona Central, entre Villajoyosa y San Pedro del Pinatar, tiene una gran mayoría de turismo español. Hay déficit de instalaciones, principalmente en el área de Alicante capital.

— Y, por último, la zona Sur, franja costera de La Manga y el Mar Menor, es muy peculiar, por su situación a ambos mares. Aquí sí hay instalaciones suficientes para el desarrollo de la vela ligera, para cuyo deporte la zona presenta unas cualidades excepcionales.

En conjunto, el sector de costa que nos ocupa tiene muy buenas posibilidades para servir de base al desarrollo náutico nacional.

El déficit estimado en cuanto a puntos de atraque es de 8.355; de ellos 2.975 de más de 5,00 m. de eslora que necesitan puerto. Los 5.380 restantes son de eslora inferior a 5,00 m., de los que un 15 por 100 podrían estar en puertos deportivos y el resto en bases náuticas.

Se cifra un volumen de inversiones futuro de 6.824 millones de pesetas, que producirían un gran efecto multiplicador en todos los sectores económicos y generarían 418 puestos de trabajo en instalaciones náuticas, 8.355 en servicios e instalaciones inmediatas, todos ellos directos, y 41.775 inducidos indirectos en las comarcas afectadas por las instalaciones.

#### SECTOR DE COSTA ENTRE CABO DE SAN ANTONIO Y LIMITE DE LAS PROVINCIAS DE CASTELLON Y TARRAGONA

La situación de la costa levantina es privilegiada dentro de Mediterráneo. Sus comunicaciones por carretera, autopista y avión son excelentes. Es el sector de costa más cercano a Madrid, la capital de España y fuerte mercado potencial, y, además, su proximidad al archipiélago Balear le da todavía mayor aliciente.

En el estudio de la oferta, si consideramos el número de embarcaciones matriculadas anualmente en cada Comandancia de Marina, durante el período 1974-1985, se ve que la Comandancia de Marina de Valencia, con el 49,2 por 100 del total de matriculaciones, ocupa el primer lugar a considerable distancia del resto.

El número de matriculaciones anuales aumentó durante el período 1974-1980 y disminuyó en el de 1980-1985. Entre los años 1975 y 1985 fueron inscritas 5.829 embarcaciones, de las que 3.954 (el 67,8 por 100) fueron de motor y 1.875 (el 32,5 por 100) de vela.

El resultado del cómputo de embarcaciones, efectuado por medio de las fotografías aéreas tomadas el 28 de agosto de 1985, ascendió a 4.621. Dada la fecha del vuelo, se estimó que las embarcaciones registradas representaban un 60 por 100 del número total, es decir, este número sería de unos 7.700 barcos.

Esta diferencia de tres mil y pico embarcaciones podrían haber estado en zonas de varada y fondeaderos, pues los puertos se encontraban prácticamente al límite de su capacidad.

El número de embarcaciones en tránsito que acogieron las trece instalaciones existentes en el año 1984 totaliza 2.265.

Existe una oferta total de 4.268 puntos de amarre distribuidos por esloras de la forma siguiente:

Eslora	Número	%
De menos de 6,00 m. ....	554	13,0
6,00 a 8,00 m. ....	885	20,7
8,00 a 10,00 m. ....	1.593	37,3
10,00 a 15,00 m. ....	848	19,9
15,00 a 18,00 m. ....	272	6,4
Sin clasificar .....	116	2,7
	4.268	100,0

En general, las instalaciones existentes son utilizadas por un 57 por 100 de españoles y un 43 por 100 de extranjeros, lo cual indica que son un importante foco de captación turística.

Se prevé un máximo de 16.207 embarcaciones para el año 2000, si bien se fija en 12.155 las embarcaciones en el litoral que generarán demanda de amarres.

De acuerdo con esta hipótesis, los puertos de atraque necesarios en este sector de costa para el año 2000 serían de 8.673 y el déficit que habría, si se cuentan los proyectos en marcha, sería de 3.787 amarres.

El Plan de Inversiones previsto, habida cuenta las necesidades de atraque previstas, se cifra en unos 1.700 millones de pesetas hasta el año 2000.

Al igual que viene sucediendo en otras zonas, el Plan no sería rentable, desde un punto de vista económico, si se atiende sólo a los beneficios directos. Es preciso que existan ayudas crediticias y rentabilidades indirectas para que dicho Plan pueda llevarse a cabo.

## SECTOR DE COSTA DE CATALUÑA

De las diversas actividades y funciones de los puertos catalanes, quizás la que ha experimentado un mayor crecimiento haya sido la deportiva.

Se ha producido un crecimiento espectacular en los puertos deportivos. En los últimos diez años (1973-1983) se han construido o habilitado exclusivamente para esta actividad 15 nuevos puertos, al tiempo que se aumentaba la capacidad de acogida en casi todas las restantes 20 instalaciones portuarias, que comparten la actividad deportiva con otras funciones. Ello ha sido debido al gran crecimiento de las embarcaciones deportivas y de recreo, puesto que la demanda de instalaciones y servicios náuticos se puede considerar como derivada de la de embarcaciones.

El parque de embarcaciones deportivas ha pasado de 8.137 en el año 1975 a 21.860 en 1982, con un crecimiento anual acumulativo del 16,6 por 100, superior al de la mayor parte de los países europeos y a la media de España, que se sitúa en el 7,3 por 100.

El parque estimado para ese mismo año (1982) era de 26.650 embarcaciones.

En cuanto a las embarcaciones en tránsito, durante el año 1981 se contabilizaron 11.773 en los puertos catalanes, aunque en el recuento no se incluyeron todas las instalaciones ni las que llegaron por tierra. Finalmente se ha estimado un volumen total de tránsitos aproximado de 29.930, siendo la principal zona receptora la Costa Brava, con un 62 por 100 del total de tránsitos. Las embarcaciones extranjeras se pueden valorar alrededor del 45 por 100 del total, con un crecimiento del orden del 15 por 100.

Por otra parte, el número de embarcaciones permanentes en el litoral catalán, en todo tipo de instalaciones, varadas o fondeadas, era en el año 1982 de 22.576. Un 71,5 por 100 de las mismas tienen eslora menor de 5,00 metros, un 25,5 por 100 está entre los 5,00 y 10,00 metros y el 3 por 100 restante más de 10,00 metros de eslora.

En el estudio realizado en el año 1982 por la Generalidad de Cataluña se recogía que el número de embarcaciones que tenían como puerto base el litoral catalán era de 11.220.

La evolución del número de amarres ha pasado de 1.550 en el año 1970 y 7.519 en 1976, a 10.921 en 1982.

Por provincias, los puntos de atraque se distribuyen de la siguiente forma:

Gerona .....	6.181
Barcelona .....	2.865
Tarragona .....	1.875
TOTAL .....	10.921

En dicho año 1982 existían 73 instalaciones para la náutica deportiva o de recreo, repartidas por provincias así:

Gerona .....	27
Barcelona .....	27
Tarragona .....	19
TOTAL .....	73

La demanda para el año 2000 se sitúa en torno a las 63.470 embarcaciones, el 68,25 por 100 menores de 5 metros de eslora, el 28,25 por 100 con esloras comprendidas entre 5 y 10 metros y el 3,5 por 100 con esloras superiores a los 10 metros.

Los amarres necesarios para el año 2000 se sitúan en 24.536, con un déficit de 13.705 en todo el litoral.

## SECTOR DE COSTA DE MALLORCA

Las actividades de la náutica de recreo tienen una gran incidencia en Mallorca, dado su carácter insular y el enorme desarrollo del turismo en todas sus facetas.

El número de embarcaciones registradas en la quinta lista en la isla de Mallorca es de 7.480. Entre 1970 y 1975, el número de embarcaciones registradas anualmente se encontraba a nivel de las 350 y durante el período 1976-1984 el nivel de registro se elevó a 600 embarcaciones/año.

El 71 por 100 de la flota registrada tiene una eslora inferior a 5 metros, el 27 por 100 se encuentra entre los 5 y 10 metros y el 2 por 100 restante son de esloras superiores a los 10 metros.

El total de embarcaciones en tránsito se eleva a las 14.568, repartidas por igual entre españolas y extranjeras, de las cuales un 30 por 100 tienen una estancia media superior a los seis días.

El parque estimado de embarcaciones dedicadas a la navegación deportiva o de recreo se estimaba en 1984 en 9.652.

Las instalaciones portuarias, dedicadas exclusivamente a la navegación de recreo, han pasado de 32 en el año 1977 a 40 en 1985, con un aumento del 25 por 100 en ocho años.

En cuanto a número de amarres, en 1977 había 8.226 y en 1985 12.523, habiendo tenido un crecimiento en dicho período del 52,2 por 100.

Existen 16 nuevas instalaciones en toda la isla, en fase de ejecución o ampliación de las ya existentes, lo que demuestra la fuerte dinámica de este importante mercado turístico.

El valor actual de mercado que se estima alcanzarían las actuales instalaciones se eleva a 8.901 millones de pesetas. Las inversiones previstas son de 7.469 millones por el sector privado y 369 millones por el sector público.

Se prevé para el año 2000 que el crecimiento del parque de embarcaciones alcance las 19.729 unidades: el 58,9 por 100 con eslora inferior a 5 metros, el 37,5 por 100 de esloras entre 5 y 10 metros y el 3,6 por 100 con esloras mayores de 10 metros.

Se propone una creación de 7.197 nuevos puntos de amarre para toda la isla, vistas las posibilidades de crecimiento del deporte náutico en la zona.

El empleo directamente generado por el sector náutico en la isla de Mallorca es de 1.377 personas, si bien el gasto generado por el turismo náutico en la misma alcanza la importante cifra de 7.388 millones de pesetas.

## SECTOR DE COSTA DE IBIZA Y FORMENTERA

La estructura portuaria de Ibiza y Formentera, desde el punto de vista de la navegación de recreo, comprende dos aspectos básicos. Por una parte, la que puede denominarse estructura portuaria natural, formada por la gran cantidad de calas y abrigos naturales que ofrece la costa y, por otra, los puertos propiamente dichos, concentrados en tres puntos: Ibiza (capital), San Antonio y La Sabina.

El parque actual de embarcaciones de recreo, en las islas de Ibiza y Formentera, puede cuantificarse en unas 1.800 embarcaciones matriculadas durante los últimos 10 años; de ellas 1.050 con menos de 5 metros de eslora y 740 con base en las diferentes instalaciones náuticas. Aparte de ello se cifran en unas 5.300 las embarcaciones en tránsito a lo largo del año, durante 1983, en los diferentes puertos de ambas islas.

El parque total estimado en el año 1982 era de 2.271 embarcaciones en toda la isla.

Durante el año 1982, y según el «despacho de buques» de la Comandancia de Marina de Ibiza, las embarcaciones en tránsito fueron 768, 202 españolas y el resto con pabellón extranjero. De ellas, 532 con eslora superior a 10 metros, cosa natural al tratarse de una isla.

La previsión para el año horizonte 2000 del parque de embarcaciones de recreo en Ibiza y Formentera es de 2.982 embarcaciones de eslora inferior a 5 metros y 1.457 de eslora superior a 5 metros, aparte 13.065 embarcaciones en tránsito.

Para dicho año, la demanda media anual estimada de plazas en agua es de 1.454 y de 1.673 en tierra.

La oferta actual de puntos de amarre, en las seis instalaciones existentes, es de 1.141 plazas: 640 de eslora inferior a 8,00 metros, 194 de esloras entre 8,00 y 10,00 metros y 307 de esloras superiores a los 10,00 metros.

Existen en proyecto 1.300 nuevos puntos de amarre: 716 para esloras inferiores de 10 metros y 584 para esloras superiores a 10 metros.

Existe evidentemente un déficit actual en la oferta, lo que se traduce en una sobreocupación en alta temporada, con la menor calidad en el servicio a que ello obliga.

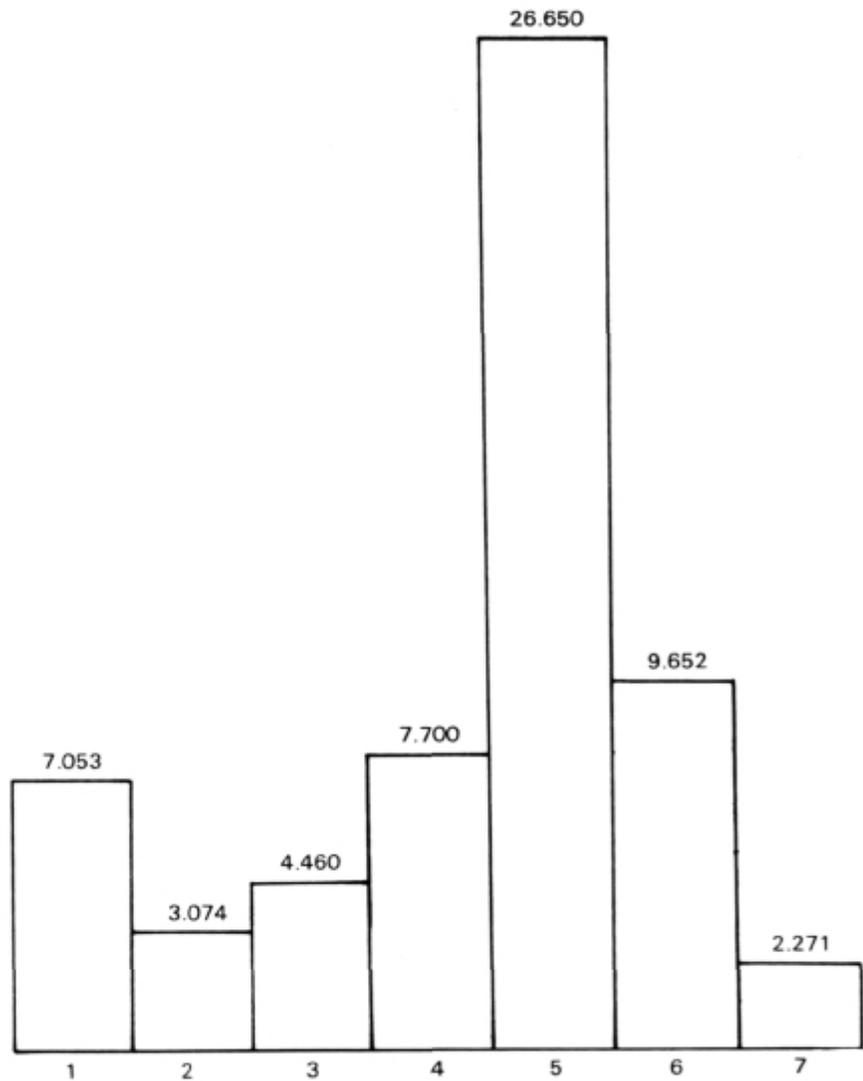
El Plan prevé crear 2.550 plazas de amarre y 1.900 en tierra para satisfacer las necesidades durante la época estival, para tratar de fijar en las islas parte de las embarcaciones en tránsito.

Las inversiones previstas hasta el año 2000 totalizan 2.608 millones de pesetas en puestos de amarre y 540 millones para plazas en tierra.

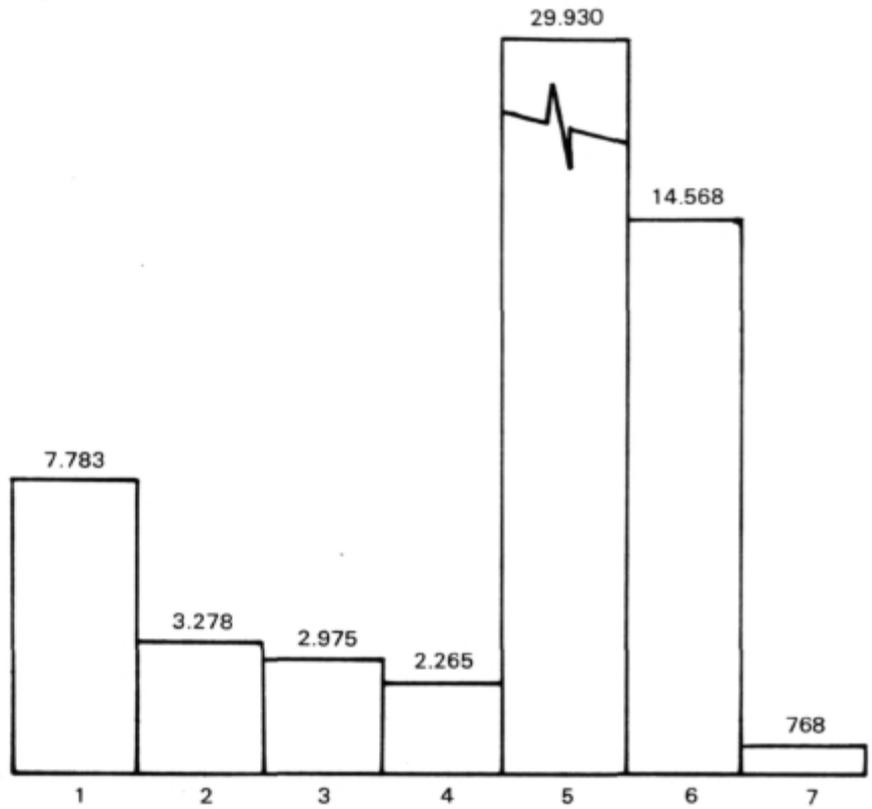
## GRAFICOS RESUMEN

Designaremos cada sector de costa con los números siguientes:

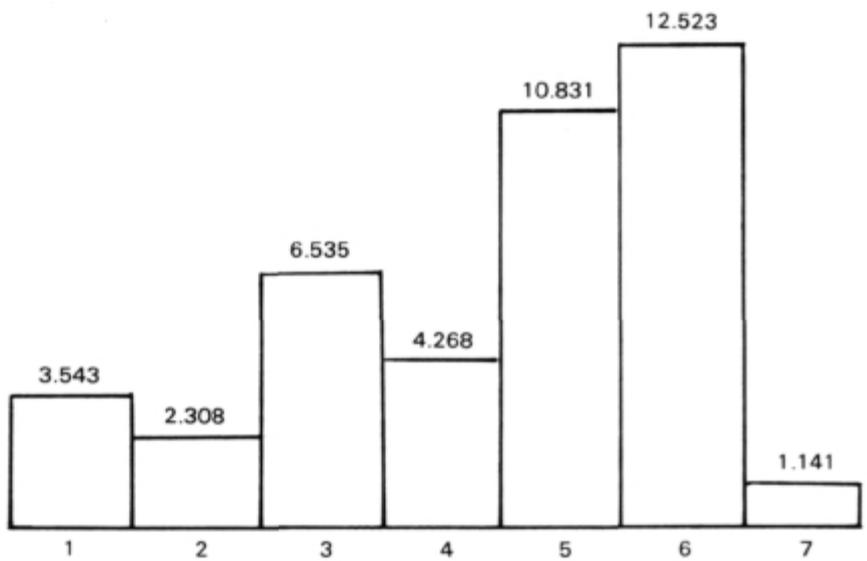
1. Punta Tarifa a Cabo Sacratif.
2. Cabo Sacratif a Cabo de Palos.
3. Cabo de Palos a Cabo de San Antonio.
4. Cabo San Antonio a límites provincias de Castellón y Tarragona.
5. Cataluña.
6. Mallorca.
7. Ibiza y Formentera.



Parque estimado (60.860 ud.)



Embarcaciones en tránsito (61.567 ud.)



Número de amarres (41.149)