

Joan Alemany

Marinas and Ports in Spain

La náutica deportiva y los puertos en España





Evolution of Marinas and their Facilities

With its extensive coastline and its enormous attraction as a tourist destination, Spain has an extraordinary potential for developing facilities dedicated to competitive and recreational sailing. Some Spanish port cities have a long tradition in this field. We know of many examples, first of rowing, and later of sailing competitions and regattas, during most of the 19th Century. However it was not until the creation of the first sailing clubs that these activities began to be organised systematically and to become more popular. The first of these associations was the Royal Mediterranean Club of Málaga, founded in 1873. This was followed soon after by the Tarragona Sailing Club (1878), the Catalan Regatta Club – of Barcelona – (1879), the Bilbao Sailing Club (1881) and the Alicante Regatta Club (1889). Although slightly later than the great clubs of England, the Netherlands, Sweden or the US, competitive sailing did spread across Spain, right through the south of Europe and the Mediterranean, fundamentally in the last two few decades of the 19th Century.

Evolución de la náutica de recreo y sus instalaciones

España, con su extensa línea de costa y su gran capacidad de atracción turística tiene un extraordinario potencial de desarrollo de las instalaciones dedicadas a la náutica deportiva y de ocio. Ésta tiene una larga tradición en algunas ciudades portuarias españolas. Se tienen noticias de numerosas pruebas y regatas, primero de remo y posteriormente, también de vela, durante buena parte del siglo XIX. Pero no es hasta la creación de los primeros clubs náuticos cuando estas actividades se organizan sistemáticamente y se difunden entre la población.

La primera de estas asociaciones fue el Real Club Mediterráneo de Málaga, fundado en 1873. Poco después se crearon el Club Náutico de Tarragona (1878), el Club Catalán de Regatas de Barcelona (1879), el Club Náutico de Bilbao (1881) y el Club de Regatas de Alicante (1889). Aunque con un ligero retraso respecto a los grandes clubs ingleses, holandeses, suecos o norteamericanos, la náutica deportiva se extendió por España, por todo el sur europeo y por el Mediterráneo, fundamentalmente en las dos últimas décadas del siglo XIX.

En una primera etapa las instalaciones náuticas se localizaban casi exclusivamente en los grandes puertos. En los años cincuenta y sesenta del siglo XX se extendieron a numerosos puertos medianos con funciones pesqueras. Cuando a finales de los años sesenta la demanda de puestos de amarre creció aceleradamente y se hizo evidente que las infraestructuras portuarias existentes serían insuficientes, se elaboró la Ley 55/1969 de Puertos Deportivos de 26 de abril.

Esta Ley y su Reglamento posterior establecieron las normas para la construcción de infraestructuras portuarias específicas dedicadas íntegramente a la náutica deportiva y de ocio. Son los llamados “puertos deportivos”.



Uno de los primeros carteles de anuncio de regatas de remo en España del año 1899.

La construcción de instalaciones náuticas en zonas de playa en el Mediterraneo ha provocado grandes problemas de erosión que han obligado a nuevas, costosas e impactantes intervenciones en las áreas próximas.

One of the first posters announcing rowing regattas in Spain in 1899.

The building of sailing facilities in Mediterranean beach areas has caused serious erosion problems that have required new, costly works with a great impact upon the nearby areas.

Paseo Marítimo e instalaciones náuticas en el puerto comercial de Palma de Mallorca.

Seafront boulevard and sailing facilities in the commercial port of Palma de Majorca.

Initially, sailing facilities were located almost exclusively in the large ports. In the nineteen-fifties and sixties, they spread to many medium-sized ports with fishing functions. When the demand for berthing places grew rapidly at the end of the nineteen-sixties and it became clear that existing port infrastructures would not be sufficient, Law number 55/1969 on Leisure Ports was enacted on the 26th of April 1969. This Law and its later Regulation set out the rules for building specific port infrastructures dedicated wholly to competitive and leisure sailing. These are the so-called "sailing ports".

In Spain at least four types of nautical facilities are contemplated:

- *Sailing Ports*. Independent maritime infrastructures with a large capacity and offer of services for leisure craft and their users.
- *Marinas*. Maritime infrastructures integrated into a tourist urban development.
- *Sailing Docks*. Facilities dedicated to competitive and leisure sailing and integrated into a commercial or fishing port.
- *Jetties*. Small infrastructures with a limited offer of services.

Over the last two decades of the 20th Century, the number of berths increased very rapidly, and in some cases with no control over this growth (as shown in the attached statistical table) causing serious effects on the coastal environment. Currently the new coastal legislation is much more restrictive as to the conditions for the building of new maritime infrastructures and requires prior environmental impact studies to be carried out.

In addition to considering the number of facilities and berths in absolute value by regions, it is also worthwhile analysing the relative figures with regard to three important factors which will provide us with a better definition of the amenities:

- Number of berths per thousand resident inhabitants. This ratio provides us with a relationship on the grounds of the population of the maritime provinces.
- Number of berths per km of coast. This is a measurement of the linear density of the capacity of the facilities.
- Number of berths per million night stopovers of non-residents. This shows us the numerical relationship with the tourism of the area.

With the above absolute and relative

En España se consideran por lo menos cuatro tipos de instalaciones náuticas:

- *Puertos Deportivos*. Infraestructuras marítimas independientes con una amplia capacidad y oferta de servicios para las embarcaciones de ocio y sus usuarios.
- *Marinas*. Infraestructuras marítimas integradas en una urbanización turística.
- *Dársenas Deportivas*. Instalaciones dedicadas a la náutica deportiva y de ocio integradas dentro de un puerto comercial o pesquero.
- *Embarcaderos*. Pequeñas infraestructuras con una oferta mínima de servicios.

En los últimos dos decenios del siglo XX han aumentado de forma acelerada – y en algunos casos incontrolada – el número de amarres (tal como muestra la Tabla estadística adjunta) provocando importantes impactos sobre el medio litoral. Actualmente la nueva legislación de costas es mucho más exigente en las condiciones para la construcción de nuevas infraestructuras marítimas y obliga a realizar estudios previos de impacto medioambiental.

Además de considerar el número de instalaciones y de puntos de amarre en valor absoluto por regiones, es interesante analizar las cifras relativas en función de tres importantes magnitudes que nos definirán mejor las dotaciones:

- Número de amarres por cada mil habitantes residentes. Con este ratio obtenemos una relación en función de la población de las provincias marítimas.
- Número de amarres por Km de costa. Es una medida de la densidad lineal de la capacidad de las instalaciones.
- Número de amarres por cada millón de pernотaciones de no residentes. Nos muestra la relación numérica con el turismo existente en la zona.

Tabla 1 Las Instalaciones náuticas en España por Comunidades Autónomas (evolución años 1985-2000)/
Table 1 Sailing Facilities in Spain by Autonomous Communities Development from 1985-2000

	Instalaciones/Facilities		Amarres/Berths	
	1985	2000	1985	2000
Canarias	12	22	1675	3937
Ceuta y Melilla	2	2	65	480
Baleares	42	62	12021	19057
País Vasco	14	15	768	4280
Cantabria	4	8	1216	1739
Asturias	10	8	346	886
Galicia	16	19	1500	3170
Andalucía	27	34	7864	11278
Murcia	13	14	2286	3296
C. Valenciana	27	35	7864	12420
Cataluña	38	43	12294	22820
total	211	251	46596	80363

Fuente: Elaboración propia/Source: Own data.

Con las anteriores dotaciones absolutas y relativas del número de amarres por regiones se puede elaborar la Tabla estadística 2.

Análisis de la situación actual

Las dos Tablas estadísticas muestran cual es la realidad cuantitativa de las infraestructuras dedicadas a la náutica de ocio en España. Pero un análisis detallado de las dos Tablas estadísticas muestra numerosos elementos de diferenciación entre las distintas regiones españolas, de las cuales se quieren destacar dos cuestiones básicas:

- El fuerte crecimiento del número de instalaciones y del número de amarres en los últimos años. Es necesario tener presente que este gran crecimiento reflejado en la Tabla 1 se ha realizado en un marco de mayor control y planificación. Si se consideran las dotaciones en la época de promulgación de la Ley de Puertos Deportivos, es decir, en el año 1969, el crecimiento es todavía más elevado ya que en aquel año había sólo unas 30 instalaciones con un máximo de 3.000 amarres.

→ La gran concentración de instalaciones náuticas y de amarres en las costas mediterráneas. Actualmente entorno a un 70% de las instalaciones y un 80% de los amarres se localizan en la fachada marítima del Mediterráneo. En todas las regiones mediterráneas la proliferación de instalaciones y otras obras sobre la costa, así como la disminución de aportes sedimentarios de los ríos, está provocando importantes cambios en la dinámica litoral y graves problemas de erosión y regresión en las playas.

Un diagnóstico detallado de la situación actual nos mostraría una estructura y una problemática muy diversa de las instalaciones náuticas existentes. Tampoco hay espacio suficiente en este artículo para profundizar sobre esta problemática, tan diferente y compleja, de las diversas instalaciones.

Tabla 2 Dotación de instalaciones náuticas en el litoral Español (año 2000)
Table 2 Supply of Sailing Facilities on the Spanish Coast (2000)

	Instalaciones Náuticas Sailing Facilities	Amarres Berths	Amarres/mil hab. Berths/thousand inhab.	Amarres/Km costa Berths/km coast	Amarres/millón pernoctac. Berths/million nights
Canarias	22	3937	2,4	3,3	30,1
Ceuta y Melilla	2	480	3,6	16,0	-
País Vasco	15	1280	0,4	6,6	60,0
Cantabria	8	739	3,2	8,3	72,4
Asturias	8	886	0,8	2,6	21,9
Galicia	19	3170	1,3	2,8	98,1
Andalucía	34	11278	2,7	13,8	56,0
Murcia	14	3296	3,0	15,8	163,1
C. Valenciana	35	12420	3,0	28,4	31,7
Cataluña	43	22820	3,9	44,0	110,9
Baleares	62	19057	23,9	23,0	134,4
total	251	80363	3,4	13,6	66,3

Fuente: Elaboración propia/Source: Own data.

A título general pueden destacarse los siguientes problemas:

→ *Creación de muchas instalaciones náuticas nuevas pero relativamente pequeñas.* Aunque en los últimos años ha aumentado el tamaño de las nuevas instalaciones el promedio es todavía relativamente reducido, de unos 320 amarres por instalación. Es decir, hay muchas infraestructuras (con muchos impactos), pero pequeñas (con pocos usuarios).

→ *Insuficiencia de los planes de ordenación del litoral* que son los que pueden indicar las mejores zonas para las instalaciones náuticas. La náutica deportiva y de ocio debe considerarse en relación con la gestión integrada de todas las actividades litorales.

→ *Faltan, en general, estudios profundos de impactos medioambientales y socio-económicos,* independientes y previos a la construcción. Estos trabajos deben poner de manifiesto de forma clara cuales son los problemas y cuales las ventajas de cada instalación.

→ Algunas instalaciones se han construido con unos objetivos dirigidos más a la urbanización turística del entorno o la construcción en su interior de grandes centros comerciales y de ocio que para el servicio a los deportes náuticos o la navegación de recreo.

Pero junto a la problemática anterior es necesario considerar también los beneficios y ventajas que comportan las instalaciones náuticas. En este sentido cabe destacar los siguientes dos puntos: En primer lugar son imprescindibles para la práctica y el fomento de los deportes náuticos.

La navegación a vela ha sido la forma para mucha gente de acercarse, empezar a conocer, respetar y querer el mar, todo ello, junto a la práctica de un noble deporte que, ha sido, es y será positivo para las sociedades. En segundo lugar, las instalaciones náuticas bien concebidas y bien estructuradas, han supuesto un elemento de promoción turística y económica para muchas poblaciones cos-

teras a las cuales han aportado imagen, rentas periódicas y puestos de trabajo.

Objetivos y estrategias de una nueva política

El balance de los elementos problemáticos y de las cuestiones positivas anteriores dependerá de cada proyecto y de la gestión de cada instalación, cuestiones que deben ser estudiadas y planificadas en el marco de unas normativas claras y estrictas de ordenación del litoral de cada región o área concreta.

Pero por encima de las consideraciones sobre los proyectos y la gestión de las instalaciones e, incluso, sobre la ordenación y la gestión integrada de las áreas litorales, es necesario plantearse una nueva estrategia sobre infraestructuras para la náutica deportiva. Nuevos objetivos y una nueva política son absolutamente necesarios. No se puede de ninguna forma continuar creciendo con los criterios y la política del pasado: es un modelo obsoleto, ineficiente e insostenible. Tampoco es conveniente proponer, como reacción al viejo modelo, la prohibición y la paralización total de las instalaciones, porque ello dejaría como únicos beneficiarios a los propietarios actuales de embarcaciones y amarres, perjudicando considerablemente a los jóvenes y a los que pueden incorporarse a la náutica deportiva en un futuro próximo.

Partiendo de la base, por todo lo expresado anteriormente, de lo positivo que puede ser la promoción de la náutica deportiva y del reconocimiento de los impactos negativos de sus infraestructuras, se pueden formular las siguientes propuestas para la elaboración de una nueva política:

→ Es necesario estudiar una estrategia que se base en dos elementos aparentemente contradictorios: ofrecer una alternativa positiva a la demanda creciente de embarcaciones y amarres y, a la vez, ordenar y gestionar todo el espacio costero llevando a tér-

numbers of the amount of berths per region, we can draw up the statistical table 2.

Analysis of the Current Situation

The two Statistical tables show how many infrastructures are dedicated to nautical leisure activities in Spain. However, a detailed analysis of the two Statistical tables shows that there are big differences between the different regions of Spain, of which two are essential:

→ The major growth in the number of facilities and the number of berths over the last few years. We should bear in mind that the significant growth reflected in Table 1 has occurred within the framework of greater control and planning. If we consider the installations provided during the period of enactment of the Law on Leisure ports, i.e. in 1969, the growth is still higher, since that year there were only 30 facilities with a maximum of 3,000 berths.

→ The large concentration of sailing facilities and berths on the Mediterranean coasts. Currently about 70% of facilities and 80% of berths are located on the

Mediterranean coast. In all the Mediterranean regions, the proliferation of facilities and other works on the coast, and the reduction in river sediments, is wreaking significant changes on the dynamics of the coast and causing serious problems of erosion and regression in beaches.

A detailed diagnosis of the current situation would show us a very detailed structure and problem facing existing sailing facilities. There is not enough space in this article to go into any depth on this issue of the different facilities, which is so varied and complex. Generally speaking we can point to the following problems:

→ *The creation of many new but relatively small sailing facilities.* Although in the last few years the size of the new facilities has increased, the average is still relatively small, some 320 berths per facility. In other words, there are many infrastructures (with many impacts), but they are small (with few users).

→ *Insufficient coastal planning measures,* which are what can indicate the best areas for sailing facilities. Water sport and leisure activities must be considered in relation to the overall management of all coastal activities.

→ Generally speaking, there is a *lack of in-depth environmental impact and socio-economic studies,* carried out on an independent basis prior to building. These works should clearly indicate both the problems and the advantages of each facility.

→ Some facilities have been built following objectives aimed more at the tourist urban development of the surrounding area or the building of large shopping and leisure centres in their core than for providing service to water sports or pleasure boating.

However, along with the previous problem it is important to consider the benefits and advantages provided by sailing facilities. In this connection, there are two important points to highlight: Firstly, they are vital for the practice and fostering of water sports. For many people, sailing has been a way of getting to know, respect and love the sea, and this, along with the practice of a noble sport which has always been, and will continue to be positive for society. Secondly, well-designed and structured sailing facilities has helped in promoting tourist and economic activity for many coastal towns to which they have provided an image, periodic income and jobs.

Aims and Strategies of a New Policy

On balance, the pros and the cons mentioned above will depend on each project and on the management of each facility, issues that must be studied and planned in the framework of clear and strict coastal planning rules for each specific region or area.

However, above and beyond considerations of the projects and management of the facilities and even of the overall planning and management of coastal areas, a new strategy on infrastructures for recreational sailing needs to be drawn up. New objectives and a new policy are absolutely necessary. It is impossible to continue growing with the criteria and policy of the past: it is a model that is obsolete, inefficient and unsustainable. Neither would it be appropriate, as a reaction to the old model, to propose either a ban or a total stoppage of facilities, because the only people to benefit would be the current owners of vessels and berths, causing considerable hardship to young people and to those who would be able to take up recreational sailing in the future.

In view of all of the above, and the positive aspects that can flow from the promotion of recreational sailing and the recognition of the negative impacts of their infrastructures, we can make the following proposals for the preparation of a new policy:

→ It is necessary to study a strategy based upon two apparently contradictory elements: offering a positive alternative to the growing demand for vessels and berths and, at the same time, organising and managing the entire coastal area by

carrying out a clear and determined policy of conservation and improvement of the coastal environment.

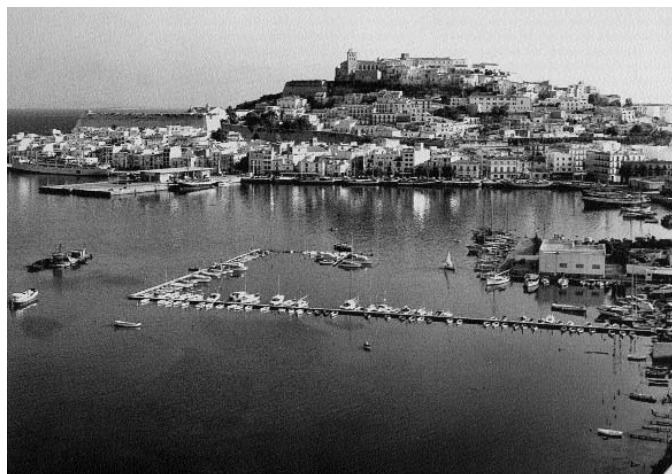
→ Reorienting policy towards the promotion of recreational sailing, especially those with less environmental impact, i.e. sailing and rowing. The urban development of the surrounding area or the promotion of commercial areas as a justification for the financing of nautical facilities must be clearly and definitively prohibited. Nautical facilities and their services should not be an element of social prestige, but used exclusively for the promotion of sailing and spreading knowledge, respect and love for the sea.

→ Before building new maritime infrastructures which will without a doubt cause new negative impact, it is necessary to explore all the possibilities for enlarging and improving existing ones. Here, absolute priority must be given to studies and analysis of the real potential for growth, firstly of leisure docks in commercial and fishing ports and, secondly, of existing marinas and sailing ports.

→ The following should be considered when establishing priorities: firstly, the enlargement of the leisure docks in commercial ports in large cities in order to avoid the long distances often traveled by users of sailing docks; secondly, the docks of commercial and fishing ports of medium-sized towns must have priority over marinas, especially if it is not necessary to enlarge the external sheltering infrastructure, i.e. seawalls; thirdly, the possibility to build light sailing facilities, such as dry marinas, which make it possible to keep many vessels on land and leave many berths free for use by larger vessels.

→ The way in which the facilities are managed is always important. Today, promoting the practice of nautical sports regardless of the level of income of the users is both perfectly possible and advisable. The experiences of municipal sailing centres with different shared vessels and with affordable training courses, are examples that could be spread. On the contrary we must avoid "parking areas" for large and medium-sized yachts that are used very little or only in the summer season.

→ Within this strategy for promoting sailing facilities, we must consider the improvement in port-city relations as an opportunity that goes in hand with the reorganisation of the sporting docks of the ports. Also, in the broader policy of coastal organisation, it is important to examine the possibilities for improving the relationship between the port-territory and its environment.



El puerto de Palma de Mallorca.

The port of Palma de Majorca.

La parte más interior e integrada en la ciudad del puerto de Barcelona se ha dedicado a dársenas deportivas. En la costa de la ciudad se ha construido además el Puerto Olímpico.

Además de las dársenas deportivas algunos grandes puertos (Génova, Palma, Barcelona) han dedicado atención a las industrias de mantenimiento de grandes yates. En la imagen el "syncrolift" de Barcelona.

The innermost part of the Port of Barcelona that is most integrated into the city has been given over to sailing wharves. The Olympic Port was also built along the city's coast.

As well as sailing docks, certain large ports (Genoa, Palma, Barcelona) have dedicated some attention to the maintenance of large yachts. In the image, we can see the "syncrolift" in Barcelona.

mino una clara y enérgica política de conservación y mejora del medio litoral.

→ Volver a centrar la política en la promoción de los deportes náuticos, especialmente los menos impactantes en el medio: la vela y el remo. La urbanización del entorno o la promoción de áreas comerciales como justificación de la financiación de las instalaciones náuticas deben ser clara y definitivamente prohibidas. Las instalaciones náuticas y sus servicios no deben ser un elemento de prestigio social sino exclusivamente de promoción de los deportes náuticos y de difusión del conocimiento, respeto y amor al mar.

→ Antes de la construcción de nuevas infraestructuras marítimas que sin duda provocarán nuevos impactos negativos es necesario agotar todas las posibilidades de ampliar y mejorar las existentes. En este sentido deben tener prioridad absoluta los estudios y análisis sobre las potencialidades reales de crecimiento de, en primer lugar, las dársenas deportivas en puertos comerciales y pesqueros y, en segundo lugar, las marinas y puertos deportivos existentes.

→ En el establecimiento de prioridades debe considerarse: primero, la ampliación de las dársenas deportivas de los puertos comerciales en grandes ciudades para evitar que la práctica de los deportes náuticos conlleve forzosamente largos desplazamientos de sus usuarios; segundo, deben tener prioridad las dársenas de puertos comerciales y pesqueros de poblaciones medianas sobre los puertos deportivos, especialmente si no es necesario ampliar la infraestructura de resguardo exterior, es decir, los diques; tercero, la posibilidad de construcción de instalaciones náuticas ligeras, como las marinas secas, que permiten mantener en tierra numerosas embarcaciones y que dejan libre muchos amarres para que sean utilizados sólo por las embarcaciones mayores.

→ La gestión de las instalaciones es, siempre, importante. Promocionar la práctica de los deportes náuticos con independencia del nivel de renta de los usuarios es hoy perfectamente posible y conveniente. Las experiencias de los centros municipales de vela con distintas embarcaciones a compartir y con cursos de formación asequibles, son ejemplos que pueden extenderse. Por el contrario se deben evitar los "aparcamientos" de grandes y medianos yates que se utilizan muy poco o sólo en temporada de verano.

→ Dentro de esta estrategia de promoción de las instalaciones náuticas se debe considerar la mejora de las relaciones puerto-ciudad como una oportunidad que acompaña la reordenación de dársenas deportivas de los puertos. También, en la política más amplia de ordenaciones del litoral, es importante considerar las posibilidades de replantear en sentido de mejora la relación puerto-territorio de su entorno.

