

Hacia un nuevo concepto de las instalaciones náutico-deportivas (*)

Por JUAN FERRER MARSAL

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

La gran difusión experimentada por los deportes náuticos exige la creación de instalaciones adecuadas para su servicio, que a su vez determina la urgente necesidad de una ordenación técnica y jurídica que evite situaciones de difícil corrección posterior y facilite la racional utilización del litoral para estos fines.

Desde hace algo más de treinta años los deportes náuticos han irrumpido de forma masiva en nuestro mundo, y las costas se han visto transformadas e invadidas por una serie de nuevas obras necesarias para esta práctica deportiva.

La proliferación de estas instalaciones costeras, pareja al desarrollo de la náutica, ha producido conjuntos de singular belleza, aciertos paisajísticos y polos de desarrollo turístico que han propiciado el bienestar social de muchas zonas.

Lamentablemente, también se han producido rotundos fracasos, desaciertos y, en definitiva, actuaciones negativas, que en algunos casos han llevado a resultados degradantes e irreversibles.

Precisamente, nuestro litoral mediterráneo es uno de los puntos del globo donde mayor número de obras exteriores han sido realizadas, sin duda por la gran presión turística y por la falta de áreas abrigadas naturales.

En los países nórdicos, donde existe la mayor flota deportiva de Europa, son prácticamente inexistentes las obras exteriores, ya que disponen de áreas abrigadas en estuarios, ensenadas, ríos y lagos, siendo prácticamente desconocidos los diques de escollera para uso deportivo. Las instalaciones náutico-deportivas alteran muy poco el equilibrio litoral por sí solas, mientras que los abrigos y obras exteriores, cuando son necesarios, suponen en general grandes alteraciones.

En Norteamérica, las grandes instalaciones de Florida y California suelen ser también de este tipo y muy frecuentemente aprovechando zonas de marismas próximas al mar abierto.

Sin embargo, para nuestra costa mediterránea es casi siempre necesario construir el abrigo como obra exterior de defensa.

La experiencia nos ha demostrado la imperiosa necesidad de contar con una ordenación y racionalización de estas actuaciones, para atender la creciente demanda, sin malgastar un bien, que ha llegado a ser escaso, por la tremenda presión turística a que está sometido, y para evitar actuaciones desafortunadas.

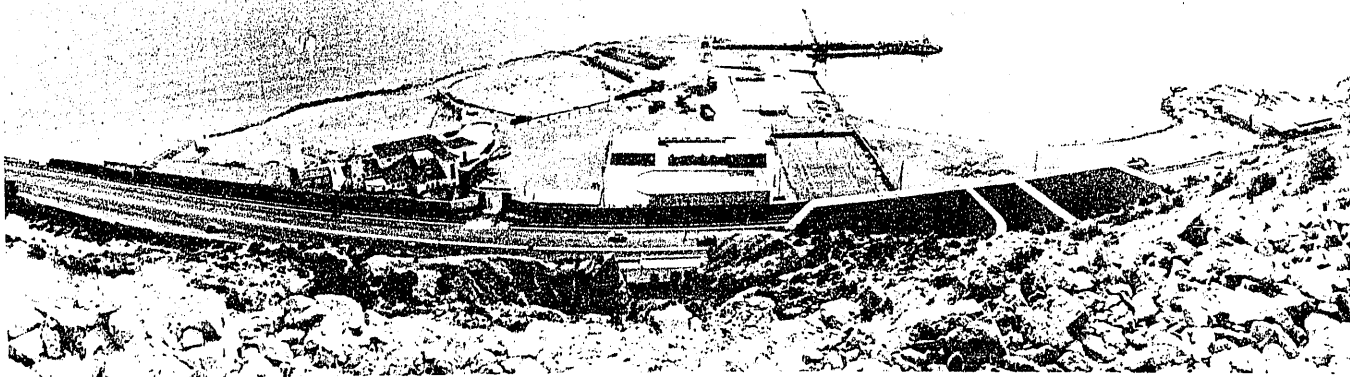
Sin entrar en los planteamientos ecologistas, que niegan todo tipo de actuación, la administración de este bien escaso, que son las costas, exige unos criterios sociales, económicos, urbanísticos, etc., y muy especialmente una reconsideración de los diseños de las instalaciones para este uso, cada vez más masivo.

Centrándonos en este último aspecto, nos encontramos con que la gran mayoría de las obras portuarias que se construyen no son más que adecuaciones del concepto de puertos pesqueros o comerciales, según los conceptos en boga a principios de este siglo, especialmente en lo que se refiere a obras exteriores (diques de abrigo).

Ahora bien, ¿son siempre necesarias estas concepciones tradicionales, que consisten básicamente en un abrigo, unos atraques y unos servicios?

De un primer análisis de la demanda real y de las necesidades de ordenación de las playas, la respuesta es, a mi juicio, negativa.

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que podrán remitirse a la Redacción de esta Revista hasta el 29 de febrero de 1984.



En efecto, existen cruceros deportivos y embarcaciones con esloras de 8 metros que, en general, demandan atraques permanentes, atraques de visitantes para el crucero turístico y cierto tipo de servicios.

A estas necesidades responden básicamente los puertos definidos en la Ley de Puertos Deportivos de 1969.

Evidentemente, este uso, con ser muy importante, afecta aproximadamente al 25 por 100 de los seguidores de los deportes náuticos.

Casi el 75 por 100 de los practicantes de este deporte disponen de pequeñas embarcaciones, vela ligera o vela-surf.

Curiosamente, la actividad más generalizada, y de mayor futuro, que es el de las embarcaciones ligeras, es la menos regulada, la que no tiene esquemas de ordenación.

Esta situación es, a mi juicio, la que ha propiciado los mayores desastros y desaciertos, al tratar de resolver estas necesidades, cada vez mayores, con instalaciones minúsculas o «puertecitos» con la concepción general de los grandes puertos deportivos, pero con dimensiones más pequeñas, ya que iban a atender a embarcaciones ligeras.

El proceso de construcción y diseño de las instalaciones portuarias náuticas viene evidentemente condicionado por el ordenamiento estatal. Lamentablemente, en nuestro país, y hasta el presente, este ordenamiento no es otro que la prolongación y adecuación de las estructuras portuarias y ordenanzas de navegación comercial hacia las necesidades deportivas.

Esta extrapolación produce, evidentemente, situaciones anormales y absurdas, que suponen de hecho un verdadero freno al desarrollo de este deporte.

La situación se hace todavía más grave en otros aspectos del deporte náutico cuando intervienen más departamentos ministeriales, como es el caso del crucero turístico. La aplicación de la legislación vigente es prácticamente imposible con las estructuras actuales, ya que intervienen los ministerios de Obras Públicas, Hacienda, Marina, etc.

España, como país eminentemente turístico, y con una importancia reconocida en este sector, debería ir también en vanguardia del ordenamiento legal de estas cuestiones deportivas y turísticas para, de ese modo, afianzar su hegemonía tecnológica sobre los países potencialmente interesados, como son los mediterráneos e hispanoamericanos, sobre los que casualmente se tiene cierta ascendencia cultural.

Centrándonos en el tema de las obras de infraestructura portuaria, su ordenamiento específico viene dado por la Ley sobre Costas, de 26 de abril de 1969, y su reglamento de septiembre de 1980. De una manera genérica y englobando la actividad turística dentro del desarrollo social, la Ley del Suelo y Ordenación Urbana de 1975, que condiciona en cuanto a trámites la ordenación costera y las obras portuarias.

La actual Ley de Costas y Puertos permite genéricamente todo tipo de instalaciones, pero con regímenes oficiales de funcionamiento que poco o nada tienen que ver con el real y mucho

HACIA UN NUEVO CONCEPTO DE LAS INSTALACIONES NAUTICO-DEPORTIVAS

menos con el que sería deseable para el desarrollo del sector.

Los condicionantes que se plasman en las Ordenes Ministeriales que amparan estas concesiones están concebidos para proteger el patrimonio nacional, extremo muy loable, pero en modo alguno están dirigidos a ordenar un sector, ni a darle un cauce de desarrollo acorde con la realidad de las necesidades deportivas o turísticas. En general, el condicionamiento de estos textos en concesiones náutico-deportivas, apenas difiere del otorgado para una concesión industrial o una explotación de piscifactoría.

La Ley de Puertos Deportivos es la primera actuación de la administración en este sentido y ordena de un modo bastante conciso las necesidades turísticas y deportivas, especialmente las de los usuarios que requieren atraque permanente.

Los puertos que permite esta Ley son instalaciones de gran envergadura, con todos los servicios y con un régimen de explotación definido.

Esta Ley permite, en base a las necesidades financieras, la formación de importantes conjuntos urbanísticos que pueden llegar a constituir verdaderos polos de atracción turística y que

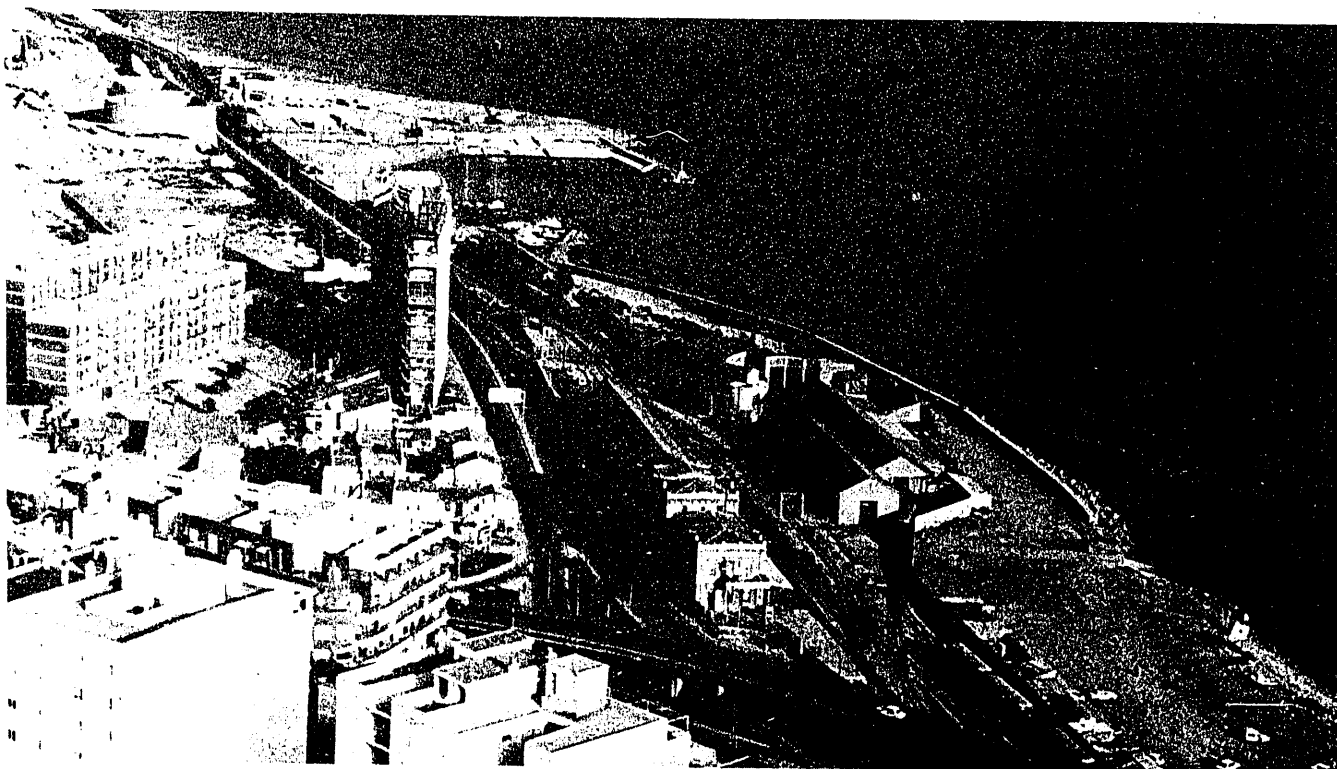
precisan para el funcionamiento de sus servicios de una gran densidad de población o unas características geográficas muy determinantes.

Ahora bien, el desarrollo náutico-deportivo no acaba ahí, pues, como se ha dicho, la inmensa mayoría de los usuarios no precisan las instalaciones que ofrecen los puertos deportivos, tal y como se conciben en la Ley de 1969.

La vela ligera, el vela-surf y las embarcaciones a motor de pequeña eslora, requieren unas condiciones de atraque muy someras y deben estar situadas muy próximas al usuario, ya que su existencia no debe condicionar la elección del lugar de residencia, al contrario que lo que puede ocurrir en los puertos deportivos.

El ejercicio de este deporte náutico no precisa atraques permanentes y sí requieren unas instalaciones de izada y botadura, plataformas de estacionamiento, gran accesibilidad y proximidad en los centros de residencia, etc., abundantes en número y que, hoy por hoy, no tienen una reglamentación específica, debiendo de encuadrarse en concepciones administrativas inadecuadas.

Desde el punto de vista de la política deportiva o turística, puede decirse que la actual



reglamentación de las instalaciones náutico-deportivas incide únicamente en un 25 por 100 de los usuarios y están precisamente sin reglamentar las instalaciones específicas de uso masivo con mayor incidencia en el deporte.

Dentro de la escala de necesidades sólo están cubiertos los escalones más altos, es decir, los puertos deportivos, quedando el resto sin la necesaria ordenación.

Ahora bien, ¿en qué consisten las instalaciones primarias del deporte náutico?

Hasta el presente se han venido utilizando para este fin zonas marginales en los puertos, zonas de playas, o se han aprovechado algunos elementos naturales.

El uso masivo de este deporte en las playas crea demasiados conflictos. Las áreas de reposo de las playas deben de cuidarse al máximo, y es necesario dar un cauce adecuado a estas prácticas deportivas, pero separando en lo posible de los bañistas. El grado de conflictividad que se ocasiona al utilizar las playas como áreas deportivas de vela ligera es creciente, siguiendo el mismo ritmo de crecimiento de este deporte, y se hace intolerable en playas congestionadas, como las del Levante español.

Funcionalmente, estas instalaciones deberían estar próximas a las playas, con acceso para vehículos y próximas a los centros de residencia.

Básicamente, son un punto de contacto tierra-mar, donde prevalecen los espacios en tierra, y es allí donde se requieren las principales obras, que son de pavimentación y otras.

Las obras en el mar deben ser inexistentes o mínimas, y se limitan generalmente a una pasarela, una rampa de varada, un pequeño muelle, etcétera. Estas instalaciones pueden incluso ser desmontables y estar en uso únicamente durante la temporada estival.

El dimensionamiento de estas obras se centra en la capacidad del aparcamiento de vehículos y carros de transporte y, en último extremo, en la capacidad del medio de contacto con el agua, si bien este último elemento no limita por lo general la cantidad de usuarios.

El espacio en tierra necesario podría ser a

razón de 20 metros cuadrados por usuario en momento punta, considerando que un tercio de los mismos accede en vehículo propio, otro tercio con remolque, y el resto tiene la embarcación en la propia instalación y accede a pie.

Es necesario contar con un mínimo almacén de tablas y plataforma de embarcaciones arboladas, taquillones o almacén de pertrechos, duchas y vestuarios, bar, servicio de salvamento, puesto de vigilancia y primeros auxilios.

Respecto a las características náuticas, la zona de costa debe ser abrigada, con aguas limpias y con un régimen de vientos determinado. Estas zonas deben de estar alejadas del tráfico marítimo comercial y preferiblemente debe evitarse el uso masivo para baño, buceo, etc.

Cuando se comparta una zona con el uso de baños, es preceptivo señalar unos canales de acceso y unas áreas de uso exclusivo.

Hay que evitar canales de salida estrechos y preferiblemente se deben concebir estas instalaciones con salida directa al mar.

Como ejemplo práctico de este tipo de instalaciones, con uso específico de la vela ligera, pero en su concepción más completa, puede indicarse la recientemente construida por el Real Club de Regatas de Alicante en las antiguas instalaciones del Tiro de Pichón.

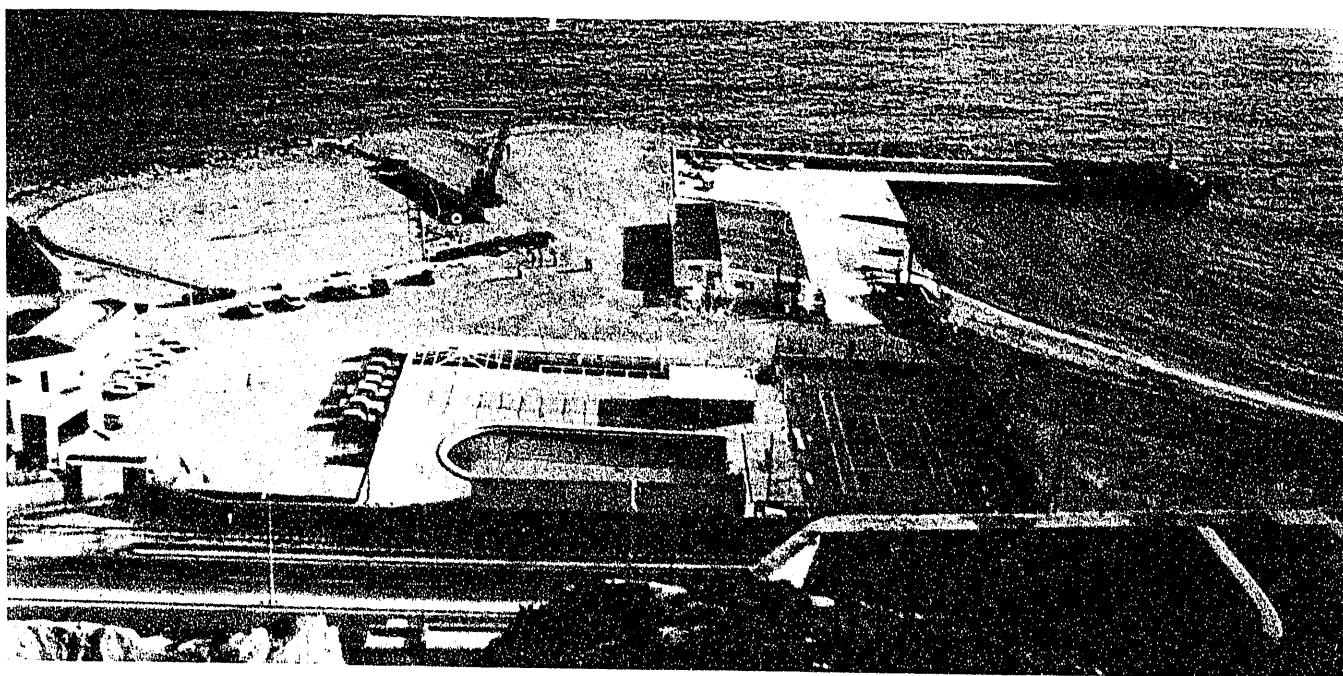
Puede considerarse una instalación típica en mar abierto, sobre una costa rocosa, si bien en este caso se ha aprovechado una plataforma de relleno existente, para uso como canchas de tiro de pichón.

No existen en las inmediaciones zonas de baños masivos ni tráfico marítimo comercial. La bahía de Alicante proporciona unas posibilidades extraordinariamente buenas para la navegación deportiva ligera.

El acceso va a ser mejorado, evitando un paso a nivel y conectándolo con la playa de El Postiguet y la futura área recreativa del Coco.

Al margen de las instalaciones de Club Social, canchas de tiro, piscina, etc., la instalación de vela propiamente dicha cuenta con aparcamiento de vehículos capaz para 130 unidades; rampa

HACIA UN NUEVO CONCEPTO DE LAS INSTALACIONES NAUTICO-DEPORTIVAS



de varada de 25 metros, equipada con tomas de agua dulce y duchas; muelle para jurados y servicio de salvamento, de 32 metros de longitud y un calado de 2,5 - 3 metros; plataforma de maniobra de 1.500 metros cuadrados; Escuela de Vela, con un aula capaz para 30 alumnos; almacén de velas, tablas y pertrechos, de 250 metros cuadrados, y reserva para una ampliación de 230 metros cuadrados más; plataforma para embarcaciones arboladas, capaz para 80 unidades tipo 470 o similar; mástil para señales visuales y acústicas; balizamiento de bocana; vestuarios masculino y femenino, con duchas y aseos, etc.

El conjunto puede ser capaz para unas 80 embarcaciones tipo 470 arboladas, 30 del mismo tipo estibadas, 100 unidades de optimist estibadas, 400 tablas de vela-surf y 8 embarcaciones de jurado y salvamento.

La capacidad tope puede situarse en las 600 embarcaciones, y la inversión realizada supone unas 50.000 pesetas por embarcación.

La superficie media utilizada es de 6,52 metros cuadrados por embarcación de área exclusiva, y 12,94 metros cuadrados por embarcación contando las áreas de aparcamiento de vehículos.

A los efectos de cálculo de los servicios, el coeficiente de número de usuarios por embar-

cación se ha estimado en 2,3, lo que arroja una capacidad tope de 1.380 usuarios.

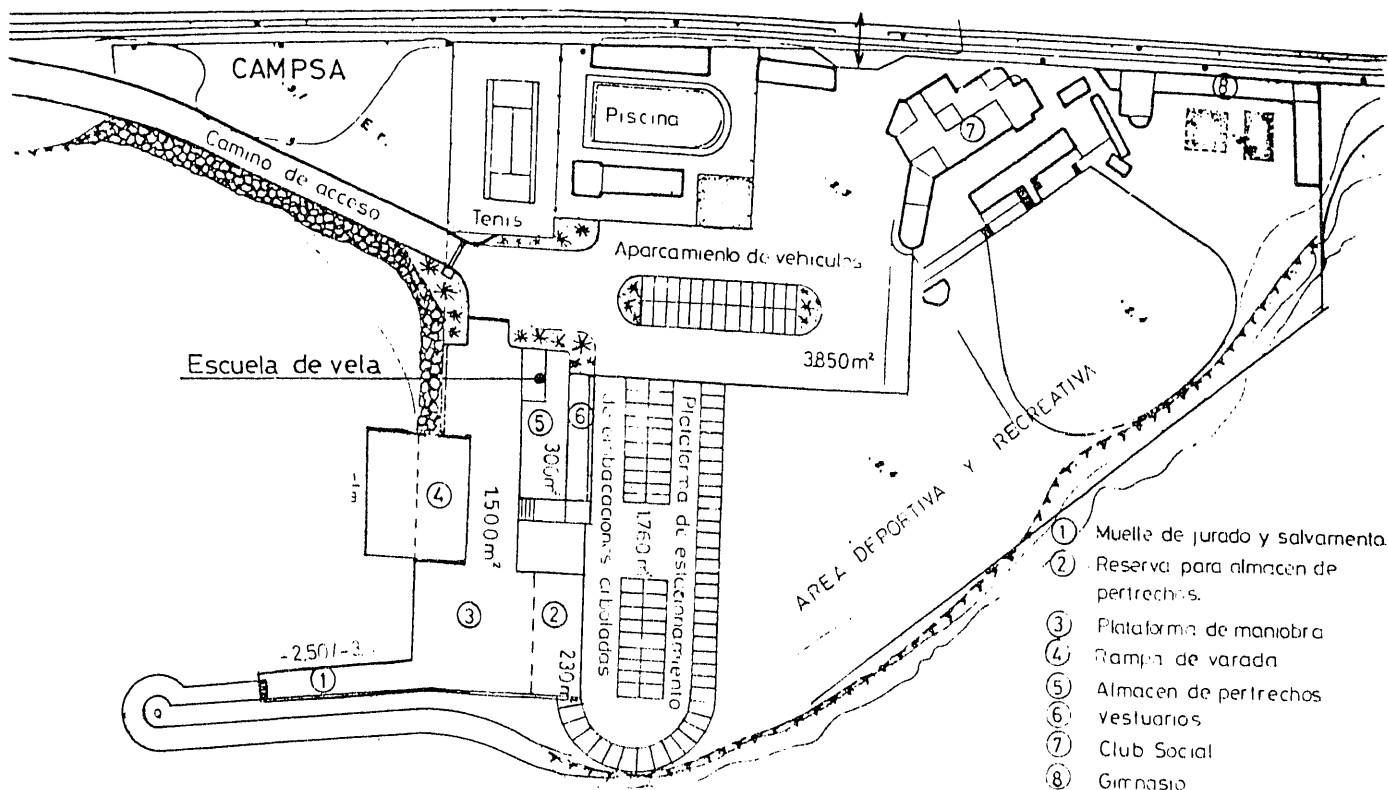
El coeficiente de simultaneidad se ha tomado variable para cada tipo de servicios, aseos, bar, aparcamiento, etc.

Durante los días de competición se invierten los términos de uso, prevaleciendo las necesidades de aparcamientos para visitantes, sobre los otros usos, extremo que es necesario tener muy en cuenta para el dimensionamiento, y del que difícilmente pueden obtenerse cifras generalizables a todas las instalaciones.

El Real Club de Regatas de Alicante pretende con estas instalaciones ofrecer un servicio público en la escuela de vela, fomentar las máximas competiciones deportivas de este género y desarrollar este deporte, de tanto arraigo en este litoral, confirmando la vocación de Alicante como capital de la vela ligera.

Este tipo de actuaciones puede ser un ejemplo a seguir para el fomento y desarrollo del deporte de mayor auge, ya que permite la descongestión de las playas, evitando usos conflictivos.

Con el aprovechamiento de unas obras costeras existentes y la construcción de unas mínimas obras de acondicionamiento, se ofrece unas instalaciones modélicas de gran capaci-



Instalaciones de Vela Ligera del Real Club de Regatas de Alicante.

dad, que sin haber producido grandes alteraciones costeras, mejora notablemente el paisaje costero y el equipamiento deportivo de Alicante.

Como conclusión, podemos decir que se está produciendo en estos momentos el desarrollo de la vela ligera como deporte de masas, y resulta urgente y necesario una ordenación jurídica y técnica que vaya por delante del desarrollo de las instalaciones necesarias para esta práctica deportiva.

El planteamiento de nuevos esquemas de funcionamiento, exclusivos para este deporte, la ordenación del sistema litoral con asignación de usos concretos, y un nuevo concepto en la política de concesiones en la zona del dominio público, que potencie el disfrute masivo del mismo, son los conceptos generales que han de enmarcar el desarrollo ordenado de esta actividad, que sin duda proporcionará en el futuro inmediato numerosas realizaciones.

La regulación de unas normas de funcionamiento adecuadas y su conexión con los sistemas de financiación de las obras, realizadas de forma clara y concreta, permitirán la entrada

de empresas de servicios en este sector, con las debidas garantías para el uso masivo, que conducirían a una explotación racional de estas instalaciones.

Juan Ferrer Marsal.



Ingeniero de Caminos por la Universidad de Madrid. Es director de un consulting de Ingeniería y Urbanismo especializado en instalaciones náutico-deportivas, ordenaciones litorales y municipios turísticos. Ha trabajado en la Administración del Estado y en la empresa privada. En la actualidad es Consejero de la delegación española de la Asociación Internacional de Urbanistas, miembro directivo de la Sociedad de Urbanistas Españoles, Vocal de la Cámara de Comercio de Alicante y miembro de la Ponencia Técnica de la Consellería de Obras Públicas y Urbanismo de la comunidad valenciana.

Está interviniendo en la realización de varios puertos deportivos e instalaciones náuticas en el área de Levante.