

LOS PUERTOS DEPORTIVOS COMO INFRAESTRUCTURAS DE SOPORTE DE LAS ACTIVIDADES NÁUTICAS DE RECREO EN ANDALUCÍA

Manuel Rivera Mateos

Departamento de Geografía y Ciencias del Territorio. Universidad de Córdoba

RESUMEN

Este trabajo aborda la caracterización de las instalaciones náuticas de recreo (puertos deportivos) en Andalucía, así como el análisis de su grado de adecuación a las exigencias de la demanda y sus disfuncionalidades y potencialidades como soporte y cualificación de las actividades de ocio y turismo náutico. Para ello se adopta una visión integradora de las diferentes perspectivas y variables que inciden en la gestión y planificación de estas infraestructuras en orden a mejorar su inserción en la oferta turística de los destinos a los que se asocian e incrementar los niveles de cualificación y diversificación de ésta.

Palabras clave: Puertos deportivos, turismo náutico, oferta de actividades náuticas, Andalucía.

ABSTRACT

This paper approaches the characterization of the nautical recreational infrastructures (marinas) in Andalusia, as well as the analysis of their adaptation grade to the requirements of the demand and their malfunctions and potentialities like support and qualification of the activities of leisure and nautical tourism. For it there is adopted an of integration vision of the different perspectives and variables that affect in the management and planning of these infrastructures in order to improve their integration in the tourist offer of the destinations to which they associate and to increase the diversification levels and qualification of this one.

Key words: Marinas, nautical tourism, offer of nautical activities, Andalusia.

Fecha de recepción: diciembre 2009.

Fecha de aceptación: octubre 2010.

I. INTRODUCCIÓN

Los equipamientos y las infraestructuras de soporte para la práctica de actividades náuticas son muchas veces, aunque no siempre, un buen indicador del grado de desarrollo de este segmento turístico-recreativo en los espacios litorales y fluviales. La cantidad y calidad de estos equipamientos, así como su grado de adecuación a las necesidades de la demanda, nos pueden permitir conocer en qué medida se están aprovechando las potencialidades para generar productos y actividades de turismo náutico que puedan posicionar a los destinos maduros de sol y playa en un mercado cada vez más competitivo. Las instalaciones náuticas cuentan con un enorme potencial como complemento de la oferta turística del entorno, valor añadido del destino y de la experiencia turística y plusvalía para las actividades náuticas, de manera que los establecimientos turísticos suelen tener beneficios más altos allí donde existen estos equipamientos (Smith, 1992). No obstante, en muchos estudios sobre este segmento de demanda las cuestiones relativas a los equipamientos deportivo-turísticos han sido relegadas a un segundo plano en beneficio de una mayor atención por los espacios de ocio, los itinerarios o los sitios de práctica, aún cuando estas instalaciones conforman un vector indispensable de la frecuentación turística de estos espacios. Si el análisis de los equipamientos e infraestructuras ha movilizad, eso sí, una parte importante de los estudios de aproximación a los lugares y espacios deportivos dentro de lo que se ha venido en llamar la «geografía del deporte» (Vigneau, 1998), en cambio los puertos deportivos sólo han sido objeto preferente de atención por la Administración Pública desde la perspectiva de la marina mercante y la ingeniería naval, pero muy pocas veces con una visión turístico-recreativa (Manaute, 2004: 212).

Tanto el *Plan Integral de Calidad del Turismo Español (2000-2006)* como el actual *Plan Horizonte 2020 del Turismo Español* hacen una importante referencia al turismo náutico como uno de los segmentos del mercado turístico más estratégicos, igual que ocurre en los planes de promoción exterior de Turespaña, el *Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía (DGPO, 2007)* y el *Plan Director de Promoción y Marketing de Andalucía*. Hemos de recordar también que el antiguo *Plan Marco de Competitividad del Turismo Español (1996-1999)* dispuso de una serie de programas de actuación dentro de la línea de «nuevos productos» para diferenciar y mejorar la calidad y competitividad de los destinos turísticos de sol y playa, proponiendo la creación de una *Red Española de Estaciones Náuticas* integradas por centros de servicios donde se combinan como nuevo producto complejo los alojamientos y las actividades náuticas y, de manera complementaria, otras actividades deportivas y culturales, así como la oferta comercial, de restauración, de ocio nocturno, etc., mediante un servicio estandarizado de calidad. Y es que los puertos deportivos suelen estar dotados de una serie de instalaciones y servicios (varaderos, amarres, abastecimiento de combustible, servicios mecánicos, empresas náuticas, escuelas y clubes náuticos, tiendas, establecimientos turísticos en su entorno, etc.) que resultan cada vez más importantes para el desarrollo de la náutica recreativa y turística, aún cuando predominen aún las formas individualizadas y autónomas de práctica y un número importante de amarres de puertos deportivos, como ocurre en Andalucía, pertenezca a usuarios de segundas residencias y no a embarcaciones de tránsito (Rivera, 2010).

Las instalaciones náuticas presentan, asimismo, un enorme potencial como complemento de la oferta de los destinos litorales, contribuyendo a su diferenciación, cualificación y diversificación (Vera y otros, 1997), generando sinergias favorables en el conjunto de la oferta recreativa existente (Alvarez-Ossorio, 1997:13). Tanto las Administraciones Públicas como el sector empresarial suelen coincidir en señalar la capacidad de adaptación de la oferta náutico-recreativa a las nuevas tendencias de la demanda turística, cada vez más interesada en las modalidades de ocio activo y en contacto directo con la naturaleza, así como su poder de atracción de grupos de demanda de elevado nivel socioeconómico y alto poder adquisitivo. En Andalucía el turismo náutico y los puertos deportivos se desarrollan a partir de los años ochenta como un instrumento de diversificación de la oferta de sol y playa, replanteándose aquí, como en otros destinos litorales españoles (Antón, 2004), nuevos patrones de producción y gestión turística para afrontar los problemas de masificación y estandarización basados en ofertas estáticas, convencionales y de precios bajos. No obstante, nos encontramos aún con un segmento turístico poco visible e identificable en numerosos tramos del litoral andaluz, pese a sus importantes potencialidades, lo que en parte se debe a la escasa orientación turístico-recreativa de las instalaciones portuarias, poco generadoras de espacios de ocio propiamente dichos y con un escaso nivel de integración con las empresas náuticas.

II. LA ARTICULACIÓN RECIENTE DE LA OFERTA DE PUERTOS DEPORTIVOS EN ANDALUCÍA: CARACTERIZACIÓN, TIPOLOGÍA DE INSTALACIONES Y DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA

La *Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (FEAPDT)* reconoce **cinco tipos de instalaciones náuticas deportivas**, aunque no todas ellas pueden considerarse estrictamente como puertos deportivos: 1.) fondeaderos, zonas en las cuales las embarcaciones quedan distribuidas en sus plazas sin necesidad de muelles ni pantalanes; 2.) dársenas, que se encuentran dentro de un puerto cohabitando con otras instalaciones; 3.) puertos interiores en ríos o rías costeras, que invaden zona de tierra, de manera que de la línea de costa solamente sale el espigón protector de la bocana; 4.) puertos marítimos, situados a lo largo de la costa, que se protegen por dos espigones que forman la bocana, y 5.) marinas secas, con espacios habilitados para depositar las embarcaciones en tierra, en el interior, ya sea en explanadas, repisas, etc.¹. Para poder determinar el número total de puertos deportivos se utiliza el número de concesiones e instalaciones náuticas, que integra las concesiones cedidas en los fondeaderos y en las instalaciones de marina seca, considerando, además, que en una sola instalación puede que cohabiten más de una concesión, de manera que habría que restarlas para conseguir el número total de puertos deportivos. Teniendo en cuenta estas consideraciones, y tomando como punto de partida las 88 instalaciones portuarias propiamente dichas actualmente existentes, el total de puertos deportivos en Andalucía ascendería a 49, aunque en su mayoría son de carácter mixto y comparten esta orientación con las actividades pesqueras y/o comerciales (Tabla 1)², siendo cinco de ellos de carácter

1 Su demanda va en aumento, de manera que, por ejemplo, la modalidad de invernada, basada en depositar las embarcaciones en tierra mientras los usuarios no hacen uso de ellas durante largos períodos evitando su deterioro, cuenta con una demanda muy concentrada en temporada baja.

2 La actividad pesquera y comercial debe y puede coexistir con los usos deportivos y recreativos mediante la acotación y ordenación de áreas específicas y equipadas según sus funciones, principalmente en aquellos puertos

fluvial³. Un total de 22 puertos deportivos son de gestión directa de la Junta de Andalucía a través de la *Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA)*, mientras que otros 12 son de gestión indirecta mediante concesiones administrativas. Las instalaciones náutico-deportivas de gestión directa fueron surgiendo en su práctica totalidad de fondeaderos sin apenas servicios a los que se fue dotando de equipamientos progresivamente, si bien otras infraestructuras de atraque se han ido generando al abrigo de infraestructuras portuarias donde coexisten las instalaciones pesqueras, comerciales y deportivas; éstas últimas gestionadas mediante concesión administrativa a clubes náuticos y al amparo de importantes complejos turístico-inmobiliarios que intentan rentabilizar las plusvalías generadas por la construcción de estos puertos. Por su parte, hay un total de 10 puertos deportivos integrados en la *Red de Puertos de Interés General del Estado*, gestionándose de manera directa a través de las respectivas *Autoridades Portuarias Estatales*⁴, con la excepción de *Puerto América* (Cádiz), gestionado mediante convenio de colaboración entre la APPA y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

En pocos años se ha pasado en Andalucía del predominio de la fórmula de la concesión administrativa a los agentes privados a la gestión directa mayoritaria de sus instalaciones náuticas deportivas por parte de la Junta de Andalucía, en parte como consecuencia de la complejidad inherente a su explotación (dispersión legislativa sobre planificación, construcción y gestión, coexistencia entre las funciones comerciales, pesqueras y recreativas, ocupación del dominio público, garantía del carácter público de los servicios, etc.). Pero también este planteamiento a nivel de gestión, iniciado en la década de los noventa, se debió en su día a la falta de iniciativa privada en el litoral atlántico andaluz, especialmente por la mayor dificultad y costes que acarrea la construcción de pantalanes (mayor carrera de marea de la lámina de agua, por ejemplo) y la nueva política de fomento del turismo en esa zona del litoral andaluz escasamente desarrollada hasta entonces pero con grandes potencialidades de demanda. Andalucía se ha convertido finalmente en una de las cuatro primeras comunidades autónomas con mayor número de puertos gestionados directamente por la Administración regional. No resulta extraño, por tanto, que los concesionarios privados de puertos deportivos y el propio sector empresarial del entorno de los mismos estén criticando lo que califican de «política intervencionista» excesiva de la Administración Autonómica y demanden una planificación conjunta de los puertos deportivos por parte de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y la de Turismo, Comercio y Deporte para conseguir una ordenación más

localizados en municipios con escaso peso del sector turístico. La pesca de bajura, por ejemplo, puede ser la garantía de rentabilización económica a lo largo del año de las inversiones acometidas en la infraestructura portuaria, aparte de actuar como un indudable recurso potencial turístico añadido, por medio de la realización de actividades complementarias como pesca y marisqueo tradicional, escuelas de iniciación a la navegación en embarcaciones tradicionales, productos de pesca-turismo, etc.

³ *Sanlúcar del Guadiana* (Huelva), casi en la frontera con Portugal; el del *Rompido* (Cartaya), también en la provincia de Huelva; el *Club Náutico de Sevilla*, junto a la capital andaluza, el *Marina Yachting*, en la zona sevillana de Punta del Verde, y *Puerto Gelves* (Sevilla), también en el río Guadalquivir, que sirve de acceso al mar como dársena interna y excelente plataforma para el desarrollo de diferentes actividades náuticas (piragüismo, recreo, etc.).

⁴ Los equipos directivos de las Autoridades Portuarias son nombrados por las Comunidades Autónomas, de manera que éstas tienen una gran importancia en la gestión de estos puertos, que poseen en un régimen de autonomía de gestión. La coordinación y control del sistema portuario de titularidad estatal, así como del sistema de señalización marítima, corresponde al organismo público *Puertos del Estado*, dependiente del Ministerio de Fomento, que ejerce funciones de definición de objetivos globales, aprobación de la programación financiera y de inversiones, etc.

integral y de calidad⁵ y una mayor proyección turística de las mismas. Asimismo, denuncian, en la misma línea, la competencia desleal de la APPA al ofrecer puntos de atraque en sus puertos de gestión directa un 30% más baratos que en los puertos de gestión privada, pese a la generación en este ente público de pérdidas millonarias en su cuenta de resultados y no conseguirse unos niveles de calidad mayores que en las instalaciones de gestión indirecta mediante concesionarios privados⁶. Contrariamente en algunos *Puertos de Interés General del Estado* comienza a privatizarse la gestión de sus terminales de pasajeros como ocurre en el Puerto de Málaga para el desarrollo futuro de un segmento de demanda de tanto potencial como el turismo de cruceros y los megayates (Paniagua, 2005: 18-21). En este sentido, se espera que a corto plazo este puerto sea la principal vía de entrada de turistas para la ciudad, con una previsión de un millón de cruceristas en el año 2015, lo que ha provocado la opción final de gestionar indirectamente la infraestructura de terminales de pasajeros, de manera que la *Autoridad Portuaria del Puerto de Málaga* y la empresa *Creuers del Port de Barcelona, S.A.* han creado la empresa «Cruceros de Málaga, S.A.» para prestación de servicios al pasaje de cruceros de la nueva terminal andaluza⁷.

Andalucía ocupa, en cualquier caso, una cuarta posición a nivel nacional en número de instalaciones náutico-deportivas (Tabla 1, Figura 1) y también en número de amarres disponibles (15.654 puestos), como puede verse en la Tabla 3, siendo en su mayoría (en torno a un 58%) puertos de pequeño tamaño de hasta 300 amarres, con una infraestructura orientada a acoger una flota de recreo de dimensiones medianas o bajas con un tamaño medio de las embarcaciones a motor de unos 9,5 m. y de los barcos de vela de unos 11 m., por lo que Andalucía está posicionada sobre todo ante un mercado de gama media, más asequible para públicos amplios (GDT, 2000: 22). Un 65% de los amarres se concentran en los puertos marítimos, un 20% en los 17 puertos de interior existentes y el resto (un 15%) en las dársenas

5 La Consejería de Turismo, Comercio y Deporte trabaja actualmente en algunos proyectos de puesta en valor, promoción y conformación de productos turísticos en los puertos deportivos andaluces pero apenas tiene capacidad de incidencia en la política de planificación y gestión de los mismos ni existen instrumentos eficaces de coordinación con la Consejería de Obras Públicas y Transportes en la adopción de medidas de incidencia turística en estas instalaciones. Uno de los proyectos puestos en marcha recientemente es «*Odisea Andalucía: Puertos, Territorios y Cultura*», dentro de un programa de ámbito europeo de revalorización de los puertos deportivos y sus entornos, potenciación de iniciativas culturales y económicas, desestacionalización de sus servicios turísticos y preservación del patrimonio marítimo-terrestre. Este proyecto se inscribe, además, dentro de las directrices del «*Libro Verde de la Política Marítima de la Unión Europea. Una visión europea de los océanos y los mares*».

6 La APPA fija los cánones y tarifas para los concesionarios privados, de manera que acaba actuando, en la práctica, como un ente regulador de un mercado en el que participa como parte interesada, lo que genera conflictos de competencia público-privada en el sector y deja un escaso margen a su autorregulación y estructuración por parte de los clubes privados y las empresas náuticas.

7 El proyecto y construcción de la primera fase de su nueva terminal de pasajeros y el atraque sur fueron promovidos por la Autoridad Portuaria y cofinanciados por la Unión Europea a través de los Fondos FEDER y por la propia Autoridad Portuaria. La nueva terminal fue inaugurada en diciembre de 2007 y los nuevos proyectos se irán planteando según el mercado lo vaya exigiendo. El 80% del capital de la nueva sociedad de gestión portuaria, por otro lado, pertenece a *Creuers*, mientras que el 20% restante corresponde a la *Autoridad Portuaria de Málaga*. Esta iniciativa, junto con la importante mejora de las instalaciones, ha posibilitado la conversión de Málaga de puerto de escala a puerto base, con lo que tanto navieras nacionales como *Visión Cruceros* o *Pullmantur*, como multinacionales de la talla de *MSC Cruceros* y *Royal Caribbean*, están ya posicionando buques en Málaga, permitiendo además estas actuaciones acoger mejor a los yates de más eslora, por encima de los 25 metros, e incluso megayates, fomentando las sinergias turísticas puerto-ciudad.

Tabla 1
DISTRIBUCIÓN DE LOS DISTINTOS TIPOS DE INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS POR CCAA

CC.AA	Fondeadero	Dársena	Puerto interior	Puerto marítimo	Marina seca	TOTAL
ANDALUCÍA	3	8	17	24	0	52
ASTURIAS	5	0	7	8	0	20
BALEARES	5	30	10	24	0	69
CANARIAS	0	6	0	38	0	44
CANTABRIA	2	1	8	2	0	13
CATALUÑA	5	17	4	32	0	58
CEUTA	0	0	0	1	0	1
GALICIA	34	13	12	26	0	85
MELILLA	0	0	0	1	0	1
MURCIA	2	4	2	13	0	21
PAÍS VASCO	4	4	8	6	0	22
VALENCIA	0	16	6	24	1	47
TOTAL	60	99	74	199	1	433

Fuente: Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (2008). Elaboración propia.

Tabla 2
DISTRIBUCIÓN DE LAS INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS Y NÚMERO DE AMARRES POR CCAA

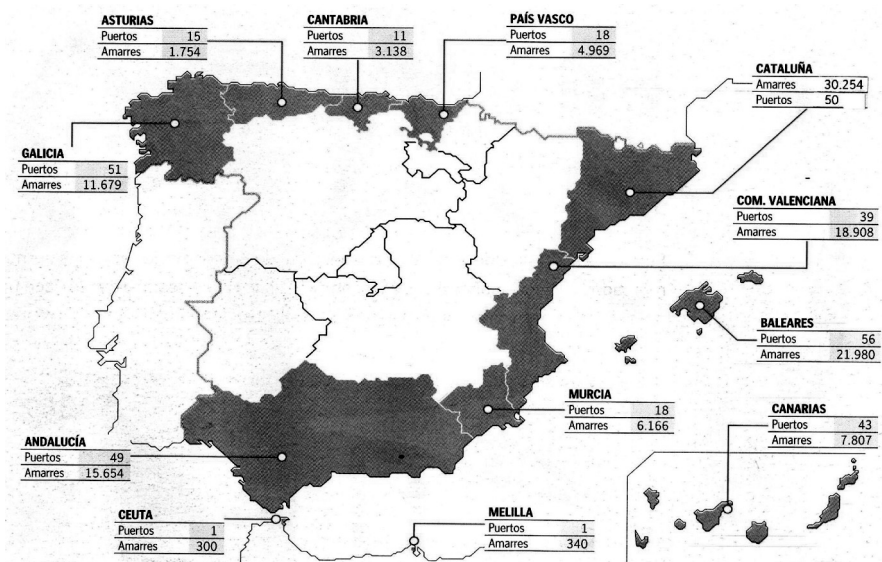
CC.AA	TOTAL PUERTOS	% sobre el total	TOTAL AMARRES	% sobre el total	DISTRIBUCIÓN DE AMARRES		
					Dársena	Puerto interior	Puerto marítimo
ANDALUCÍA	49	13,9	15.654	12,7	2.165	3.166	10.323
ASTURIAS	15	4,3	1.754	1,4	0	542	1.212
BALEARES	56	15,9	21.980	17,9	8.777	3.443	9.760
CANARIAS	43	12,2	7.807	6,3	796	0	7.011
CANTABRIA	11	3,1	3.138	2,6	1.330	1.593	215
CATALUÑA	50	14,2	30.254	24,6	5.802	7.193	17.259
CEUTA	1	0,3	300	0,2	0	0	300
GALICIA	51	14,5	11.679	9,5	3.639	3.006	5.034
MELILLA	1	0,3	340	0,3	0	0	340
MURCIA	18	5,1	6.166	5,0	1.256	310	4.600
PAÍS VASCO	18	5,1	4.969	4,0	2.362	1.540	1.067
VALENCIA	39	11,1	18.908	15,4	8.188	1.675	9.045
TOTAL	352	100	122.949	100	34.315	22.468	66.166

Fuente: Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (2008). Elaboración propia.

(Tabla 2). El porcentaje de número de puertos y amarres respecto al total nacional (13,9% y 12,7%, respectivamente) es, en cualquier caso, inferior al de otras comunidades con menos recursos potenciales y menor longitud de costa pero con mayor tradición en el sector de las actividades náuticas como Cataluña y Baleares o con políticas de fomento y de organiza-

ción de eventos de gran impacto mediático como la Comunidad Valenciana, aún cuando Andalucía sea la segunda comunidad autónoma (Tabla 3), después de Cataluña, con mayor concentración de puertos deportivos de mayor tamaño (de más de 600 amarres), en concreto un total de 37 puertos que concentran el 18,92% de los amarres disponibles en todo su litoral (Turespaña, 2006: 16).

Figura 1
DISTRIBUCIÓN DE PUERTOS DEPORTIVOS Y NÚMERO DE AMARRES POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS



Fuente: Fira de Barcelona. Salón Náutico 2008. Elaboración propia.

A pesar del importante número de atraques existente en Andalucía, la flota existente de más de 43.700 embarcaciones de recreo es más del doble que el número de amarres disponibles, presentando una ratio cercana a la media nacional en número de embarcaciones por habitante (un barco por cada 182 habitantes, frente a los 207 a nivel nacional). Es, en este sentido, la segunda comunidad autónoma con mayor número de embarcaciones de recreo matriculadas (un 19,9% del total nacional) después de Cataluña (con un 20,7%)⁸. Por tanto, la oferta sigue estando claramente por detrás de la demanda, como ocurre por lo general a nivel nacional, donde el número de embarcaciones recreativas (una flota de 220.000) tam-

⁸ Datos obtenidos del Informe 2008 del *Salón Náutico de Barcelona* realizado en colaboración con la *Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN)*. La tendencia a la baja, no obstante, ha comenzado durante el año 2007 coincidiendo con los primeros efectos de la crisis económica. Andalucía, por otra parte, se encuentra en una posición menos privilegiada en lo que se refiere al aumento del número de títulos de embarcaciones de recreo, pasando a una discreta quinta posición después de las comunidades de Cataluña, Galicia, Valencia y Baleares.

bién duplica prácticamente el número de atraques (122.949). No obstante, los niveles de ocupación de los puertos andaluces por las embarcaciones recreativas son muy desiguales (Tabla 3), lo que evidencia importantes diferencias en los niveles de equipamiento, servicios y grado de atracción de la demanda que dificultan, entre otras cosas, la conformación de una auténtica red andaluza de estas instalaciones y las actuaciones conjuntas en materia de promoción, comercialización y gestión. El déficit de amarres es particularmente grave, tanto para los usuarios españoles como extranjeros, en los meses estivales, cuando se realiza la mayoría de los desplazamientos turísticos a las zonas costeras andaluzas, con la consecuente subida de precios que en muchos casos alcanzan cifras desorbitadas y prohibitivas⁹. Aún así, el precio medio de los puertos deportivos de Andalucía constituye una cierta ventaja competitiva en el mercado nacional e internacional, al ser sensiblemente inferior al de sus competidores, principalmente en comparación con el precio medio de los puertos deportivos del área del Algarve portugués (Tabla 4).

Tabla 3
OCUPACIÓN MEDIA DE EMBARCACIONES RECREATIVAS EN ALGUNOS PUERTOS DEPORTIVOS

PUERTOS DEPORTIVOS	Ocupación máxima atraques	2007	2008	% Var
Ayamonte	317	263,08	275,50	4,72
Barbate	314	254,83	248,25	-2,58
Caleta de Velez	292	273,33	265,33	-2,93
Chipiona	412	378,75	357,58	-5,59
Isla Cristina	204	206,92	204,00	-1,41
Marbella	377	257,25	254,50	-1,07
Mazagón	498	605,08	592,58	-2,07
Puerto América	319	193,25	274,33	41,96
Punta Umbría	197	172,58	165,50	-4,10
Roquetas	183	0,00	86,08	0,00
Rota	509	489,25	490,58	0,27
Sancti Petri	87	97,33	90,75	-6,76
TOTALES		3.191,65	3.304,98	3,55

Fuente: *Empresa Pública de Puertos de Andalucía*. Elaboración propia.

⁹ En uno de los puertos más caros de Andalucía, como el de Cabopino (Málaga), el precio de compra de un amarre, por ejemplo, puede llegar hasta los 140.000 euros y el alquiler anual de un atraque en Puerto Banús (Marbella) puede llegar hasta los 80.000 euros. Datos obtenidos de consultas directas en la misma oficina de información del puerto deportivo de Cabopino (2008) y del portal www.buscoamarre.com en el caso de Puerto Banús (2008).

Tabla 4
 PROMEDIO DE PRECIOS DIARIOS DE LOS AMARRES DE PUERTOS DEPORTIVOS
 EN VARIOS DESTINOS LITORALES

CC.AA	Eslora/Manga Inferior a 6 m.	Eslora/Manga De 6 a 8 m.	Eslora/Manga De 9 a 11 m.	Eslora/Manga De 12 a 14 m.	Eslora/Manga Superior a 15 m.
ANDALUCÍA	5,39 □	7,64 □	11,23 □	15,85 □	Superior a 27 □
BALEARES	10,76 □	14,73 □	24,83 □	38,56 □	Superior a 70 □
CATALUÑA	11,37 □	16,13 □	22,43 □	29,45 □	Superior a 36 □
VALENCIA	6,79	12,05 □	17,98 □	25,67 □	Superior a 30 □
MARRUECOS	7,50 □	10,10 □	12,70 □	15,30 □	Superior a 30 □
PORTUGAL	16,00 □	21,00 □	25,65 □	41,88 □	Superior a 60 □

Fuente: Empresa Público de Puertos de Andalucía y GMM Consultores Turísticos (2005). Elaboración propia.

La capacidad de los puertos deportivos andaluces para acoger embarcaciones que hagan escala en los mismos o necesiten de períodos de invernaje es, por otra parte, ciertamente variable y, en este sentido, hemos de destacar que la demanda de amarres en los puertos andaluces para los barcos en tránsito corresponde a embarcaciones de gama media-alta, o sea, de una eslora media de 11 metros (Méndez de la Muela, 1998: 659). En virtud de la *Ley 8/1988 de Puertos Deportivos de Andalucía* en las instalaciones gestionadas por la APPA sólo puede utilizarse un 25% de los atraques para las embarcaciones de tránsito, que podrán pasar en los puertos un máximo de 7 días en temporada alta y 30 días en temporada baja, de manera que el porcentaje de amarres transeúntes respecto al de los fijos es claramente pequeño en los puertos gestionados directamente por la Administración, lo que influye en sus rendimientos económicos y la estacionalidad. La consecuencia no es otra que la imposibilidad de muchos veleros que visitan las costas andaluzas de permanecer en los puertos durante los períodos de inactividad y que no se oferten apenas en la mayoría de estas instalaciones productos turísticos de la zona para los tránsitos. Los puertos deportivos andaluces de gestión directa tienen, en fin, una mayor orientación a cubrir una demanda interna con un número de usuarios fijos y todavía no se contempla una situación mixta, que, sin duda, con una adecuada promoción, podría aumentar significativamente sus rendimientos económicos. No obstante, la Junta de Andalucía prevé aumentar el número de atraques a 25.000 antes del año 2016 (10.000 más que en la actualidad) (Tabla 5). Entre las actuaciones en curso o finalizadas recientemente destacan las de las marinas de Ayamonte, Mazagón, Chipiona, Gallineras, Puerto América y Roquetas de Mar, así como los proyectos del período 2008-2009: las ampliaciones de Carboneras, Garrucha, Benalmádena, Caleta de Vélez, La Bajadilla y la construcción del puerto de El Rompido.

En lo que respecta a las instalaciones existentes y estos nuevos proyectos de ampliación y adecuación de puertos deportivos, la distribución a nivel regional en Andalucía sigue siendo claramente desigual y desequilibrada territorialmente, con una fuerte concentración en la Costa del Sol y en el litoral gaditano (Figura 2). En la costa malagueña se han ejecutado o proyectado recientemente ampliaciones y adecuaciones importantes como el caso del puerto

Tabla 5
 PRINCIPALES ACTUACIONES DE AMPLIACIÓN DE PUERTOS DEPORTIVOS
 CONTEMPLADAS POR LA JUNTA DE ANDALUCÍA

PUERTO DEPORTIVO	PROPUESTAS DE LA EPPA
Puerto de Ayamonte	Aumento capacidad en 140 amarres
Puerto Natural del Río Piedras (Cartaya)	Capacidad para 400 embarcaciones de 6-12 m. de eslora y cuatro instalaciones náutico-recreativas en el canal de salida del río, con una capacidad de 1570 atraques
Puerto de Chipiona	Alcanzar una capacidad total de 465 puestos de amarre
Puerto América	Aumento capacidad en 139 amarres
Puerto de Benalmádena	Alcanzar una capacidad total de 1.760 puestos de amarre
Caleta de Vélez	Dique exterior con capacidad para 300 puestos de atraque
Cala de Cambriles-Lújar	Puerto deportivo de nueva planta, con capacidad para 425 amarres
Roquetas de Mar	Aumento en 165 puestos de amarres para esloras de 8-12 m.
Puerto de la Garrucha	Capacidad global de 440 nuevos puestos de atraque

Fuente: EPPA. *Desarrollo del Sistema Náutico Recreativo Andaluz, 2005-2016.*

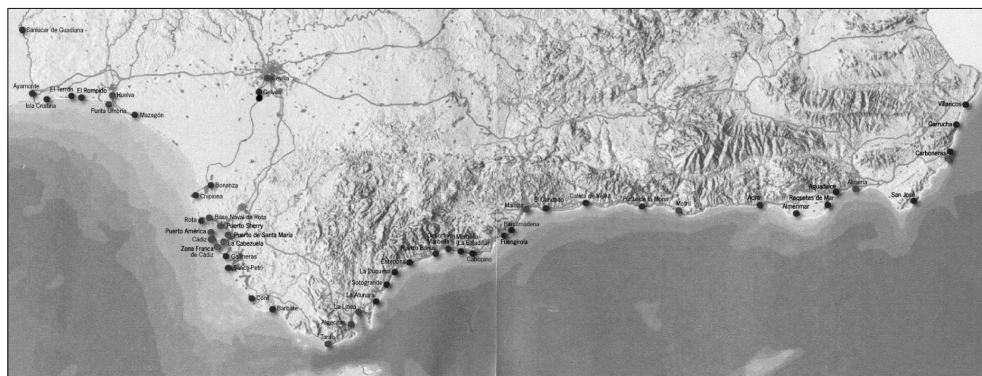
de Fuengirola, que ha pasado de los 226 amarres anteriores a más de 900 en la actualidad, haciéndose practicable, por otra parte, para embarcaciones de pasajeros de hasta 60 metros de eslora, o el proyecto del nuevo puerto deportivo entre Nerja y Torrox, donde se intenta preservar el litoral mediante la minimización de la ocupación costera, los tramos litorales adyacentes y las redes de drenaje y la integración de la nueva infraestructura en el entorno territorial y social¹⁰. Igualmente la APPA ha dado luz verde a una nueva infraestructura en el litoral gaditano, en el tramo Astilleros-Puntales, para dar cobijo a embarcaciones de recreo, mientras que la *Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras* pretende ampliar el puerto de Tarifa (Acosta y otros, 2009), que llegaría a ocupar en 2015 una extensión similar a la del casco histórico de la localidad con ocho nuevos pantalanes, una dársena deportiva con 384 atraques para embarcaciones de distinto tamaño y una longitud de dique de protección de algo más de dos kilómetros para propiciar un aumento del tráfico comercial en la zona de El Estrecho¹¹, si bien su incidencia medioambiental –de consecuencias algo inciertas– ya ha sido denunciada por algunos movimientos conservacionistas (Greenpeace, 2008: 30). Los proyectos nuevos son, en cambio, significativamente más escasos y de menor alcance en la Costa Tropical granadina y en la Costa de la Luz en Huelva, pese al fuerte déficit existente en número de amarres y la amplia lista de espera de los usuarios para conseguir un atraque.

¹⁰ Noticiero de www.amarres.puertosdeportivosandalucia.com (4 de enero de 2008).

¹¹ Actualmente este puerto de marcada orientación pesquera y comercial no tiene apenas impacto económico en el sector de las actividades náutico-deportivas y únicamente sirve de base a algunas empresas de avistamientos de cetáceos, alguna de buceo y a un terminal de ferrys hacia Marruecos. Ello pese a encontrarnos en una zona estratégica para la ubicación de empresas de ocio activo de naturaleza que combinen las ofertas de la costa andaluza con otras «externas» por el Estrecho y el Mediterráneo occidental e incluso de las áreas litorales y de interior del norte de África. Y, asimismo, pese a la fuerte especialización de Tarifa en la práctica del surf y sus modalidades deportivas derivadas, claramente desvinculadas aún de esta infraestructura portuaria.

La propia Mancomunidad de Municipios de la Costa Tropical, por ejemplo, ha solicitado a la Junta de Andalucía la inclusión, dentro del *Plan Subregional de Ordenación del Territorio de la Costa Tropical*, de nueve puertos deportivos con un total de 5.500 nuevos puntos de amarre.

Figura 2
MAPA DE LOCALIZACIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE ANDALUCÍA



Fuente: EPPA y *Sistema de Información Geográfica del Litoral Andaluz (SIGLA)*. Elaboración propia.

Durante las tres últimas décadas se ha experimentado, en cualquier caso, un crecimiento espectacular en Andalucía en el número de marinas existentes, aunque se sigan apreciando en el contexto de su litoral destacables diferencias tanto en el número de amarres como en la tipología de puertos así como una acentuada concentración de instalaciones en la Costa del Sol¹². Desde los años setenta, coincidiendo con el *boom* turístico de este destino, hasta los años noventa, en que se acentúa el proceso de apertura de nuevas marinas, se han ido construyendo nuevas instalaciones o se han ido reconvirtiendo algunos puertos pesqueros como el de Chipiona, de carácter mixto, para reunir las condiciones necesarias para la práctica de actividades náuticas, sin olvidar algunos procesos de reasignación de usos y de recualificación dentro de dársenas o puertos en función de los cambios registrados en el tráfico y las operaciones portuarias o fruto de la presión urbanística, urbana y social. Más recientemente, y a iniciativa pública, con el fin de compensar la desproporción existente entre el litoral atlántico andaluz y el mediterráneo y entre algunas provincias, se han ido creando marinas en zonas deficitarias, particularmente en Cádiz y Almería, a través de la antigua *Empresa Pública de Puertos Deportivos de Andalucía (EPPA)*, dependiente de la Junta de Andalu-

12 Por ejemplo, *Puerto Banús* en Marbella consta aproximadamente de unos 1.000 amarres y una relevante oferta recreativa y de ocio en torno al complejo portuario, registrando en temporada estival un lleno completo con una demanda de muy cualificada y de alto poder adquisitivo (embarcaciones de más de 40 metros).

cía¹³. En este proceso más reciente de ampliación y mejora de la oferta, se han tenido más en cuenta aspectos como el diseño de las instalaciones y el tratamiento del dominio público, el nivel de integración de las actuaciones en el tejido urbano circundante o el modelo de gestión de las infraestructuras y los servicios, de manera que se asegure la defensa del interés colectivo frente a la visión muy privada que ha predominado en las acciones de décadas anteriores. No obstante, las actuaciones y proyectos de la APPA en algunos casos no parecen responder a las líneas programáticas de sostenibilidad que figuran en sus documentos de planificación en cuanto a minimización de impactos ambientales, optimización del aprovechamiento de las instalaciones existentes y ampliaciones de las mismas. Por ejemplo, se han proyectado nuevas instalaciones en la desembocadura del río Piedras, en pleno Paraje Natural de las Marismas del Río Piedras y la Flecha del Rompido, que podrían multiplicar por diez la oferta portuaria del litoral de Huelva sin que ello esté justificado por el ritmo de crecimiento de la demanda en la zona (Santos, 2008: 312-313).

La importante infraestructura de servicios turísticos así como la oferta de actividades complementarias en zonas como la Costa del Sol, la Costa Tropical o la Costa de la Luz y la oferta atractiva de vuelos de bajo coste a estas zonas turísticas ha aumentado la competitividad del turismo náutico andaluz, que se nutre no sólo del turismo extranjero sino cada vez más de la demanda nacional y regional a medida que se moderan los costes de las actividades, mejora el nivel de vida y se acrecientan las nuevas demandas recreativas del segmento de sol y playa. La mejora de la infraestructura viaria también ha sido un factor destacable al mejorarse sustancialmente la accesibilidad a estas instalaciones, como ha ocurrido con la iniciativa del centro intermodal de transportes (ferrocarril-autobús) en Almería a raíz de la organización de los *XV Juegos Mediterráneos del 2005*. Por otra parte, algunos puertos deportivos como Puerto Banús en Marbella o el de Sotogrande en Cádiz integran y complementan centros residenciales turísticos y hoteleros con claros motivos turísticos y promocionales, sirviendo de captación específica del turismo náutico y del turismo nacional o extranjero de segunda residencia. Otras instalaciones conformadas como marinas secas, como es el caso de las existentes en Puerto Sherry (Cádiz) y Náutica Marbella en su puerto pesquero, intentan satisfacer la demanda creciente de actividades náuticas con costes económicos moderados, impactos ambientales asumibles y sobre la base del uso no continuo de las embarcaciones deportivas y de recreo. Y como ejemplo de las nuevas orientaciones del turismo náutico y de planificación de los puertos deportivos, hemos de referirnos a la *Iniciativa de Turismo Sostenible «Turismo Náutico Bahía de Cádiz»* que, en el marco de las nuevas estrategias de cooperación público-privada en gestión de destinos y creación de nuevos productos turísticos del *Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía*, está desarrollando acciones para la creación, promoción y comercialización de productos náuticos (pesca-turismo, deportes acuáticos en el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, multiactividad, alto rendimiento, Escuelas Municipales de Náutica...), su mejor integración con los puertos deportivos de la zona y la estructuración de rutas náuticas entre los puertos de la comarca y paquetes turísticos de actividad náutica + alojamiento + oferta complementaria (GMM Consultores, 2008).

13 Fue creada por el Parlamento de Andalucía por la Disposición Adicional Décima de la *Ley 31/1991, de 28 de diciembre, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1992*, con el objeto de mejorar la gestión y explotación de las infraestructuras portuarias de competencia de la Comunidad Autónoma.

III. LA DOTACIÓN DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS COMO FACTOR DE DINAMIZACIÓN DE LA DEMANDA Y LOS PRODUCTOS DE OCIO Y TURISMO NÁUTICO

A pesar de que muchas de las instalaciones náuticas andaluzas son muy modernas, están ubicadas en entornos de gran potencialidad turística y gozan de un buen nivel de accesibilidad (importantes vías de comunicación con accesos a aeropuertos y líneas ferroviarias), aún adolecen muchas de ellas de importantes déficits en materia de servicios terciarios (tiendas, bares, áreas recreativas, ocio, etc.) y sobre todo en equipamientos adecuados y especializados para la práctica de deportes náuticos como el buceo, la vela o la pesca deportiva (venta y alquiler de material, escuelas de aprendizaje y entrenamiento, almacenaje de equipos, etc.)¹⁴. En la mayoría de los casos no existe una diferenciación clara de la oferta turística en torno a los mismos, sobre todo en los de carácter mixto, ni un aprovechamiento óptimo de los recursos complementarios que ofrece el destino donde se ubican. Si en general los puertos deportivos andaluces ofrecen los servicios básicos propios de este tipo de instalaciones, la oferta de servicios adicionales y complementarios es, en cambio, bastante deficiente y desconexa, siendo éstos los que deberían presentar mayores sinergias con el desarrollo del turismo náutico, dado que la diversidad y calidad de los servicios es uno de los factores que más atraen a los usuarios (Ferradas, 2001: 78 y Crinquette, 2002). Y lo mismo podemos afirmar de las instalaciones regentadas por clubes deportivos, aún escasamente integradas en la oferta turístico-recreativa náutica.

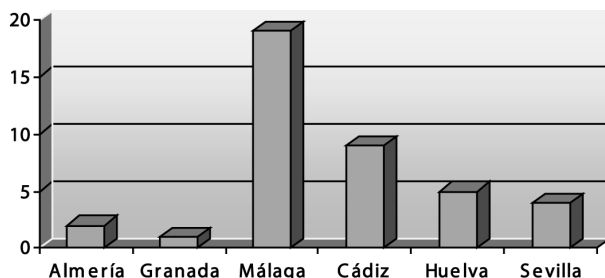
Los **tipos de equipamientos náuticos** que se ofrecen a los usuarios y embarcaciones en los puertos deportivos andaluces, según su mayor o menor número y diversidad, nos pueden servir de indicador de sus cualidades y potencialidades para el turismo náutico: servicios mínimos o de base (atraques, varaderos, recepción, rampa o travel, etc.), periféricos (suministros de agua y electricidad, recogida de aceites, etc.), derivados (medios mecánicos, centros de formación, etc.) y complementarios (lavandería, supermercados, ocio, restauración...) de acuerdo con la clasificación más utilizada y contrastada en algunos estudios especializados (Esteban, 2000 y Martín, 1995). Los resultados en el caso de Andalucía obtenidos para este estudio nos indican que sólo un 62% de las instalaciones portuarias cuenta con servicios de alquiler de embarcaciones, un 80% con servicio de lavandería, un 46% de los puertos deportivos con servicio de alquiler de coches, tan sólo un 46% con oferta de excursiones marítimas y menos del 35% con locales de ocio y diversión. También resulta sintomático que tan sólo 17 de las playas limítrofes con estos puertos deportivos hayan contado con alguna declaración de «bandera azul» en los últimos diez años. Y, asimismo, también se detectan numerosas carencias para la práctica de algunos deportes náuticos como el buceo recreativo (alquiler de material, carga de botellas, monitores y empresas especializadas, etc.), por lo que se pierde la oportunidad de ofrecer nuevas posibilidades a los usuarios de embarcaciones, entre los cuales los de origen nacional tienen una representación mayoritaria.

14 No es el caso obviamente de algunos puertos deportivos de la Costa del Sol occidental que se han convertido en espacios de ocio y esparcimiento de calidad, con numerosos comercios, bares, restaurantes, ocio nocturno, actividades recreativas e incluso parques acuático y tematizados como el *Sea Life* de Benalmádena. En este sentido, los ejemplos de Puerto Banús (Marbella), con más de 300 establecimientos, y Puerto Marina (Benalmádena), con más de 250 locales comerciales, son sintomáticos de la enorme dinamicidad que pueden alcanzar estas instalaciones portuarias en zonas de importante frecuentación turística.

Si analizamos, por ejemplo, la oferta de aquellos **productos** que por sus posibilidades de crecimiento y expectativas de demanda actual y futura (Méndez de la Muela, 1998) pueden ser de **mayor interés en Andalucía como soporte de las actividades náuticas** (el chárter náutico, las estaciones náuticas, las actividades subacuáticas, las escuelas de vela y la pesca deportiva), la situación es aún ciertamente deficitaria:

1) El **chárter náutico** (alquiler de embarcaciones con o sin patrón) se comercializa en Andalucía a través de, aproximadamente, 40 empresas, con una distribución geográfica en el litoral nada homogénea al concentrarse sólo en 19 puertos deportivos y particularmente en la Costa del Sol (Málaga-Benalmádena-Marbella-Estepona), donde se ubica más del 45% de las empresas, y el litoral gaditano, con otro 22% aproximadamente¹⁵ (Figura 3). La oferta andaluza se encuentra todavía muy a distancia de las comunidades autónomas de Baleares, Cataluña y Valencia, que aglutinan más del 70% del chárter náutico a nivel estatal (Turespaña, 2006: 24-25). La mayoría de las empresas se dedican al mercado estándar con un producto muy definido y algunas de ellas son de capital extranjero al tratarse de sucursales de empresas de chárter extranjeras que ofrecen sus servicios a turistas de sus propios países de origen. Actualmente, con el objeto de mitigar la estacionalidad de esta actividad, se realizan ofertas específicas de fines de semana o puentes, alquiler de barcos para fiestas nocturnas o celebraciones o para actividades subacuáticas y pesca deportiva de altura.

Figura 3
EMPRESAS DE CHARTER NÁUTICO EN EL ENTORNO DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS ANDALUCES



Fuente: Turismo Andaluz, S.A. y Base de Datos propia de Turismo Activo Andalucía (2008). Elaboración propia.

La posibilidad de alquilar un barco es un buen indicador a tener en cuenta para medir el grado de desarrollo del turismo náutico en Andalucía y las posibilidades de adecuación de la oferta a las posibilidades de usuarios de distinto nivel económico, teniendo en cuenta que el coste de adquisición y mantenimiento de un barco es bastante elevado haciéndolo poco asequible para buena parte del público potencial. El chárter presenta bastante flexibilidad en este sentido, pues puede practicarse en modalidad libre o flotilla, en tiempo y rutas no prede-

¹⁵ La contabilización y localización de las empresas la hemos realizado a partir de la consulta de guías promocionales náuticas, webs turísticas (Turismo Andaluz y Patronatos Provinciales de Turismo) y portales especializados de turismo activo como *suraventura.es*.

terminados, y además presenta comodidad (barcos ya fletados, con mantenimiento realizado y todo el equipamiento necesario), un coste inferior al significado por la compra y mantenimiento de la embarcación, así como la posibilidad de practicar otras actividades náuticas (buceo, motonáutica...) o permitir el acceso de clientes con embarcaciones pequeñas a otras de mayores prestaciones¹⁶. Sin embargo, es aún escasa su oferta en Andalucía, como también la promoción del *charter-day* con patrón, tanto para turistas extranjeros como para el mercado residente, y existe, asimismo, un cierto desconocimiento de los turistas litorales sobre este producto. En Andalucía los deportes náuticos como la vela o el chárter siguen considerándose como productos de élite y son aún muy deficitarias las acciones de fomento y mejora del acceso de la población de niveles medios de renta al uso y disfrute de las actividades náuticas. En este sentido, se hace necesario reforzar las medidas de captación de los segmentos de mercado del turismo familiar (creación de «*Clubes de Familia*» con precios ventajosos, por ejemplo), del turismo activo deportivo (mediante *forfaits*) y de la población joven; en este último caso mediante la promoción de escuelas náuticas o actividades extraescolares y formativas de colegios e institutos relacionadas con la iniciación a los deportes náuticos, tal como se está haciendo desde hace tiempo en algunos países como Francia (Ferradas, 2002: 31), fomentando la iniciación al deporte base y no solamente los megaeventos deportivos. La conformación de la náutica como un producto de ocio que forme parte de la actividad turística del destino como complemento atractivo de los turismos temáticos principales del mismo (sol y playa, naturaleza, turismo residencial...) debería ser otra de las prioridades en las políticas de fomento y promoción de estas prácticas.

2) Otro producto estrella de importantes perspectivas de crecimiento y de gran interés para el fomento del turismo náutico es el de las **estaciones náuticas**, que se configuran potencialmente como un mecanismo idóneo para la integración de la oferta deportiva y de ocio activo con el alojamiento del entorno, el comercio y las actividades complementarias de ocio, restauración, etc., diseñando productos conjuntos y redes o marcas nacionales y regionales. Las estaciones náuticas intentan ofrecer un servicio estandarizado de calidad que incluye tanto alojamiento como actividades físico-deportivas al aire libre y de carácter náutico además de oferta de restauración, comercios, bares nocturnos, etc.¹⁷. Los productos

16 Son varias las fórmulas de chárter que ofrece el mercado y también existen otras alternativas de barco compartido que reducen notablemente los costes, como el caso de la compañía *OnCruiser Yachting Club*, que oferta en el Mediterráneo una fórmula innovadora mediante inscripciones como socios de su club de clientes para disfrutar en cualquier momento del año de su flota de embarcaciones, de lujo a vela y motor, sin los costes y las preocupaciones de la propiedad, el amarre y el mantenimiento.

17 La creación de esta red nacional surge con el objetivo de estructurar y potenciar la oferta de actividades náuticas dentro de la línea de «Nuevos Productos Turísticos» del antiguo *Plan Marco de Competitividad del Turismo Español 1996-1999*, con continuación posterior en el PICTE (*Plan Integral de Calidad del Turismo Español, 2000-2006*). En 1998 la Dirección General de Turismo convocó un concurso de asistencia técnica para la definición y desarrollo de la actual *Red Española de Estaciones Náuticas* y un año después se constituyó a nivel estatal la *Asociación Española de Estaciones Náuticas* con el objeto de fomentar conjuntamente su desarrollo. La Secretaría General de Turismo ha financiado con posterioridad diversas asistencias técnicas para la creación de producto, el fomento de su implantación en distintos puntos de la geografía española y la articulación de normas para ofertar servicios de calidad a los usuarios, poniéndose en marcha también, conjuntamente con Turespaña, diversas acciones de promoción en destinos extranjeros. Más recientemente en el año 2008 se ha constituido la *Sección de Entidades Locales con Estaciones Náuticas* de la *Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP)* para aunar esfuerzos en la dinamización de las mismas y configurar en torno a ellas unos destinos turísticos especializados en deportes y actividades náuticas.

ofertados son ciertamente diversos como los deportes náuticos de «viento» (la vela y el *windsurf*), los de motor (motonáutica, esquí bus, *parasceinding*, esquí náutico...), inmersión (buceo, *snorkel*...), remo (piragüismo, *kayac*...) o los que se practican mediante la utilización de embarcaciones tripuladas (cruceros, pesca deportiva, *charter*...). Sus objetivos no son otros que la diferenciación de destinos turísticos de sol y playa con vocación de turismo náutico mediante la organización de centros de servicios integrados de forma análoga a las estaciones de esquí, además de estructurar y ordenar la actual oferta náutica dispersa en algunos destinos, mejorando su accesibilidad y complementariedad, crear un producto de calidad para competir mejor con otros destinos extranjeros y desestacionalizar el destino (Consultur, 1999: 92), dado que la integración de empresas de turismo náutico con otras actividades relacionadas (hostelería, comercio, ocio, etc.) puede generar un efecto multiplicador y contar con una demanda más allá de la temporada alta. Con ello se persigue también la revitalización de los recursos turísticos de las zonas costeras (Smith y Jenner, 1992: 56) que han ido perdiendo su atractivo o donde incluso no existen atractivos especiales para la captación del turista o simplemente es necesario dinamizar un espacio económicamente marginal pero con potencialidades para el desarrollo de la náutica recreativa.

En el caso de Andalucía sólo existen tres Estaciones Náuticas adheridas a la red nacional¹⁸: la de *Isla Cristina*, que surgió precisamente de la puesta en marcha de un Plan de Excelencia Turística; la de la *Costa Tropical* (Almuñécar-Motril-Salobreña) y la de *Bahía de Almería*, última en constituirse en el año 2007. Esta comunidad se sitúa en la cuarta posición a nivel nacional en número de estaciones después de Cataluña y Baleares, contando con el mismo número que la Comunidad Valenciana¹⁹. Presentan, no obstante, en Andalucía un promedio de empresas asociadas por estación muy bajo, en torno a 6 empresas, claramente inferior al de la media nacional (13 empresas)²⁰ y un número de actividades ofertadas inferior a los promedios de las estaciones náuticas del litoral catalán y levantino, lo que viene a demostrar el escaso grado de implicación y falta de motivación de los empresarios, que, como se ha observado también en otras estaciones españolas, «*aún no han tangibilizado los beneficios de este nuevo producto*» (Esteban, 2000: 582), quizás en buena parte por su misma idiosincrasia, el carácter minifundista de este tejido empresarial y sus inadecuados niveles de formación y visión comercial. A ello se une su escaso dinamismo, la muy limitada capacidad gerencial en promoción y comercialización y en creación de ofertas de paquetes turísticos especializados y sus insuficientes medios económicos y logísticos que dependen básicamente de las aportaciones fluctuantes y necesariamente limitadas de las administraciones públicas

18 La primera estación náutica en constituirse en Andalucía fue, en realidad, la de Tarifa, a iniciativa de un grupo de empresarios y con la cobertura de un antiguo Plan de Excelencia Turística de 1996 que sirvió para la mejora de las infraestructuras del puerto deportivo y para algunas acciones de promoción y comercialización. No obstante, sus actuaciones no han tenido continuidad en el tiempo y hoy día ni tan siquiera pertenece a la red nacional ni funciona propiamente como estación náutica, por lo que las iniciativas emprendidas se han traducido en un cierto fracaso material.

19 Con unos objetivos y una lógica parecida a la de las estaciones náuticas, también hemos de citar, al menos, a la Marina de Isla Canela (Huelva), que tiene en régimen de concesión administrativa una sociedad privada, con un nivel de servicios técnicos y oferta complementaria y de ocio relativamente importante (venta de accesorios náuticos, alquiler de embarcaciones, paseos en barco, cursos de formación, restaurantes, tiendas, hoteles, etc.).

20 Datos extraídos de la Asociación Española de Estaciones Náuticas (2007), en su portal www.estacionesnauticas.info/es y en webs turísticas de los ayuntamientos de Almería, Isla Cristina y Costa Tropical.

implicadas²¹. No es extraño, por tanto, el bajo conocimiento que tanto los residentes como los visitantes tienen aún de este producto, de manera que las estaciones náuticas andaluzas, como ocurre con buena parte de los puertos deportivos de esta comunidad autónoma, más que configurarse como un macroproducto turístico integrador de la oferta náutica de la zona son un componente más, aún modesto, de la oferta complementaria de los destinos donde se ubican, estando lejos aún de la consecución de sus objetivos fundacionales de cualificación, integración funcional y diversificación de la oferta, así como de gestión más eficaz de los recursos turísticos territoriales del litoral. Y son estas cuestiones ciertamente básicas para replantear los patrones tradicionales de producción y gestión turística de los destinos de sol y playa (Vera y Otros, 1997: 327) y cómo no para que el producto turístico náutico tenga entidad propia como tal y no como mero componente dentro de la oferta complementaria del turismo litoral.

3) Algunos informes oficiales concluyen que en Andalucía, como en buena parte de los destinos europeos litorales, las **actividades subacuáticas** y la **vela** son los deportes más importantes y los que resultaban más interesantes para su explotación turística, pero sobre todo las primeras son las que atraen a un mayor número de practicantes y las que alcanzan una mayor proyección turística y mayores flujos a nivel mundial (Turismo Andaluz, 1997). Sin embargo, es significativo el dato de que sólo 19 puertos deportivos en Andalucía cuenten con algún club o centro de buceo (un 42% del total) o que apenas exista oferta turística específica de actividades de vela en la mayor parte de estas instalaciones, las cuales se desarrollan de manera autónoma, autoorganizada y al margen de la contratación de intermediarios o servicios turísticos de apoyo; situación ésta que también es extensible a la **pesca deportiva**, también escasamente integrada en la oferta turística del litoral y con tan sólo 18 puertos con oferta comercial específica de esta actividad. La oferta de empresas náuticas especializadas sigue estando claramente orientada, por lo demás, hacia las actividades de enseñanza teórica y práctica de potenciales usuarios no iniciados, con una escasa oferta, ciertamente marginal, de productos turísticos o recreativos para usuarios experimentados que practican este tipo de actividades náuticas con cierta asiduidad. En este sentido, Cádiz es la provincia que cuenta con mayor número de empresas náuticas, principalmente destinadas a la práctica del windsurf, siguiéndole Almería, donde el submarinismo está tomando una creciente importancia. En el caso de las **Escuelas Andaluzas de Navegación**, en Andalucía hay registradas a través del Instituto Andaluz del Deporte en torno a 40 centros homologados (Tabla 6) que suelen dedicarse, además de a la enseñanza, a otros negocios relacionados con la náutica de recreo como el alquiler de embarcaciones, traslados a otros puertos y países, gestión náutica, cruceros, avistamiento de cetáceos, pesca y buceo recreativos, etc., pero generalmente de manera muy secundaria a la actividad principal de enseñanza. Por otra parte, un total de 13 puertos deportivos ni tan siquiera cuentan con **instalaciones de club náutico**, tan fundamentales para la práctica, la enseñanza, la difusión y el fomento de los deportes náuticos en general y la vela ligera y de crucero en particular.

21 Muy significativo es el artículo de prensa sobre la situación de la estación náutica de Costa Propical «La Estación Náutica precisa dinamismo», en el diario digital Costatropicaldigital.com de 14-4-2008 (accesible en www.costatropicaldigital.es). Esta estación náutica es la única, por otro lado, de las existentes en Andalucía que cuentan con web oficial propia, pese a lo cual la información sobre actividades en la misma es muy genérica y escasamente práctica como consecuencia de la falta de empresas asociadas y de productos turísticos definidos por la misma.

Tabla 6
 ESCUELAS ANDALUZAS DE NAVEGACIÓN HOMOLOGADAS OFICIALMENTE

PROVINCIA	Yates	Embarcaciones a motor	Vela	Moto Náutica	TOTALES
Almería	7	5	5	0	7
Granada	2	2	2	1	2
Málaga	9	9	6	4	11
Cádiz	11	15	15	1	17
Huelva	2	7	7	2	7
Sevilla	5	11	11	2	13
TOTAL	36	49	46	10	57

Fuente: *Instituto Andaluz del Deporte*, 2007. Elaboración propia.

IV. LOS PUERTOS DEPORTIVOS ANDALUCES COMO MACROPRODUCTO TURÍSTICO-RECREATIVO: PROBLEMAS Y DISFUNCIONALIDADES

No cabe duda de que existen no pocas dificultades en lo que se refiere al grado de **adecuación de los puertos deportivos** a las necesidades de los deportes náuticos en Andalucía y su debida inserción en el mercado como productos turísticos estructurados, a lo que hemos de añadir una serie de problemas de diversa índole que tradicionalmente han estado y continúan estando asociados a la misma construcción de los equipamientos portuarios:

1) La **saturación de muchas instalaciones náuticas** particularmente en verano (alta estacionalidad) –sobre todo en la Costa del Sol y en el litoral gaditano– y la manifiesta insuficiencia de amarres en puertos como los de la Costa Tropical, de manera que se producen anclajes ilegales de embarcaciones que invaden las zonas de maniobra y dominio público como ocurre en Motril y alguna zonas como los caños de la Bahía de Cádiz, donde los fondos no regulados superan incluso el millar. Es manifiesta, además, la insuficiencia de amarres para grandes veleros y yates de más de cuarenta o cincuenta metros de eslora, y flotados por navegantes de alto poder adquisitivo que llevan a bordo una amplia tripulación, por lo que actualmente no generan divisas en los puertos andaluces porque no tienen dónde recalar. A pesar de los esfuerzos de la Administración, lo cierto es que se ha pasado claramente del «boom» constructivo de los años noventa a la ralentización de actuaciones en la actualidad por las afecciones territoriales y medioambientales que entrañan, la pérdida de espacios de playa y la menor disponibilidad de gasto público. La Junta de Andalucía está apostando, por ello, en algunos casos, por la ampliación y adecuación de los actuales recintos portuarios, de manera que los nuevos puntos de amarre se construyan aguas adentro como se ha previsto en el nuevo proyecto de Nerja-Torrox. En cualquier caso, una alternativa es la rehabilitación de obras de abrigo en puertos pesqueros y comerciales para dársenas deportivas y para instalaciones menores (bases náuticas) y, en definitiva, el soporte tanto de las instalaciones convencionales existentes como de otros equipamientos blandos o instalaciones ligeras en las playas que no molesten a los bañistas y logren incluso la participación de los que buscan una oferta alternativa al sol y playa. Por último, hay que considerar igualmente las instalaciones de marinas secas –muy escasas en Andalucía– para albergar embarcaciones de menor eslora en

los entornos de las zonas portuarias y permitir liberar un importante número de amarres, así como adaptar éstos para las nuevas demandas de barcos de mayor tamaño y turismo de alta calidad (Esteban, 2005: 74). Las marinas secas están dando también importantes frutos en los puertos fluviales, como está ocurriendo en el entorno del *Puente del Quinto Centenario* en Sevilla, donde la empresa *Sun Sails* nuevos servicios de atraques, escuela náutica y de buceo y otras prestaciones con precios muy competitivos respecto a las zonas litorales.

2) La **complejidad inherente a la explotación turística de las actividades náuticas** que viene motivada en gran medida por la dispersión y complejidad de la normativa existente sobre planificación, construcción y gestión de los puertos deportivos como principal soporte infraestructural de las mismas. Hay que considerar que en Andalucía los tres niveles de la Administración (Central, Autonómica y Local) están involucrados en aspectos diversos como la titularidad, la gestión, la fiscalidad, el medio ambiente y la ordenación de los puertos deportivos, de manera que se superponen y hasta interfieren a veces las competencias entre las mismas, lo que no favorece las iniciativas en materia de fomento y promoción turística de estas instalaciones y sus actividades náuticas que, en último término, pueda poner en marcha la Administración turística. La descoordinación entre las diferentes administraciones y organizaciones que tienen competencias en los puertos deportivos es, en este sentido, una deficiencia destacable, particularmente entre las Consejerías de Obras Públicas y Transportes, Turismo, Comercio y Deporte y Medio Ambiente.

3) **Existencia de pocas instalaciones especializadas y diseñadas expresamente para el desarrollo de actividades náutico-recreativas y excesiva dependencia de su carácter deportivo**, muchas veces gestionadas por clubes náuticos, lo que dificulta en ocasiones su configuración turística como producto náutico. En realidad, es palpable la ausencia de planificación de la náutica turística andaluza y los planes especiales de puertos deportivos no cuentan, en la mayoría de los casos, con la coordinación del producto turístico de la zona o simplemente la funcionalidad turístico-recreativa del puerto es secundaria y complementaria de otra actividad principal²².

4) La **escasa diversificación de los servicios** en buena parte de los puertos deportivos ya implantados (obsolescencia) o de reciente creación (apenas se han establecido servicios para las actividades náuticas). La nueva *Ley 21/2007 de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía* establece fuertes restricciones para la ubicación de nuevos comercios, locales de ocio, restaurantes y particularmente establecimientos hoteleros en las superficies portuarias, lo que puede dificultar la creación de centros integrados con una oferta turística-deportiva y de ocio amplia y atractiva y evitar el carácter fuertemente estacional de la oferta y la demanda vinculadas a los puertos deportivos.

5) Los **problemas medioambientales y de gestión** que surgen con la **ampliación y construcción de este tipo de complejos** y no solamente durante las obras sino también durante todo el período de explotación posterior (Peris, 1999: 85-89): alteración de la dinámica litoral, modificación del medio marino y de la calidad de las aguas, reducción de la productividad biológica y ocupación del dominio público marítimo-terrestre y su privatización encu-

²² Resulta sintomático que la web oficial de la APPA (www.eppa.es) ni tan siquiera se ofrezca información ni enlaces sobre las empresas de actividades náuticas existentes en los puertos o su entorno, siendo también muy deficiente la información turística general sobre el municipio o el litoral colindante.

bierta en ocasiones, lo que perjudica su imagen turística entre los usuarios sensibilizados con el medio ambiente y los paisajes diferenciales y de calidad. Los puertos deportivos no han sido en algunas ocasiones más que la excusa para reactivar negocios de carácter inmobiliario mediante el incremento del valor de los precios del suelo en el espacio interno y externo²³. Y ha sido cuando menos desproporcionado que instalaciones que podrían haberse configurado como auténticamente estratégicas para la recualificación y reactivación de los modelos turísticos maduros de la costa andaluza, y que generan ahora impactos importantes en el medio litoral, se hayan desarrollado de manera desorganizada sin considerar otros aspectos más allá del beneficio empresarial generado por la actividad urbanizadora anexa y la promoción residencial originada por el incremento del precio del suelo producido por la ubicación del puerto deportivo. En definitiva, no siempre se han valorado los recursos territoriales del litoral desde una dimensión que garantizara su conservación y gestión sostenible más allá de lecturas economicistas y a corto plazo, siendo una asignatura pendiente en muchos casos la armonización del sistema portuario con la planificación territorial y urbanística.

La salud de algunas de las costas andaluzas está alcanzando el límite de su sostenibilidad medioambiental y en otras mejor conservadas han aparecido amenazas importantes²⁴, de manera que han comenzado a presentarse desde hace unos años alternativas provisionales para minimizar los impactos como la instalación de boyas o dársenas desmontables, que permiten el atraque de embarcaciones y el desarrollo de actividades náuticas (surf, vela, submarinismo...) sin necesidad de obras duras (diques o espigones), la integración en el entorno natural de fondeaderos e instalaciones menores en la costa atlántica andaluza o la reordenación de algunas instalaciones y áreas colindantes absorbiendo nuevos puntos de amarre en puertos y dársenas pesqueras infrautilizadas, sin olvidar la construcción de instalaciones en seco, para barcos de menor eslora, que permitan cubrir parcialmente la demanda. Como señalan Llorca y Velasco (2002: 22-29), el apoyo al turismo náutico no debe implicar la necesidad de desarrollar grandes proyectos de nuevos equipamientos e infraestructuras portuarias, ya que caben también iniciativas de menor impacto medioambiental pero de notable repercusión a escala local y más insertadas en el entorno sociocultural, paisajístico,

23 Son, en este sentido, varias las estrategias detectadas: 1.) aprovechamiento de terrenos rústicos de poco valor en los que se implanta el puerto para vitalizar el entorno inmediato generando una zona de prestigio y oportunidad y un alza de precios en todo el espacio circundante (Puerto Banús); 2.) las marinas o puertos interiores donde se revaloriza el suelo a través de la conversión de zonas no contiguas a la costa en terrenos de primera línea (Puertos de la Duquesa y Cabopino) y 3.) puertos de zonas urbanas, donde se ganan terrenos al mar generando un suelo edificable en áreas donde ya escaseaba con una ubicación inmejorable (Marbella, Estepona y especialmente Benalmádena).

24 Es el caso de los problemas de desequilibrio en la dinámica litoral en algunas de las playas más sobresalientes del Levante Almeriense. El estrangulamiento producido en el aporte de arenas tras la construcción del pantano de Almanzora y la ampliación del puerto deportivo de Garrucha está provocando una regresión en las playas de Garrucha, Vera, Palomares y Villaricos, que conforman «El Playazo». No sólo se han transportado miles y miles de metros cúbicos de arena principalmente desde El Playazo a Villaricos, que pierde arena continuamente por el efecto de los frecuentes temporales de levante y/o poniente y la falta de aporte natural de áridos desde el río próximo bloqueado por el casi siempre vacío pantano de Almanzora. Y, además, la construcción del nuevo puerto deportivo de La Garrucha ha afectado sensiblemente a la única playa natural de la vecina localidad de Vera, que ya no cuenta con los aportes del río para su regeneración natural. Otro caso es el puerto deportivo de Mazarrón, que, afectado por las modificaciones del tránsito sedimentario costero, se ve obligado a realizar continuos dragados para aumentar el calado de sus fondos.

territorial y medioambiental de las poblaciones costeras (Vera, 2005:33). Sin embargo, el discurso global de las administraciones ambientales sobre la necesidad de evitar el proceso de degradación costera como uno de los problemas más graves del litoral andaluz contrasta con el mantenimiento de unas altas tasas de construcción y realización de macroproyectos auspiciados por las entidades locales, algunas asociaciones ciudadanas y promotores y diversos departamentos de la administración regional, incluso con el argumento del turismo de calidad.

6) La **escasa integración y cooperación entre la mayoría de las empresas dedicadas a la náutica turística y entre los mismos puertos deportivos**, que apenas operan en conjunto, debilitando las posibilidades de emprender acciones en común: ofertar productos homogéneos, promoción y comercialización conjuntas, reducción de costes de material y equipamiento y optimización de inversiones, mayor poder reivindicativo ante las administraciones públicas y mejorar su competitividad respecto a la oferta foránea (mayoritaria en productos como el *chárter*). Es de destacar, por ejemplo, que ni tan siquiera existen centrales de reservas para el producto náutico turístico andaluz y la **desconexión entre instalaciones /producto náutico y elementos del sistema turístico** (oferta de alojamiento de la zona y otros recursos y actividades turísticas del entorno, por ejemplo) es un hecho en la mayoría de los casos, siendo poco usual los ejemplos locales como Puerto Banús en Marbella donde puerto e instalaciones náuticas y las actividades que ofertan se consideren como parte integrante del sistema turístico del entorno. Por otra parte, las experiencias de las **estaciones náuticas** en Andalucía son escasas y de poco alcance aún.

7) La **débil o nula integración**, por lo general, de los puertos deportivos andaluces **con su entorno inmediato**. Por un lado, existen estrangulamientos operativos manifiestos para la comercialización de sus diferentes servicios en su *hinterland* portuario, lo que explica también esa falta de integración de los servicios náutico-recreativos como parte del sistema turístico. A diferencia de otros territorios como Valencia, en Andalucía no existen líneas de ayudas e incentivos específicos para las empresas náuticas de recreo que primen, además, la integración de éstas en Estaciones Náuticas. Por otro lado, no se aprovechan muchas veces las potencialidades y valores de los espacios naturales circundantes como estrategia de diferenciación y de sello propio para captar nuevos huecos de demanda, aunque existen algunos intentos de integración de fondeaderos e instalaciones menores en el entorno natural de la costa atlántica. Y, por último, se echa en falta una adecuada integración urbana de estas instalaciones náuticas como estrategia de promoción y fórmula de acercamiento de los productos y servicios relacionados con la náutica de recreo a un mayor número de usuarios potenciales, incluyendo la propia población local residente (Ferradas, 2002: 21) y los turistas convencionales.

8) La **reducida comercialización y promoción verdaderamente profesional de los productos náuticos** tales como el *chárter*, la pesca deportiva, la vela o el *kayac*, así como las escasas iniciativas de apoyo a las federaciones deportivas náuticas para que se conviertan en eje vertebrador y aglutinador de la oferta náutico-turística y las acciones de fomento de estas actividades entre la infancia y la juventud (actividades extraescolares de centros, por ejemplo), que podrían mejorar en un futuro la escasa cultura náutica de la población andaluza y la demanda de usuarios potenciales (Sedat, 1994). Asimismo, tampoco hemos de olvidar la necesaria ampliación y facilidad de acceso de estas actividades a los niveles de renta media

y de captación de segmentos específicos como el turismo familiar vacacional (*Clubes de Familias* con precios reducidos, el turismo deportivo náutico a través de *forfaits* y los *stages deportivos* para federaciones náuticas nacionales o internacionales, equipos profesionales y deportistas de alto nivel. Una característica frecuente de estos equipamientos es que están orientados y son utilizados mayoritariamente por la demanda turística de tipo residencial (veraneantes en viviendas propias o de alquiler), lo que incide en su funcionamiento marcadamente estacional, mientras que son escasos los esfuerzos de promoción y comercialización dirigidos hacia la demanda turística más comercial (establecimientos reglados) que trate de rentabilizar las infraestructuras fuera de la temporada estival²⁵. La promoción y comercialización, cuando se realizan, adolecen de estudios y estadísticas suficientes para el conocimiento del mercado real y potencial²⁶.

9) El **escaso esfuerzo** realizado por poner en marcha **sistemas de gestión medioambiental** en estas instalaciones y procesos de certificación de la calidad turística, de manera que hasta la fecha el puerto deportivo de Puerto Banús, en Marbella, ha sido el único en obtener un sello de calidad a través de la *Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR)* en 2008 y anteriormente en 2006 de acuerdo con la norma UNE-EN ISO 14001 de gestión medioambiental²⁷. La ausencia de «marcas» de turismo náutico y de estrategias de diferenciación de productos en calidad e identidad en las costas andaluzas es ciertamente sintomática, lo que no favorece su competitividad y la fidelización de los usuarios ni afrontar la creciente competencia de algunos puertos del Norte de África, especialmente de Marruecos, con precios más bajos que los andaluces. Y en todo caso es todavía una asignatura pendiente la integración de los sistemas de calidad turísticos, así como la gestión medioambiental, en la puesta en valor de los recursos del litoral.

10) Las **trabas legales burocráticas** y el **entorno fiscal desfavorable** con respecto a otros países de nuestro entorno que inciden negativamente en la náutica de recreo en nuestro país, de manera que España es el único país europeo donde se paga un impuesto especial de matriculación en el caso de las embarcaciones de más de 7,5 metros de eslora, a lo que hay que sumar otra serie de obligaciones tributarias como el IVA, la tasa por utilización de servicios e instalaciones de los puertos deportivos de interés general, la tasa T-O por servicio de señalización marítima, la de inspección y control de la Marina Mercante para renovar el Certificado de Navegabilidad, la correspondiente a inscripciones registrales de embarcaciones y actuaciones administrativas o el Impuesto sobre el Patrimonio en algunos casos, tan sólo recientemente suprimido por la normativa tributaria española. Los conflictos jurídicos que surgen de la concurrencia de competencias de la Administración Central, la autonómica y la

25 Un segmento de mercado interesante al que han de dirigirse las acciones promocionales es el de los turistas norteeuropeos y centroeuropeos que pueden estar interesados en el hibernaje de sus embarcaciones en instalaciones portuarias del sur de Europa, donde las condiciones climáticas son muy favorables para realizar actividades recreativas y deportes al aire libre durante el invierno.

26 La APPA sólo cuenta con estadísticas básicas de ocupación media de embarcaciones en tan sólo 12 puertos.

27 Tan sólo muy recientemente, en 2008, el puerto deportivo de Puerto América, en la Bahía de Cádiz ha obtenido otra certificación, en este caso la ISO 9001:2000, mientras que la Autoridad Portuaria de Algeciras se ha adherido al proyecto *Climeport* (programa MED de la UE) en materia de reducción de emisiones de CO₂ y uso de energías renovables. La APPA, por su parte, está intentando poner en marcha sistemas de *Cartas de Servicios*, en la línea de otros organismos públicos de la Junta de Andalucía, para mejorar la atención e información al cliente en sus instalaciones portuarias.

local en los espacios portuarios es otra de las dificultades señaladas, así como la escasa contemplación de las especificidades de la náutica deportiva y de recreo en la normativa reguladora (Ley de Puertos de Andalucía, Ley General de la Navegación Marítima, etc.), pese a que en Andalucía las cifras de negocio procedentes de las actividades de la flota deportiva y de recreo en los puertos de titularidad de la APPA son los de mayor volumen, suponiendo más del 32% de los ingresos de esta entidad (APPA, 2008: 5).

V. CONCLUSIONES

Andalucía es un territorio muy abierto al mar y posee unos importantes recursos naturales que permiten disfrutar de 2.164 km² de aguas interiores, 13.935 km² de mar territorial y de 49.026 km² de «zona económico-marítima exclusiva» además de una gran longitud de riberas de embalses y tramos de ríos navegables que permiten las actividades náutico-recreativas en zonas de interior. Si a esto unimos unas condiciones climáticas benignas durante buena parte del año para la práctica de estas actividades y la doble vertiente atlántica y mediterránea de su extenso litoral, podemos afirmar que Andalucía presenta unas condiciones inmejorables para el turismo náutico, pese a lo cual su consolidación y crecimiento está resultando un tanto lento, pues se encuentra a distancia importante de los indicadores de actividad náutica recreativa y turística de otros destinos europeos y nacionales de similares características socioeconómicas y geográficas e incluso con peores condiciones climáticas, manteniendo tan sólo una posición media en el sector náutico recreativo español. Por tanto, la situación del turismo náutico en Andalucía no sólo ha de ponerse en relación con sus buenas condiciones territoriales y climáticas para la práctica de deportes acuáticos, sino también con la calidad de las instalaciones náutico-deportivas, con la integración adecuada de éstas en la oferta y el producto turístico zonal y su mayor orientación hacia el turismo náutico y no a los amarres de segunda residencia, sin perjuicio de la consideración de otros aspectos de carácter socioeconómico y cultural como la escasa proporción entre el número de habitantes y los amarres existentes en esta comunidad autónoma y las deficiencias en materia de promoción, difusión y aprendizaje de estas actividades.

Si es cierto que en Andalucía se ha experimentado un importante crecimiento del sector náutico en su vertiente recreativa y deportiva en las dos últimas décadas, su relación con el turismo presenta, en cambio, un desarrollo tardío y relativamente tímido, pese a algunos intentos recientes como las Estaciones Náuticas, que tienen aún y en cualquier caso una representación muy puntual y discreta a nivel regional. Por añadidura, no se ha diseñado aún un verdadero sistema portuario de carácter náutico-deportivo en Andalucía y una planificación real tendente a mejorar la eficiencia y sostenibilidad de estas instalaciones, con una estrategia regional que defina sus objetivos y prioridades, hagan posible su efectivo funcionamiento como un sistema integrado y favorezcan la cooperación, especialización y complementariedad entre las ofertas de infraestructuras y servicios de cada puerto. Por tanto, es necesario abordar el estudio de los puntos débiles de este segmento turístico y potenciar las sinergias y trabajo en común de los distintos agentes involucrados, además de propiciar la puesta en marcha de una auténtica política de turismo náutico orientada a las necesidades de la demanda y al posicionamiento estratégico del mercado en el ámbito de las nuevas tendencias de ocio activo y deportivo. Si es verdad que este sector se está viendo afectado reciente-

mente por la negativa coyuntura económica general, ha de apostarse a medio plazo por una planificación y mejora de las infraestructuras portuarias y servicios asociados a la náutica como instrumento fundamental para dinamizar y recuperar la demanda de la población local y turística y de los nuevos segmentos interesados en las actividades náuticas. Pero ello, eso sí, evitando la implantación un tanto indiscriminada y clónica de este tipo de equipamientos y actividades que pueda favorecer una excesiva homogeneización e indiferenciación de los destinos andaluces en sentido contrario a la pretendida singularización y la ruptura real con el modelo tradicional de sol y playa, más aún si cabe teniendo en cuenta el importante crecimiento del número de instalaciones y amarres previsto para los próximos años y la necesidad de desestacionalización de los puertos deportivos en épocas punta del verano. La problemática derivada de estas instalaciones náutico-deportivas ha de abordarse, por último, desde la perspectiva de la oferta turística y el «hinterland» potencial y las ciudades con las que se relacionan, como espacios de transición «tierra-mar» que además de satisfacer las necesidades de los nuevos usuarios náuticos pueden generar otro tipo de actividades de interés económico tanto relacionadas con los mismos como con los habitantes de la propia ciudad que busquen nuevos ambientes sugestivos y diferentes de recreo y esparcimiento.

V. BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA, M.; CORONADA, D. y CERBAN, M. (2009): *Evaluación del impacto económico del Puerto de Tarifa. Situación actual y prospectiva tras su ampliación*. Cádiz. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, informe interno.
- AGENCIA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA (APPA) (2008): *Memoria de Gestión 2007*. Sevilla. Junta de Andalucía.
- ALVAREZ-OSSORIO, A. (1997): «La oferta de puertos deportivos como dinamizadora del entorno turístico» en *Oferta turística: diversificación y complementariedad*. Benicassin, Curso Fundación Cavanilles de Altos Estudios Turísticos, 24 pp.
- ANTÓN CLAVE, S. (2004): «De los procesos de diversificación y cualificación a los productos turísticos emergentes. Cambios y oportunidades en la dinámica reciente del turismo litoral». *Papeles de Economía Española*, nº 102, pp. 316-333.
- ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS NÁUTICAS (2009): *El sector náutico en España. La náutica deportiva y de recreo. Informe 2009*. Barcelona. Fira de Barcelona.
- CONSULTUR (1999): *Definición y desarrollo de la Red de Estaciones Náuticas*. Madrid. Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pymes.
- CRINQUETTE, G. y Otros (2002): *La valorisation touristique des ports de plaisance*. Paris. Les Cahiers de l'Afit.
- EMPRESA PÚBLICA DE PUERTOS DE ANDALUCÍA (EPPA) (2004): *Desarrollo del Sistema Náutico Recreativo Andaluz, 2005-2016*. Sevilla. Junta de Andalucía.
- ESTEBAN, V. (1998): *Náutica de recreo y turismo en el Mediterráneo: la Comunidad Valenciana*. Madrid. Editorial Síntesis y Agència Valenciana del Turisme.
- ESTEBAN, V. (2000): «Los puertos e instalaciones náuticas de recreo como infraestructura turística», en *La actividad turística española en 1999*. Madrid, AECIT, pp. 570-585.
- ESTEBAN, V. (2000): «El planeamiento de infraestructuras para el turismo náutico». *Cuadernos de Turismo*, nº 6, pp. 29-44.

- ESTEBAN, V. (2000): *Puertos deportivos y clubes náuticos: una oferta turística diferenciada*. Valencia. Universitat Politècnica de Valencia.
- ESTEBAN, V. (2005): «Infraestructuras para el turismo náutico», *VII Congreso de Turismo, Universidad y Empresa: Salud, Deporte y Turismo*. Valencia, Tirant lo Blanch, pp. 63-77.
- FERRADAS, S. (2001): «La relevancia del turismo náutico en la oferta turística». *Cuadernos de Turismo*, nº 7, pp. 67-80.
- FERRADAS, S. (2002): «El turismo náutico en el Mediterráneo». *Cuadernos de Turismo*, nº 9, pp. 19-32.
- GALACHO, F.B. (1996): *Proceso urbano y ordenación del territorio en el espacio metropolitano y la Costa del Sol malagueña*. Málaga. Tesis doctoral. Universidad de Málaga.
- GARCÍA, A. (2005): *La náutica de recreo. Un sector emergente de la nueva economía gallega*. La Coruña. Fundación Caixa Galicia.
- GDT ASESORAMIENTO EMPRESARIAL, S.L. (2000): *Informe sobre turismo y deportes náuticos*. Sevilla, Confederación de Empresarios de Andalucía.
- GMM CONSULTORES (2008): *Iniciativa de Turismo Sostenible «Turismo Náutico de la Bahía de Cádiz»*. Cádiz, informe inédito. Mancomunidad de Municipios de la Bahía de Cádiz.
- GREENPACE ESPAÑA (2008): *Destrucción a toda costa 2008*. Madrid. Greenpace.
- LLORCA ORTEGA, J. y VELASCO CABEZA, M. (2002): «Los puertos en la costa. ¿Un diálogo imposible? *OP Ingeniería y Territorio*, nº 61, pp. 22-29.
- MANAUTE, J.M. (2004): *Investigación sobre los factores que inciden en la actualización y desarrollo del sector náutico de recreo en España. Una propuesta de ordenación*. Madrid, tesis doctoral inédita. Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales.
- MÉNDEZ DE LA MUELA, G. (2000): *Evolución del turismo náutico en España en los últimos treinta años: ¿recreación o estatus social?. Una aproximación a la sociología del turismo náutico*. Madrid. Tesis Doctoral. Universidad Complutense.
- MÉNDEZ DE LA MUELA, G. (2006): «El turismo náutico» en *La actividad turística española en 2005 (Edición 2006)*. Jaén, AECIT y Editorial Ramón Areces, pp. 645-663.
- PANIAGUA, A. (2005): «Los puertos deportivos en España». *Editur*, nº 2376/2377, pp. 18-21.
- PATIÑO, C.A. (2004): *El turismo náutico en Galicia: la oferta de puertos deportivos*. La Coruña. Instituto Universitario de Estudios Marinos. Universidad de La Coruña.
- PELAEZ, A. (2003): *La repercusión de la administración y la gestión de los puertos deportivos en el desarrollo del turismo náutico: estrategias para el caso de la Costa del Sol*. Málaga, tesis doctoral inédita. Universidad de Málaga.
- PERIS, E. (1999): «La calidad medioambiental, clave en las instalaciones náuticas de recreo», en *Puertos deportivos y clubes náuticos: oferta turística diferenciada*. Valencia, UPV, pp. 50-65.
- PIÑERO, A. (2000): *Planeamiento y espacio portuario: el proceso de transformación de puertos autonómicos del litoral atlántico andaluz*. Sevilla. Tesis doctoral. Universidad de Sevilla.
- RIVERA, M. (2009): «Turismo activo y deportes de naturaleza en España», en *La Actividad Turística Española en 2008 (Edición 2009)*. Madrid, AECIT y Edit. Ramón Areces.

- RIVERA, M. (2010): *Turismo activo en la naturaleza y espacios de ocio en Andalucía*. Sevilla. Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.
- SANTOS, E. (2008): *El desarrollo turístico del litoral de Huelva: factores, procesos y conflictos en un espacio turístico emergente*. Sevilla, Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.
- SMITH, C. y JENNER, P. (1992): «The Tourism Industry and the Environment», en *Government departments, NTAS and trade organizations*. London, The Economist Intelligence, Special Report n° 2453, pp. 45-70.
- TURESPAÑA (2006): *El turismo náutico en España*. Madrid. Secretaría General de Turismo.
- TURISMO ANDALUZ, S.A. (2004): *Guía Temática Profesional Náutica*. Málaga, Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.
- VERA, J.F.; PALOMEQUE, L.; MARCHENA, M.J. y ANTÓN, S. (1997): *Análisis territorial del turismo*. Barcelona. Ariel.
- VERA, J.F. (2005): «Náutica de recreo y turismo: aspectos ambientales. Una aproximación desde la situación de la Comunidad Autónoma Valenciana» en *Salud, Deporte y Turismo* (Blanquer, D.V., coord.). Castellón, Tirant lo Blanch, pp. 33-61.
- VIGNEAU, F. (1998): *Les espaces du sport*. Paris, Presses Universitaires de France.