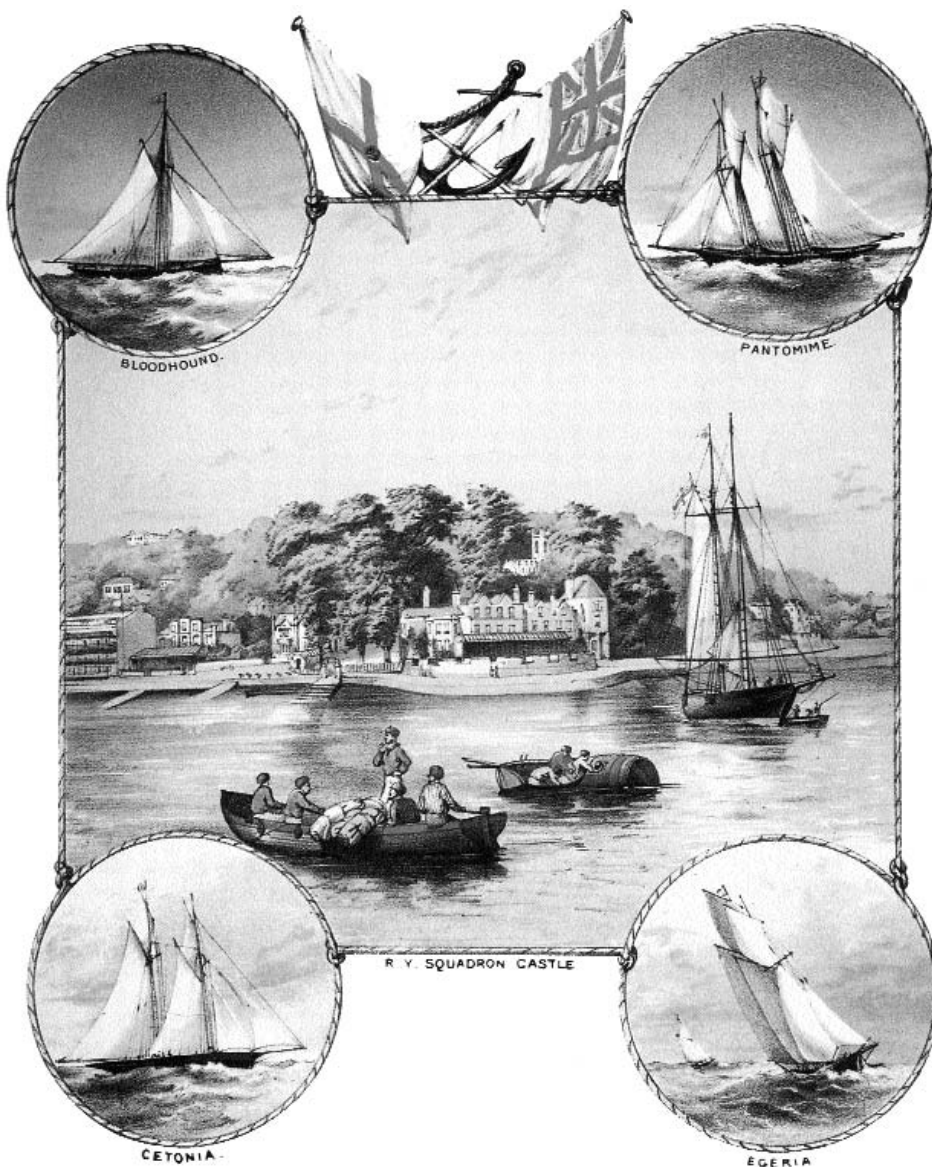


Joan Alemany

Marinas and Commercial and Fishing Ports

Náutica deportiva y puertos comerciales y pesqueros



Among the maritime activities that can be performed in the intermediate areas in the relationship between port and city, many ports offer recreational sailing. These are sea and land facilities that harbour sailing and motor vessels, with leisure and sporting functions partly open to the city. Naturally another part, such as jetties providing direct access to the vessels, technical service areas and social buildings of the clubs are reserved for users. In general however we can consider that the overall area dedicated to recreational sailing is a part of the port that is open to the city, and that therefore there are some areas to which citizens have free access, and other areas – buildings and technical areas – and all of the water area to which access is restricted. Furthermore, this port function is compatible with commercial and leisure activities- bars, restaurants – and even inshore fishing, with which it can share areas, whilst nonetheless keeping uses fairly separate. It should be borne in mind that recreational sailing, inshore fishing and the sailing of small pleasure craft are activities that require areas with shallower draughts, (2 to 3 metres at most), which can be a real boost for some ports, which cannot harbour other traffics so easily. If in addition they are underused port areas located close to the city centre or in nearby districts, turning these over to nautical activities can result in shifting their influence to the centre within a new urban project and making the port more profitable.

The Birth and Development of Competitive Sailing

Nautical sport and leisure activities go back a long way. Some authors place the origin of these activities in Mediaeval rowing regattas or even in Roman water spectacles (naumachias). However, although there are clearer precedents in the sailing regattas of the Netherlands and England in the 17th and 18th Centuries or in the competitions involving the rowing boats of the great sailing ships in this period, it was only in the mid-19th Century, after the pioneering experiences of England, Sweden and the Netherlands, that many modern sailing clubs were established. During the following decades, recreational sailing spread to almost all the large port cities of Europe and America. There are two important dates involving competitive sailing point of view: 1851 saw the birth of the great regatta that was later to be called the Americas Cup, and from 1900 onwards, competitive sailing became part of the Olympic Games. Gone are the days of the historic regattas of the great clippers, the competitions between rowing boats between the crews of the great ships, the first sailing regattas and other brilliant precedents, which were always individualised and occasional, with little impact, and with little continuity or importance for the society of the day.

When, in the second half of the 19th Century, and especially in the first decades of the 20th Century, many more people began to practice recreational and competitive sailing, many clubs and associations were founded and developed, and it was then for the first time that people began to consider the need to build specific facilities for them in ports. This period also marked the most immediate precedent of the current situation, when the growth of ports made it possible to dedicate certain areas to facilities for water-based leisure activities both in the water and on land. This marked the birth of the sailing facilities in the great ports. The first to have such facilities were London, Stockholm, Amsterdam, New York and, in the Mediterranean, Naples, Genoa, Malaga, Tarragona, Barcelona ...

Initially, sailing and recreational facilities were small-scale and were located inside the large commercial ports. In general, there was a Clubhouse, a small area on land for repairing vessels and jetties at which vessels could berth. A few elements of these buildings and facilities still remain today, and are an interesting maritime and port heritage.

These sailing facilities have evolved very slowly. For almost a century, from their appearance in the second half of the 19th Century up to the Second War World, they gradually spread to many ports: first in those of large port cities, then in some smaller ports, often existing side by side only with commercial and fishing activities. This was the result of a gradual growth, which spread throughout all existing ports.

However, after the Second War World, especially with the great economic boom of the sixties, the growth of nautical leisure and sport activities was so great that in many countries existing areas in commercial and fishing ports was used up and for the first time, ports were built that were dedicated exclusively to competitive and recreational sailing. Different names are given to these places in different countries, which attempt to give an idea of their functions. In the English-speaking world and Portugal they are called "marinas", in Italy they are known as "porti turistici", in France "ports de plaisance", and in Spain "puertos deportivos".

Coastal areas, especially those that have been equipped with large tourist amenities such as those of the Mediterranean, have quickly developed all kinds of specific facilities dedicated to recreational sailing. Today, many conservationists and some initial rigorous coast planning policies are pushing for a total ban on the further proliferation of this type of infrastructures due to their serious environmental impact on coasts and the marine environment.

Impact on the Coast

The first laws, rules and plans of the

Uno de los primeros clubs náuticos modernos que ha mantenido una importante actividad durante toda su historia es el Royal Yacht Squadron de Cowes

One of the first modern sailing clubs that has maintained a high level of activity throughout its lifetime is the Royal Yacht Squadron in Cowes

Entre las actividades marítimas que se pueden localizar en los espacios intermedios de relación puerto-ciudad figura en muchos puertos la náutica deportiva y de ocio. Se trata de las instalaciones marítimas y terrestres que albergan a las embarcaciones de vela y motor, con funciones de recreo y deportivas y que, en parte, están abiertas a la ciudad. Lógicamente otra parte, como pantalanés de acceso directo a las embarcaciones, las áreas de servicio técnico y los edificios sociales de los clubs están reservadas a los usuarios. Pero en general, se puede considerar que el espacio global dedicado a la náutica es una parte del puerto que está abierta a la ciudad y que, por tanto, existen unas áreas de libre acceso ciudadano y otras zonas – edificios y áreas técnicas – y toda la superficie marítima con acceso controlado. Por otra parte, ésta es una función portuaria compatible con otras de tipo comercial, recreativo – bares, restaurantes – e incluso, de pesca artesanal, con las que puede compartir espacios, aunque manteniendo una cierta separación de usos. Es necesario tener presente que la náutica deportiva, la pesca artesanal y las embarcaciones pequeñas de paseo son las actividades que requieren espacios marítimos con menores calados (de hasta 2 – 3 metros), lo que puede suponer para algunos puertos el poner en valor espacios marítimos que difícilmente pueden albergar otros tráficos. Si además, son espacios portuarios subutilizados y se encuentran cercanos al centro urbano o al de los barrios más próximos, su transformación a usos náuticos puede suponer el desarrollo de un interesante valor de centralidad en un nuevo proyecto urbanístico y ofrecer al puerto una mayor rentabilidad.

Nacimiento y desarrollo de la náutica

El origen de la náutica de recreo y deportiva es lejano. Hay autores que lo sitúan en regatas de remo medievales o incluso en los espectáculos sobre el agua romanos (naumaquias). Pero aunque

Edificio del Yacht Club Italiano en el puerto de Génova.

Regatas de grandes veleros en 1939 (Rosenfeld Collection, Mystic Seaport Museum)

Italian Yacht Club building in the port of Genoa.

Large sailing ship Regattas in 1939 (Rosenfeld Collection, Mystic Seaport Museum)

nineteen-fifties and sixties on water sports facilities aimed fundamentally at increasing the number of this type of infrastructures. This policy was caused by the positive effects these new leisure and tourist facilities were to have on tourism and the creation of wealth and employment. It was even argued that it would have a positive impact upon the sector involved in building and maintaining smaller vessels and motors. However, the rapid growth of these soon showed the significant negative impact that was being inflicted upon the coastlines.

All the technical studies highlight at least two major types of environmental impact: firstly as a result of building infrastructures and secondly due to the actual running of the facilities. First of all, the building of marine infrastructures produces a notable physical change in the structure and configuration of the coast, replacing certain natural sandy or rocky seabeds and profiles with others made of artificial blocks and rockfill, both separating and hindering access to the sea. However, perhaps the greatest impact is due to the modification of the

coastal dynamics of currents, waves and sediments, as the new structure is an obstacle that changes the direction and intensity of these phenomena. In many cases, the new infrastructures have caused very negative alterations to nearby beaches. The second type of environmental impact occurs as a result of the operation of the facilities. Here, the use of the new infrastructures directly involves an increase in polluting wastes released into the sea, and has an indirect negative influence, as it encourages urban development in the surrounding area and facilitates access by sea to new zones and natural areas that were hardly visited up to then.

The Alternative to Enlarging and Reorganising Facilities in Existing Ports

The conditions described above give rise to a problematic and somewhat contradictory situation. On the one hand, leisure boats continue to be built, and the number of users continues to increase in step with the increase in countries' income, which is positive in terms of the increase in wealth and the creation of

jobs it involves. On the other hand, environmental rules and restrictions make it almost impossible to build the new maritime infrastructures required by the growth in demand for vessels. Under these circumstances, the countries with the greatest experience in planning sailing facilities and coastal development are designing alternatives based fundamentally on concentrating the growth of leisure and nautical activities in existing ports, extending so-called pleasure port docks, i.e. facilities on land and in the water that are dedicated to leisure boats.

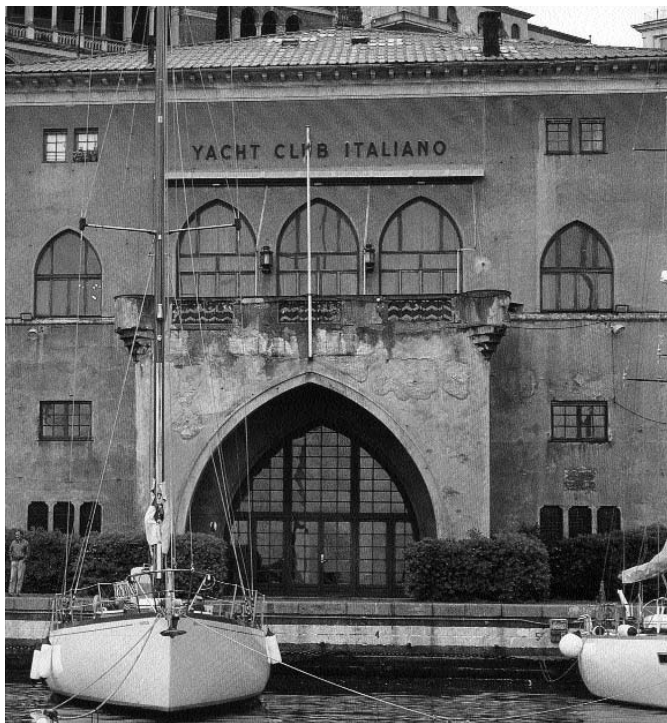
This alternative to the enormous growth in current demand offers a series of advantages as well as posing certain problems. Among the advantages, we should underline the fact that there is no promotion of, or at least, less need for new heavy maritime infrastructures with the associated environmental impact that these have on the coast. In addition, however, this alternative usually forces a reorganisation of the port areas to be dedicated to these activities. In many large and medium-sized ports, the innermost areas, which are in closer contact

se pueden encontrar precedentes más claros en las regatas de vela en Holanda e Inglaterra en los siglos XVII y XVIII o en las competiciones de remo de los botes de los grandes veleros en esta época, no es hasta mediados del siglo XIX cuando, después de las experiencias pioneras de Inglaterra, Suecia y Holanda se fundan muchos de los clubs náuticos modernos. En las décadas siguientes se extiende la práctica de la náutica a casi todas las grandes ciudades portuarias de Europa y América. Desde la perspectiva de la competición y el deporte cabe señalar dos fechas destacadas: en 1851 nace la gran regata posteriormente llamada Copa América y desde 1900 los deportes náuticos se incorporan a los Juegos Olímpicos. Atrás quedan las históricas regatas de los grandes "clippers", las competiciones entre embarcaciones de remo de las tripulaciones de grandes barcos, las primeras regatas de vela y otros brillantes antecedentes, siempre individualizados y de carácter puntual, sin demasiado impacto, sin continuidad ni trascendencia en la sociedad de la época.

Cuando en la segunda mitad del siglo XIX y, especialmente, en las primeras décadas del siglo XX, crece destacadamente el número de personas que practican la náutica deportiva y de ocio, se crean y se desarrollan numerosos clubs y asociaciones y es entonces cuando por primera vez se plantea la necesidad de disponer de instalaciones específicas en los puertos. Es también en esta época que marca el precedente más inmediato de la situación actual, cuando el crecimiento de los puertos posibilita la dedicación de unos espacios en el agua y en tierra para las instalaciones al servicio de la náutica de ocio. Nacen así las instalaciones náuticas en los grandes puertos. Los primeros que disponen de estas instalaciones son los de Londres, Estocolmo, Ámsterdam, Nueva York y, en el Mediterráneo, Nápoles, Génova, Málaga, Tarragona, Barcelona...

En una primera etapa los equipamientos dedicados a la náutica recreativa son reducidos y se localizan en los grandes puertos comerciales. En general disponen de un edificio social del Club, un reducido espacio en tierra para reparación de embarcaciones y unos pantalanes para el atraque de las embarcaciones. Se han conservado hasta la actualidad unos pocos elementos de los edificios e instalaciones de esta época que constituyen también un interesante patrimonio marítimo y portuario. La evolución de estas instalaciones náuticas es lenta. Durante casi un siglo, desde su aparición en la segunda mitad del siglo XIX hasta la Segunda Guerra Mundial se van extendiendo por numerosos puertos: primera en los de grandes ciudades portuarias, después en puertos más pequeños, conviviendo a menudo sólo con las funciones comerciales y pesqueras. Es el resultado de un crecimiento pausado, que se extiende por todos los puertos existentes. Pero después de la Segunda Guerra Mundial, especialmente con el gran desarrollo económico de la década de los años sesenta, el crecimiento de la náutica de ocio y deporte es tan grande que, en muchos países agota los espacios existentes en los puertos comerciales y pesqueros y se crean, por primera vez, puertos dedicados exclusivamente a la náutica deportiva y de recreo. En diferentes países reciben nombres diversos que, en alguna forma tratan de reflejar sus funciones. En el mundo anglosajón y en Portugal se los conoce como "marinas", en Italia son los "porti turistici", en Francia los "ports de plaisance", en España los "puertos deportivos".

Las costas, especialmente las que han ido recibiendo grandes equipamientos turísticos como las del Mediterráneo, se han poblando rápidamente de numerosas instalaciones específicas dedicadas a la náutica. Actualmente muchas voces conservacionistas y unas primeras políticas rigurosas de ordenación del litoral han propuesto frenar totalmente la proliferación de este tipo



de infraestructuras por los fuertes impactos medio ambientales que provocan sobre las costas y el medio marino.

Impactos sobre la costa

Las primeras leyes, normas y planes de los años cincuenta y sesenta del siglo XX sobre las instalaciones náuticas tenían como objetivo fundamental aumentar el número de este tipo de infraestructuras. Esta política se basaba en los efectos positivos que sobre el turismo y la creación de riqueza y empleo producían estos nuevos equipamientos de ocio y turísticos. Incluso se argumentaba sobre la incidencia positiva en el sector de la construcción y mantenimiento de embarcaciones y motores menores. Pero su rápido crecimiento puso pronto de manifiesto los importantes impactos negativos que se producían sobre la costa.

Todos los estudios técnicos destacan al menos dos grandes tipos de impactos medio ambientales: primero, por la construcción de las infraestructuras y, segundo, por la explotación de las instalaciones. En primer lugar, la construcción de infraestructuras marítimas produce un notable cambio físico en la estructura y configuración de la costa, substituyendo unos fondos y perfiles (de arena o rocosos) naturales por otros de bloques y escolleras artificiales, separando e impidiendo el acceso al mar. Pero quizás el mayor impacto se produce con la modificación de la dinámica litoral de las corrientes, el oleaje y los sedimentos ya que la nueva construcción es un obstáculo que hace cambiar la dirección e intensidad de estos fenómenos. En muchos casos las nuevas infraestructuras han llegado a producir alteraciones muy negativas en las playas próximas. El segundo tipo de impactos sobre el medio se produce como consecuencia de la explotación de las instalaciones. En este sentido la utilización de las nuevas infraestructuras comporta directamente un aumento de los vertidos contaminantes al mar e indirectamente tiene una incidencia negativa al incentivar la urbanización de su entorno y al facilitar el acceso marítimo a nuevas áreas y zonas naturales que antes eran escasamente visitadas.

La alternativa de ampliar y reordenar las instalaciones en los puertos existentes

Las condiciones anteriores enmarcan una situación problemática y contradictoria: por una parte, no deja de crecer la construcción de embarcaciones de recreo y el número de sus usuarios a medida que aumenta la renta de los países con lo que ello tiene de positivo a su vez para el aumento de riqueza y la creación de empleo; por otra parte, las exigencias y las restricciones medioambientales hacen casi imposible construir las nuevas infraestructuras marítimas que el crecimiento de la demanda de embarcaciones exige. En estas circunstancias, los países que mayor experiencia tienen en la planificación de instalaciones náuticas y en ordenación de la costa están diseñando unas alternativas que se basan fundamentalmente en concentrar en los puertos existentes el crecimiento de la náutica de recreo ampliando las llamadas dársenas deportivas, es decir, los equipamientos en tierra y en el agua dedicados a las embarcaciones de ocio.

Esta alternativa al importante crecimiento de la demanda actual presenta diversas ventajas y algunos problemas. Entre las ventajas

with the city centre, are no longer used for modern sea traffic.

They were planned and built many years ago (some at the start of the 20th Century, during the 19th Century, and even earlier) for a type of vessel and loading, unloading and storage techniques which today are totally obsolete.

The port and the city can obtain outstanding benefits by dedicating these areas to recreational sailing and tourist facilities. In addition, it is acknowledged in all the existing experiences that this activity forges a new port-city relationship, in that these port areas integrate better into urban life, and activities involving citizen participation can take place there.

Nautical facilities for leisure boats in the commercial and fishing ports can also present certain problems. Not all ports have under-used sea and land areas that are also well-located in relation to the layout of the city. In fact, many large ports consider that they are short of space and prefer to dedicate this space fundamentally to commercial activities. In others, it can be difficult for recreational sailing to live alongside sea and

land traffic operations. Finally, in some others there is no great demand for recreational sailing. In all these cases, the restructuring of areas for facilities for recreational sailing can be very difficult due to a lack of appropriate areas, and may not even be profitable.

Proposals for the Development of Nautical Facilities in Commercial Ports

The activities that can be carried out on waterfronts and in intermediate port-city areas and, particularly nautical leisure facilities, are of great interest in current studies because in many cases these areas and activities can contribute to the creation of new central areas, stimulating urban development and offering a new image of the port city.

There are many experiences of nautical leisure facilities being established inside commercial and fishing ports, all of which enjoy an excellent relationship with their urban environment. In some cases, like Marseilles with its Vieux Port, they are the most symbolic image of the city. In many others, the buildings of the sailing clubs and marinas are part

of the city's waterfront and are a part of its architectural heritage. In others however, the nautical facilities are far from the city centre and are a problem for the port and for its expansion plans.

From an analysis of the different experiences we can draw some initial conclusions and lay down some initial criteria for action. First of all, it is clear that there is no single model or procedure valid for all ports and cities. Port and urban structures are so different that it is impossible to make recommendations that are valid for all of them.

Secondly, however, we also need to make an analysis of the financial conditions. Here, a study of the supply and demand for vessels, berthing places and services in the city and in its environs can be a determining factor for the building, enlargement or movement of marinas.

Some of the above analyses have suggested new possibilities for the performance of activities that had not existed hitherto, and the practice of these activities has provided significant benefits, as was the case for the docks for large yachts (in the ports of Genoa or

Barcelona) or the new facilities for repairing this type of vessel (syncrolift). Thirdly and lastly, it is not only a matter of considering the technical and economic conditions of the building of sailing facilities nor even their characteristics of design and size, but also their economic and social impact.

That is to say, from an economic standpoint, it is advisable to study beforehand the income and wealth that can be generated and what jobs will be created by building these facilities. From the social point of view, we must analyse the type of user for which they are designed. There is a big difference in the functions and impact of facilities for large luxury yachts and those for small and medium-sized vessels dedicated especially to the practice of sports.

The results are also very different: in the first case a privileged area of the port will have been given over to "parking" vessels with very little activity for most of the year and, on the other hand, in the second case a dynamic centre will have been created for fostering water sports and publicising maritime activities in the city.



cabe destacar el hecho de que no se promueven o, como mínimo, se reducen las necesidades de nuevas infraestructuras marítimas pesadas y con fuerte impacto sobre la costa. Pero, además, esta alternativa obliga habitualmente a reordenar los espacios portuarios que pueden dedicarse a estas actividades. En muchos puertos, grandes y medianos, los espacios más interiores y más en contacto con el centro urbano ya no sirven para el tráfico marítimo moderno. Fueron planificados y construidos hace muchos años (algunos a principios del siglo XX, o en el siglo XIX e incluso antes) para un tipo de barcos y unas técnicas de carga y descarga y almacenamiento que hoy están completamente obsoletas. El puerto y la ciudad pueden obtener destacados beneficios al dedicar estos espacios a los equipamientos de la náutica deportiva y turística. Por otra parte, es reconocido en todas las experiencias existentes que esta actividad permite una nueva relación puerto-ciudad, de forma que estos espacios portuarios se integran mejor en la vida urbana y actividades de carácter ciudadano que pueden desarrollarse en ellos. Las instalaciones náuticas al servicio de las embarcaciones de recreo en los puertos comerciales y pesqueros pueden presentar también algunos problemas. No todos los puertos disponen de espacios marítimos y terrestres subutilizados y que, además, se encuentren bien situados en relación a la estructura urbana. Al contrario, muchos grandes puertos consideran que su dotación de espacio es escasa y prefieren dedicarlo fundamentalmente a actividades comerciales. En otros puede ser difícil la convivencia de la náutica de recreo con las operaciones de tráfico marítimo y terrestre. Por último, en algunos otros, no existe una fuerte demanda de náutica de recreo. En todos estos casos la reconversión de espacios a instalaciones para la náutica deportiva y turística puede resultar muy difícil por falta de espacios adecuados e incluso por no ser rentable.

Propuestas de desarrollo de instalaciones náuticas en puertos comerciales

Las actividades que pueden establecerse en las fachadas marítimas y en los espacios intermedios puerto-ciudad – y, particularmente las instalaciones náuticas recreativas – tienen gran interés en los estudios actuales porque en muchos casos estos espacios y estas actividades pueden contribuir a la creación de nuevas áreas de centralidad, a iniciar un desarrollo urbanístico y a ofrecer una nueva imagen de la ciudad portuaria.

Existen numerosas experiencias del establecimiento de equipamientos náuticos recreativos en el interior de puertos comerciales y pesqueros que presentan una excelente relación con su entorno urbano. En algunos casos, como Marsella con su Vieux Port, conforman la imagen más simbólica de la ciudad. En muchos otros los edificios de los Clubs y las dársenas deportivas forman parte de la fachada marítima de la ciudad y son parte de su patrimonio arquitectónico. En otros, en cambio los equipamientos náuticos se encuentran alejados del centro urbano y constituyen un problema para el puerto y sus planes de expansión.

Del análisis de las diversas experiencias se pueden obtener unas primeras conclusiones y unos primeros criterios de actuación. En primer lugar, se hace evidente el hecho de que no existe un modelo o unas pautas de actuación válidas para todos los puer-

El Vieux Port, la parte más interior y más integrada a la ciudad del puerto de Marsella se ha dedicado a la náutica de ocio con notable éxito.

The Vieux Port, the innermost part of the port of Marselles which is most integrated into the city, has been successfully given over to maritime leisure activities.



tos y ciudades. Las estructuras portuarias y urbanas son tan distintas que resulta imposible realizar recomendaciones que sean válidas para todos. Pero además, en segundo lugar, es necesario el análisis de las condiciones económicas. En este sentido el estudio de la oferta y la demanda de embarcaciones, puntos de amarre y servicios en la ciudad y en su región más próxima puede ser determinante para la construcción, la ampliación o el traslado de las dársenas deportivas. Algunos de estos análisis previos han supuesto el descubrimiento de nuevas posibilidades de desarrollo de actividades que hasta entonces no existían y que su realización ha aportado importantes beneficios, como ha sido el caso de las dársenas para grandes embarcaciones de ocio (en los puertos de Génova o Barcelona) o las nuevas instalaciones para la reparación de este tipo de embarcaciones (syncrolift). En tercer lugar y último, no se trata sólo de considerar las condiciones técnicas y económicas de la construcción de instalaciones náuticas ni siquiera sus características de diseño y tamaño sino también sus impactos económicos y sociales. Es decir, desde el punto de vista económico es interesante estudiar previamente que renta y riqueza pueden generar y que empleo se va a crear con su construcción. Desde la perspectiva social hay que analizar a que tipo de usuario van dirigidas. Son muy distintas, por su funcionamiento y repercusión, las instalaciones para grandes yates de lujo que aquellas dirigidas a las embarcaciones medianas y pequeñas y dedicadas especialmente a la práctica de los deportes. Los resultados son también muy diversos: en el primer caso se habrá dedicado un espacio privilegiado del puerto a "aparcamiento" de embarcaciones con muy poca actividad durante la mayor parte del año y, en cambio, en el segundo caso se habrá creado un centro dinámico de fomento de los deportes náuticos y de difusión de actividades marítimas en la ciudad.