

PLAN DE PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGION DE MURCIA



Dirección Regional de Carreteras, Puertos y Costas

CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS

COMUNIDAD AUTONOMA DE LA REGION DE MURCIA

PLAN DE PUERTOS DEPORTIVOS
DE LA REGION DE MURCIA

Trabajo realizado por encargo de la
DIRECCION REGIONAL DE CARRETERAS, PUERTOS Y COSTAS
de la
CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS
de la
COMUNIDAD AUTONOMA DE LA REGION DE MURCIA

Director del Trabajo:

JOSE RAMON MORENO. Ingeniero
Director del Grupo de Puertos
de Murcia.

Equipo de Trabajo del CEP:

JOAN ALEMANY. Director
del Equipo
TERESA BATET
IGNASI DELAS
FRANCESC DIAZ (Cartogra-
fía y delineación)

PRESENTACION

La Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, se ha propuesto contribuir a la ordenación territorial de nuestra Región, mediante el desarrollo de una política de reequilibrio respetuosa con el medio ambiente al tiempo que favorezca la mejor localización de la actividad económica y una correcta explotación de nuestros recursos naturales.

Es evidente que ante la denominada "civilización del ocio" y ante la consolidación de la industria turística, la costa se convierte en un espacio sobre el que van a converger múltiples actuaciones y al que por tanto hay que dotar urgentemente de instrumentos de ordenación

En esta línea se han orientado los planteamientos urbanísticos de todos los municipios costeros, actualmente aprobados o en trámite de aprobación, en esta línea van también distintos planes de protección de espacios naturales e incluso, desde el punto de vista sectorial, el Plan Regional de Carreteras.

Hemos entendido que, siguiendo estas directrices, era necesario disponer de un instrumento de planificación sectorial que ordene la oferta de instalaciones náuticas en el litoral de la Región y por ello hemos confeccionado un Plan de Puertos Deportivos, a través de la Dirección Regional de Carreteras, Puertos y Costas.

Dicho Plan pretende básicamente dirigir el adecuado y racional desarrollo de la oferta de puertos deportivos, que constituyen un recurso turístico importante dado el creciente interés existente por los deportes náuticos y las posibilidades que en tal sentido ofrecen nuestras costas, y ser, a su vez, un eficaz instrumento de protección y preservación del litoral de la Región. El Plan de Puertos Deportivos que se ha elaborado y que a continuación se ofrece contribuye sin duda a la consecución de ambos objetivos y será un valioso instrumento de trabajo que orientará las actuaciones de la Consejería de los próximos años.

José-Salvador Fuentes Zorita
CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL Y O.P.

INTRODUCCION

El Plan de Puertos Deportivos ha sido planteado a partir de unos objetivos básicos que pueden concretarse en los siguientes :

-La ordenación de la oferta de puertos deportivos y otras instalaciones náuticas en función del óptimo aprovechamiento de sus posibilidades de desarrollo.

-La protección y preservación de la costa de actuaciones indiscriminadas o abusivas que puedan dañar irreversiblemente el frágil espacio litoral.

-La compatibilización de las distintas actividades y usos presentes en el litoral tendente al mejor aprovechamiento de sus recursos.

La práctica de una política racional de aprovechamiento náutico-deportivo de la costa ha exigido un conjunto de estudios previos que han proporcionado la información estadística adecuada y que definen las condiciones físicas básicas en las que dicho aprovechamiento debe realizarse.

En este sentido, y en el marco de los objetivos señalados, se ha realizado un inventario de las instalaciones náuticas existentes y en tramitación y de los servicios afines que ha permitido conocer con precisión las características y situación actual del conjunto de instalaciones náuticas de la Región.

Tal información, junto con la estimación del parque actual de la IV flota, constituyen las bases sobre las que se han establecido las hipótesis del comportamiento futuro de la demanda de puntos de amarre para determinar, en comparación con la oferta actual, las necesidades futuras en que basar la planificación del desarrollo de los puertos deportivos.

A los efectos de diseñar una política de puertos deportivos coherente y establecer la óptima distribución territorial de la oferta de instalaciones náuticas se han estudiado los usos ya establecidos en el litoral y sus usos potenciales para evitar una posible conflictividad entre ellos, así como un análisis detallado de la configuración y características físicas de la costa al objeto de preservar al máximo sus condiciones naturales y sus valores ecológicos, geológicos y paisajísticos.

Estos estudios sobre los usos y la vulnerabilidad del medio natural han sido la base para diseñar el mapa de protección de la costa de la Región de Murcia.

Para la cobertura de la demanda prevista, respetando los reconocidos criterios de preservación de las zonas de mayor riqueza y para evitar un mayor deterioro se proponen finalmente unos criterios de actuación, ordenados según prioridades para el óptimo desarrollo, aprovechamiento y fomento de la náutica-deportiva.

Por último, esta Dirección Regional quiere hacer constar su agradecimiento por la colaboración prestada a D. José Ramón Moreno, Ingeniero Jefe del Grupo de Puertos de Murcia y director de este trabajo y al equipo, del Centro de Estudios de Planificación formado por Joan Alemany, Teresa Battet, Ignacio Delàs y Francisco Diaz.

Cecilio Hernández Rubira
DIRECTOR REGIONAL DE CARRETERAS, PUERTOS
Y COSTAS

INDICE

1. <u>OBJETIVOS Y METODOLOGIA DEL PLAN DE PUERTOS DEPORTIVOS</u>	1
1.1. Introducción.....	2
1.2. Carácter del Plan.....	4
1.3. Objetivos	6
1.4. Metodología.....	9
2. <u>SITUACION ACTUAL DE LAS INSTALACIONES NAUTICAS</u>	11
2.1. El sistema portuario de la Región de Murcia	12
2.1.1. El tráfico comercial	17
2.1.2. La pesca	20
2.2. Dotaciones de embarcaciones e instalaciones náuticas Análisis comparativo.....	24
2.3. Las instalaciones de la Región de Murcia	29
2.4. Oferta de servicios en las instalaciones náuticas	42
2.4.1. Servicios básicos	42
2.4.2. Otros servicios	47
ANEXO 1: FICHAS DE LAS INSTALACIONES NAUTICAS	53
ANEXO 2: INSTALACIONES NAUTICAS LIGERAS	78
3. <u>EVOLUCION DE LA DEMANDA DE PUNTOS DE AMARRE</u>	89
3.1. Número actual de embarcaciones y puntos de amarre	90
3.2. Evolución futura a los horizontes 1990 y 2000.....	93
4. <u>CARACTERISTICAS DE LA COSTA</u>	97
4.1. Características de la costa	98
4.1.1. Características generales	99
4.1.2. Análisis descriptivo	104
4.2. Los usos de la costa	109
4.2.1. Características generales	111
4.2.2. Análisis descriptivo	113

5. <u>ZONIFICACION DE NIVELES DE PROTECCION.</u>	123
5.1. Niveles de protección	124
5.2. Propuesta de zonificación	126
6. <u>PROPUESTAS Y DIRECTRICES DE MEJORA SOBRE LAS INSTALACIONES NAUTICAS.</u>	139
6.1. Propuestas de actuación	140
6.2. Tramitación de nuevas instalaciones	149
6.2.1. Aspectos generales	149
6.2.2. Anteproyecto y estudios previos	151
6.2.3. Proyecto y estudios complementarios	153
 ANEXO AL PLAN DE PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGION DE MURCIA.....	 157
 CONCLUSION.....	 167

1. OBJETIVOS Y METODOLOGIA DEL PLAN
DE PUERTOS DEPORTIVOS

1.1. INTRODUCCION

El Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia (Ley Orgánica 4/1982 de 9 de Junio) establece, en su artículo 10.1.:

"Corresponde a la Comunidad Autónoma de Murcia la competencia exclusiva en las siguientes materias:
(...)

e) Puertos de refugio, así como los puertos, helipuertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales"

El Real Decreto 2925/1982 de 12 de Agosto materializó el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Murcia en materia de puertos. El artículo 2º y el apartado B del Anexo del anterior Real Decreto detallan claramente las competencias y funciones que asume la Comunidad Autónoma en esta materia. En este sentido hay que destacar que se transfiere la titularidad de todos los puertos de la Región (excepto el de Cartagena, por ser de interés general), la facultad de otorgar concesiones y todos los derechos que se derivan de la competencia exclusiva en materia de puertos.

Independientemente de las funciones de distintos organismos de las Administraciones Públicas o incluso de sectores privados en cuanto a conocer la situación actual de los puertos deportivos y sus posibilidades de evolución futura, la Constitución, el Estatuto de Autonomía y el Real Decreto de traspaso de funciones y servicios antes citado indican de forma directa, sencilla y clara que corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la capacidad exclusiva

para planificar el desarrollo futuro de sus puertos deportivos.

Es por lo demás obvio que el hecho de que la Comunidad Autónoma al poseer la titularidad, la facultad de otorgar concesiones, el derecho de reversión, la competencia de aprobar obras y todos los derechos sobre puertos deportivos es la única instancia de la Administración con la posibilidad de realizar una planificación que sea aplicable en la práctica, operativa en la ejecución y eficaz en los resultados.

Por otra parte es evidente que sobre la costa y los puertos deportivos concurren multitud de diferentes intereses administrativos, económicos, sociales etc. y que diversos organismos y niveles de la Administración Pública y de diferentes agentes privados están interesados en el conocimiento y en la planificación de las instalaciones náuticas. Por todo ello, la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Comunidad de Murcia ha decidido elaborar el Plan de Puertos Deportivos que, con la descripción de las características de todas las instalaciones náuticas, el diagnóstico sobre su situación actual y las propuestas de desarrollo futuro pretende no sólo orientar su propia actividad sino también ofrecer un elemento de información y coordinación para otros organismos públicos y agentes privados interesados en el desarrollo de este sector.

1.2. CARACTER DEL PLAN

El Plan de Puertos Deportivos es un plan sectorial que ordena la oferta de todo tipo de instalaciones náuticas en el litoral de la Región de Murcia para los horizontes temporales de 1990 y 2000.

Es un plan sectorial, flexible, revisable en períodos cuatrianuales y coordinado según los objetivos e instrumentos de actuación de los organismos con competencias en materias, servicios y sectores con una incidencia sobre la oferta y la demanda de instalaciones náuticas.

Como plan sectorial centra su atención en la ordenación de la oferta de puertos deportivos y otras instalaciones náuticas, analizando su dinámica reciente y diagnosticando su problemática actual. A partir de estos elementos que caracterizan la situación y condiciones de la oferta presente se proponen medidas para superar los principales problemas detectados, dirigir la oferta, preservar el patrimonio natural que es la costa, mejorar el control público y facilitar la gestión de las instalaciones.

El presente plan es un instrumento flexible por que no propone la realización de un conjunto de obras concretas por parte de la Administración ni de los promotores privados sino un conjunto de medidas encaminadas a informar, a coordinar y a orientar la actividad futura de ambos sectores. El Plan puede concretarse en programas cuatrianuales de actuación en los que se propondrán los objetivos determinados, las principales obras a realizar por la Administración Autonómica y sus plazos de ejecución así como las orientaciones que resulten de la revisión periódica del Plan.

Es necesario plantear unos objetivos y unos instrumentos de actuación que puedan adaptarse en cada período determinado a la dinámica, siempre cambiante y difícil de prever con antelación, de la oferta y la demanda de puntos de amarre para embarcaciones deportivas o de recreo y a los objetivos sectoriales de otros organismos de la administración. Para una mayor flexibilidad y efectividad de las medidas propuestas en el Plan de Puertos Deportivos es necesario coordinar la acción de distintos organismos de la Administración Autonómica (Ordenación del Territorio, Urbanismo, Turismo, Deportes ...) interesados en la actividad de las instalaciones náuticas, sin menoscabo de la responsabilidad de la dirección del estudio y de la ejecución posterior del Plan que corresponde a la Dirección Regional de Carreteras, Puertos y Costas.

1.3. OBJETIVOS

La creciente ocupación del litoral de la región de Murcia y los distintos usos alternativos, en ocasiones incompatibles, hacen necesaria una planificación atenta a dichos usos reales y potenciales y a las diversas aptitudes del territorio litoral, para conseguir el aprovechamiento óptimo de este recurso natural.

El Plan de Puertos Deportivos debe ser una aportación que sirva de base a una planificación a más largo plazo de ordenación del litoral murciano, ello exige tener presente sectores y actividades más amplias que el de la náutica recreativa en la medida que se relacionan con la programación de las instalaciones náuticas.

Partiendo de la problemática socioeconómica que enmarca y condiciona la actividad de las instalaciones náutico-deportivas, el Plan de Puertos Deportivos, que pretende constituir un soporte de conocimientos sobre el que asentar una política de puertos deportivos, tiene como objetivos los siguientes:

- a) Ordenación y mejora de la oferta de puertos deportivos de la Región de Murcia.

La ordenación del espacio litoral exige la planificación sectorial de los puertos deportivos dada su decisiva contribución a la racionalización de la ocupación de dicho espacio. En base a ello, un objetivo fundamental del plan consiste en señalar el óptimo desarrollo de las posibilidades de la IV flota y sus instalaciones, su armonización con el resto de actividades económicas realizadas en el litoral, y la preservación de playas y tramos de costa para su dedicación a otras actividades recreativas.

b) Preservación de la costa

La planificación sobre el crecimiento y mejora de las instalaciones no puede olvidar la necesaria preservación del medio natural de la costa en general y de espacios concretos por su estado natural o su valor geológico, ecológico o paisajístico. Debe tenerse muy presente el impacto directo e indirecto derivado de la construcción de un puerto deportivo sobre tramos de alta calidad medio-ambiental. Así constituye un objetivo fundamental el aprovechamiento de las riquezas naturales que contiene el litoral, preservando al máximo sus condiciones naturales y evitando la conflictividad de usos alternativos.

c) Fomento de los deportes náuticos y del turismo

El desarrollo territorial de algunos tramos específicos de la costa puede verse muy potenciado mediante la promoción del turismo en íntima relación con el arraigo de los deportes náuticos que tienen como base indispensable las instalaciones náuticas. Un objetivo del Plan consiste en determinar la capacidad potencial de los puertos deportivos y de las instalaciones en general como instrumento de promoción turística.

d) Ampliación de la oferta de equipamientos turísticos de calidad

Es necesario crear y mantener una oferta de equipamientos turísticos suficiente y de alto nivel cualitativo, puesto que es un importante factor que determina la categoría de las instalaciones e incrementa la capacidad de atracción turística.

- e) Proponer esquemas y criterios de concesión y gestión de puertos deportivos. .

Hay que tener presente que, en relación con las instalaciones náutico deportivas, existen diversas formas de gestión y diversos tipos de concesión que configuran un conjunto de situaciones y condiciones económicas de explotación muy diferenciadas, en base a las que hay que determinar los criterios óptimos.

1.4. METODOLOGIA

La consecución de los objetivos señalados en el apartado anterior ha de partir necesariamente de un conocimiento exhaustivo de la costa de la Región de Murcia. El análisis de dicha franja litoral ha de hacer especial hincapié en el inventario de las instalaciones náuticas existentes así como en el estudio de sus características, para pasar, posteriormente, a una estimación del número total de embarcaciones de la IV Flota.

Por otro lado, es importante recalcar la importancia que para un estudio de este tipo supone el análisis de la demanda tanto de embarcaciones como de puntos de amarre, así como la incidencia que sobre el medio natural ejerce cualquier actuación sobre la franja costera.

La última parte del Estudio incluye, independientemente del análisis de las competencias de la Administración y marco legal en la que se enmarca toda política de puertos deportivos, la definición de los criterios para la implantación de instalaciones portuarias, así como la parte quizá más valorativa consistente en la definición o enumeración de una serie de conclusiones y recomendaciones en función de los resultados obtenidos a lo largo de todo el trabajo.

El conocimiento de diversas experiencias de planificación llevadas a cabo en distintas regiones españolas y europeas ofrecen un marco general, unas ideas básicas y unos instrumentos de actuación interesantes de analizar y adaptar a las condiciones físicas y socio-económicas de la costa murciana, que sin duda han de ser tenidas en cuenta a lo largo del desarrollo del Estudio.

Por último y por lo que se refiere al trabajo de campo, éste ofrece los datos básicos sobre los que se realizan los análisis y propuestas del Plan de Puertos Deportivos de la Región de Murcia. Dicho trabajo de campo consiste en la recogida de información en sus fuentes mediante la utilización de fichas dirigidas a los clubs y concesionarios de instalaciones náuticas en las que se hace constar las características de las instalaciones deportivas y los servicios prestados por ellas.

Por otro lado se han realizado consultas a las Comandancias y Ayudantías de Marina con el fin de conocer la evolución de las matriculaciones.

Al margen del trabajo de campo concreto se ha obtenido información adicional sobre la problemática de los puertos deportivos mediante la entrevista directa a los organismos competentes así como a responsables tanto de la Administración como de las instalaciones náuticas.

2.- SITUACION ACTUAL DE LAS INSTALACIONES NAUTICAS

2.1. EL SISTEMA PORTUARIO DE LA REGION DE MURCIA

Como se ha señalado en el apartado introductorio el presente estudio centra su atención -de acuerdo con la finalidad de servir como documento básico del Plan de Puertos Deportivos de la Región de Murcia- en la ordenación de la oferta de instalaciones náutico-deportivas a través de un diagnóstico sobre su situación y problemática actual y unas propuestas de ordenación futura.

En este contexto, resulta obligado realizar un breve análisis de aquellos puertos que realizan una función comercial, industrial y/o pesquera, en primer lugar, porque permite una visión de carácter global del conjunto del sistema portuario de la Región; Por otro lado, casi todos estos puertos combinan su actividad comercial o pesquera con la náutico-deportiva por lo que resulta interesante valorar la relevancia de su tráfico comercial y pesquero para deducir, desde un punto de vista funcional, las posibilidades de ampliación, o en su caso de creación de una dársena deportiva en la zona portuaria.

Así, este apartado presenta un breve estudio del tráfico comercial y de pesca existente en aquellos puertos que tradicionalmente se han dedicado a dichas actividades y que en mayor o menor medida, ofrecen la infraestructura básica para realizar tales cometidos.

El transporte marítimo en la Región se efectúa a través de los puertos de San Pedro del Pinatar, Cartagena, Mazarrón y Águilas. A su vez, la actividad pesquera tiene por base los mismos puertos junto con el de Cabo de Palos y la instalación pesquera de Portman.

Todos ellos, excepto el puerto de Cartagena gestionado por su correspondiente Junta de Obras del Puerto, organismo autónomo adscrito al MOPU, dependen del Grupo de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región.

Por último debe señalarse que tres de estos puertos -los de Cabo de Palos, Cartagena y Aguilas- cuentan con una dársena deportiva dentro de la zona de servicio del puerto.

CUADRO Nº 1
BUQUES MERCANTES ENTRADOS EN EL AÑO 1983
(Distribución por clases de navegación y tonelaje)

PUERTOS	CABOTAJE			EXTERIOR			TOTAL		
	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	
San Pedro P.	18	14.628	9	8.789	27	23.417			
Cartagena	1.027	4.010.800	698	8.250.800	1.725	12.261.600			
Mazarrón	1	124	-	-	1	124			
Aguilas	95	100.627	26	465.510	121	566.137			
TOTAL	1.141	4.126.179	733	8.725.099	1.874	12.851.278			

Fuente: MOPU. Dirección General de Puertos y Costas. Memoria anual del Puerto de Cartagena, 1983 y datos facilitados por el Grupo de Puertos de Murcia 1983.

CUADRO No 2
MERCANCIAS CARGADAS EN 1983 (Toneladas)

PUERTOS	CABOTAJE	EXTERIOR	TOTAL
San Pedro Pinatar	2.647	-	2.647
Cartagena	775.410	6.986.494	7.761.904
Mazarrón	124	-	124
Aguilas	-	90.475	90.475
TOTAL	778.181	7.076.969	7.855.150

Fuente: MOPU. Dirección General de Puertos y Costas. Memoria anual del Puerto de Cartagena 1983, y datos facilitados por el Grupo de Puertos de Murcia 1983.

CUADRO No 3
MERCANCIAS DESCARGADAS EN 1983 (Toneladas)

PUERTOS	CABOTAJE	EXTERIOR	TOTAL
San Pedro Pinatar	13.534	15.885	29.419
Cartagena	3.516.481	1.007.528	4.524.009
Aguilas	124.295	309.229	433.524
TOTAL	3.654.310	1.332.642	4.986.952

Fuente: MOPU. Dirección General de Puertos y Costas. Memoria anual del Puerto de Cartagena 1983, y datos facilitados por el Grupo de Puertos de Murcia 1983.

CUADRO N^o 4

MERCANCIAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN 1983 (Toneladas)

PUERTOS	CABOTAJE	EXTERIOR	TOTAL
San Pedro P.	16.181	15.885	32.066
Cartagena	4.432.491	8.409.611	12.842.102
Mazarrón	124	-	124
Aguilas	124.295	399.704	523.999
TOTALES	4.432.491	8.409.611	12.842.102

Fuente: MOPU. Dirección General de Puertos y Costas. Memoria anual del Puerto de Cartagena 1983 y datos facilitados por el Grupo de Puertos de Murcia 1983.

CUADRO N^o 5

AVITUALLAMIENTO

PUERTOS	COMBUSTIBLE LIQ.	AGUA	TOTAL
Cartagena	67.862	63.829	131.691
Aguilas	1.987	3.312	5.299
TOTAL	69.849	67.141	136.990

Fuente: MOPU. Dirección General de Puertos y Costas. Memoria anual del Puerto de Cartagena 1983 y datos facilitados por el Grupo de Puertos de Murcia 1983.

2.1.1. El tráfico comercial

El análisis del movimiento de buques mercantes y el del tráfico de mercancías en los distintos puertos comerciales antes mencionados señala indiscutiblemente al puerto de Cartagena como el principal puerto regional, relevante asimismo en el ámbito nacional.

En 1983 entraron en los puertos de la Región 1.847 buques (vease cuadro nº 1) de los cuales Cartagena absorbió 1.725, siendo además el puerto en el que atracaron los barcos de mayor tonelaje. Debe señalarse sin embargo que dicho puerto presenta dos limitaciones importantes a pesar de soportar un notable tráfico comercial: un reducido calado en la dársena de Cartagena que obliga a los grandes buques a mantenerse distantes del atraque y la limitación de la superficie terrestre habilitada para servicios del puerto, en la misma dársena.

Le siguen en importancia el puerto de Aguilas que tiene un tráfico considerable si bien mucho menor que el de Cartagena, el de San Pedro de Pinatar, con escasa actividad y por último el de Mazarrón, en el que únicamente entró, en 1983, un barco de reducido TRB y que otros años no ha presentado ninguna actividad comercial.

La misma jerarquía entre los puertos se mantiene al analizar la importancia de su respectivo tráfico de mercancías (véase cuadros nº 2 y 3); mientras que el tráfico de pasaje es inexistente en todos ellos.

El puerto de Cartagena realiza el 95,7% del movimiento total de carga y descarga de mercancías, del cual una pequeña parte -2,3%- se efectúa a través de muelles y atraques particu-

lares. Del análisis de la estructura y composición de su tráfico se desprende la mayor importancia del tráfico de carga en relación al de descarga y el claro predominio, en ambos casos, de la partida de graneles líquidos, entre los que sobresale el petróleo y sus derivados.

Entre las mercancías descargadas es determinante la entrada de petróleo crudo -64%- sobretodo considerando que el total de las partidas de graneles sólidos por instalación especial -cemento clínker- graneles sólidos sin instalación especial -fosfatos, cereales, habas y harinas de soja principalmente- y mercancía general diversa entre la que sobresale la hojalata, frutas, hortalizas y legumbres, representan el 4,8, 14,9 y 1,6% respectivamente.

Entre las mercancías embarcadas predomina el fuel-oil -25,9%-, el gas-oil -24,9%- y la gasolina -13%-, productos derivados del petróleo, lo cual pone de manifiesto la actividad transformadora de la refinería de Escombreras y la importante especialización funcional del puerto. Los principales graneles sólidos cargados son algunos minerales y abonos y entre la mercancía general destacan las conservas y las frutas, hortalizas y legumbres.

Por último debe señalarse que la navegación exterior tiene un indiscutible predominio sobre la de cabotaje en el movimiento de descarga de mercancías, mientras que en el de carga domina esta última, lo cual se explica por el elevado volumen de las entradas de petróleo crudo procedentes del exterior, que una vez transformado, es cargado con destino a otros puertos nacionales.

Sigue en importancia por su actividad el puerto de Aguilas, donde entraron en 1983, 121 mercantes. Al igual que el puerto de Cartagena la navegación exterior, con menor movimiento de buques que la de cabotaje, moviliza mayor cantidad de mercancías, pero a diferencia de aquel el volumen de mercancías cargadas es muy superior a las descargadas.

Su tráfico de carga está constituido exclusivamente por granules sólidos sin instalación especial -carbones- y el de descarga por cemento clínker además de mercancía general diversa, frutas y hortalizas principalmente.

En el puerto de San Pedro del Pinatar la entrada de mercancías -chatarra-, que se produce exclusivamente en régimen de cabotaje, fue muy reducida, mientras que las salidas, primordialmente sal, alcanzan mayor volumen y se reparten con escasa diferencia entre el tráfico exterior y el de cabotaje-

En el puerto de Mazarrón, únicamente entró un buque, en navegación de cabotaje, que transportaba chatarra, siendo el tráfico exterior y el movimiento de carga inexistente.

2.1.2. La pesca

A 31 de diciembre de 1983 las embarcaciones de pesca matriculadas en los puertos de la Región ascienden a 1.269 con un tonelaje de registro bruto de 5.360 TRB. Su distribución por puertos ofrece escasa información a efectos de analizar la actividad desarrollada en estos, mientras que el número de embarcaciones que tiene por base cada uno de ellos permite una aproximación de mayor fiabilidad (vease cuadro nº 6).

El puerto que alberga una mayor flota pesquera es el de Aguilas, seguido del de Mazarrón y San Pedro del Pinatar. El de Cartagena se sitúa en cuarto lugar si bien el tonelaje de registro bruto medio de sus embarcaciones es el más elevado; en último lugar figura Cabo de Palos, puerto esencialmente deportivo en el que se encuentran algunas embarcaciones de pesca.

En cuanto al peso de las capturas, sobresalen los puertos de Mazarrón y Cartagena, siendo el valor en venta de su producto mucho más elevado en Cartagena debido al reparto entre las diferentes especies. Sin embargo, fue Aguilas el puerto que obtuvo un importe más elevado de la venta de sus capturas, a pesar de ser inferiores en peso a las de los anteriores puertos, debido, probablemente, a la composición de su pesca, en la que ocupan una proporción relativamente importante los moluscos y crustáceos.

En la dársena pesquera del puerto de San Pedro del Pinatar el volumen apresado es significativamente inferior al de los otros puertos mencionados; sin embargo, presenta la relación

CUADRO Nº 6

EMBARCACIONES DE PESCA

PUERTOS	Matriculadas en 31-dic. 1983		Con base en el puerto	
	Nº	T.R.B	Nº	T.R.B
S. Pedro P.	88	866	72	792
Cabo de Palos	14	82	14	82
Cartagena	3	116	40	1.073
Mazarrón	122	1.076	74	931
Aguilas	1.042	3.220	143	2.196
TOTALES	1.269	5.360	343	5.074

CUADRO Nº 7

VOLUMEN DE CAPTURAS (kg)

PUERTOS	Moluscos (kg)	Crustaceos	Peces	Peso total	Valor venta
S. Pedro P.			323.042	323.042	145.704.091
Cabo Palos			58.743	58.743	22.887.589
Portman			13.754	13.754	4.228.719
Cartagena	86.057	19.328	2.009.661	2.115.046	315.693.181
Mazarrón			2.125.574	2.125.574	219.103.147
Aguilas	259.974	52.478	1.571.069	1.883.521	407.687.814
TOTAL	346.031	71.806	6.101.843	6.519.680	1.115.304.541

Fuente: -MOPU. Dirección General de Puertos y Costas. Memoria anual del Puerto de Cartagena 1983 y

-Datos facilitados por el Grupo de Puertos de Murcia para el año 1983.

valor de venta-peso total más elevada. Por último debe mencionarse el puerto de Cabo de Palos y la instalación pesquera de Portman, en la que existe un mínimo tráfico de pesca, más escaso en esta última.

Tras este breve análisis puede concluirse que el conjunto de puertos de la Región, exceptuando el de Cartagena y el de Aguilas con cierta importancia en el tráfico de mercancías, presentan en la actualidad muy escasa actividad comercial. Es necesario tener en cuenta que, además de la posición hegemónica que desempeña el puerto de Cartagena absorbiendo la mayor parte de dicho movimiento, los puertos de San Pedro de Pinatar y de Mazarrón pueden verse afectados, respectivamente, por la competencia de los puertos de Torrevieja -Alicante- y de Aguilas.

Dichos puertos ven reducidas sus funciones primordialmente a la actividad pesquera y en el caso de Cabo de Palos, puede hablarse incluso de primacía de la actividad deportiva.

Por ello, entre otros motivos que serán puestos de relieve a lo largo del estudio, debe considerarse la posibilidad de potenciar la función deportiva de dichos puertos, mediante la creación o ampliación de la dársena deportiva aprovechando la infraestructura portuaria existente, lo cual redundaría en un considerable abaratamiento de los costes en relación a los que implica una nueva construcción, evitando al mismo tiempo nuevos efectos de dinámica en otros puntos del litoral y una mayor privatización del mismo.

Tal desarrollo parece difícil a medio plazo en el puerto de Portman, inservible debido al aterramiento generado en la

bahía por los vertidos de desechos minerales y en el de Cabo de Palos por su ubicación y características, mientras que los demás puertos, pueden ser, todos ellos, tomados en consideración.

Así se ha recogido en las propuestas finales sin que ello implique, como es lógico, permisividad para la actuación indiscriminada en aquellos puertos que, por sus características: nivel de actividad, posibilidad de reorganización, adecuación física... etc., permitan una ampliación puesto que esta, y la forma que debe adoptar, debe condicionarse en todo caso al resultado de detallados estudios de impacto.

2.2. DOTACIONES DE EMBARCACIONES E INSTALACIONES NAUTICAS ANALISIS COMPARATIVO

La ocupación o la demanda de instalaciones náuticas está directamente relacionada con la demanda o dotación de embarcaciones deportivas, especialmente de aquellas que superan una determinada eslora (por ejemplo más de 6 metros). Esta dotación de embarcaciones en relación a la población de un país depende de muchos factores, algunos de ellos no cuantificables estadísticamente. Entre ellos cabe destacar el nivel de desarrollo económico, la longitud de su costa, la existencia de lagos, canales y rios navegables, la afición a los deportes náuticos y la tradición marinera del propio país.

En España, a pesar de la existencia de embarcaciones y aficionados a la náutica deportiva desde el siglo pasado, no es hasta mediados de la década de 1960 cuando los deportes náuticos y sus instalaciones empiezan a desarrollarse con un cierto dinamismo. La larga longitud de nuestras costas, la tradición marinera, el clima y el desarrollo del turismo en nuestro país son factores que inducirían a pensar en un gran desarrollo de la afición a la náutica recreativa y por tanto a una elevada dotación de embarcaciones de esta clase. No obstante estas condiciones favorables, la proporción del número de embarcaciones en relación a la población es de las más bajas del mundo desarrollado, como indican las siguientes estadísticas calculadas para el año 1981, último del que se disponen cifras. (Ver cuadro nº 8)

Las subdotaciones que indican las estadísticas inducen a esperar que en los próximos años continuará creciendo el parque de embarcaciones de nuestro país.

CUADRO N° 8

DOTACION DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS POR PAISES

<u>PAIS</u>	<u>EMBARCACIONES</u> 1000 HABITANTES
Noruega	162
Finlandia	108
Suecia	101
Estados Unidos	54
Dinamarca	35
Australia	26
Inglaterra	15
Canadá	13
Francia	10
Alemania	8
Italia	6
España	2

Fuente: Elaboración propia a partir de ICOMIA, 1981

La estadística anterior compara a nivel general la dotación de embarcaciones deportivas de países con unas condiciones físicas costeras, climáticas y culturales muy distintas. Por otra parte el parque de embarcaciones se distribuye de forma desigual en distintos tramos de costa. Es por ello por lo que resulta más interesante para nuestro estudio de planificación de puertos deportivos comparar las capacidades absolutas y relativas de las instalaciones náuticas con obra marítima permanente. Además esta comparación, para que sea válida y aporte elementos de análisis útiles debe hacerse a nivel regional de una área con unas condiciones, sino homogéneas, al menos parecidas. Con las limitaciones de la información estadística disponible (no se conocen todavía con precisión las dotaciones de Baleares y Andalucía) se ha elaborado el Cuadro nº 2 sobre la capacidad de los puertos deportivos por regiones en la zona mediterránea occidental.

El análisis del Cuadro nº 9 nos indica claramente las siguientes cuestiones:

- a) Hay menor dotación de capacidad en las regiones españolas que en las regiones vecinas francesas. La diferencia, en valores absolutos, se debe fundamentalmente a la elevada dotación de la Costa Azul, región pionera en el Mediterraneo en turismo de alta calidad y en la construcción de puertos deportivos.
- b) Cuando mayor es la diferencia de dotación de amarres de las regiones españolas respecto a las francesas o respecto al promedio de toda la zona considerada es en la comparación de las cifras relativas con respecto a la población y la longitud de la costa.

CUADRO N° 9

DOTACION DE CAPACIDAD DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS POR REGIONES MEDITERRANEAS

<u>REGION</u>	<u>AMARRES</u>	<u>AMARRES</u> <u>POBLACION</u>	<u>x 1000</u>	<u>AMARRES</u> <u>Km. de costa</u>
Córcega	3.485	17,9		4,3
Provenza-Costa Azul	38.132	16,9		58,3
Languedoc-Rosellón	10.976	17,7		50,3
Cataluña	11.535	1,9		19,9
Comunidad Valenciana	7.566	2,0		16,1
Murcia	2.275	2,4		9,0
TOTAL REGIONES	73.980	5,5		24,9

Fuente:Elaboración propia.

c) La Región de Murcia tiene una dotación de amarres por cada 1000 habitantes censados ligeramente superior a las otras dos regiones españolas consideradas y una dotación por Km. de costa bastante inferior. Esto último se debe a la larga longitud que hemos considerado (252 km.) al incluir todas las riberas del Mar Menor y también al hecho de la práctica inexistencia de instalaciones náuticas en el largo tramo de costa entre Cartagena y Aguilañ.

2.3. LAS INSTALACIONES DE LA REGION DE MURCIA

Considerando sólo las instalaciones que asumen las funciones deportivas -antes se ha hecho referencia a aquellas que sirven a fines industriales, comerciales o pesqueros-, se puede constatar que poseen características y capacidad bien distintas. Habitualmente son conocidas con el nombre de puertos deportivos, pero si profundizamos en su análisis, aplicamos las definiciones legales actuales y utilizamos una terminología más precisa podemos clasificar las instalaciones en varias tipologías que nos ayudarán a comprender sus características básicas. Una primera clasificación fue definida hace ya muchos años por la Dirección General de Puertos del Ministerio de Obras Públicas en el folleto: "La cuarta flota. Directrices aplicables a la promoción de iniciativas". En base a esta clasificación pero teniendo presente el desarrollo posterior de las infraestructuras destinadas a la náutica deportiva se han establecido algunas tipologías más adecuadas a la realidad y más utilizadas en los estudios y planes de puertos deportivos. Para el Plan de Puertos Deportivos de la Región de Murcia se utilizará la clasificación y definiciones siguientes:

1. Instalaciones con obra marítima

- a) Dársena Deportiva. Dársena o área marítima y terrestre de un puerto comercial o pesquero gestionado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia o el MOPU, dedicada a las embarcaciones deportivas y sus servicios. Las concesiones de este tipo de instalación se tramitaban según la Ley de Puertos de 1928 y la Ley de Régimen Financiero de los Puertos españoles de 1966. Actualmente han de tramitarse según la Ley y Reglamento de Puertos Deportivos.

- b) Embarcadero. Obra terrestre y marítima dedicada a facilitar el embarque y desembarque de personas. Puede poseer amarres permanentes y algunos servicios para las embarcaciones y sus usuarios pero en cantidad y nivel inferiores a los descritos en la Ley y Reglamento de Puertos Deportivos. Los Embarcaderos se tramitan según la Ley de Costas de 26 de abril de 1969 y su Reglamento.
- c) Puerto Deportivo. Instalación con una infraestructura de abrigo y todos los servicios descritos en la Ley y Reglamento de Puertos Deportivos. Pueden ser de Escala y de Invernada o Puerto Base. La obra y la concesión se promueve, tramita, construye y gestiona según las dos normas jurídicas anteriores.
- d) Marina. Urbanización que posee canales de navegación internos y se comunica con el mar a través de una bocana. Se tramitan según la Ley y Reglamento de Puertos Deportivos aunque la urbanización no esté en la zona marítimo-terrestre.

2. Instalaciones sin obra marítima

- a) Fondeadero. Superficie marítima abrigada donde las embarcaciones pueden fondear amarradas a boyas o ancladas directamente. Estan regulados por la Ley de Costas.
- b) Zona de varada. Superficie terrestre, generalmente en las playas, donde las embarcaciones pueden varar de forma ordenada. Las zonas de varada deben ser contempladas en los Planes de Ordenación de Playas o en los Planes de Usos de Temporada.

- c) Base Náutica. Área terrestre habilitada para varar embarcaciones con una salida señalada al mar y algunos servicios para éstas y sus usuarios (edificio social, talleres, pañoles, medios para mover las embarcaciones en tierra, etc.). Su concesión se tramita por la Ley de Costas y su Reglamento.

3. Instalaciones náuticas ligeras

Este nuevo tipo de instalaciones no son habituales en España aunque están adquiriendo un gran desarrollo, por su bajo impacto en el medio y por su economicidad, en algunos países europeos. Las más importantes son:

- a) Rampa
- b) Fondeadero organizado
- c) Puerto isla flotante
- d) Puerto "seco" con sus variantes Puerto seco dividido y Puerto seco en estantes.

Las instalaciones náuticas actualmente existentes (y las que están autorizadas o en tramitación) en la costa de la Región de Murcia según la anterior clasificación, ordenada de norte a sur y en el caso del Mar Menor siguiendo la costa interior en sentido contrario al movimiento de las agujas del reloj son las reflejadas en el Cuadro nº 10 adjunto.

Un elemento fundamental para valorar la oferta de instalaciones náuticas es la capacidad para mantener embarcaciones amarradas. Aunque sea poco preciso en algunas ocasiones la magnitud que mide esta capacidad es el número de amarres.

CUADRO Nº 10

INSTALACIONES NAUTICAS DE LA COSTA DE LA REGION DE MURCIA

INSTALACIONES EXISTENTES

<u>TIPO DE INSTALACION</u>	<u>NOMBRE</u>	<u>MUNICIPIO</u>	<u>DISTANCIA (1)</u>
FONDEADERO	LA PUNTICA	SAN PEDRO DEL P.	
EMBARCADERO Y FONDEADERO	SANTIAGO DE LA RIBERA	SAN JAVIER	1,2
EMBARCADERO	LOS ALCAZARES	LOS ALCAZARES	4,7
PUERTO DEPORTIVO	LOS NIETOS	CARTAGENA	6,0
EMBARCADERO	ISLAS MENORES	CARTAGENA	0,9
EMBARCADERO	MAR DE CRISTAL	CARTAGENA	0,3
EMBARCADERO	LA ISLETA	CARTAGENA	1,9
EMBARCADERO	DOS MARES	CARTAGENA	1,7
PUERTO DEPORTIVO	PUERTO MENOR TOMAS MAESTRE	SAN JAVIER	5,8
DARSENА DEPORTIVA	CABO DE PALOS	CARTAGENA	7,6
DARSENА DEPORTIVA Y FONDEADERO	SANTA LUCIA	CARTAGENA	16,7
DARSENА DEPORTIVA	CARTAGENA	CARTAGENA	0,7
EMBARCADERO	MAZARRON	MAZARRON	15,8
DARSENА DEPORTIVA	AGUILAS	AGUILAS	17,3

INSTALACIONES AUTORIZADAS

<u>TIPO DE INSTALACION</u>	<u>NOMBRE</u>	<u>MUNICIPIO</u>
EMBARCADERO	EL PUDRIMEL	SAN JAVIER
PUERTO DEPORTIVO	PUERTO MAYOR	SAN JAVIER

INSTALACIONES EN TRAMITACION

<u>TIPO DE INSTALACION</u>	<u>NOMBRE</u>	<u>MUNICIPIO</u>
EMBARCADERO	PUNTA BRAVA	CARTAGENA
PUERTO DEPORTIVO	LOS URRUTIAS	CARTAGENA
DARSENА DEPORTIVA	MAZARRON	MAZARRON

(1) La distancia indica las millas marinas existentes entre la instalación de referencia y la inmediata anterior.

Por tanto sólo se considerarán las instalaciones con muelles, pantalanés y palancas independientemente de que estén todos los puntos de amarre ocupados o no y de la capacidad que las instalaciones tienen de almacenar embarcaciones (generalmente de vela ligera) en tierra. Descartaremos, pues los Fondeaderos y la capacidad que tienen algunas instalaciones de mantener fondeadas embarcaciones. En estas últimas condiciones se encuentran el Fondeadero de la Puntica (con unas 30 boyas), el Embarcadero de Santiago de la Ribera (que mantiene unas 80 boyas, además de los 40 puntos de amarre) y la Dársena Deportiva de Santa Lucía del Puerto de Cartagena (que tiene unas 70 embarcaciones fondeadas y 40 amarres). Tampoco se ha tenido en cuenta el Puerto de la Academia General del Aire que es de uso exclusivo para los militares de este centro y que tiene una capacidad aproximada en su palanca de 25 amarres.

Las capacidades de las instalaciones de la costa de la Región de Murcia son las reflejadas en el Cuadro nº 4, en el que se ha distinguido entre el número total de amarres aquellos que la concesión dedica a sus socios y aquellos otros que deben mantenerse en zonas de servicio público tarifado para transeuntes, aunque esta última cuestión -regulada en la Ley y Reglamento de Puertos Deportivos y establecida en las concesiones- no siempre se respeta. Habitualmente estos amarres se conocen con las denominaciones "privados" y "públicos" y a pesar de que ello puede inducir a confusión (pues todos los amarres están sujetos a concesión) mantendremos esta distinción.

El análisis de los Cuadros 10 y 11 nos conduce a un diagnóstico sobre la capacidad y distancias de las instalaciones deportivas de la costa de la Región de Murcia que sintéticamente

CUADRO N° 11

CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES

<u>NOMBRE</u>	<u>NUMERO TOTAL DE AMARRES</u>	<u>"PRIVADOS" DE LA CONCESION</u>	<u>SERVICIO PUBLICO TARIFADO</u>
(Instalaciones existentes)			
E. SANTIAGO RIBERA	40	40	—
E. LOS ALCAZARES	281	262	19
P.D. LOS NIETOS	440	330	110
E. ISLAS MENORES	80	80	—
E. MAR DE CRISTAL	140	105	35
E. LA ISLETA	80	80	—
E. DOS MARES	90	90	—
P.D. TOMAS MAESTRE	474	357	117
D.D. CABO DE PALOS	163	—	163
D.D. SANTA LUCIA	40	40	—
D.D. CARTAGENA	65	60	5
E. MAZARRON	200	150	50
D.D. AGUILAS	182	129	53
TOTAL	2.275	1.723	552
(Instalaciones autorizadas)			
E. EL PUDRIMEL	180	180	—
P.D. PUERTO MAYOR(*)	198	148	50
TOTAL	378	328	50
(Instalaciones en tramitación)			
E. PUNTA BRAVA	100	100	—
P.D. LOS URRUTIAS (*)	253	189	64
D.D. MAZARRON (*)	350	262	88
TOTAL	703	551	152

(*) Aunque no figura en el proyecto aprobado o en tramitación se ha calculado que el 25% de los amarres se deben reservar para la zona de servicio público tarifado.

mente puede resumirse en las siguientes cuestiones:

- a) A excepción del Fondeadero de La Puntica no existen instalaciones náuticas sin obra marítima permanente. Este tipo de instalaciones no produce efectos significativos sobre el medio, resultan mucho más económicas para los propios usuarios y son especialmente adecuadas para la vela ligera (desde las tablas de windsurf y los Optimist hasta los Snipe y los Tornados) y otras embarcaciones sin orza fija. Las condiciones del Mar Menor son extraordinarias para la práctica de los deportes de vela y este tipo de instalaciones facilitarían su difusión sin graves peligros para el equilibrio del ecosistema.
- b) La capacidad media de las instalaciones es baja, en comparación con la de las regiones próximas." En efecto, dividiendo el número de amarres total por el número de instalaciones existentes obtenemos las siguientes cifras de capacidad para diferentes regiones:

CORCEGA	268
PROVENZA-COSTA AZUL	596
LANGUEDOC-ROSELLON	477
CATALUÑA	329
COMUNIDAD VALENCIANA	303
MURCIA	175

Si además descartáramos los dos únicos puertos que superan los 400 amarres (sin llegar a 500) el promedio descendería a 124 amarres por instalación. Este minifundismo portuario contrasta con la tendencia cada vez más asumida en los países con gran tradición y gran afición a los deportes náuticos de construir menos puertos deportivos

pero más grandes. Ello se debe a que el impacto sobre el medio (alteración del equilibrio ecológico y de la dinámica litoral de sedimentos) és prácticamente el mismo si el puerto es mediano o grande (más de 500 amarres) que si es pequeño. Lógicamente este principio tiene un límite claro, el que le impone el respeto y la integración en las condiciones naturales del medio en el que el puerto ha de ubicarse. No obstante la tendencia general es clara cuando se examinan las capacidades de las instalaciones de distintas regiones. Así, se puede comprobar que existen en Provenza-Costa Azul 12 grandes puertos deportivos (que superan los 1.000 amarres) y 16 más de medianos (que poseen entre 500 y 1.000 amarres). En Languedoc-Rosellón las instalaciones grandes son 4 y las medianas 2. En Cataluña existen 1 grande y 4 medianas y en la Comunidad Valenciana 0 y 5 respectivamente. Las instalaciones autorizadas y las que se encuentran en tramitación no aumentan significativamente el promedio de capacidad de las instalaciones de Murcia ya que suponen entre los 5 proyectos 1.081 nuevos amarres lo que significa una media de 216 por instalación.

- c) La distribución de la oferta de amarres sobre la costa de la región de Murcia es muy desigual. De los 2.275 existentes actualmente 1.625 se encuentran en el Mar Menor y la Manga y 640 en el resto de costa de la región: Ello supone que un 71,4% de la oferta se concentra en la zona del Mar Menor, mientras que sólo un 28,6% de los amarres se distribuye en el tramo costero entre el Cabo de Palos y Aguilas. Por municipios la distribución es también muy desigual, como muestran las siguientes cifras absolutas y porcentuales de la oferta total de amarres del Cuadro nº12.

CUADRO N° 12

OFERTA DE AMARRES POR MUNICIPIOS

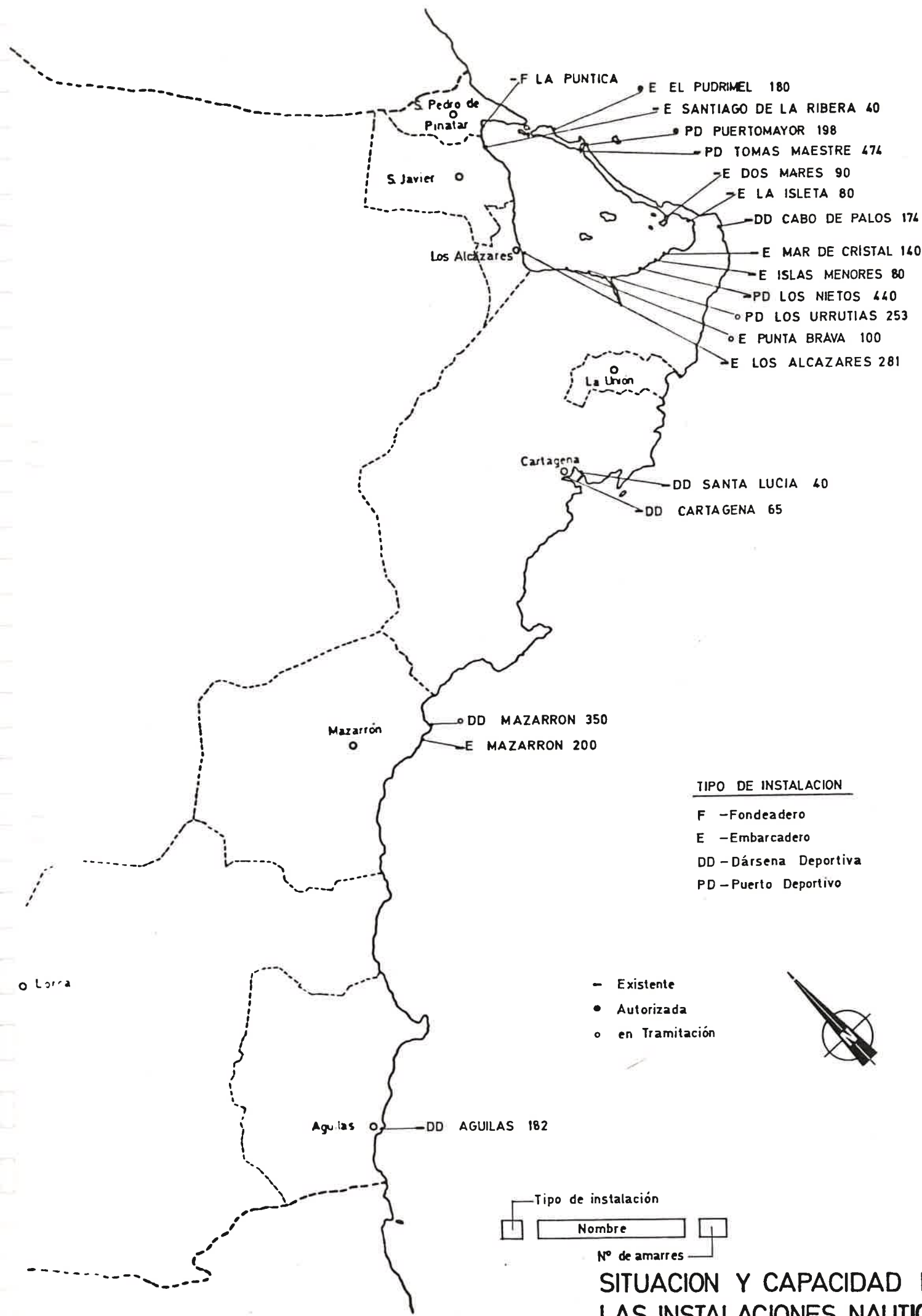
<u>MUNICIPIO</u>	<u>NUMERO TOTAL DE AMARRES</u>	<u>% SOBRE EL TOTAL DE LA REGION</u>
SAN PEDRO DEL PINATAR	—	—
SAN JAVIER	514	22,6
LOS ALCAZARES	281	12,4
LA UNION	—	—
CARTAGENA	1.098	48,3
MAZARRON	200	8,8
LORCA	—	—
AGUILAS	182	8,0

En efecto, 3 municipios no poseen ningún amarre para embarcaciones deportivas (aunque su costa es escasa), mientras que 2 (Cartagena y San Javier) concentran el 71% de la oferta.

- d) La distancia entre instalaciones es un dato importante porque no sólo nos refleja la concentración de infraestructuras portuarias en la costa sino que, sobre todo, puede ser un indicador que muestra las facilidades de refugio y de servicios que se ofrecen a las embarcaciones que navegan por la costa haciendo escala en distintos puntos. La distancia media en millas marinas (*) entre las instalaciones del Mar Menor navegando muy cerca de la costa es de 2,8 millas, lo que indica una gran proximidad entre ellas. (En Provenza-Costa Azul y en Languedoc-Rosellón es de 5,5 millas, en Cataluña 9,2 millas y en la Comunidad Valenciana 10 millas). Por otra parte, la distancia entre algunas instalaciones es inferior a 1 milla (entre Los Nietos e Islas Menores o entre éste último y Mar de Cristal) o a 2 millas (entre Mar de Cristal y Dos Mares o entre Dos Mares y la Isleta), cuestión que plantea directamente la duda sobre la necesidad real de algunas de estas pequeñas instalaciones. Por el contrario la distancia media entre las instalaciones que se encuentran en el tramo de costa entre Cabo de Palos y Aguilas es muy elevada -16,6 millas- claramente por encima de los promedios normales citados anteriormente. Estas distancias reafirman la conclusión anterior de gran concentración de instalaciones en el Mar Menor.

(*) Una milla náutica es 1 minuto del arco del círculo máximo y equivale a 1.852 metros.

e) Los proyectos aprobados y en tramitación actualmente no modifican substancialmente las anteriores conclusiones en cuanto a pequeña capacidad media de las instalaciones, la concentración de la oferta de amarres o la distancia entre embarcaderos y puertos deportivos. No obstante, se analizará más adelante la contribución que pueden aportar en cuanto a la oferta de servicios.



- F LA PUNTICA
- E EL PUDRIMEL 180
- E SANTIAGO DE LA RIBERA 40
- PD PUERTOMAYOR 198
- PD TOMAS MAESTRE 474
- E DOS MARES 90
- E LA ISLETA 80
- DD CABO DE PALOS 174
- E MAR DE CRISTAL 140
- E ISLAS MENORES 80
- PD LOS NIETOS 440
- PD LOS URRUTIAS 253
- E PUNTA BRAVA 100
- E LOS ALCAZARES 281
- DD SANTA LUCIA 40
- DD CARTAGENA 65

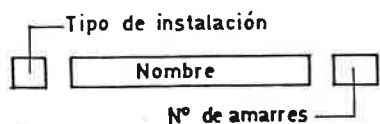
- DD MAZARRON 350
- E MAZARRON 200

- DD AGUILAS 182

TIPO DE INSTALACION

- F -Fondeadero
- E -Embarcadero
- DD -Dársena Deportiva
- PD -Puerto Deportivo

- Existente
- Autorizada
- en Tramitación



SITUACION Y CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES NAUTICAS

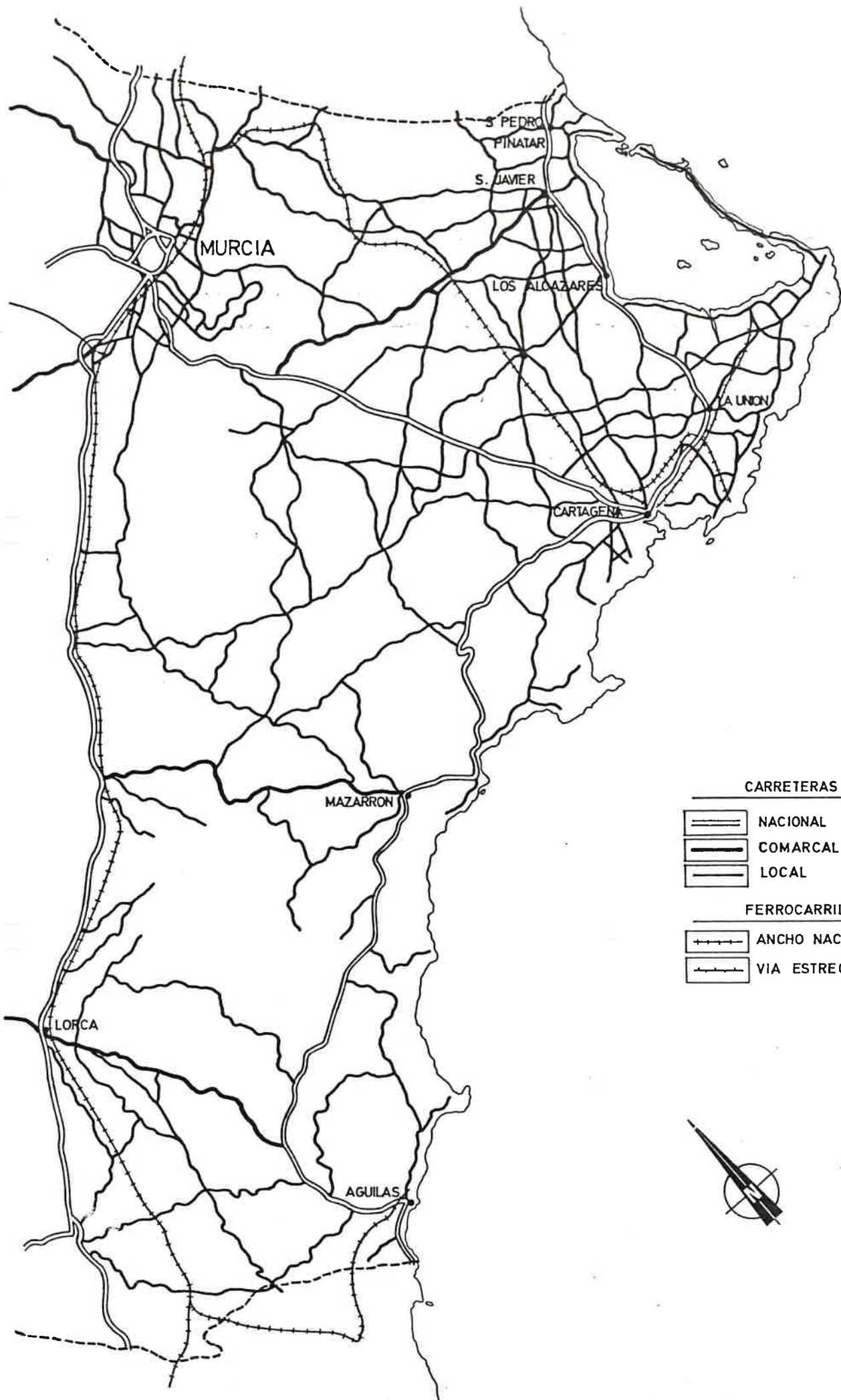
2.4. OFERTA DE SERVICIOS EN LAS INSTALACIONES NAUTICAS






2.4.1. Servicios básicos

En las fichas elaboradas especialmente para este estudio del Plan de Puertos Deportivos se recoge una completísima información con más de 80 datos sobre las características físicas, la capacidad y los servicios que ofrecen cada una de las instalaciones náuticas de la Región de Murcia. De este conjunto de informaciones sobre las características se han seleccionado 9 servicios que pueden considerarse de interés para las embarcaciones deportivas, sobre todo en el sentido de facilitar la navegación y las escalas en los puertos de Murcia. Estos servicios básicos, recogidos en el Cuadro nº13, son:

- Balizamiento
- Suministro de agua en los amarres
- Suministro de electricidad en los amarres
- Pórtico elevador (Travellift)
- Grua
- Taller de reparaciones
- Suministro de gasoil
- Suministro de gasolina
- Radio-comunicación.

Obviamente otros servicios como Edificio social, duchas, botiquín, restaurante, etc. contribuyen a aumentar el nivel de calidad de la instalación y a ofrecer mayor comodidad a los usuarios de las embarcaciones, pero no son imprescindibles para la navegación, mientras los anteriores sí pueden serlo. Además los 9 servicios seleccionados como principales pueden ayudar sin duda a aumentar el número de embarcaciones que se decidan a hacer escala en los puertos que los poseen y por tanto a incrementar la cantidad de tránsitos en ellos,



- CARRETERAS**
-  NACIONAL
 -  COMARCAL
 -  LOCAL
- FERROCARRIL**
-  ANCHO NACIONAL
 -  VIA ESTRECHA



INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE TERRESTRE

con lo que esto representa de atracción de un turismo náutico de alto nivel.

La cantidad de servicios ofrecidos por las instalaciones náuticas a los usuarios de embarcaciones deportivas varía notablemente en función de la capacidad e importancia de dichas instalaciones. Algunos de estos se dan en la mayoría de ellas (agua y electricidad en los amarres, grua y radio) mientras que otros son escasos (talleres de reparación, gas-oil), o prácticamente inexistentes (surtidores de gasolina y pórtico elevador).

En concreto la prestación de servicios en los diferentes tipos de instalaciones es la siguiente.

a) Balizamiento. La localización señalizada de la entrada al recinto náutico es de vital importancia para las embarcaciones por lo que suele estar presente en todas las instalaciones con superficie de agua abrigada. Esto es así, excepto en el embarcadero de Dos Mares en donde no existen las señalizaciones luminosas correspondientes. En las dársenas deportivas el balizamiento será un servicio general del puerto a no ser que, como el de Aguilas, esté alejado considerablemente del resto de las dársenas.

b) Agua en los amarres. Al ser un servicio básico para la limpieza de las embarcaciones y enseres y que no presenta prácticamente ninguna dificultad en su instalación, está presente en todo puerto deportivo y embarcadero, excepto en el de la Isleta dada su situación peculiar en cuanto a autorización administrativa para continuar la construc-

ción del puerto deportivo proyectado. De la misma forma la ausencia de agua en los amarres es característica de los fondeaderos dada, precisamente, la inexistencia de amarres, como es el caso de la Puntica y de Santa Lucía.

- c) Electricidad en los amarres. Al igual que en el agua la electricidad en los amarres es un servicio existente en la mayoría de las instalaciones náuticas ya sean embarcadero, dársena o puerto deportivo. No obstante, también como en el caso del agua, muchas instalaciones que lo poseen no lo ofrecen para cada amarre sino a través de una salida única para muchos amarres.
- d) Pórtico elevador. La existencia de pórtico elevador está reservada habitualmente a grandes puertos deportivos dado el costo que supone cada uno de ellos y a que sólo éstos albergan un número considerable de embarcaciones de alto tonelaje, las únicas susceptibles de utilizar dicho servicio. En todo el litoral murciano, incluyendo el Mar Menor, existe un único pórtico elevador localizado en el puerto Tomás Maestre.
- e) Grua. Como se puede observar en el Cuadro nº 6 la mayoría de las instalaciones náuticas tienen grua para izar las embarcaciones con objeto de limpiarlas, hacer reparaciones... aunque la potencia media no resulta excesivamente elevada, en torno a las 5 toneladas. Sólo la del puerto de Aguilas supera las 6 Toneladas.

- f) Taller de reparaciones. Las averías de las embarcaciones puede resultar un problema considerable para sus usuarios puesto que las reparaciones sólo es posible realizarlas en algunos de los embarcaderos y dársenas existentes en el litoral de Murcia, concretamente en el 50% de ellos. Cabe resaltar, además, que excepto en el puerto Tomás Maestre y en los embarcaderos de Mar de Cristal y Dos Mares, los talleres de reparación se encuentran en el puerto comercial o en el pueblo.
- g) Surtidor de gasoil. Al igual que en el caso anterior e incluso de una forma más acusada, la prestación de este servicio es escasa, ofreciéndose únicamente en el puerto de Tomás Maestre, en lo que respecta al Mar Menor, y en los puertos de Cartagena, Mazarrón y Aguilas en la zona costera del Mar Mediterráneo. La frecuente utilización de este servicio por parte de algunas embarcaciones hace especialmente necesaria su existencia.
- h) Surtidor de gasolina. La instalación de depósitos de gasolina en las instalaciones náuticas viene estrechamente relacionado al apartado anterior que, como se acaba de ver, se valoraba escasa la oferta ofrecida por los puertos de Murcia.
- i) Radio. Uno de los servicios más extendidos entre los embarcaderos, dársenas y puertos deportivos junto con el agua y electricidad en los amarres es la radio, cuestión importante porque representa un elevado nivel de seguridad en la navegación. De nuevo la ausencia de este servicio se hace patente en los fondeaderos de la Puntica y Santa Lucía, en la Isleta y también en la dársena deportiva de Cabo de Palos.

PRINCIPALES SERVICIOS DE LAS INSTALACIONES NAUTICAS

TIPO	INSTALACION NAUTICA	AGUA (en amarres)	ELECTRICIDAD (en amarres)	PORTICO ELEVADOR	GRUA (Toneladas)	TALLER REPARACION	GASOIL	GASOLINA	RADIO	DISTANCIA RES- PECTO SIGUIENTE INSTALACION (en millas)
-	F	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2
-	E Y F	X	X	-	-	-	-	-	X	4,7
X	E	X	X	-	5	-	-	-	X	6,0
X	PD	X	X	-	6	-	-	-	X	0,9
X	E	X	X	-	4	-	-	-	X	0,3
X	E	X	X	-	6	X	-	-	X	1,9
X	E	-	-	-	X	-	-	-	-	1,7
-	E	X	-	-	5	X(1)	-	-	X	5,8
X	PD	X	X	X	X	X	X	X	X	9,7
X	DD	X	X	-	-	-	-	-	-	16,7
X	DD Y F	-	-	-	X	X(2)	X(2)	X(2)	-	0,7
X	DD	X	X	-	3-4	X(2)	X(2)	X(2)	X	15,8
X	E	X	X	-	-	X(3)	X	X	X	17,3
X	DD	X	X	-	10	X(2)	X(2)	X(2)	X	

F: Fondeadero
E: Embarcadero
PD: Puerto Deportivo
DD: Dársena Deportiva

Notas: (1) Náutica privada
(2) Pertenecen al puerto comercial
(3) No en el puerto pero si en el pueblo

Fuente: Elaboración propia con información de las fichas de cada instalación.

2.4.2. Otros servicios

Al margen de los servicios básicos considerados en el subapartado anterior, las instalaciones náuticas ofrecen también al usuario otros servicios que completan la oferta de prestaciones de las instalaciones y mejoran la calidad de las mismas.

En el estudio de algunos de estos servicios complementarios, la existencia de los cuales vendrá determinada en buena medida por la categoría de la instalación, se ha puesto de manifiesto una gran variabilidad en sus características por lo que es difícil establecer una comparación homogénea entre ellos, mientras que otros podrán cuantificarse de una forma precisa.

Cabe decir, finalmente, que aún siendo necesarios estos servicios son de carácter menos importante y no estrictamente fundamentales para la navegación, aunque su presencia en las instalaciones náutico-deportivas ayuda, de alguna forma, a desarrollar y a fomentar la práctica de los deportes náuticos.

Los servicios considerados son los siguientes:

- a) Alumbrado. Al ser un servicio necesario para la ejecución de cualquier tarea que se pretenda realizar tanto en las embarcaciones como en el recinto portuario, el alumbrado es un servicio público presente en todas las instalaciones. La excepción será La Puntica dado el carácter específico de la instalación; excepción no compartida con el fondeadero de Santa Lucía al encontrarse éste en el recinto del puerto de Cartagena.

- b) Servicios comerciales. La existencia de establecimientos comerciales parece estar estrechamente vinculada a una elevada capacidad de la instalación, con posibilidades de atraer un suficiente nivel de demanda para rentabilizar dicho servicio. Este hecho parece confirmarse puesto que únicamente el puerto de Tomás Maestre y la dársena de Aguilas ofrecen esta posibilidad, teniendo en cuenta, además, que en este último caso los establecimientos comerciales -venta de motores, embarcaciones y efectos náuticos- se encuentran en la zona de servicio comercial y pesquera del puerto y no en el mismo recinto de la dársena deportiva.
- c) Bolsas de basura. Al igual que otros servicios en los amarres su existencia está básicamente extendida entre las instalaciones que se han analizado aunque en menor medida que el agua o la electricidad. Hay que indicar, sin embargo, que a pesar de que su dotación sea menor existen numerosos casos en donde este servicio se presta en forma de grandes cubos distribuidos por toda la superficie del embarcadero o puerto deportivo.
- d) Almacén. Se refiere a un almacén cubierto y cerrado cuyo fin es el servir de refugio y protección a las embarcaciones que hivernan o durante los periodos de inactividad. Este servicio lo prestan aproximadamente la mitad de las instalaciones aunque la diferencia de capacidad es muy variable. Ahora bien, en algunas instalaciones como los Alcázares, los Nietos y Aguilas a pesar de no tener almacén, disponen de hangar cubierto o una superficie descubierta especialmente dedicado al almacenamiento de embarcaciones deportivas, normalmente de vela ligera.

- e) Muelle de espera. La existencia de un muelle que sirva de lugar de espera para aquellas embarcaciones que no tengan adjudicado un amarre o lugar de atraque es especialmente notoria en aquellas instalaciones con un mínimo relativamente elevado de puntos de amarre, a excepción de la dársena de Cabo de Palos.
- f) Aparcamiento. Este es otro ejemplo en donde la diversidad de casos es tan grande como instalaciones náuticas hay. Así, a pesar de que la mayoría dispone de un área destinada al aparcamiento de vehículos y remolques para embarcaciones, su capacidad y equipamiento es muy variable, no existiendo, además, una relación directa entre el número de plazas de aparcamiento y número de amarres. No obstante, cabe decir que tanto las instalaciones que no disponen de aparcamiento dentro de la zona de servicio del puerto como las que sí, tienen habitualmente unas zonas más o menos amplias y no lejanas a ellas con posibilidades de ser utilizadas como tal. Posibilidades, por otra parte, que se ven reducidas de forma importante los meses punta de verano.
- g) Edificio social. Sólo el embarcadero de Mar de Cristal, la dársena de Cabo de Palos y los fondeaderos de la Puntica y Santa Lucía no tienen edificio social que sea a la vez lugar desde donde se gestiona la instalación y centro de reunión de los socios o usuarios. Cabe decir que siendo muy frecuente su existencia resulta sorprendente en muchos casos la magnitud e importancia de los mismos respecto a la capacidad de la instalación, mientras que en otros reúnen el espacio y condiciones mínimas.

- h) Bar-restaurante. La existencia de este servicio viene determinada en gran parte por la existencia de un local social. Esta relación directa es válida en todos los casos excepto en el embarcadero de Mar de Cristal -donde no hay edificio social pero si bar- y la dársena de Aguilas donde ocurre lo contrario, seguramente dada la provisionalidad en la que se encuentra el local social.
- i) Duchas-sanitarios. Al igual que en el caso anterior la prestación de este servicio vendrá también determinada en función de la existencia de un local social, dándose sin embargo otras dos excepciones: el embarcadero de la Isleta y, de nuevo, la dársena de Aguilas.
- j) Botiquín. Al ser un servicio susceptible de solucionar determinados problemas y de ser utilizado con relativa frecuencia, está presente en casi todas las instalaciones de la región, excepto en el embarcadero de la Isleta, en Cabo de Palos -por causa, en este caso, de la presencia de un dispensario a escasos metros de la dársena- y en los fondeaderos de la Puntica y Santa Lucía.
- k) Hielo. Debido a una demanda fundamentalmente estacional y a la relativa facilidad con que puede ser satisfecha su necesidad en las estaciones de servicio cercanas a las instalaciones náuticas, es un servicio no muy extendido entre los puertos y embarcaderos de la región, ofreciéndolo aproximadamente la mitad de ellos.
- l) Enseñanza náutica. La mayoría de las instalaciones deportivas de la región organizan cursos de náutica, vela y esquí acuático, especialmente en la época estival. Paradó-

jicamente, sin embargo, algunas de las instalaciones deportivas de mayor capacidad -como el puerto de Tomás Maestre y el embarcadero de Mazarrón- no ofrecen este servicio, mientras que otras de menos importancia y capacidad tienen ya una larga tradición en este sentido.

m) Teléfono. Únicamente dos instalaciones -puerto deportivo los Nietos y embarcadero Islas Menores-, al margen de nuevo de los fondeaderos de la Puntica y Santa Lucía, no disponen de teléfono propio. El resto, a pesar incluso de no tener local social, como es el caso de Cabo de Paños y Mar de Cristal, sí tienen teléfono, siendo pues un servicio ampliamente extendido.

n) Información meteorológica. La prestación de este servicio vendrá estrechamente relacionada con la existencia de teléfono y radio ya que son los sistemas indirectos imprescindibles tanto para obtener la información como para transmitirla. En la mayoría, por no decir la totalidad, de las instalaciones que prestan este servicio, la información meteorológica se suministra previa petición del usuario.

CUADRO Nº 14

OTROS SERVICIOS DE LAS INSTALACIONES NAUTICAS

TIPO	INSTALACION NAUTICA	Alumbrado	Servicios Comerciales	Bolsas basura	Almacén	Nivel de espera	Aparcamiento	Edificio social	Bar-restaurante	Duchas-sanitarios	Botiquín	Hielo	Enseñanza náutica	Teléfono	Información meteorológica
F	LA PUNTICA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E Y F	SANTIAGO DE LA RIBERA	X	-	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X
E	LOS ALCAZARES	X	-	X	-	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X
PD	LOS NIÑOS	X	-	-	-	X	X	X	X	X	X	-	X	-	-
E	ISLAS MENORES	X	-	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X
E	MAR DE CRISTAL	X	-	X	X	X	-	X	X	-	X	-	X	X	X
E	LA ISLETA	X	-	-	X	-	X	X	X	-	-	-	X	X	-
E	DOS MARES	X	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-
PD	PUERTO MENOR.TOMAS MAESTRE	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X
DD	CABO DE PALOS	X	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	X	-
DD Y F	SANTA LUCIA	X	-	-	-	X	X	-	-	-	-	X	-	-	-
DD	CARTAGENA	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
E	MAZARRON	X	-	X	-	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X
DD	AGUILAS	X	X	X	-	X	X	X	-	-	X	X	X	X	X

Notas: F: Fondeadero
E: Embarcadero

PD: Puerto Deportivo
DD: Dársena Deportiva

CAPITULO 2

ANEXO 1

FICHAS DE LAS INSTALACIONES NAUTICAS

La principal fuente de información directa utilizada para la realización del presente estudio ha sido una encuesta pasada a todas las instalaciones náutico-deportivas de la región de Murcia, a lo largo del mes de Noviembre de 1984. Las únicas instalaciones en donde no se ha rellenado ficha aunque si se visitaron y se tomó nota de sus servicios, han sido aquellas pertenecientes al puerto de Cartagena y a la de la Academia General del Aire, por estar administradas por la Junta de Obras y la misma Academia, respectivamente.

En el presente Anexo se ofrecen los resultados obtenidos en la encuesta tras cumplimentar los datos de la ficha directamente con los responsables o personal encargado de la instalación. Únicamente no se ha desarrollado la ficha directamente con los responsables en el caso del fondeadero de la Puntica al ser este un lugar de fondeo de embarcaciones sin regulación alguna y sin personal al cargo del mismo.

Los datos que se han incluido en la ficha hacen siempre referencia a situaciones realmente existentes, actuales en el momento de realizar la encuesta y no a previsiones futuras o estimaciones sobre alguno de los aspectos concretos. Esta opción de no incluir en la encuesta lo que se preveía en un futuro más o menos lejano puede llevar, sin duda, a no reflejar los cambios que se hayan podido producir en un espacio aproximado de tiempo de cinco meses aunque probablemente estos cambios o han sido inexistentes o muy reducidos.

Al analizar las fichas se puede observar como en algunas preguntas no se ofrece ningún tipo de información o, lo que es lo mismo, hay un espacio en blanco. En todos los casos que se da esta circunstancia es por desconocimiento de la información o por falta de los planos a escala y actualizados de las instalaciones de la región.

Por otro lado, se observa también como en otras ocasiones figura un guión como contestación a la pregunta. Su aparición en la ficha se debe al tipo de contestación -numérica- que se ha de dar a esa pregunta en caso de no contabilización o por ser parte inexistente o nula de un total -como es el caso del número de amarres de uso privado o de servicio público tarifado.

Las fichas recogen todas las principales características de las instalaciones náuticas en más de 60 apartados idénticos para todas ellas. Debido a la extensión de esta información se presentan en dos hojas distintas para cada instalación.

DATOS ADMINISTRATIVOS	Concesionario. Real Club Instructivo de Regatas de Santiago de la Ribera Fecha de concesión 19 junio 1965 Período de concesión 99 años Fecha fin de concesión Junio 2.064																																				
SERVICIOS GENERALES DEL PUERTO	<table> <tr> <td>SERVICIOS PUBLICOS</td> <td>Local Grupo de Puertos</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Dirección puerto</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Aduana</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Balizamiento</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Alumbrado.</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Depuración de aguas.</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Recogida de basuras.</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Limpieza residuos flotantes.</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td>SERVICIOS COMERCIALES</td> <td>Venta de motores.</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Venta de embarcaciones</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Venta efectos náuticos</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Otros.</td> <td>no</td> </tr> </table>	SERVICIOS PUBLICOS	Local Grupo de Puertos	no		Dirección puerto	si		Aduana	no		Balizamiento	no		Alumbrado.	si		Depuración de aguas.	no		Recogida de basuras.	si		Limpieza residuos flotantes.	no	SERVICIOS COMERCIALES	Venta de motores.	no		Venta de embarcaciones	no		Venta efectos náuticos	no		Otros.	no
SERVICIOS PUBLICOS	Local Grupo de Puertos	no																																			
	Dirección puerto	si																																			
	Aduana	no																																			
	Balizamiento	no																																			
	Alumbrado.	si																																			
	Depuración de aguas.	no																																			
	Recogida de basuras.	si																																			
	Limpieza residuos flotantes.	no																																			
SERVICIOS COMERCIALES	Venta de motores.	no																																			
	Venta de embarcaciones	no																																			
	Venta efectos náuticos	no																																			
	Otros.	no																																			
CARACTERISTICAS FISICAS	<table> <tr> <td>SUPERFICIE DE LA INSTALACION</td> <td>Zona de servicio</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Agua abrigada.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>CALADOS</td> <td>En la bocana</td> <td rowspan="3">} 1-2,10</td> </tr> <tr> <td></td> <td>En el antepuerto</td> </tr> <tr> <td></td> <td>En la dársena deportiva.</td> </tr> </table>	SUPERFICIE DE LA INSTALACION	Zona de servicio			Agua abrigada.		CALADOS	En la bocana	} 1-2,10		En el antepuerto		En la dársena deportiva.																							
SUPERFICIE DE LA INSTALACION	Zona de servicio																																				
	Agua abrigada.																																				
CALADOS	En la bocana	} 1-2,10																																			
	En el antepuerto																																				
	En la dársena deportiva.																																				
AMARRES	<table> <tr> <td>NUMERO TOTAL</td> <td>Total de la concesión.</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td></td> <td>De uso privado</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td></td> <td>De servicio público tarifado</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>NUMERO SEGUN ESLORA (L)</td> <td>Sin clasificar</td> <td></td> </tr> <tr> <td>SERVICIOS EN LOS AMARRES</td> <td>Agua.</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Electricidad.</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bolsas basuras.</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Otros</td> <td>no</td> </tr> </table>	NUMERO TOTAL	Total de la concesión.	40		De uso privado	40		De servicio público tarifado	-	NUMERO SEGUN ESLORA (L)	Sin clasificar		SERVICIOS EN LOS AMARRES	Agua.	si		Electricidad.	si		Bolsas basuras.	si		Otros	no												
NUMERO TOTAL	Total de la concesión.	40																																			
	De uso privado	40																																			
	De servicio público tarifado	-																																			
NUMERO SEGUN ESLORA (L)	Sin clasificar																																				
SERVICIOS EN LOS AMARRES	Agua.	si																																			
	Electricidad.	si																																			
	Bolsas basuras.	si																																			
	Otros	no																																			

EMBARCACIONES	NUMERO TOTAL -	
SERVICIO A LAS EMBARCACIONES	COMBUSTIBLE	Gas-oil. no
		Gasolina no
	MEDIOS DE VARADA	Rampa. si
		Grua no
		Pórtico elevador no
	AREA DE CARENADO	Superficie no
		Talleres no
	ALMACENES PARA EMBARCACIONES	Almacén. si
		Cubierto si
		Descubierto. no
		Paños. no
	OTROS SERVICIOS	Muelle de espera no
TRANSEUNTES	Nº amarres -	
	Tráfico (mensual). -	
	Tarifas. -	
SERVICIOS AL USUARIO	APARCAMIENTO	Capacidad de coches. 25
		Capacidad de remolques 25
	SERVICIOS	Edificio social. si
		Bar. si
		Restaurante. si
		Duchas si
		Sanitarios si
		Piscina. no
		Botiquín si
		Hielo. si
	ENSEÑANZA NAUTICA	Escuela náutica. si
		Escuela de vela. si
	Escuela de esquí no	
COMUNICACIONES	Teléfono si	
	Correos. no	
	Radio. si	
	Información meteorológica. si	

OBSERVACIONES: . . Existen además 80 puntos de fondeo

INSTALACION NAUTICA: EMBARCADERO LOS ALCAZARES

MUNICIPIO: Los Alcázares

SITUACION: 37°44'15"N 0°50'6"W

<p>DATOS ADMINISTRATIVOS</p>	<p>Concesionario. Real Club N.Mar Menor- Los Alcazares Fecha de concesión 7 mayo 1980 Período de concesión 30 años Fecha fin de concesión 6 mayo 2010</p>																																				
<p>SERVICIOS GENERALES DEL PUERTO</p>	<table> <tr> <td>SERVICIOS PUBLICOS</td> <td>Local Grupo de Puertos</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Dirección puerto</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Aduana</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Balizamiento</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Alumbrado.</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Depuración de aguas.</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Recogida de basuras.</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Limpieza residuos flotantes.</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td>SERVICIOS COMERCIALES</td> <td>Venta de motores</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Venta de embarcaciones</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Venta efectos náuticos</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Otros.</td> <td>no</td> </tr> </table>	SERVICIOS PUBLICOS	Local Grupo de Puertos	no		Dirección puerto	si		Aduana	no		Balizamiento	si		Alumbrado.	si		Depuración de aguas.	no		Recogida de basuras.	si		Limpieza residuos flotantes.	si	SERVICIOS COMERCIALES	Venta de motores	no		Venta de embarcaciones	no		Venta efectos náuticos	no		Otros.	no
SERVICIOS PUBLICOS	Local Grupo de Puertos	no																																			
	Dirección puerto	si																																			
	Aduana	no																																			
	Balizamiento	si																																			
	Alumbrado.	si																																			
	Depuración de aguas.	no																																			
	Recogida de basuras.	si																																			
	Limpieza residuos flotantes.	si																																			
SERVICIOS COMERCIALES	Venta de motores	no																																			
	Venta de embarcaciones	no																																			
	Venta efectos náuticos	no																																			
	Otros.	no																																			
<p>CARACTERISTICAS FISICAS</p>	<table> <tr> <td>SUPERFICIE DE LA INSTALACION</td> <td>Zona de servicio</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Agua abrigada.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>CALADOS</td> <td>En la bocana</td> <td rowspan="3">} 2,2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>En el antepuerto</td> </tr> <tr> <td></td> <td>En la dársena deportiva.</td> </tr> </table>	SUPERFICIE DE LA INSTALACION	Zona de servicio			Agua abrigada.		CALADOS	En la bocana	} 2,2		En el antepuerto		En la dársena deportiva.																							
SUPERFICIE DE LA INSTALACION	Zona de servicio																																				
	Agua abrigada.																																				
CALADOS	En la bocana	} 2,2																																			
	En el antepuerto																																				
	En la dársena deportiva.																																				
<p>AMARRES</p>	<table> <tr> <td>NUMERO TOTAL</td> <td>Total de la concesión.</td> <td>281</td> </tr> <tr> <td></td> <td>De uso privado</td> <td>262</td> </tr> <tr> <td></td> <td>De servicio público tarifado</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>NUMERO SEGUN ESLORA (L)</td> <td>L < 6</td> <td>143</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6 < L < 8</td> <td>76</td> </tr> <tr> <td></td> <td>8 < L < 10</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td></td> <td>10 < L < 12</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>SERVICIOS EN LOS AMARRES</td> <td>Agua.</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Electricidad.</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bolsas basuras.</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Otros</td> <td>no</td> </tr> </table>	NUMERO TOTAL	Total de la concesión.	281		De uso privado	262		De servicio público tarifado	19	NUMERO SEGUN ESLORA (L)	L < 6	143		6 < L < 8	76		8 < L < 10	33		10 < L < 12	29	SERVICIOS EN LOS AMARRES	Agua.	si		Electricidad.	si		Bolsas basuras.	si		Otros	no			
NUMERO TOTAL	Total de la concesión.	281																																			
	De uso privado	262																																			
	De servicio público tarifado	19																																			
NUMERO SEGUN ESLORA (L)	L < 6	143																																			
	6 < L < 8	76																																			
	8 < L < 10	33																																			
	10 < L < 12	29																																			
SERVICIOS EN LOS AMARRES	Agua.	si																																			
	Electricidad.	si																																			
	Bolsas basuras.	si																																			
	Otros	no																																			

EMBARCACIONES	NUMERO TOTAL -
SERVICIO A LAS EMBARCACIONES	COMBUSTIBLE Gas-oil. no
	Gasolina no
	MEDIOS DE Rampa. si
	VARADA Grua si (5 Tm.)
	Pórtico elevador no
	AREA DE Superficie 160 m ²
	CARENADO Talleres no
	ALMACENES Almacén. no
	PARA Cubierto si (1)
	EMBARCACIONES Descubierto. si (1)
	Paños. no
	OTROS Muelle de espera si
SERVICIOS	
TRANSEUNTES	Nº amarres 22 Tráfico (mensual). 10 Tarifas. 50pts/m (L) / día
SERVICIOS AL USUARIO	APARCAMIENTO Capacidad de coches. no
	Capacidad de remolques 8-10
	SERVICIOS Edificio social. si
	Bar. si
	Restaurante. si
	Duchas si
	Sanitarios si
	Piscina. no
	Botiquín si
	Hielo. no
	ENSEÑANZA Escuela náutica. si
	NAUTICA Escuela de vela. si
Escuela de esquí no	
COMUNICACIONES Teléfono si	
NES Correos. si	
Radio. si	
Información meteorológica. si	

OBSERVACIONES: (1) Para vela ligera

INSTALACION NAUTICA: PUERTO DEPORTIVO LOS NIETOS

MUNICIPIO: Cartagena

SITUACION: 37°39'6"N 0°47'W

<p>DATOS ADMINISTRATIVOS</p>	<p>Concesionario. Club Náutico Los Nietos Fecha de concesión 12 Noviembre 1980 Período de concesión 30 años Fecha fin de concesión. 11 Noviembre 2010</p>
<p>SERVICIOS GENERALES DEL PUERTO</p>	<p>SERVICIOS PUBLICOS</p> <p>Local Grupo de Puertos no Dirección puerto si Aduana no Balizamiento si Alumbrado. si Depuración de aguas. no Recogida de basuras. no Limpieza residuos flotantes. no</p> <p>SERVICIOS COMERCIALES</p> <p>Venta de motores no Venta de embarcaciones no Venta efectos náuticos no Otros. no</p>
<p>CARACTERISTICAS FISICAS</p>	<p>SUPERFICIE DE LA INSTALACION</p> <p>Zona de servicio Agua abrigada.</p> <p>CALADOS</p> <p>En la bocana 3-3,5 En el antepuerto 3 En la dársena deportiva. 1,5</p>
<p>AMARRES</p>	<p>NUMERO TOTAL</p> <p>Total de la concesión. 440 De uso privado 330 De servicio público tarifado 110</p> <p>NUMERO SEGUN ESLORA (L)</p> <p>L < 6 210 6 < L < 8 190 8 < L < 12 40</p> <p>SERVICIOS EN LOS AMARRES</p> <p>Agua. si Electricidad. si Bolsas basuras. no Otros no</p>

EMBARCACIONES	* NUMERO TOTAL -
SERVICIO A LAS EMBARCACIONES	COMBUSTIBLE Gas-oil no
	Gasolina no
	MEDIOS DE Rampa si
	VARADA Grua si (6 Tm.)
	Pórtico elevador no
	AREA DE Superficie 60 m ²
	CARENADO Talleres no
	ALMACENES Almacén no
	PARA Cubierto no
	EMBARCACIONES Descubierto si
	Paños no
	OTROS Muelle de espera si
	SERVICIOS
TRANSEUNTES	Nº amarres -
	Tráfico (mensual) -
	Tarifas -
SERVICIOS AL USUARIO	APARCAMIENTO Capacidad de coches 30
	Capacidad de remolques 15
	SERVICIOS Edificio social si
	Bar si
	Restaurante si
	Duchas si
	Sanitarios si
	Piscina no
	Botiquín si
	Hielo no
	ENSEÑANZA Escuela náutica no
	NAUTICA Escuela de vela si
	Escuela de esquí no
COMUNICACIONES Teléfono no	
Correos no	
Radio si	
Información meteorológica no	

OBSERVACIONES:

<p>DATOS ADMINISTRATIVOS</p>	<p>Concesionario. Club Náutico Islas Menores</p> <p>Fecha de concesión 4 abril 1972</p> <p>Período de concesión 20 años</p> <p>Fecha fin de concesión 3 abril 1992</p>
<p>SERVICIOS GENERALES DEL PUERTO</p>	<p>SERVICIOS PUBLICOS</p> <p>Local Grupo de Puertos no</p> <p>Dirección puerto si</p> <p>Aduana no</p> <p>Balizamiento si</p> <p>Alumbrado. si</p> <p>Depuración de aguas. no</p> <p>Recogida de basuras. si</p> <p>Limpieza residuos flotantes. si</p> <p>SERVICIOS COMERCIALES</p> <p>Venta de motores no</p> <p>Venta de embarcaciones no</p> <p>Venta efectos náuticos no</p> <p>Otros. no</p>
<p>CARACTERISTICAS FISICAS</p>	<p>SUPERFICIE DE LA INSTALACION</p> <p>Zona de servicio</p> <p>Agua abrigada.</p> <p>CALADOS</p> <p>En la bocana 1,60</p> <p>En el antepuerto 1,80</p> <p>En la dársena deportiva. 1,20</p>
<p>AMARRES</p>	<p>NUMERO TOTAL</p> <p>Total de la concesión. 80</p> <p>De uso privado 80</p> <p>De servicio público tarifado -</p> <p>NUMERO SEGUN ESLORA (L)</p> <p>Todas las embarcaciones son hasta seis metros</p> <p>SERVICIOS EN LOS AMARRES</p> <p>Agua. si</p> <p>Electricidad. si</p> <p>Bolsas basuras. si</p> <p>Otros no</p>

EMBARCACIONES	NUMERO TOTAL -
SERVICIO A LAS EMBARCACIONES	COMBUSTIBLE Gas-oil. no
	Gasolina no
	MEDIOS DE VARADA Rampa. si
	Grua si (4 Tm.)
	Pórtico elevador no
	AREA DE CARENADO Superficie 150 m2
	Talleres no
	ALMACENES PARA EMBARCACIONES Almacén. si
	Cubierto no
	Descubierto. no
	Pañosles. no
	OTROS SERVICIOS Muelle de espera no
TRANSEUNTES	Nº amarres 8
	Tráfico (mensual). 4
	Tarifas. no
SERVICIOS AL USUARIO	APARCAMIENTO Capacidad de coches. 15
	Capacidad de remolques 5
	SERVICIOS Edificio social. si
	Bar. si
	Restaurante. si
	Duchas si
	Sanitarios si
	Piscina. no
	Botiquín si
	Hielo. si
	ENSEÑANZA NAUTICA Escuela náutica. si
	Escuela de vela. si
	Escuela de esquí si
COMUNICACIONES Teléfono no	
Correos. no	
Radio. si	
Información meteorológica. no	

OBSERVACIONES:

<p>DATOS ADMINISTRATIVOS</p>	<p>Concesionario. Jesús Cosín García Fecha de concesión 17 septiembre 1976 Período de concesión 30 años Fecha fin de concesión 16 septiembre 2006</p>
<p>SERVICIOS GENERALES DEL PUERTO</p>	<p>SERVICIOS PUBLICOS</p> <p>Local Grupo de Puertos no Dirección puerto si Aduana no Balizamiento si Alumbrado. si Depuración de aguas. no Recogida de basuras. si Limpieza residuos flotantes. si</p> <p>SERVICIOS COMERCIALES</p> <p>Venta de motores. no Venta de embarcaciones no Venta efectos náuticos no Otros. no</p>
<p>CARACTERISTICAS FISICAS</p>	<p>SUPERFICIE DE LA INSTALACION</p> <p>Zona de servicio Agua abrigada.</p> <p>CALADOS</p> <p>En la bocana 2,70 En el antepuerto 3-3,50 En la dársena deportiva. 0,70-2,70</p>
<p>AMARRES</p>	<p>NUMERO TOTAL</p> <p>Total de la concesión. 140 De uso privado 105 De servicio público tarifado 35</p> <p>NUMERO SEGUN ESLORA (L)</p> <p>L < 6 18 6 < L < 8 90 8 < L < 10 32</p> <p>SERVICIOS EN LOS AMARRES</p> <p>Agua. si Electricidad. si Bolsas basuras. si Otros no</p>

EMBARCACIONES	NUMERO TOTAL -
SERVICIO A LAS EMBARCACIONES	COMBUSTIBLE Gas-oil. no
	Gasolina no
	MEDIOS DE - Rampa. si
	VARADA Grua si (6 Tm.)
	Pórtico elevador no
	AREA DE Superficie 420 m2
	CARENADO Talleres si
	ALMACENES Almacén. si
	PARA Cubierto no
	EMBARCACIONES Descubierto. no
	Paños. no
	OTROS SERVICIOS Muelle de espera si
	TRANSEUNTES
Tráfico (mensual). 10	
Tarifas. si (100-300 ptas/día)	
SERVICIOS AL USUARIO	APARCAMIENTO Capacidad de coches. 70
	Capacidad de remolques 30
	SERVICIOS Edificio social. no
	Bar. si (1)
	Restaurante. no
	Duchas no
	Sanitarios no
	Piscina. no
	Botiquín si
	Hielo. no
	ENSEÑANZA Escuela náutica. no
	NAUTICA Escuela de vela. si
	Escuela de esquí no
COMUNICACIONES Teléfono si	
Correos. no	
Radio. si	
Información meteorológica. si	

OBSERVACIONES: (1) Fuera de la zona de servicio

<p>DATOS ADMINISTRATIVOS</p>	<table> <tr> <td>Concesionario</td> <td rowspan="4">} Carece de concesión</td> </tr> <tr> <td>Fecha de concesión</td> </tr> <tr> <td>Período de concesión</td> </tr> <tr> <td>Fecha fin de concesión</td> </tr> </table>	Concesionario	} Carece de concesión	Fecha de concesión	Período de concesión	Fecha fin de concesión																			
Concesionario	} Carece de concesión																								
Fecha de concesión																									
Período de concesión																									
Fecha fin de concesión																									
<p>SERVICIOS GENERALES DEL PUERTO</p>	<table> <tr> <td>SERVICIOS PUBLICOS</td> <td>Local Grupo de Puertosno</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Dirección puertosi</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Aduanano</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Balizamientosi</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Alumbrado.si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Depuración de aguas.no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Recogida de basuras.si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Limpieza residuos flotantes.no</td> </tr> <tr> <td>SERVICIOS COMERCIALES</td> <td>Venta de motoresno</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Venta de embarcacionesno</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Venta efectos náuticosno</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Otros.no</td> </tr> </table>	SERVICIOS PUBLICOS	Local Grupo de Puertosno		Dirección puertosi		Aduanano		Balizamientosi		Alumbrado.si		Depuración de aguas.no		Recogida de basuras.si		Limpieza residuos flotantes.no	SERVICIOS COMERCIALES	Venta de motoresno		Venta de embarcacionesno		Venta efectos náuticosno		Otros.no
SERVICIOS PUBLICOS	Local Grupo de Puertosno																								
	Dirección puertosi																								
	Aduanano																								
	Balizamientosi																								
	Alumbrado.si																								
	Depuración de aguas.no																								
	Recogida de basuras.si																								
	Limpieza residuos flotantes.no																								
SERVICIOS COMERCIALES	Venta de motoresno																								
	Venta de embarcacionesno																								
	Venta efectos náuticosno																								
	Otros.no																								
<p>CARACTERISTICAS FISICAS</p>	<table> <tr> <td>SUPERFICIE DE LA INSTALACION</td> <td>Zona de servicio</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Agua abrigada.</td> </tr> <tr> <td>CALADOS</td> <td>En la bocana-</td> </tr> <tr> <td></td> <td>En el antepuerto-</td> </tr> <tr> <td></td> <td>En la dársena deportiva.2,20</td> </tr> </table>	SUPERFICIE DE LA INSTALACION	Zona de servicio		Agua abrigada.	CALADOS	En la bocana-		En el antepuerto-		En la dársena deportiva.2,20														
SUPERFICIE DE LA INSTALACION	Zona de servicio																								
	Agua abrigada.																								
CALADOS	En la bocana-																								
	En el antepuerto-																								
	En la dársena deportiva.2,20																								
<p>AMARRES</p>	<table> <tr> <td>NUMERO TOTAL</td> <td>Total de la concesión.80</td> </tr> <tr> <td></td> <td>De uso privado80</td> </tr> <tr> <td></td> <td>De servicio público tarifado-</td> </tr> <tr> <td>NUMERO SEGUN ESLORA (L)</td> <td>Sin clasificar</td> </tr> <tr> <td>SERVICIOS EN LOS AMARRES</td> <td>Agua.no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Electricidad.no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bolsas basuras.no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Otrosno</td> </tr> </table>	NUMERO TOTAL	Total de la concesión.80		De uso privado80		De servicio público tarifado-	NUMERO SEGUN ESLORA (L)	Sin clasificar	SERVICIOS EN LOS AMARRES	Agua.no		Electricidad.no		Bolsas basuras.no		Otrosno								
NUMERO TOTAL	Total de la concesión.80																								
	De uso privado80																								
	De servicio público tarifado-																								
NUMERO SEGUN ESLORA (L)	Sin clasificar																								
SERVICIOS EN LOS AMARRES	Agua.no																								
	Electricidad.no																								
	Bolsas basuras.no																								
	Otrosno																								

EMBARCACIONES	NUMERO TOTAL -																																		
SERVICIO A LAS EMBARCACIONES	<table> <tr> <td>COMBUSTIBLE</td> <td>Gas-oil no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Gasolina no</td> </tr> <tr> <td>MEDIOS DE VARADA</td> <td>Rampa si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Grua si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Pórtico elevador no</td> </tr> <tr> <td>AREA DE CARENADO</td> <td>Superficie 800-1000 m²</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Talleres no</td> </tr> <tr> <td>ALMACENES PARA EMBARCACIONES</td> <td>Almacén si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Cubierto no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Descubierto no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Paños no</td> </tr> <tr> <td>OTROS SERVICIOS</td> <td>Muelle de espera no</td> </tr> </table>	COMBUSTIBLE	Gas-oil no		Gasolina no	MEDIOS DE VARADA	Rampa si		Grua si		Pórtico elevador no	AREA DE CARENADO	Superficie 800-1000 m ²		Talleres no	ALMACENES PARA EMBARCACIONES	Almacén si		Cubierto no		Descubierto no		Paños no	OTROS SERVICIOS	Muelle de espera no										
COMBUSTIBLE	Gas-oil no																																		
	Gasolina no																																		
MEDIOS DE VARADA	Rampa si																																		
	Grua si																																		
	Pórtico elevador no																																		
AREA DE CARENADO	Superficie 800-1000 m ²																																		
	Talleres no																																		
ALMACENES PARA EMBARCACIONES	Almacén si																																		
	Cubierto no																																		
	Descubierto no																																		
	Paños no																																		
OTROS SERVICIOS	Muelle de espera no																																		
TRANSEUNTES	<table> <tr> <td></td> <td>Nº amarres -</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tráfico (mensual) -</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Tarifas -</td> </tr> </table>		Nº amarres -		Tráfico (mensual) -		Tarifas -																												
	Nº amarres -																																		
	Tráfico (mensual) -																																		
	Tarifas -																																		
SERVICIOS AL USUARIO	<table> <tr> <td>APARCAMIENTO</td> <td>Capacidad de coches no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Capacidad de remolques no</td> </tr> <tr> <td>SERVICIOS</td> <td>Edificio social si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bar si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Restaurante si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Duchas no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Sanitarios no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Piscina no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Botiquín no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Hielo no</td> </tr> <tr> <td>ENSEÑANZA NAUTICA</td> <td>Escuela náutica no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Escuela de vela si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Escuela de esquí si</td> </tr> <tr> <td>COMUNICACIONES</td> <td>Teléfono si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Correos no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Radio no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Información meteorológica no</td> </tr> </table>	APARCAMIENTO	Capacidad de coches no		Capacidad de remolques no	SERVICIOS	Edificio social si		Bar si		Restaurante si		Duchas no		Sanitarios no		Piscina no		Botiquín no		Hielo no	ENSEÑANZA NAUTICA	Escuela náutica no		Escuela de vela si		Escuela de esquí si	COMUNICACIONES	Teléfono si		Correos no		Radio no		Información meteorológica no
APARCAMIENTO	Capacidad de coches no																																		
	Capacidad de remolques no																																		
SERVICIOS	Edificio social si																																		
	Bar si																																		
	Restaurante si																																		
	Duchas no																																		
	Sanitarios no																																		
	Piscina no																																		
	Botiquín no																																		
	Hielo no																																		
ENSEÑANZA NAUTICA	Escuela náutica no																																		
	Escuela de vela si																																		
	Escuela de esquí si																																		
COMUNICACIONES	Teléfono si																																		
	Correos no																																		
	Radio no																																		
	Información meteorológica no																																		

OBSERVACIONES: (1) En tramitación

<p>DATOS ADMINISTRATIVOS</p>	<p>Concesionario. Urbanizadora Hispano-Belga S.A. Fecha de concesión 14 Septiembre 1982 Período de concesión 30 años Fecha fin de concesión 13 Septiembre 2012</p>
<p>SERVICIOS GENERALES DEL PUERTO</p>	<p>SERVICIOS PUBLICOS</p> <p>Local Grupo de Puertos no Dirección puerto si Aduana no Balizamiento no Alumbrado. si Depuración de aguas. no Recogida de basuras. si Limpieza residuos flotantes. no</p> <p>SERVICIOS COMERCIALES</p> <p>Venta de motores no Venta de embarcaciones no Venta efectos náuticos no Otros. no</p>
<p>CARACTERISTICAS FISICAS</p>	<p>SUPERFICIE DE LA INSTALACION</p> <p>Zona de servicio Agua abrigada.</p> <p>CALADOS</p> <p>En la bocana 2,10 En el antepuerto 3-3,50 En la dársena deportiva. 1,20</p>
<p>AMARRES</p>	<p>NUMERO TOTAL</p> <p>Total de la concesión. 90 De uso privado 90 De servicio público tarifado -</p> <p>NUMERO SEGUN ESLORA (L)</p> <p>Sin clasificar</p> <p>SERVICIOS EN LOS AMARRES</p> <p>Agua. si Electricidad. no Bolsas basuras. no Otros no</p>

EMBARCACIONES	NUMERO TOTAL -	
SERVICIO A LAS EMBARCACIONES	COMBUSTIBLE Gas-oil no Gasolina no	
	MEDIOS DE VARADA Rampa si Grua si (5 Tm.)	
	Pórtico elevador no	
	AREA DE CARENADO Superficie 1000 Talleres no	
	ALMACENES PARA EMBARCACIONES Almacén si Cubierto si Descubierta si (1)	
	Paños no	
	OTROS SERVICIOS Muelle de espera si	
	TRANSEUNTES	Nº amarres -
		Tráfico (mensual) 18
		Tarifas -
	SERVICIOS AL USUARIO	APARCAMIENTO Capacidad de coches 100 Capacidad de remolques 100
		SERVICIOS Edificio social si Bar si Restaurante si Duchas si Sanitarios si Piscina no Botiquín si Hielo si
		ENSEÑANZA NAUTICA Escuela náutica no Escuela de vela si Escuela de esquí no
		COMUNICACIONES Teléfono si Correos no Radio si Información meteorológica no

OBSERVACIONES: (1) Para vela ligera

<p>DATOS ADMINISTRATIVOS</p>	<p>Concesionario. Puertomenor S.A. Fecha de concesión 6 abril 1973 Período de concesión 50 años Fecha fin de concesión 5 abril 2023</p>
<p>SERVICIOS GENERALES DEL PUERTO</p>	<p>SERVICIOS PUBLICOS</p> <p>Local Grupo de Puertos no Dirección puerto si Aduana si Balizamiento si Alumbrado. si Depuración de aguas. no Recogida de basuras. si Limpieza residuos flotantes. si</p> <p>SERVICIOS COMERCIALES</p> <p>Venta de motores. no Venta de embarcaciones no Venta efectos náuticos si Otros. (1)</p>
<p>CARACTERISTICAS FISICAS</p>	<p>SUPERFICIE DE LA INSTALACION</p> <p>Zona de servicio Agua abrigada.</p> <p>CALADOS</p> <p>En la bocana 5-7 En el antepuerto 2,5-7 En la dársena deportiva. 2,5-4</p>
<p>AMARRES</p>	<p>NUMERO TOTAL</p> <p>Total de la concesión. 474 De uso privado 357 De servicio público tarifado 117</p> <p>NUMERO SEGUN ESLORA (L)</p> <p>L < 7 139 7 < L < 12 86 12 < L < 14 81 14 < L < 20 49 Sin clasificar 99</p> <p>SERVICIOS EN LOS AMARRES</p> <p>Agua. si Electricidad. si Bolsas basuras. si Otros Teléfono y TV.</p>

EMBARCACIONES	NUMERO TOTAL -	
SERVICIO A LAS EMBARCACIONES	COMBUSTIBLE	Gas-oíl. si
		Gasolina si
	MEDIOS DE VARADA	Rampa. si
		Grua si
		Pórtico elevador si
	AREA DE CARENADO	Superficie 3.128 m2
		Talleres si
	ALMACENES PARA EMBARCACIONES	Almacén. si
		Cubierto si
		Descubierto. no
		Paños. si
	OTROS SERVICIOS	Muelle de espera si
	TRANSEUNTES	Nº amarres -
Tráfico (mensual). 54		
Tarifas. si (375-3500 ptas/día)		
SERVICIOS AL USUARIO	APARCAMIENTO	Capacidad de coches. 400
		Capacidad de remolques 50
	SERVICIOS	Edificio social. si
		Bar. si
		Restaurante. si
		Duchas si
		Sanitarios si
		Piscina. no
		Botiquín si
		Hielo. si
	ENSEÑANZA NAUTICA	Escuela náutica. no
		Escuela de vela. no
		Escuela de esquí no
	COMUNICACIONES	Teléfono si
		Correos. no
	Radio. si	
	Información meteorológica. si	

OBSERVACIONES: (1) Bares, Souvenirs, Prensa, restaurantes

<p>DATOS ADMINISTRATIVOS</p>	<table> <tr> <td>Concesionario</td> <td rowspan="4">} GRUPO DE PUERTOS DE MURCIA</td> </tr> <tr> <td>Fecha de concesión</td> </tr> <tr> <td>Período de concesión</td> </tr> <tr> <td>Fecha fin de concesión</td> </tr> </table>	Concesionario	} GRUPO DE PUERTOS DE MURCIA	Fecha de concesión	Período de concesión	Fecha fin de concesión																																		
Concesionario	} GRUPO DE PUERTOS DE MURCIA																																							
Fecha de concesión																																								
Período de concesión																																								
Fecha fin de concesión																																								
<p>SERVICIOS GENERALES DEL PUERTO</p>	<table> <tr> <td>SERVICIOS PUBLICOS</td> <td>Local Grupo de Puertos</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Dirección puerto</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Aduana</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Balizamiento</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Alumbrado</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Depuración de aguas</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Recogida de basuras</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Limpieza residuos flotantes</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td>SERVICIOS COMERCIALES</td> <td>Venta de motores</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Venta de embarcaciones</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Venta efectos náuticos</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Otros</td> <td>no</td> </tr> </table>	SERVICIOS PUBLICOS	Local Grupo de Puertos	si		Dirección puerto	si		Aduana	no		Balizamiento	si		Alumbrado	si		Depuración de aguas	no		Recogida de basuras	si		Limpieza residuos flotantes	no	SERVICIOS COMERCIALES	Venta de motores	no		Venta de embarcaciones	no		Venta efectos náuticos	no		Otros	no			
SERVICIOS PUBLICOS	Local Grupo de Puertos	si																																						
	Dirección puerto	si																																						
	Aduana	no																																						
	Balizamiento	si																																						
	Alumbrado	si																																						
	Depuración de aguas	no																																						
	Recogida de basuras	si																																						
	Limpieza residuos flotantes	no																																						
SERVICIOS COMERCIALES	Venta de motores	no																																						
	Venta de embarcaciones	no																																						
	Venta efectos náuticos	no																																						
	Otros	no																																						
<p>CARACTERISTICAS FISICAS</p>	<table> <tr> <td>SUPERFICIE DE LA INSTALACION</td> <td>Zona de servicio</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Agua abrigada</td> <td></td> </tr> <tr> <td>CALADOS</td> <td>En la bocana</td> <td>1,8-2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>En el antepuerto</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>En la dársena deportiva</td> <td>2</td> </tr> </table>	SUPERFICIE DE LA INSTALACION	Zona de servicio			Agua abrigada		CALADOS	En la bocana	1,8-2		En el antepuerto	2		En la dársena deportiva	2																								
SUPERFICIE DE LA INSTALACION	Zona de servicio																																							
	Agua abrigada																																							
CALADOS	En la bocana	1,8-2																																						
	En el antepuerto	2																																						
	En la dársena deportiva	2																																						
<p>AMARRES</p>	<table> <tr> <td>NUMERO TOTAL</td> <td>Total de la concesión</td> <td>163</td> </tr> <tr> <td></td> <td>De uso privado</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td></td> <td>De servicio público tarifado</td> <td>163</td> </tr> <tr> <td>NUMERO SEGUN ESLORA (L)</td> <td>L < 5,5</td> <td>35</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5,5 < L < 6,5</td> <td>48</td> </tr> <tr> <td></td> <td>6,5 < L < 7,5</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7,5 < L < 8,5</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td></td> <td>8,5 < L < 9,5</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td></td> <td>9,5 < L</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>SERVICIOS EN LOS AMARRES</td> <td>Agua</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Electricidad</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bolsas basuras</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Otros</td> <td>no</td> </tr> </table>	NUMERO TOTAL	Total de la concesión	163		De uso privado	-		De servicio público tarifado	163	NUMERO SEGUN ESLORA (L)	L < 5,5	35		5,5 < L < 6,5	48		6,5 < L < 7,5	28		7,5 < L < 8,5	26		8,5 < L < 9,5	13		9,5 < L	13	SERVICIOS EN LOS AMARRES	Agua	si		Electricidad	si		Bolsas basuras	no		Otros	no
NUMERO TOTAL	Total de la concesión	163																																						
	De uso privado	-																																						
	De servicio público tarifado	163																																						
NUMERO SEGUN ESLORA (L)	L < 5,5	35																																						
	5,5 < L < 6,5	48																																						
	6,5 < L < 7,5	28																																						
	7,5 < L < 8,5	26																																						
	8,5 < L < 9,5	13																																						
	9,5 < L	13																																						
SERVICIOS EN LOS AMARRES	Agua	si																																						
	Electricidad	si																																						
	Bolsas basuras	no																																						
	Otros	no																																						

EMBARCACIONES	NUMERO TOTAL -																																																			
SERVICIO A LAS EMBARCACIONES	<table> <tr> <td>COMBUSTIBLE</td> <td>Gas-oil</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Gasolina</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td>MEDIOS DE VARADA</td> <td>Rampa</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Grua</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Pórtico elevador</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td>AREA DE CARENADO</td> <td>Superficie</td> <td>250 m2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Talleres</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td>ALMACENES PARA EMBARCACIONES</td> <td>Almacén</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Cubierto</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Descubierto</td> <td>no (1)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Paños</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td>OTROS SERVICIOS</td> <td>Muelle de espera</td> <td>no</td> </tr> </table>	COMBUSTIBLE	Gas-oil	no		Gasolina	no	MEDIOS DE VARADA	Rampa	si		Grua	no		Pórtico elevador	no	AREA DE CARENADO	Superficie	250 m2		Talleres	no	ALMACENES PARA EMBARCACIONES	Almacén	no		Cubierto	no		Descubierto	no (1)		Paños	no	OTROS SERVICIOS	Muelle de espera	no															
COMBUSTIBLE	Gas-oil	no																																																		
	Gasolina	no																																																		
MEDIOS DE VARADA	Rampa	si																																																		
	Grua	no																																																		
	Pórtico elevador	no																																																		
AREA DE CARENADO	Superficie	250 m2																																																		
	Talleres	no																																																		
ALMACENES PARA EMBARCACIONES	Almacén	no																																																		
	Cubierto	no																																																		
	Descubierto	no (1)																																																		
	Paños	no																																																		
OTROS SERVICIOS	Muelle de espera	no																																																		
TRANSEUNTES	<table> <tr> <td>Nº amarres</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Tráfico (mensual)</td> <td>2- 3</td> </tr> <tr> <td>Tarifas</td> <td>-</td> </tr> </table>	Nº amarres	-	Tráfico (mensual)	2- 3	Tarifas	-																																													
Nº amarres	-																																																			
Tráfico (mensual)	2- 3																																																			
Tarifas	-																																																			
SERVICIOS AL USUARIO	<table> <tr> <td>APARCAMIENTO</td> <td>Capacidad de coches</td> <td>no (1)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Capacidad de remolques</td> <td>no (1)</td> </tr> <tr> <td>SERVICIOS</td> <td>Edificio social</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bar</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Restaurante</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Duchas</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Sanitarios</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Piscina</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Botiquín</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Hielo</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td>ENSEÑANZA NAUTICA</td> <td>Escuela náutica</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Escuela de vela</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Escuela de esquí</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td>COMUNICACIONES</td> <td>Teléfono</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Correos</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Radio</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Información meteorológica</td> <td>no</td> </tr> </table>	APARCAMIENTO	Capacidad de coches	no (1)		Capacidad de remolques	no (1)	SERVICIOS	Edificio social	no		Bar	no		Restaurante	no		Duchas	no		Sanitarios	no		Piscina	no		Botiquín	no		Hielo	no	ENSEÑANZA NAUTICA	Escuela náutica	no		Escuela de vela	no		Escuela de esquí	no	COMUNICACIONES	Teléfono	si		Correos	no		Radio	no		Información meteorológica	no
APARCAMIENTO	Capacidad de coches	no (1)																																																		
	Capacidad de remolques	no (1)																																																		
SERVICIOS	Edificio social	no																																																		
	Bar	no																																																		
	Restaurante	no																																																		
	Duchas	no																																																		
	Sanitarios	no																																																		
	Piscina	no																																																		
	Botiquín	no																																																		
	Hielo	no																																																		
ENSEÑANZA NAUTICA	Escuela náutica	no																																																		
	Escuela de vela	no																																																		
	Escuela de esquí	no																																																		
COMUNICACIONES	Teléfono	si																																																		
	Correos	no																																																		
	Radio	no																																																		
	Información meteorológica	no																																																		

OBSERVACIONES: .(1). Existe una gran explanada con posibilidades de
 utilización

<p>DATOS ADMINISTRATIVOS</p>	<p>Concesionario. Club Regatas Mazarrón Fecha de concesión 7 Noviembre 1979 Período de concesión 34 años Fecha fin de concesión 6 Noviembre 2013</p>
<p>SERVICIOS GENERALES DEL PUERTO</p>	<p>SERVICIOS PUBLICOS</p> <p>Local Grupo de Puertos no Dirección puerto si Aduana no Balizamiento si Alumbrado. si Depuración de aguas. no Recogida de basuras. si Limpieza residuos flotantes. si</p> <p>SERVICIOS COMERCIALES</p> <p>Venta de motores no Venta de embarcaciones no Venta efectos náuticos no Otros. no</p>
<p>CARACTERISTICAS FISICAS</p>	<p>SUPERFICIE DE LA INSTALACION</p> <p>Zona de servicio Agua abrigada.</p> <p>CALADOS</p> <p>En la bocana 6-7 En el antepuerto 6-7 En la dársena deportiva. 1,5-5</p>
<p>AMARRES</p>	<p>NUMERO TOTAL</p> <p>Total de la concesión. 200 De uso privado 150 De servicio público tarifado 50</p> <p>NUMERO SEGUN ESLORA (L)</p> <p>Sin clasificár</p> <p>SERVICIOS EN LOS AMARRES</p> <p>Agua. si Electricidad. si Bolsas basuras. si Otros no</p>

EMBARCACIONES	NUMERO TOTAL -	
SERVICIO A LAS EMBARCACIONES	COMBUSTIBLE Gas-oil si Gasolina si	
	MEDIOS DE Rampa si VARADA Grua no	
	Pórtico elevador no	
	AREA DE Superficie 400 m2 CARENADO Talleres no	
	ALMACENES Almacén no PARA Cubierto no EMBARCACIONES Descubierto no(1)	
	Pañosles no	
	OTROS Muelle de espera si SERVICIOS	
	TRANSEUNTES	Nº amarres -
		Tráfico (mensual) 4
		Tarifas si (700-1000 pts.dia)(2)
	SERVICIOS AL USUARIO	APARCAMIENTO Capacidad de coches 150 Capacidad de remolques 50
		SERVICIOS Edificio social si
Bar si		
Restaurante si		
Duchas si		
Sanitarios si		
Piscina no		
Botiquín si		
Hielo si		
ENSEÑANZA Escuela náutica no NAUTICA Escuela de vela no		
Escuela de esquí no		
COMUNICACIONES Teléfono si NES Correos no		
Radio si		
Información meteorológica si		

OBSERVACIONES: (1) Existe una explanada que no se utiliza
 (2) Para embarcaciones de 10 m.

<p>DATOS ADMINISTRATIVOS</p>	<p>Concesionario. Club Náutico de Aguilas Fecha de concesión 24 noviembre 1977 Período de concesión 30 años Fecha fin de concesión 23 noviembre 2007</p>
<p>SERVICIOS GENERALES DEL PUERTO</p>	<p>SERVICIOS PUBLICOS</p> <p>Local Grupo de Puertos si Dirección puerto si Aduana si Balizamiento si Alumbrado. si Depuración de aguas. no Recogida de basuras. si Limpieza residuos flotantes. si</p> <p>SERVICIOS COMERCIALES</p> <p>Venta de motores. si Venta de embarcaciones si Venta efectos náuticos si Otros. no</p>
<p>CARACTERISTICAS FISICAS</p>	<p>SUPERFICIE DE LA INSTALACION</p> <p>Zona de servicio Agua abrigada.</p> <p>CALADOS</p> <p>En la bocana 3 En el antepuerto 2,5 En la dársena deportiva. 2,5</p>
<p>AMARRES</p>	<p>NUMERO TOTAL</p> <p>Total de la concesión. 182 De uso privado 129 De servicio público tarifado 53</p> <p>NUMERO SEGUN ESLORA (L)</p> <p>L < 4 24 4 < L < 6 72 6 < L < 8 61 8 < L < 12 25</p> <p>SERVICIOS EN LOS AMARRES</p> <p>Agua. si Electricidad. si Bolsas basuras. si Otros no(1)</p>

EMBARCACIONES	NUMERO TOTAL -																																																			
SERVICIO A LAS EMBARCACIONES	<table> <tr> <td>COMBUSTIBLE</td> <td>Gas-oil</td> <td>si (2)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Gasolina</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td>MEDIOS DE VARADA</td> <td>Rampa</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Grua</td> <td>si (10 Tm)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Pórtico elevador</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td>AREA DE CARENADO</td> <td>Superficie</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Talleres</td> <td>si (2)</td> </tr> <tr> <td>ALMACENES PARA EMBARCACIONES</td> <td>Almacén</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Cubierto</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Descubierto</td> <td>si (3)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Paños</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td>OTROS SERVICIOS</td> <td>Muelle de espera</td> <td>si</td> </tr> </table>	COMBUSTIBLE	Gas-oil	si (2)		Gasolina	no	MEDIOS DE VARADA	Rampa	si		Grua	si (10 Tm)		Pórtico elevador	no	AREA DE CARENADO	Superficie	si		Talleres	si (2)	ALMACENES PARA EMBARCACIONES	Almacén	no		Cubierto	no		Descubierto	si (3)		Paños	no	OTROS SERVICIOS	Muelle de espera	si															
COMBUSTIBLE	Gas-oil	si (2)																																																		
	Gasolina	no																																																		
MEDIOS DE VARADA	Rampa	si																																																		
	Grua	si (10 Tm)																																																		
	Pórtico elevador	no																																																		
AREA DE CARENADO	Superficie	si																																																		
	Talleres	si (2)																																																		
ALMACENES PARA EMBARCACIONES	Almacén	no																																																		
	Cubierto	no																																																		
	Descubierto	si (3)																																																		
	Paños	no																																																		
OTROS SERVICIOS	Muelle de espera	si																																																		
TRANSEUNTES	<table> <tr> <td>Nº amarres</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Tráfico (mensual)</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Tarifas</td> <td>si 780-4680 pts/mes</td> </tr> </table>	Nº amarres	-	Tráfico (mensual)	12	Tarifas	si 780-4680 pts/mes																																													
Nº amarres	-																																																			
Tráfico (mensual)	12																																																			
Tarifas	si 780-4680 pts/mes																																																			
SERVICIOS AL USUARIO	<table> <tr> <td>APARCAMIENTO</td> <td>Capacidad de coches</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Capacidad de remolques</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>SERVICIOS</td> <td>Edificio social</td> <td>si (4)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Bar</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Restaurante</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Duchas</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Sanitarios</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Piscina</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Botiquín</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Hielo</td> <td>si (2)</td> </tr> <tr> <td>ENSEÑANZA NAUTICA</td> <td>Escuela náutica</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Escuela de vela</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Escuela de esquí</td> <td>no</td> </tr> <tr> <td>COMUNICACIONES</td> <td>Teléfono</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Correos</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Radio</td> <td>si</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Información meteorológica</td> <td>si</td> </tr> </table>	APARCAMIENTO	Capacidad de coches	60		Capacidad de remolques	32	SERVICIOS	Edificio social	si (4)		Bar	no		Restaurante	no		Duchas	no		Sanitarios	no		Piscina	no		Botiquín	si		Hielo	si (2)	ENSEÑANZA NAUTICA	Escuela náutica	si		Escuela de vela	si		Escuela de esquí	no	COMUNICACIONES	Teléfono	si		Correos	si		Radio	si		Información meteorológica	si
APARCAMIENTO	Capacidad de coches	60																																																		
	Capacidad de remolques	32																																																		
SERVICIOS	Edificio social	si (4)																																																		
	Bar	no																																																		
	Restaurante	no																																																		
	Duchas	no																																																		
	Sanitarios	no																																																		
	Piscina	no																																																		
	Botiquín	si																																																		
	Hielo	si (2)																																																		
ENSEÑANZA NAUTICA	Escuela náutica	si																																																		
	Escuela de vela	si																																																		
	Escuela de esquí	no																																																		
COMUNICACIONES	Teléfono	si																																																		
	Correos	si																																																		
	Radio	si																																																		
	Información meteorológica	si																																																		

OBSERVACIONES: . (1) Hay instalación para teléfono y televisor (2) En el puerto comercial y pesquero. (3) Para vela ligera (4) Fuera de la dársena deportiva

CAPITULO 2

ANEXO 2

INSTALACIONES NAUTICAS LIGERAS

En este Anexo al apartado 2.2. se describen los diferentes tipos de instalaciones náuticas ligeras más importantes y con posibilidades de aplicación en el litoral de Murcia. El conocimiento y desarrollo de este tipo de instalaciones se considera, tal y como se apuntaba anteriormente, cada vez más importante por su economicidad y su escaso impacto sobre el litoral, ya que su característica principal es la inexistencia de obras marítimas infraestructurales permanentes. Al final del anexo se incluyen las representaciones gráficas de los diversos sistemas de instalaciones náuticas ligeras, mostrando de forma clara las diferencias existentes entre cada una de ellas.

Los sistemas propuestos son los siguientes:

- a) Rampa. Consiste en una pendiente, cuya inclinación puede variar entre el 12 y el 15%, destinada al lanzamiento de embarcaciones. La anchura de la rampa se recomienda sea suficiente para que como mínimo quepan dos embarcaciones al mismo tiempo, contando 4,5 metros de ancho para cada vía de descenso.

Al no permitir el atraque de embarcaciones conviene instalar unas palancas flotantes que hagan el papel de muelle de espera para aquellos barcos que deseen utilizar dicho servicio, faciliten la posición de la barca, el embarque de pasajeros y delimiten las vías de circulación. Otro servicio necesario es una zona de aparcamiento para vehículos y remolques así como también los de agua, lavabos, basuras, teléfono y panel informativo.

La utilización de la rampa está especialmente indicada para las embarcaciones de recreo y deportivas puesto que

una gran parte de ellas son de reducida dimensión, lo que implica poderlas estacionar en tierra. Es además un equipamiento sencillo que puede funcionar en régimen de auto-servicio y que tiene pocas repercusiones sobre el paisaje.

- b) Fondeadero organizado. Fondear consiste en anclar la embarcación en un lugar de aguas tranquilas y próximas a la costa. La organización de estas zonas es necesaria si se quiere su densificación. Se han de fijar los límites de la zona, los espacios entre barcas y los sistemas de anclaje más apropiados al lugar y tipos de embarcaciones.

Es conveniente también que existan algunos servicios en tierra: un embarcadero fijo o flotante, una rampa y una zona de aparcamiento. El embarcadero facilita la subida a bordo y el embarque de material. Si dispone de agua y electricidad facilita además el mantenimiento de las embarcaciones. La rampa o similar es imprescindible para varar y botar los barcos; y el aparcamiento es necesario para estacionar los vehículos y remolques de los usuarios.

Por último otros servicios útiles serían un aparcamiento para barcas auxiliares, un local de recepción con teléfono, sanitarios, servicio de basuras y un marinero en el caso de que el fondeadero fuese grande.

- c) Puerto-isla flotante. Es como una isla artificial unida a la costa por palancas flotantes o embarcaciones de servicio del puerto, dotada de las instalaciones necesarias para la acogida de las embarcaciones. En tierra pueden instalarse los equipamientos técnicos. En la orilla tiene que haber un embarcadero y un servicio de botadura. Y en la isla, palancas de amarre, local de recepción y club, bar, sanitarios, teléfonos, agua y combustible.

El área de aparcamiento ha de localizarse en el interior y estar comunicada con los puntos de atraque de las barcas de servicio del puerto o con las palancas, por caminos peatonales. Esta instalación ha de localizarse en lugar resguardado y sus equipamientos pueden ser desmontados en la temporada baja.

- d) Puerto seco. La característica diferenciadora del puerto seco respecto al puerto deportivo convencional es el estacionamiento en tierra de las embarcaciones en lugar de amarrarlas a una palanca. La zona de estacionamiento ha de situarse en las proximidades de la orilla con el fin de facilitar las maniobras de botadura y recogida. Esta zona acoge a las embarcaciones estacionadas en los remolques, soportes, carros al aire libre, vigilados y cerrados.

El principio básico del puerto seco es la botadura rápida, pudiéndose utilizar cualquier sistema que cumpla con esta condición. En las proximidades de estas instalaciones puede haber palancas flotantes así como un embarcadero que permita amarrar las barcas que esperan hacer la maniobra.

Los servicios que ha de ofrecer una instalación de este tipo son similares a los de los puertos convencionales pero con unas necesidades de personal menores. Hay que tener en cuenta también los problemas que puede ocasionar desde un punto de vista paisajístico dado el gran número de embarcaciones estacionadas que pueden albergar.

Una modalidad de puerto seco muy extendida en algunas regiones españolas (pero no en la costa de Murcia) es la llamada "Base náutica". Ésta se localiza habitualmente en las playas y consiste en un estacionamiento de embarca-

ciones (de orza móvil o de quilla plana) de forma organizada sobre la misma arena y de unos medios mecánicos (cabrestante o tractos) para arrastrar la embarcación y ayudar a estacionarla o a botarla. En pequeños edificios en la misma playa (pero lo más alejados de la orilla posible) pueden prestarse los servicios básicos a las embarcaciones y sus usuarios.

- e) Puerto seco dividido. Este tipo de instalación soluciona en buena medida el problema de la ocupación de espacio en la orilla que plantea el puerto seco, trasladando una parte de los aparcamientos al interior. La zona interior será el aparcamiento principal mientras que el área de almacenaje del litoral tendrá una capacidad reducida (60-80 plazas) de uso exclusivo de las embarcaciones que salen regularmente y a los estacionamientos cortos.

La mayor parte de los servicios se instalan en el área de almacenaje principal, en el interior. Por su parte los servicios mínimos como teléfono, lavabos, rampa y otros medios de botadura deberían localizarse en el litoral. Ambas zonas están cerradas y vigiladas.

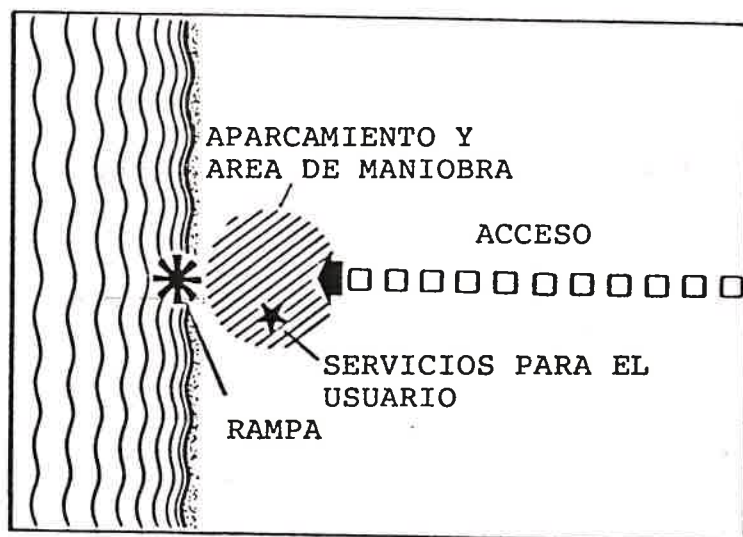
- f) Puerto seco en estantería. Las características que diferencian a esta instalación con los otros puertos son la organización del almacenaje y el sistema de botadura y recogida de embarcaciones. La forma de estacionamiento consiste en apilar las embarcaciones en tres o cuatro niveles en una estructura metálica dividida en departamentos.

El sistema de botadura requerido no puede utilizarse en régimen de autoservicio, debido a la complejidad de colocación y descenso de las barcas por lo que se requiere

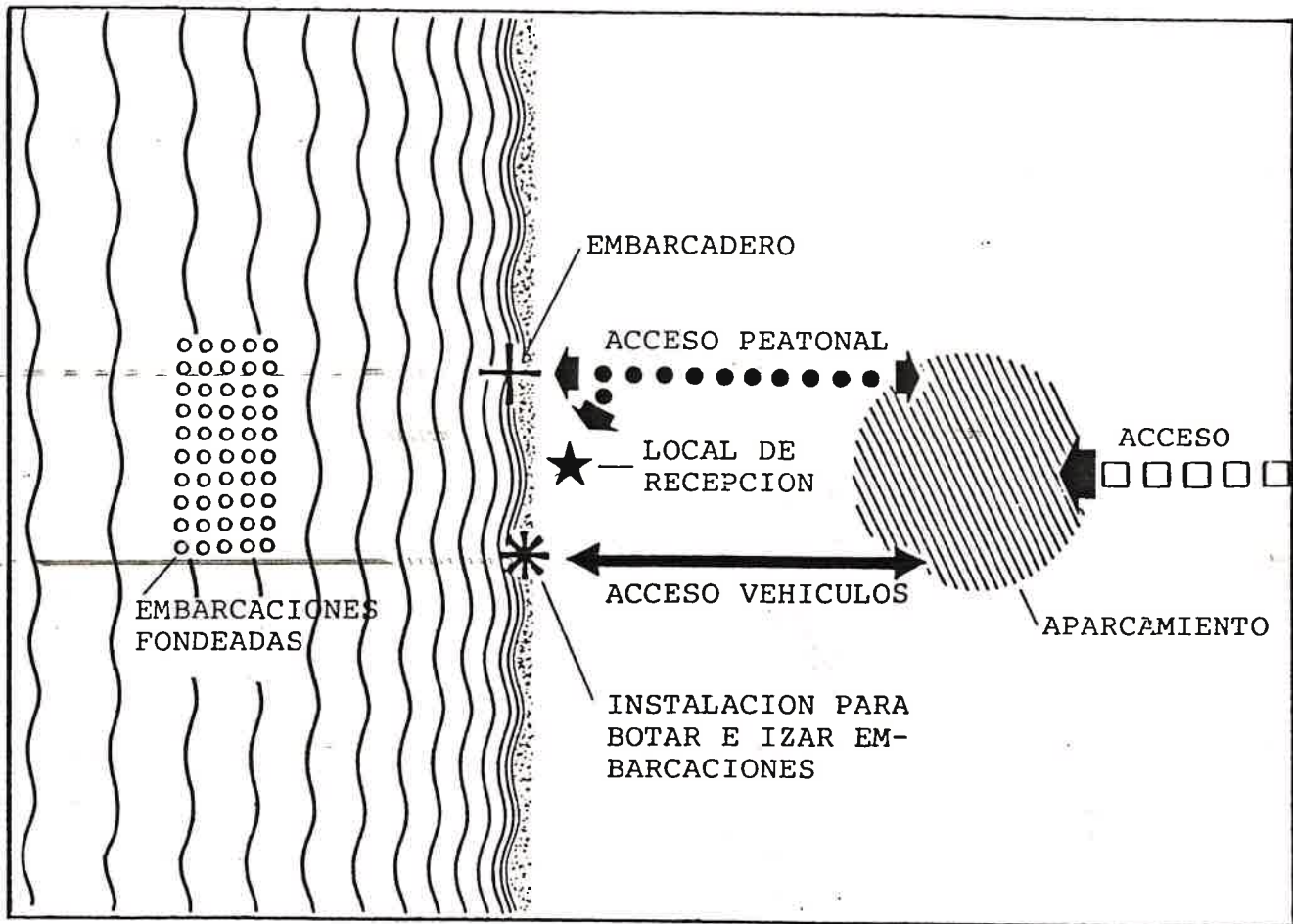
personal especializado. El aparato utilizado para la manipulación de las embarcaciones es un carro elevador de horca, el cual coge la barca de su departamento y la deposita en el agua y viceversa. La operación puede realizarse en cinco minutos, y un solo carro es suficiente para 250 embarcaciones.

Finalmente, en un lugar próximo a la botadura de las embarcaciones hay que instalar una palanca flotante para utilizarla como muelle de espera. El resto de servicios han de ser iguales a los de los puertos secos.

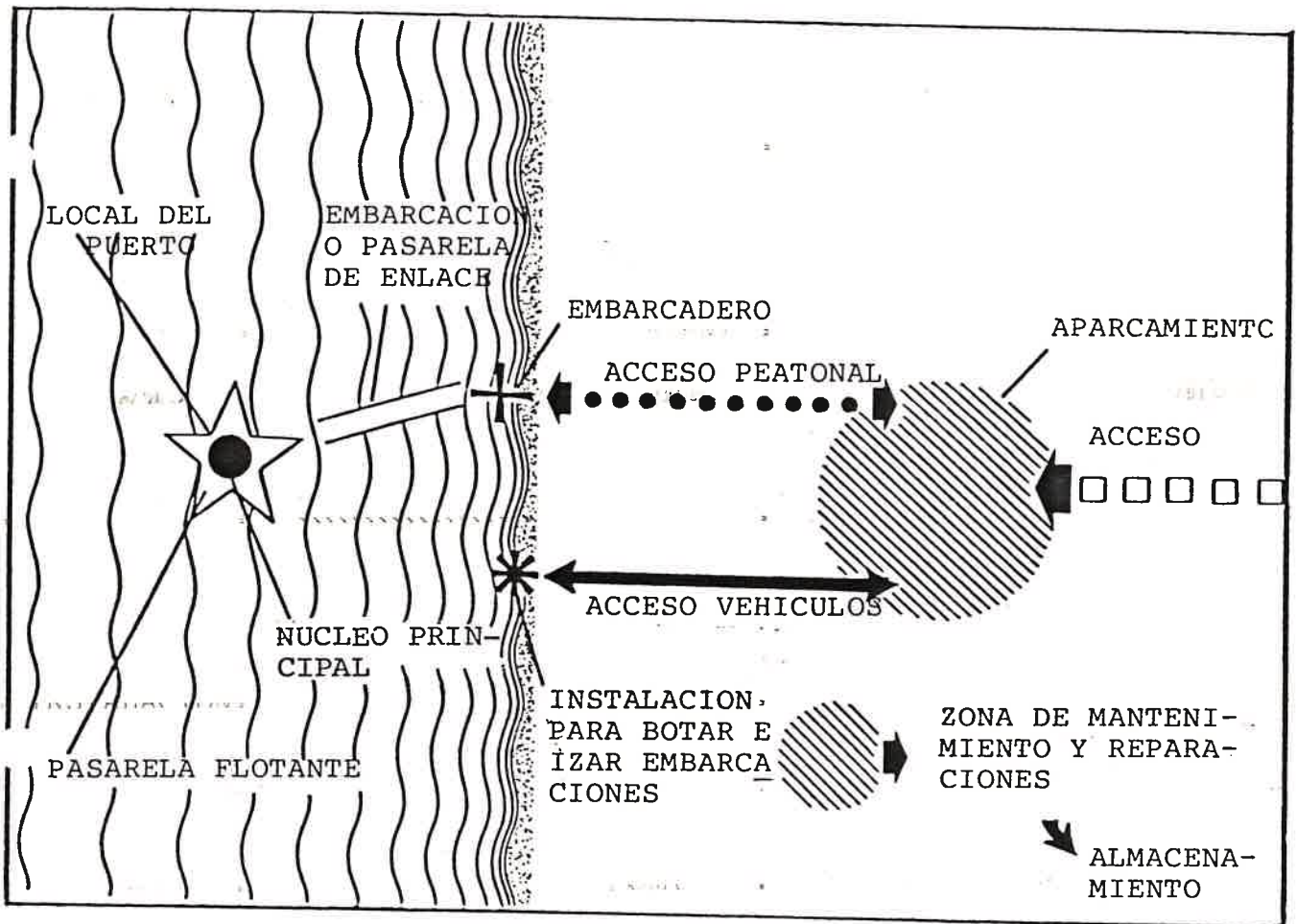
ESQUEMA a: RAMPA



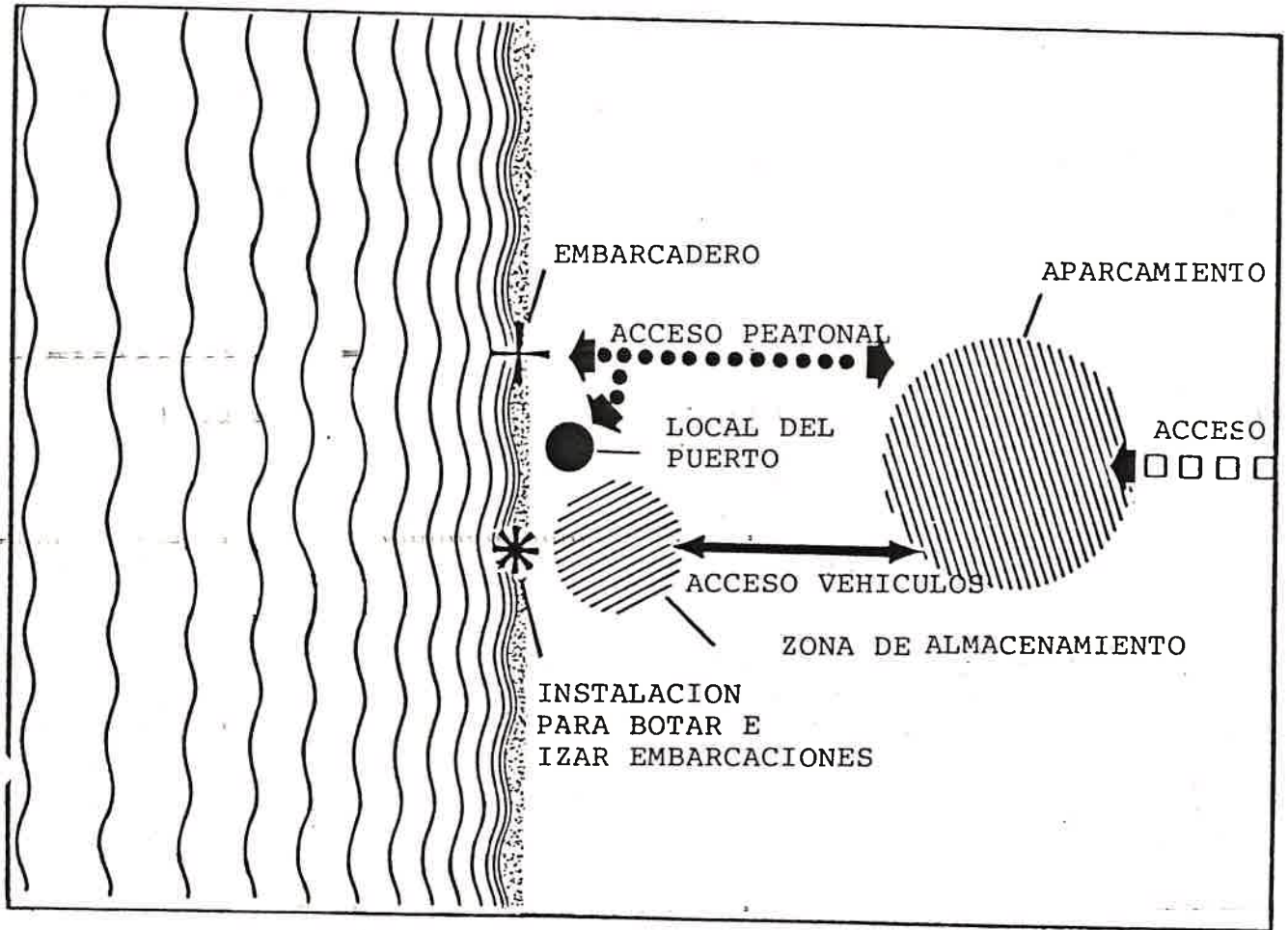
ESQUEMA b: FONDEADERO ORGANIZADO



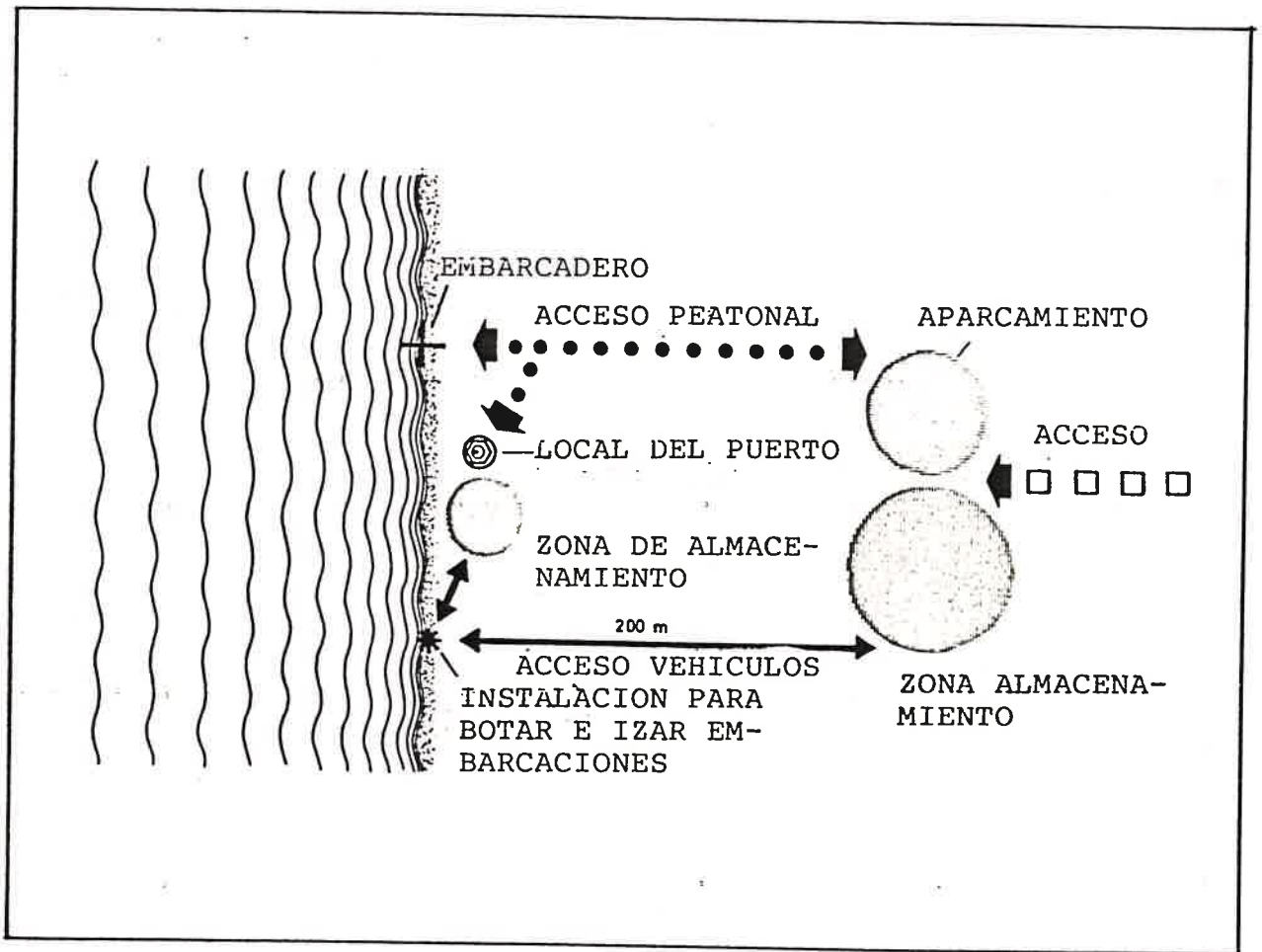
ESQUEMA c : PUERTO ISLA FLOTANTE



ESQUEMA d: PUERTO SECO



ESQUEMA e : PUERTO SECO DIVIDIDO



3.- EVOLUCION DE LA DEMANDA DE
PUNTOS DE AMARRE

3.1. NUMERO ACTUAL DE EMBARCACIONES Y PUNTOS DE AMARRE

El número de embarcaciones que tienen por base un determinado tramo de costa es difícil de determinar. En primer lugar porque varía notablemente en las distintas épocas del año e incluso dentro de la misma época. En segundo lugar porque un número indeterminado de embarcaciones no tiene por base un puerto o una instalación concreta sino que se estacionan en garages, hangares o casas particulares y se trasladan mediante remolques y varan o fondean en la costa fuera del control de los organismos que gestionan los puertos. Por último, en las mismas instalaciones el número de embarcaciones no es constante ya que algunas permanecen en ellas ciertos periodos de tiempo.

Un método que puede utilizarse para conocer aproximadamente el número de embarcaciones de un tramo de costa es el de calcular las matriculaciones producidas en las Comandancias y Ayudantías de Marina de la Zona en los 10 últimos años (periodo medio de vida útil de las embarcaciones deportivas). Pero este método adolece de importantes imperfecciones para estimar la cantidad real de embarcaciones presentes, en temporada alta, en el litoral debido básicamente a los siguientes 2 factores:

- a) Aunque es obligatoria la matriculación de todas las embarcaciones deportivas (excepto de tablas de wind-surf y los botes inflables de pequeño tamaño) en la práctica no todos los usuarios realizan este trámite legal. La razón principal es el hecho de que debe ingresarse a Hacienda el Impuesto de Lujo previamente a la matriculación si la embarcación tiene más de 5 metros de eslora. Las

embarcaciones matriculadas quedan inscritas, con sus características, en un folio de la 5ª lista. Actualmente se puede calcular que solo en torno a un 70% de las embarcaciones están foliadas en las Comandancias y Ayudantías de Marina, es decir, legalmente matriculadas.

- b) Incluso en el supuesto de que todas las embarcaciones estuvieran matriculadas un número indeterminado de ellas pueden tener por base cualquier región o zona del territorio español. Es normal matricular la embarcación en la Comandancia o Ayudantía del área donde se ha realizado la compra. También es habitual inscribir las embarcaciones (especialmente las de gran tamaño y elevado coste) en zonas donde se intuye que la valoración que se efectuará (y que es la base para el Impuesto de Lujo) es menor.

Por todo ello está claro que debe recurrirse a otros procedimientos además de calcular el número de matriculaciones, para conocer aproximadamente el número de embarcaciones existentes en un determinado tramo costero.

El cálculo aproximado que se ha realizado se refiere a todas las embarcaciones deportivas (excepto las tablas de windsurf) que pueden tener por base las instalaciones y el litoral de la Región de Murcia en un día de temporada de vacaciones, es decir, en los meses de verano que son los de mayor utilización de las embarcaciones.

En base a los cuestionarios y fichas elaboradas en la consulta directa que se ha realizado en todas las instalaciones náuticas y calculando las proporciones que se dan en el conjunto de la costa mediterránea entre puntos de amarre y

embarcaciones existentes se puede estimar que en la Región de Murcia hay en temporada alta unas 5.000 embarcaciones deportivas. De este conjunto que se encuentra en las instalaciones náuticas pero también en embarcaderos particulares, en zonas de varada en las playas, en hangares particulares o fondeadas en algunos puntos de la costa, se puede estimar que unas 3.750 se encuentran en la zona del Mar Menor y el resto -1250- en la costa entre el Cabo de Palos y el límite sur del término municipal de Aguilas.

3.2. EVOLUCION FUTURA A LOS HORIZONTES 1990 Y 2000

La evolución futura del parque de embarcaciones de Murcia depende de multitud de factores, algunos de los cuales son difíciles de cuantificar estadísticamente. Los más importantes son:

- la evolución de la renta de los distintos sectores de la sociedad.
- la evolución del turismo.
- la oferta de instalaciones náuticas, en especial en cuanto a la cantidad y precio de los amarres y en cuanto a cantidad y calidad de servicios.
- la promoción que distintas asociaciones y organismos (desde la Federación de Vela y Motonáutica a los Organismos de la Administración responsables de Deportes) hagan de la náutica entre la población.
- la baja dotación de la que se parte actualmente.

En cualquier caso está demostrado que la demanda de amarres tiene una interrelación directa con la demanda de embarcaciones, potenciándose mutuamente dentro de los límites que imponen el nivel de renta de la población residente, la cantidad y nivel de turismo, y el precio y calidad de los servicios náuticos.

En base a los anteriores factores un Plan de Puertos Deportivos no puede simplemente proyectar hacia el futuro la evolución temporal reciente del número de embarcaciones y amarres y a partir de estas proyecciones planificar el futuro

de las instalaciones. Para ello no sería necesario la elaboración de un Plan sino que bastaría con dejar totalmente a los agentes promotores privados que, mediante las oportunas concesiones, vayan adaptando la oferta a la evolución de la demanda.

Por otra parte, la simple proyección hacia el futuro de las tendencias seguidas en los últimos 10 años nos elevaría a cifras elevadísimas para los horizontes 1990 y 2000 por que se partía de niveles muy bajos de dotación y el crecimiento en estos años ha sido muy elevado (superior al 250%). En cambio, si la proyección se realiza en base al crecimiento del parque de embarcaciones de los 2 ó 3 últimos años en los que se ha mantenido prácticamente estancado el resultado para los años 1990 y 2000 nos daría una cifra sólo ligeramente superior a la actual.

Por todo ello se ha preferido trabajar en base a los siguientes supuestos de partida:

- Los ritmos de crecimiento del parque de embarcaciones deportivas serán semejantes a los del resto de regiones mediterráneas.
- la dotación actual de embarcaciones por cada 1000 habitantes es muy baja en relación a otras regiones y países. Ello puede facilitar el crecimiento futuro.
- En algunas instalaciones actuales hay amarres sin ocupar o bien dársenas enteras aún sin equipar. Esto supone que una parte de la demanda futura será absorbida por los excedentes actuales.
- En el futuro aumentará la promoción de las instalaciones por parte de sus promotores y de los deportes náu-

ticos, especialmente la vela, por parte de la Administración Autonómica. Por otra parte es necesaria una mayor promoción de los puertos no sólo para los residentes en la región y los turistas habituales sino también como medio de atracción de turismo náutico.

Con los anteriores supuestos se han elaborado dos hipótesis de crecimiento futuro de las embarcaciones y a partir de ellas de los amarres necesarios. Ambas hipótesis nos ofrecen un margen en el que probablemente pueden encontrarse la demanda de embarcaciones y la oferta de puntos de amarre en los años 1990 y 2000. Las dos hipótesis (la mínima y la máxima) suponen un crecimiento sostenido de las embarcaciones inferior al de los últimos 10 años pero superior al del periodo de los 3 últimos años.

Las hipótesis son las siguientes:

- a) Hipótesis mínima. Se supone un crecimiento anual acumulativo de las embarcaciones entre 1984 y 1990 del 4% y entre 1990 y 2000 del 3%.
- b) Hipótesis máxima. El crecimiento del parque de embarcaciones se estima en un 6% anual acumulativo entre 1984 y 1990 y del 4% entre 1990 y 2000.

Con estas hipótesis la evolución del parque de embarcaciones sería el siguiente:

	EMBARCACIONES		
	<u>1984</u>	<u>1990</u>	<u>2000</u>
Hipótesis mínima	5.000	6.327	8.503
Hipótesis máxima	5.000	7.092	10.498

Es necesario destacar que las cifras previstas para 1990 y 2000 son elevadas en ambas hipótesis porque se ha supuesto un esfuerzo consciente y planificado de promoción de los deportes náuticos.

La proporción actual entre embarcaciones y puntos de amarres es de 2,18, similar a la existente en otras regiones. En los últimos años ha aumentado la proporción de embarcaciones ligeras respecto a embarcaciones de gran eslora. Esta tendencia seguramente continuará en el futuro y, en cualquier caso es previsible que el número de embarcaciones que se estacionan en tierra aumente en proporción a las que se mantienen permanentemente en amarres. Para calcular el número de amarres que se necesitarán para las embarcaciones previstas en las hipótesis anteriores se ha supuesto unas proporciones de 2,2 para 1990 y 2,4 para el año 2000. En estas condiciones el número de amarres sería el siguiente:

	<u>AMARRES</u>		
	<u>1984</u>	<u>1990</u>	<u>2000</u>
Hipótesis mínima	2.286	2.876	3.543
Hipótesis máxima	2.286	3.224	4.374

Como en las anteriores proyecciones es necesario resaltar que estas cifras se calculan con el único objetivo de ofrecer unos datos aproximados que permitan hacer unas propuestas generales de actuación. A lo largo de la ejecución del Plan de Puertos Deportivos deben revisarse en función de los crecimientos realmente producidos y adaptar las propuestas a los datos reales.

4. CARACTERISTICAS DE LA COSTA

4.1. CARACTERISTICAS DE LA COSTA

El análisis de las características físico-naturales de la costa resulta imprescindible puesto que constituyen una base objetiva a la que debe ajustarse la ordenación del espacio litoral. Se realiza en este apartado un estudio descriptivo que tiene por finalidad definir el marco natural como condicionante de la posibilidad de ubicación de instalaciones náutico-deportivas, sin pretender por tanto, realizar un estudio geológico o morfológico en profundidad.

El documento base utilizado para definir el litoral ha sido el PIDU (Plan Indicativo de Usos de Dominio Público Litoral) para el tramo de costa de la Región de Murcia junto con otros estudios facilitados por la Dirección Regional de Ordenación del Territorio.

Para realizar este estudio se ha distinguido entre acantilado alto, que comprende aquel que emerge más de 20 metros sobre el nivel del mar y por tanto sin ninguna posibilidad de instalaciones portuarias; acantilado bajo, entre 2 y 20 metros, puesto que existe alguna experiencia de ubicación de instalaciones en tramos de costa elevados; costa baja, de menos de 2 metros y playas de arena y de cantos rodados donde la construcción de un puerto deportivo presenta menos dificultades físicas y resulta más económico, pero puede presentar otros graves inconvenientes; y por último se han distinguido los tramos constituidos por obra artificial.

4.1.1. Características generales

De la explotación del PIDU, registrando todos los accidentes de la costa, y sobre mapas de escala 1:5000, se obtiene una longitud de costa de 252 km., con la siguiente composición porcentual :

-Acantilado	40,4%
-Costa baja	11,3%
-Playas	36,5%
-Obras artificiales	11,7%
-TOTAL	100%

Como resumen de aquel documento se presenta el cuadro nº15 en el que aparece la composición por tipos de costa, para cada municipio medida en metros.

En términos generales la costa de Murcia puede dividirse, atendiendo a sus características físicas, en dos tramos diferenciados. Desde el límite de la provincia de Alicante hasta el Cabo de Palos y a partir de este hasta Punta Parida, en el límite con la provincia de Almería. El primero de ellos comprende el Mar Menor, totalmente de costa baja, con gran extensión de playa. El segundo es escarpado -el 96% del total de los acantilados está en dicho tramo-; las playas son comparativamente más escasas, y la costa es en general más articulada.

La costa interior del Mar Menor es pues fundamentalmente arenosa (vease cuadro nº 16). Más del 50% de la misma son playas, y el resto está constituida por costa baja rocosa y por obras artificiales. Presenta por tanto una costa que nunca se eleva más de dos metros, excepto un pequeño tramo en el extremo sur de la Manga, frente a la Isla del Ciervo, y la propia franja costera de la isla que al hallarse unida a tierra, se ha contabilizado.

La costa mediterránea de la Región, presenta características marcadamente distintas antes y después de la inflexión que sufre en Cabo de Palos. El cuadro nº 17 presenta un resumen de la composición de esta costa; en él, a pesar de estar ordenado por municipios se ha creído conveniente hacer esta distinción, por lo que la costa perteneciente a Cartagena aparece dividida en el tramo que precede y el que antecede a Cabo de Palos concretamente a Cala Tunez, localizada en la vertiente norte de éste.

Desde el límite con la provincia de Alicante hasta dicho Cabo, tramo que constituye la costa Este de la Manga, se cuentan más de 23 km. de playa de arenas, frente a cinco km. de costa baja rocosa, y a dos de acantilado bajo, de los cuales, 900 metros pertenecen a las primeras estribaciones de Cabo de Palos.

Después de este cabo la costa es mucho más elevada. El 50% de la franja costera está constituida por acantilado de más de 20 metros desconocido en la costa norte de la región, y otro 11% es acantilado más bajo.

CUADRO Nº 15: CARACTERISTICAS DE LA COSTA POR MUNICIPIOS (metros)

MUNICIPIOS	ACANTILADO ALTO >20m.	ACANTILADO BAJO > 2m.	COSTA BAJA < 2m.	PLAYA CANTOS RODADOS	PLAYA ARENAS	OBRAS ARTIFICIALES	TOTAL
S.PEDRO PINATAR	-	-	105	-	9.370	3.125	12.600
S.JAVIER	-	1.150	10.560	-	20.930	9.700	42.340
LOS ALCAZARES	-	-	3.140	-	2.960	750	6.850
LA UNION	1.490	-	-	-	2.335	-	3.825
CARTAGENA	58.300	11.095	6.775	3.950	28.790	13.700	122.610
MAZARRON	5.340	3.140	1.050	4.090	9.420	800	23.840
LORCA	7.360	480	-	-	2.730	-	10.570
AGULLAS	11.695	1.860	6.925	2.050	5.420	1.410	29.360
TOTAL REGION DE MURCIA	84.185	17.725	28.555	10.090	81.955	29.485	251.995

CUADRO Nº 16 : CARACTERISTICAS DE LA COSTA

Costa interior del Mar Menor

MUNICIPIO	ACANTILLADO		COSTA BAJA < 2m.	PLAYA CANTOS RODADOS	PLAYA ARENAS	OBRAS ARTIFICIALES	TOTAL
	ALTO >20m.	BAJO > 2m.					
S. PEDRO P.	-	-	-	-	2.260	2.810	5.070
S. JAVIER	-	-	2.230	-	4.810	2.310	6.350
LOS ALCAZARES	-	-	3.140	-	2.960	750	6.850
CARTAGENA	1.650	160	4.145	-	17.080	1.980	25.015
S. JAVIER	-	-	3.695	-	7.670	5.210	16.575
TOTAL	1.650	160	13.210	-	31.780	13.060	59.860

Fuente: Plan Indicativo de Usos del Dominio Público Litoral y elaboración propia.

CUADRO Nº 17: CARACTERÍSTICAS DE LA COSTA

Costa mediterránea de la región

MUNICIPIO	ACANTILLADO ALTO > 20m.	ACANTILLADO BAJO > 2m.	COSTA BAJA < 2m.	PLAYA CANTOS RODADOS	PLAYA ARENAS	OBRAS ARTIFICIALES	TOTAL
S. PEDRO P.	-	-	105	-	7.110	315	7.530
S. JAVIER	-	1.150	4.635	-	11.450	2.180	19.415
CARTAGENA hasta Cabo de Palos	-	900	200	-	4.880	70	6.050
CARTAGENA Desde Cabo Palos	11.590	7.595	630	500	3.690	330	24.335
LA UNION	1.490	-	-	-	2.335	-	3.825
CARTAGENA	45.060	2.440	1.800	3.450	3.140	11.320	67.210
MAZARRON	5.340	3.140	1.050	4.090	9.420	800	23.840
LORCA	7.360	480	-	-	2.730	-	10.570
AGUILAS	11.695	1.860	6.925	2.050	5.420	1.410	29.360
TOTAL	82.535	17.565	15.345	10.090	50.175	16.425	192.135

4.1.2. Análisis descriptivo

En este apartado se realiza en primer lugar, la descripción de las características de la costa del Mar Menor, empezando por el brazo norte de la Manga y, utilizando el criterio antes empleado, siguiendo el litoral en dirección contraria a las agujas de un reloj. A continuación se analiza la costa mediterránea, de Norte a Sur.

La zona norte de la Manga, que pertenece al municipio de San Pedro del Pinatar, presenta, en la vertiente occidental, una costa constituida por obra artificial que tiene como función separar las salinas del Cotorrillo del Mar Menor. Después el litoral sufre una fuerte inflexión y aparece una costa arenosa con las playas de la Mota, La Puntica y Lo Pagan. Empezamos aquí la costa interior del Mar Menor, la cual forma un ángulo abierto con escasas articulaciones.

Después de la playa de Lo Pagan, más de un km. de obra de defensa y apoyo a la carretera lleva a la de Santiago de la Ribera, a la que siguen casi tres km. de costa baja rocosa hasta llegar a las playas de los Najeros y las Palmeras. A continuación se encuentra de nuevo una extensa zona de costa baja rocosa, sólo interrumpida por la playa de los Alcázares, perteneciente al municipio del mismo nombre, y más adelante, por la pequeña playa del Carmolí, ya en el término municipal de Cartagena.

Siguiendo la costa hacia el Sur, se suceden una serie de playas: playa de Punta Brava, de los Urrutias, Perla de Levante, Los Nietos, Islas Menores, Mar de Cristal, y playa de Los Alemanes. La curva interior del Mar Menor, termina aquí, frente a las salinas de Marchamalo, en las cercanías de Cabo de Palos.

La Manga, perteneciente en su mayor parte al municipio de San Javier, está formada principalmente por arenas que se depositaron sobre rocas volcánicas. Su costa oeste se extiende desde las salinas de Marchamalo, hasta las salinas del Cotorrillo. De Sur a Norte, hasta la encañizada del Estacio se suceden extensas playas, algún tramo de costa baja y obra artificial que resguarda la carretera. Después de la encañizada, más de 1,5 km. de la costa están formados también por muro artificial que realiza la misma función de defensa, y que llevan a la encañizada del Charco, existiendo en esta zona gran número de islotes.

En la costa mediterránea de Norte a Sur, y a partir del límite regional, se suceden una serie de playas hasta la Punta de Algas, donde empieza el término municipal de San Javier; A esta altura, la Manga se abre dejando penetrar las aguas del Mediterráneo. A continuación se halla la ensenada del Esparto, con la extensa playa del Pudrimel que se extiende hasta la Punta del Cocedor. Entre ésta y la Punta del Estacio surge un tramo de acantilado bajo. A partir de la encañizada del Estacio, otra vía de comunicación entre los dos mares, la costa es rectilínea y con largas playas. Después del Canal de Marchamalo, perteneciente ya al término municipal de Cartagena, unos tres km. de playa de arena fina y algún tramo de costa baja llevan hasta Cabo de Palos.

En Cabo de Palos la costa es muy articulada alternando hasta Cala Reona tramos cortos de acantilado alto y bajo con playas que resultan albergadas entre los numerosos salientes de esta costa. A continuación un tramo de acantilado de más de 20 m. de altura, da paso a otro más extenso de acantilado bajo en el que se intercala alguna playa, por último la playa de las Cañas, playa Larga y playa Negrete forman una larga zona arenosa que llega hasta Punta Negrete.

Entre esta y Punta de la Chapa, que cierra al este la bahía de Portman, aparece una gran extensión de costa constituida por acantilado muy alto.

La zona costera del municipio de la Unión está formada por 2,3 km. de playa de arenas -la Bahía de Portman- y kilómetro y medio de acantilado alto. Dicha playa está anegada de fangos, pues se utiliza como vertedero de desechos por la instalación de recuperación de minerales allí ubicada, con lo que se ha destruído una bella bahía.

Desde la playa de El Gorguel, de nuevo en el término municipal de Cartagena, hasta la Punta de los Aguilones corre paralela a la costa la Sierra de la Fausilla, que da lugar a 11 km. de acantilado muy alto.

Se llega así al escalón de Cartagena, en el que está ubicada la ciudad y su puerto. Dicho puerto y la dársena de Escombreras que administrativamente forma parte de él, ocupan una extensión superior a 11 km. a lo largo de los cuales alternan tramos de obra portuaria con acantilado.

A continuación y hasta la Punta de la Azohía, surge una costa extraordinariamente abrupta y acantilada, con más de 27 km. casi ininterrumpidos de acantilado alto y pequeñas playas inaccesibles al pie de este. Sobresale en este tramo Cabo Tiñoso.

Tras aquella punta se abre la amplia bahía de Mazarrón en la que predomina la playa alternando con algun pequeño tramo de costa baja rocosa y acantilado bajo. Entre el Cabezo del Puerto, que cierra la bahía, el de la Cebada, el del Gavilán y el de Castellar se forman calas que dan lugar a playas. A partir de éste último existen tramos más largos de costa arenosa si bien de cuando en cuando, se eleva y exhibe un acantilado en ocasiones muy alto.

El municipio de Lorca, de gran extensión y escasa salida al mar, posee una costa muy elevada. Después de Punta de Calnegre, las playas existentes están situadas a pie de acantilado, generalmente en las desembocaduras de las numerosas ramblas existentes. Esta costa, excepto en estos tramos arenosos no desciende nunca por debajo de los dos metros.

Poco antes de la Rambla de la Galera, empieza el término municipal de Aguilas. Su frente costero hasta la Ensenada de la fuente, está constituido de costa baja rocosa, formando también pequeñas calas, que albergan playas.

Cabo Cope da lugar a un acantilado alto que sigue, exceptuando la playa de la Calabardina y la playa de la Cola, hasta la Punta del Cambrón, frente a la cual se halla la Isla del Fraile. A partir de esta punta alterna el acantilado y la playa.

La bahía de Aguilas se extiende entre la Peña de la Aguilica y Punta Negra; su costa es arenosa, excepto algún tramo de escollera. Después del peñón que cierra la bahía y de la playa de Poniente la costa es fundamentalmente rocosa pero baja, y de carácter lineal, mientras que a partir de la Punta de Matalentisco hasta el límite con Almería es más articulada y está formada por la alternancia de tramos acantilados de distintas alturas y playas generalmente pequeñas.

Las anteriores características de la costa de la Región de Murcia condicionan directamente las posibilidades de ubicación de los puertos deportivos y demás instalaciones náuticas. Los tramos de acantilado alto no tienen posibilidad de acoger instalaciones náuticas porque los calados son elevados a poca distancia de la costa y los accesos terrestres son difíciles y costosos.

En los tramos de acantilado bajo las condiciones son mejores para la localización de las instalaciones náuticas pero no exentas de dificultades. En estas zonas costeras hay que estudiar las condiciones particulares de cada lugar concreto (accesos terrestre, batimetría de la zona, transporte sedimentario, riqueza piscícola, etc.) para determinar la idoneidad o no de la construcción.

Por último, en las zonas de costa baja y de playas es donde la construcción de los puertos resulta más fácil y generalmente más económica. No obstante es donde mayores problemas de dinámica litoral y de privatización de un espacio de ocio para los usuarios de las playas puede ocasionar. Es por ello por lo que más adelante se propone el condicionar las concesiones de construcción a los estudios de impacto previos que delimiten de una forma rigurosa e independiente los efectos que se pueden ocasionar sobre el medio.

En resumen, las propias características de la costa constituyen una primera selección natural para la construcción de instalaciones náuticas y así se ha considerado en las propuestas contenidas en el siguiente capítulo.

4.2. LOS USOS DE LA COSTA

En este apartado se realiza una descripción de los principales usos de la costa de la Región de Murcia. Para ello se ha analizado una franja litoral no inferior a 500 m., tomando como documento básico para el estudio el Plan Indicativo de Usos de Dominio Público de la Región, además de otras informaciones y trabajos facilitados por la Dirección Regional de Ordenación del Territorio y la observación directa en las distintas visitas que se han realizado por toda la costa de Murcia.

El análisis pone de relieve la existencia de distintos usos en la franja litoral, que se han concretado en las siguientes divisiones operativas :

- áreas turísticas
- áreas propiamente urbanas
- zonas de uso predominantemente agrícola
- áreas de uso industrial o minero
- tramos de costa ocupada por salinas
- zonas de dominio militar
- y tramos sin utilización específica entre las cuales pueden distinguirse aquellas que merecen especial atención en cuanto a su necesidad de preservación.

El interés de este análisis radica, por un lado, en la determinación de aquellas áreas que potencialmente pueden generar una mayor demanda de instalaciones náuticas, las cuales pueden identificarse, sin duda alguna con las áreas turísticas y las zonas urbanas costeras.

Ello no implica que dichas instalaciones puedan proliferar indiscriminadamente en tales tramos, con el peligro de modificación y degradación del litoral que ello implica, pero si evidencia la necesidad de dar una salida, lo más racional po-

sible, la dicha demanda, que a su vez, estimula el desarrollo turístico.

En otro sentido, este análisis puede ayudar a precisar aquellas zonas que deben ser preservadas de actuaciones en su costa, tales como las salinas, las cuales gozan de un ecosistema privilegiado que puede verse amenazado. En otras zonas, su carácter no urbanizado, conjugado con sus características físicas -acantilados, ...- desaconseja la construcción de instalaciones náuticas.

Así, las características físicas de la costa y los usos actuales de la misma permiten señalar, en una primera aproximación, los tramos más idóneos y los más vulnerables, o menos adecuados, para la ubicación de un puerto deportivo.

4.2.1. Características generales

La evaluación global del conjunto de la costa de la Región -contabilizando la Manga en sus dos vertientes- señala que casi un 40% de la misma es de uso turístico. Otro 40% está constituido por costa no urbanizada que comprende tramos de dominio militar, salinas y grandes zonas sin uso específico. El resto se reparte entre tierras agrícolas, áreas industriales, mineras y urbanas. El cuadro nº 18 refleja la composición de usos de la costa en cada municipio litoral.

La costa interior del Mar Menor tiene un carácter claramente turístico-recreativo. Restringsiendo este uso a aquellos tramos urbanizados con esta finalidad, más o menos intensivamente, representa un 60% de la misma. Debe considerarse sin embargo, que los enclaves no turísticos de esta zona exceptuando el brazo norte de la Manga que alberga las salinas del Cotorrillo, están constituidos fundamentalmente por zonas de uso agrícola o militar; los primeros reciben, sin duda, una presión turística lateral a partir de la demanda existente, mientras que el carácter militar de los segundos constituye un freno a su expansión. Ello lleva a afirmar que el conjunto de esta zona tiene un carácter indiscutiblemente turístico (véase cuadro nº 19).

En el interior del Mar Menor se hallan albergadas cinco pequeñas islas -Perdiguera, Grande, Redonda, del Sujeto y del Ciervo, esta última unida a la Manga por un estrecho brazo- que constituyen eriales, sin una utilización específica.

La costa mediterránea, desde el límite con la provincia de Alicante hasta Cabo de Palos es exclusivamente turística si exceptuamos de nuevo el tramo norte de la Manga. A partir del Cabo de Palos los usos de la costa se hallan mucho más diversificados, modificándose la importancia relativa de los distintos componentes (véase cuadro nº 20).

Un 52% de este tramo costero no está urbanizado y, en su mayor parte, carece de uso específico, lo cual está íntimamente ligado a la presencia de considerables tramos de acantilado alto, y de zonas de difícil acceso. Algo más de un 20% es de uso turístico; sigue en importancia el industrial-minero y el agrícola, siendo un 6% área urbana costera.

4.2.2. Análisis descriptivo

La descripción que se realiza en este apartado sigue el mismo criterio utilizado en el 4.1.2. en el que se estudian las características físicas de la costa.

La encañizada del Charco constituye la mayor abertura de la Manga y por tanto la principal vía de comunicación entre el Mar Menor y el Mar Mediterráneo. En su apéndice Norte, la costa interior está formada por una estrecha franja de obra artificial que cumple la función de separar las salinas del Cortorillo del Mar Menor, albergando una zona con altos valores faunísticos, botánicos y geológicos que merece ser conservada.

En el punto de inflexión de la costa se halla el núcleo de población de Lo Pagan, las viviendas de segunda residencia adyacentes a esta población y a Santiago de la Ribera, y la Urbanización militar Ciudad del Aire. Santiago de la Ribera cuenta con un Club Náutico y un pequeño embarcadero. Todo este tramo de costa, hasta la zona ocupada por la Academia General del Aire y su Dársena, tiene un uso turístico-recreativo.

Después de algo más de dos km. de dominio militar que comprende, en las tierras limítrofes interiores, al aeropuerto de San Javier, el uso predominante de la costa es de nuevo el turístico intercalándose algunos tramos agrícolas y unas salinas abandonadas hasta llegar a otra zona de mayor concentración residencial: el núcleo de Los Alcázares -constituido ahora en municipio- y sus urbanizaciones contiguas, donde se halla otra instalación náutica.

Siguen más de cinco km. de zona militar que acaban dentro del término municipal de Cartagena.

A partir de la playa de Punta Brava se hallan paralelas a la costa distintas urbanizaciones. La del Carmolí, los Urrutias.. etc., tramo de uso turístico al que sucede otro que también posee un frente de playas, pero escasamente urbanizado; en él se encuentran unas salinas no utilizadas, eriales y tierras agrícolas.

De nuevo a una zona de mayor intensidad turística -que comprende los Nietos, la urbanización Islas Menores y la de Mar de Cristal, cada una de las cuales cuenta con una instalación náutica-, sigue un tramo de tierras agrícolas, cuya línea de costa está constituida por playas, y otro de uso predominantemente turístico, con las urbanizaciones de Playa Honda y Playa Paraíso.

Después de éstas, y frente a las salinas de Marchamalo, se cierra la curva interior del Mar Menor, adquiriendo su costa un sentido ascendente al comenzar la Manga.

El brazo sur de la Manga, hasta la encañizada del Charco, tiene en toda su extensión carácter residencial de temporada; presenta tramos de mayor densidad de edificación, otros en los que esta es más dispersa y tramos en los que no hay construcciones debido a sus características físicas, pues en ocasiones está formado por dunas estabilizadas que únicamente permiten el paso de la carretera que lo recorre.

Siguiendo la Manga hacia el Norte se encuentra la instalación náutica Puerto Bello, conocida también con el nombre de la Isleta, e inmediatamente después, el Canal de Marchamalo que comunica con el Mediterráneo.

A poca distancia, una estrecha franja une la Isla del Ciervo con la Manga. Este brazo ejerce una función de defensa de la instalación náutica Dos Mares.

Después empieza el término municipal de San Javier. Casi nueve km. al Norte, junto a otra vía de comunicación entre los dos mares se halla el puerto deportivo Puertomenor, más conocido como "Tomás Maestre" que constituye la mayor instalación náutico-deportiva de toda la costa de la Región de Murcia.

Se llega así a la encañizada del Charco -punto de partida de esta descripción- donde termina el brazo sur de la Manga. En este lugar se pretendió construir una urbanización, la Venezia, con las características de una marina, que afortunadamente, dada la fragilidad de esta estrecha franja que constituye la Manga, no prosperó.

La zona cuenta con un buen número de islotes aislados sin uso específico.

La costa mediterránea de la Región, que limita al Norte con la provincia de Alicante, pertenece hasta punta de Algar al municipio de San Pedro del Pinatar. Después de un primer tramo de carácter turístico se hallan las salinas del Cotorrillo, cuya fachada costera, hasta la encañizada del Charco, no tiene un uso específico excepto los 500 m. que abarca la zona portuaria del Puerto de San Pedro del Pinatar. Este tiene carácter industrial, comercial y pesquero, comprende una parte destinada al almacenamiento de chatarra y el embarcadero de Salinera Española S.A.

El resto de la Manga, hasta Cabo de Palos tiene, como es lógico, debido a su estrechez, el mismo uso que su vertiente interior: es exclusivamente de carácter turístico-recreativo. Merece destacar en esta ladera mediterránea el puerto deportivo de Puertomayor actualmente en construcción que queda protegido por un saliente de la Manga, a la altura de la encañizada del Estacio.

El Cabo de Palos constituye el límite Meridional de esta costa, que se extiende casi en línea recta de Norte a Sur, virando bruscamente, a partir de este accidente, hacia el oeste. El cabo es también una zona de uso residencial de temporada y en él está ubicado el puerto pesquero y deportivo del mismo nombre.

El uso turístico que ha caracterizado esta costa casi ininterrumpidamente, es más escaso a partir de Cala Reona; le siguen casi 17 km. que, en su mayor parte, no tienen un uso específico. Se trata de una costa formada por acantilado, en el que se intercala un tramo de playas, y da lugar a extensas zonas de eriales. En conjunto constituye un área de interesante valor natural que hace aconsejable su preservación.

Sobrepasada Punta de la Chapa, ya en el municipio de la Unión, se encuentra la playa pesquera denominada playa Lastre. A continuación se abre la bahía de Portman de uso exclusivamente industrial pues en este tramo está ubicada la instalación de recuperación de minerales Peñarroya que después de los lavados la utiliza, lamentablemente, como vertedero de desechos.

Casi 7 km. de acantilado, sólo interrumpidos por la playa del Gorguel forman el frente costero de una zona de eriales y minera a la que siguen otros 6 km. de eriales sin uso específico.

Tras la Punta de los Aguilones comienza la zona industrial-portuaria de Cartagena, dentro de la cual existen tramos de costa que no tienen una utilización específica.

Destaca en primer lugar la dársena de las instalaciones de la refinería de Escombreras, separada por unos kms. de lo que puede denominarse propiamente el puerto de Cartagena, cerrado por el dique de Curra y el dique de Navidad que en sus extremos forman la bocana del puerto. Este alberga en su interior distintos muelles de carácter comercial así como la dársena pesquera de Santa Lucía y el Club de Regatas de Cartagena, que como su nombre indica es una instalación deportiva.

Después empieza la zona militar-portuaria que comprende el arsenal de la Marina y las instalaciones que sirven a los astilleros de la Empresa Nacional Bazán. Dicha zona sobrepasa el dique de Navidad y termina unos tres km. después de la dársena militar de la Algameca Grande, donde acaba la zona de servicio del Puerto.

Siguen aproximadamente 17 kms. de eriales con un frente de acantilado alto de gran interés natural en los que únicamente se intercala el poblado de Portus y sus edificaciones adyacentes de segunda residencia.

La bahía de Mazarrón comienza en la punta de la Azohía -todavía término municipal de Cartagena- y está formada por una larga extensión de playas que han generado construcciones dispersas y alguna urbanización. Después de un tramo de tierra de cultivos se halla el poblado de Isla Plana en el que hay edificaciones de todo tipo, de uso turístico o de segunda residencia.

En el Cabezo del Mojón -dentro de la bahía- empieza el término municipal de Mazarrón. De nuevo alguna zona de uso agrícola alterna con tramos urbanizados hasta llegar a Puerto de Mazarrón, núcleo de población de carácter claramente turístico. La zona portuaria constituye su fachada costera y comprende la dársena pesquera y la comercial, dando albergue asimismo a algunas embarcaciones deportivas.

El Cabezo del Puerto -donde está situado el faro- cierra la rada de Mazarrón en su extremo oeste. Detrás de él se extienden unas salinas abandonadas.

El uso predominante hasta el Cabezo del Castellar sigue siendo el turístico. En este tramo se encuentran diversas construcciones cercanas a las playas y una instalación náutico-deportiva: el embarcadero de Mazarrón. Después el uso turístico alterna con el agrícola hasta que empieza un extenso tramo de casi 10 km., con abundantes playas, en el que predominan los eriales y las zonas dedicadas al cultivo de regadío con edificaciones agrícolas dispersas. Esta zona llega

hasta la punta de Calnegre donde se halla el poblado del mismo nombre.

Entre esta punta, que ya pertenece al término municipal de Lorca, y Cabo Cope, perteneciente a Aguilas, la costa es en su mayor parte acantilado sin un uso específico, con grandes zonas de eriales y algunas dedicadas a cultivos de secano y regadío.

Al terminar el acantilado que caracteriza Cabo Cope, dando paso a la playa, aparece de nuevo una costa urbanizada con más o menos intensidades según tramos que alternando con zonas de eriales llega a la Peña de la Aguilica.

Dicha punta cierra al este la bahía de Aguilas que presenta una costa urbanizada de carácter turístico en la zona central y oriental, extendiéndose tras su otra vertiente el propio casco urbano de Aguilas.

De este lado de la bahía y desde la Punta Negra sale, con orientación al Sur, el dique de defensa del puerto comercial y pesquero mientras que la dársena deportiva está ubicada en el centro de su curva.

Tras el peñón que cierra la bahía al oeste, existe un pequeño fondeadero de carácter pesquero. A esta altura aún se extiende el casco urbano de Aguilas, al que suceden algunas urbanizaciones, edificaciones dispersas y zonas de acampada libre que alternando con tramos de eriales llegan hasta Punta Parda, en el límite de la provincia de Almería.

A modo de conclusión puede señalarse que en el litoral de la Región se distinguen tres grandes zonas turísticas. La que presenta mayor demanda y canaliza mayor oferta turística es, como se ha visto en el análisis precedente, la costa de influencia del Mar Menor.

Las otras dos zonas de uso predominantemente turístico se localizan entre Punta de la Azohía y Punta Negra y desde Cabo Cope hasta el límite provincial, es decir, se extienden a ambos lados de la franja costera adyacente a los municipios de Mazarrón y Aguilas, en este orden.

En base a ello puede afirmarse que la mayor demanda actual y potencial de instalaciones náuticas se localiza en estas áreas y en el frente costero de Cartagena; lo cual se ha tomado en consideración en las propuestas finales de este trabajo, ofreciendo una respuesta y una canalización racional de la demanda náutico-deportiva, que persigue a su vez preservar en lo posible la costa.

CUADRO Nº 18: USOS DE LA COSTA POR MUNICIPIOS (metros)

MUNICIPIO	TURISTICO RECREATIVO	AREA URBANA	NO URBANIZADO	INDUSTRIAL	MINERO	AGRICOLA	MILITAR	SALINAS	PUERTO			
									CIAL.	PESQ.	DEP.	TOTAL
SAN PEDRO PIN.	4.365	-	7.710	525	-	-	-	X	X	-	-	12.600
SAN JAVIER	36.600	-	5.740	-	-	-	-	-	-	X	-	42.340
LOS ALCAZARES	2.960	-	2.790	-	-	1.100	X	-	-	-	X	6.850
LA UNION	-	-	-	-	3.825	-	-	-	-	-	-	3.825
CARTAGENA	34.795	3.850	61.190	8.550	6.375	7.850	X	X	X	X	X	122.610
MAZARRON	8.760	2.050	3.460	-	-	9.570	-	-	X	X	X	23.840
LORCA	-	-	9.500	-	-	1.070	-	-	-	-	-	10.570
AGUILAS	9.850	3.570	13.315	200	-	2.425	-	-	X	X	X	29.360
TOTAL	97.330	9.470	103.705	9.275	10.200	22.015	-	-	-	-	-	251.995

CUADRO No 19: USOS DE LA COSTA (en metros lineales de fachada marítima)

Tramo: Costa Interior del Mar Menor

MUNICIPIO	TURISTICO RECREATIVO	AREA URBANA	NO		INDUSTRIAL	MINERO	AGRICOLA	MILITAR	SALINAS	PUERTO		TOTAL
			URBANIZADO	MINERO						CIAL.	PESQ.	
SAN PEDRO P.	2.360	-	2.710	-	-	-	-	X	X	X	-	5.070
SAN JAVIER	2.810	-	3.540	-	-	-	-	-	-	-	X	6.350
LOS ALCAZARES	2.960	-	2.790	-	-	-	1.100	X	-	-	X	6.850
CARTAGENA	13.245	-	5.230	-	-	-	6.540	X	-	-	X	25.015
SAN JAVIER	14.375	-	2.200	-	-	-	-	-	-	-	X	16.575
TOTAL	35.750	-	16.470	-	-	-	7.640	-	-	-	-	59.860

CUADRO N° 20: USOS DE LA COSTA
Tramo: Costa Mediterránea

MUNICIPIO	TURISTICO RECREATIVO	AREA URBANA	NO URBANIZADO	INDUSTRIAL	MINERO	AGRICOLA	MILITAR	SALINAS	PUERTO	CIAL. PESO:	DEP.	TOTAL
San Pedro Pinatar	2.005	-	5.000	525	-	-	-	X	X	-	-	7.530
San Javier	19.415	-	-	-	-	-	-	-	-	X	X	19.415
Cartagena (hasta Cabo Palos)	6.050	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.050
Cartagena (desde Cabo Palos- La Unión)	9.270	-	14.800	-	265	-	-	-	X	X	X	24.335
La Unión	-	-	-	-	3.825	-	-	-	-	-	-	3.825
Cartagena	6.230	3.850	41.160	8.550	6.110	1.310	X	-	X	X	X	67.210
Mazarrón	8.760	2.050	3.460	-	-	9.570	-	-	X	X	X	23.840
Lorca	-	-	9.500	-	-	1.070	-	-	-	-	-	10.570
Aguilas	9.850	3.570	13.315	200	-	2.425	-	-	X	X	X	29.360
TOTAL	61.580	9.470	87.235	9.275	10.200	14.375	-	-	-	-	-	192.135

5.- ZONIFICACION DE NIVELES DE PROTECCION

5.1. NIVELES DE PROTECCION

El litoral, bien natural escaso y frágil, y que a menudo presenta un estado crítico debe ser preservado y protegido de actuaciones irregulares y abusivas; especialmente, algunos elementos singulares de la costa deben salvaguardarse contundentemente, teniendo presente el carácter de irreversibilidad de muchas actuaciones.

Una ordenación racional del litoral obliga a definir un mapa de protección de la costa, en base a sus características físicas, la vulnerabilidad de la misma y la intensidad actual de su uso. Dada dicha necesidad y frente a la perspectiva de elaboración de un Plan de Puertos Deportivos se proponen tres niveles de protección:

Nivel A- Zonas de prohibición absoluta de construcción

Nivel B- Zonas de construcción no recomendada y condicionada a estudios de dinámica litoral, geológicos y biológicos.

Nivel C- Zonas de construcción permitida a partir de los trámites necesarios que ha de seguir el Proyecto contenidos en la Ley y Reglamento de Puertos Deportivos.

La finalidad de esta clasificación es doble: En primer lugar se trata de aumentar la protección del medio litoral de forma que se mantengan zonas costeras preservadas al máximo en sus condiciones naturales. Lógicamente la prohibición de construcción de puertos deportivos en algunas zonas o el hecho de condicionar su localización en otras a los necesarios estudios

de impacto (medida que se aplica en casi todos los países desarrollados del mundo) no son condiciones suficientes para mantener la calidad del medio. Por tanto deben ir acompañadas de otras medidas que regulen la urbanización y las actividades que se pueden desarrollar en estas áreas. En segundo lugar se trata con esta propuesta de tres niveles de protección no de impedir la construcción futura de puertos deportivos (cuestión que puede ser importante para desarrollar el turismo) sino de dirigir su demanda hacia zonas más idóneas y en muchos casos de condicionar su construcción a los necesarios estudios de impacto sobre el equilibrio del ecosistema y sobre la dinámica litoral de sedimentos. Tampoco en este caso pueden ser dichos estudios garantía suficiente para que las nuevas promociones de instalaciones no supongan una agresión perjudicial sobre el medio litoral pero en cualquier caso si son una condición necesaria para tratar de evitar los impactos más negativos.

Esta propuesta de protección y de tratar de dirigir la demanda hacia los puntos más idóneos se completa, en el capítulo 6 de conclusiones con un conjunto de recomendaciones concretas sobre la política futura de puertos deportivos e instalaciones náuticas.

5.2. PROPUESTA DE ZONIFICACION

Nivel A

Comprende áreas extensas, poco explotadas y poco humanizadas de alta calidad biológica, geomorfológica o paisajística y que, por su escaso o nulo grado de ocupación urbanística, constituyen reservas naturales escasas y no renovables.

Comprende así mismo áreas, en ocasiones muy humanizadas y en otras escasamente, rodeadas, en todo caso, de zonas de mucha actividad por la que se ven seriamente amenazadas, y de la que deben preservarse activamente.

En estas zonas ha de quedar prohibida la promoción de obras de la envergadura de un puerto deportivo; no obstante, puede estudiarse la ampliación de las instalaciones existentes o en el caso de un área extensa y abrigada, la posibilidad de ubicación de instalaciones ligeras, a lo sumo embarcaderos.

Comprenderá también este grado de protección aquellas zonas con un interés científico especial; se trata de una protección especial muy puntual sobre zonas minoritarias y escasas, resultando la ubicación de puertos en estas totalmente contraindicada.

Responden a la primera definición los siguientes tramos:

-La costa oeste, límite oriental del Mar Menor y la costa Mediterránea, del sector norte de La Manga, ambas hasta la altura en que ésta se abre en la encañizada del Charco, dada la alta calidad biológica que encierran las salinas del

Cotorrillo. Se exceptúa la zona portuaria del Puerto de San Pedro del Pinatar y su entorno más inmediato.

- El tramo de costa mediterránea comprendido entre cala Reona y Punta de la Chapa, en el término municipal de Cartagena.
- El que se extiende desde el límite de la zona militar portuaria de Cartagena hasta la Punta de la Azohía y por último,
- el comprendido entre Punta Calnegre, cerca del límite oriental del municipio de Lorca y Cabo Cope en Aguilas.

La primera zona señalada merece especial atención por varios motivos. Persiste el interesante sistema de dunas características de la Manga, sin que haya sufrido las habituales transformaciones o manipulaciones que ha soportado su brazo sur. Las comunidades vegetales asociadas a las salinas y a las zonas próximas tienen un especial valor ecológico al concentrarse exclusivamente en estos parajes de condiciones ambientales especiales, más al existir en esta zona plantas endémicas. Por último la ornitofauna encuentra en esta área un lugar de reposo, refugio y alimentación en sus migraciones. Todo ello lleva a concluir que esta zona cuenta con un alto valor ecológico, científico e incluso turístico, por lo que debe ser preservada de cualquier actuación que pueda tener el más mínimo impacto sobre su ecosistema.

Los otros tres tramos constituyen zonas con predominio de acantilado, y en las que las actuaciones debidas a la acción humana son escasas. A las propias dificultades materiales que para la construcción de una instalación náutica imponen sus características físicas, debe añadirse el interés por preservar zonas escasamente explotadas y de gran fragilidad biológica, donde una pequeña acción implica grandes repercusiones sobre comunidades vegetales, exclusivas de estos parajes y so-

bre la gama avícola que en ella se refugia, sin olvidar su valor paisajístico.

Por último, deben ser preservadas de cualquier actuación todas las islas que se hallan cerca de la fachada costera de la Región; Isla Grande, Perdiguera del Ciervo, Redonda y del Sujeto dentro del Mar Menor, y la Isla de las Palomas, Isla Plana, La Isla, Isla del Fraile y las Islas Hormigas en la costa Mediterránea, así como todos los islotes existentes por similares motivos ecológicos -botánicos, faunísticos, ...- científicos y paisajísticos, según sus peculiares características.

Se identifican con las características señaladas en segundo lugar :

- El tramo que se extiende desde la dársena de la Academia General del Aire, en Santiago de la Ribera, hasta la punta de las Olas.
- Desde el sur de la playa de los Alcázares hasta el norte de la Punta Brava.
- Desde la Rambla del Beal hasta la punta Lengua de Vaca y
- La costa Mediterránea de la Manga, desde el escull de la Caleta hasta Cabo de Palos, dada su fragilidad, alto peligro de dinámica litoral y degradación.

Todas estas zonas se hallan en la zona de influencia del Mar Menor. Se señala dicho nivel de protección al ser las áreas costeras que se conservan en un estado más natural, o cuanto menos, no han sufrido las radicales transformaciones que es frecuente encontrar en otros tramos, por lo que se considera de gran interés mantenerlos sin ningún tipo de actuación.

Nivel B

Corresponde a áreas humanizadas y rodeadas de zonas de actividad que, si bien presentan menos amenaza que las anteriores, existen razones de tipo geológico, biológico o paisajístico que aconsejan su protección. Estarán también sometidas a este grado de protección las zonas de costa baja arenosa, por motivos de dinámica litoral y de salvaguarda de las playas.

Únicamente cuando resulte imposible desviar la demanda hacia otras zonas o satisfacerla ampliando instalaciones existentes, podría autorizarse la construcción de nuevos puertos con una serie de condiciones tales como la realización de estudios geológicos y biológicos para conseguir el proyecto de menor impacto ambiental y estudios de dinámica de la costa para evitar alteraciones en el movimiento de arenas y evitar el efecto de degradación de las playas.

Deberán controlarse también todas las actividades realizadas teniendo como base el puerto.

Quedan sometidas a este grado de protección dentro del Mar Menor:

- Desde la Puntica hasta la dársena de la Academia General del Aire
- Desde Punta de las Olas hasta el extremo sur de la playa de los Alcázares
- El tramo comprendido entre el extremo norte de la playa de Punta Brava y la Rambla del Beal
- La costa occidental de la Manga desde la punta Lengua de Vaca, siguiendo el litoral hasta el escull de la Caleta.

Constituyen zonas de claro uso turístico-recreativo en todas ellas, por lo que generan una demanda importante de instalaciones náuticas y que deben ser cuidadosamente preservadas de acciones que puedan dañar su litoral, muy especialmente al estar localizadas en el frecuentemente maltratado litoral del Mar Menor, dada la necesidad de frenar el actual proceso de degradación ecológica de éste.

En la costa Mediterránea se señalan los siguientes tramos:

- De Cabo de Palos a Cala Reona
- Desde la Punta de la Azohía hasta la Rambla de los Lorentes.
- El tramo comprendido entre el Cabezo del Puerto, en el punto donde cierra la rada de Mazarrón hasta la Punta del Calnegre.
- Desde Cabo Cope, (Punta del Caballo) hasta la peña de la Aguilica, donde se abre la ensenada de Aguilas
- y por último, desde Punta Negra, hasta el límite con la provincia de Almería.

El primero de ellos abarca Cabo de Palos y la zona turística que se alarga en dirección al Oeste hasta Cala Reona. Los otros tramos se extienden, respectivamente, a ambos lados del frente costero de Mazarrón los dos primeros, y de Aguilas los últimos. Constituyen todos ellos zonas de uso turístico relativamente importante, si bien, en base a las características de la costa, y la necesidad de preservarla al máximo, se recomienda un nivel de protección riguroso, canalizando la demanda que puede existir a través de los tramos señalados en el siguiente nivel.

Nivel C

Se aplica a zonas con alta densidad urbana, zonas muy humanizadas, o a aquellas donde la construcción de un puerto no implica ningún problema especial; no debe ocasionar por tanto ninguna alteración o empeoramiento desde el punto de vista paisajístico o urbanístico. Un adecuado diseño y ubicación puede suponer una mejora de la oferta de esparcimiento y deportiva de las zonas urbanas, incluso una mejora de la estética mediante la transformación del espacio preportuario en paseos marítimos. La construcción de dichas instalaciones deberá seguir la normativa legalmente vigente.

Responden a estas características, y se someten a este grado de protección cuatro tramos de la costa Mediterránea.

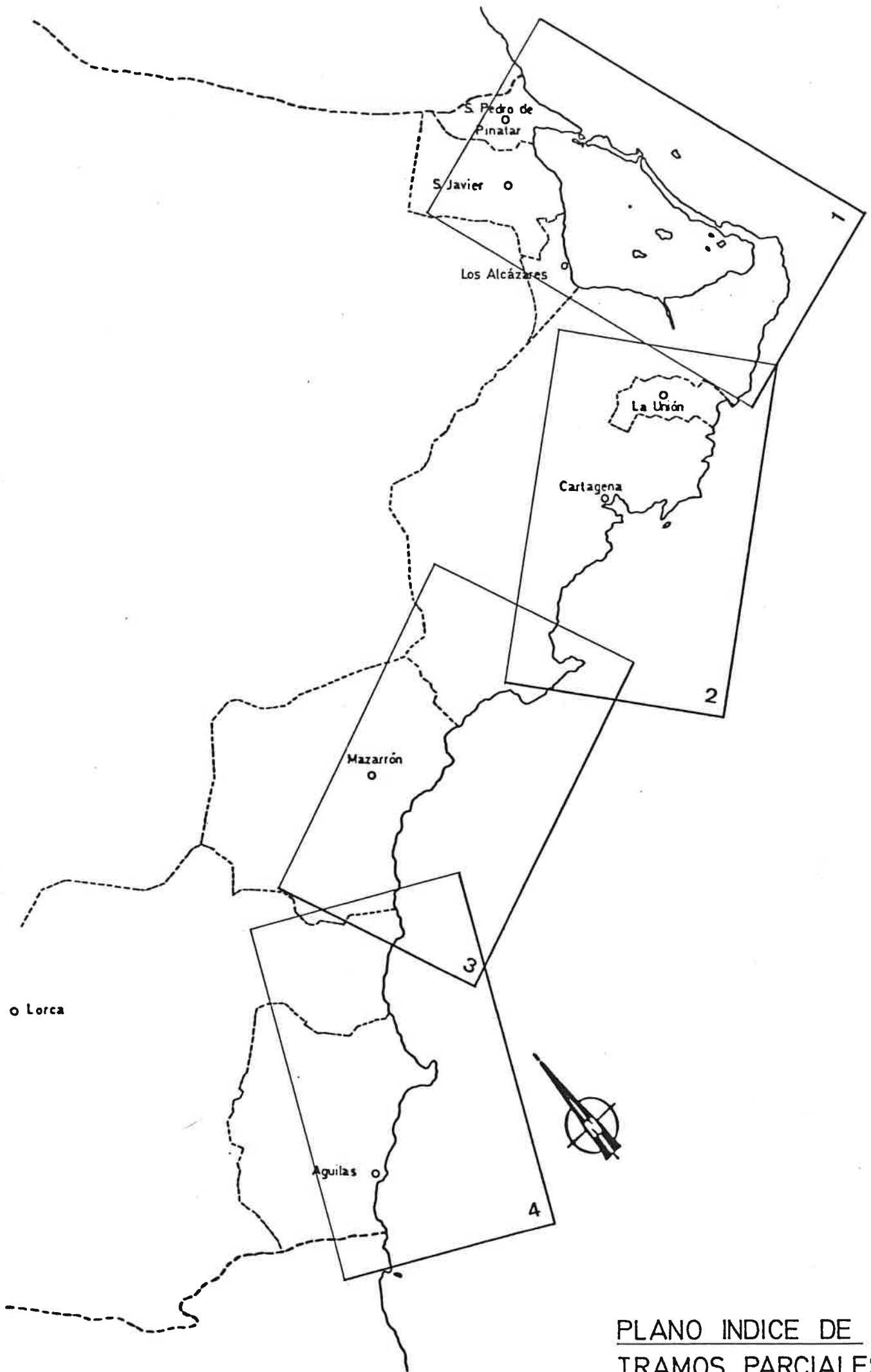
- La zona portuaria del puerto de San Pedro del Pinatar.
- El tramo que se extiende desde Punta de la Chapa, en el límite oriental del municipio de la Unión hasta el término de la zona militar-portuaria de Cartagena.
- En la rada de Mazarrón, el tramo que se extiende desde la rambla de los Lorentes hasta el Cabezo del Puerto.
- y frente al núcleo urbano de Aguilas, desde la Peña de la Aguilica hasta Punta Negra.

Señalar la zona portuaria del puerto de San Pedro del Pinatar como un tramo idóneo para la localización de una instalación náutica, puede parecer contradictorio a la vista de las recomendaciones hechas, en sentido contrario, al considerar la zona Norte de la Manga, incluida en el nivel de protección A. Esta relativa permisividad se basa en la ya existente infraestructura en dicho tramo, por lo que no implica una nueva acción sobre la costa, sino una reorganización dentro de la zona portuaria existente, sin que ello implique una acción perjudicial sobre el medio.

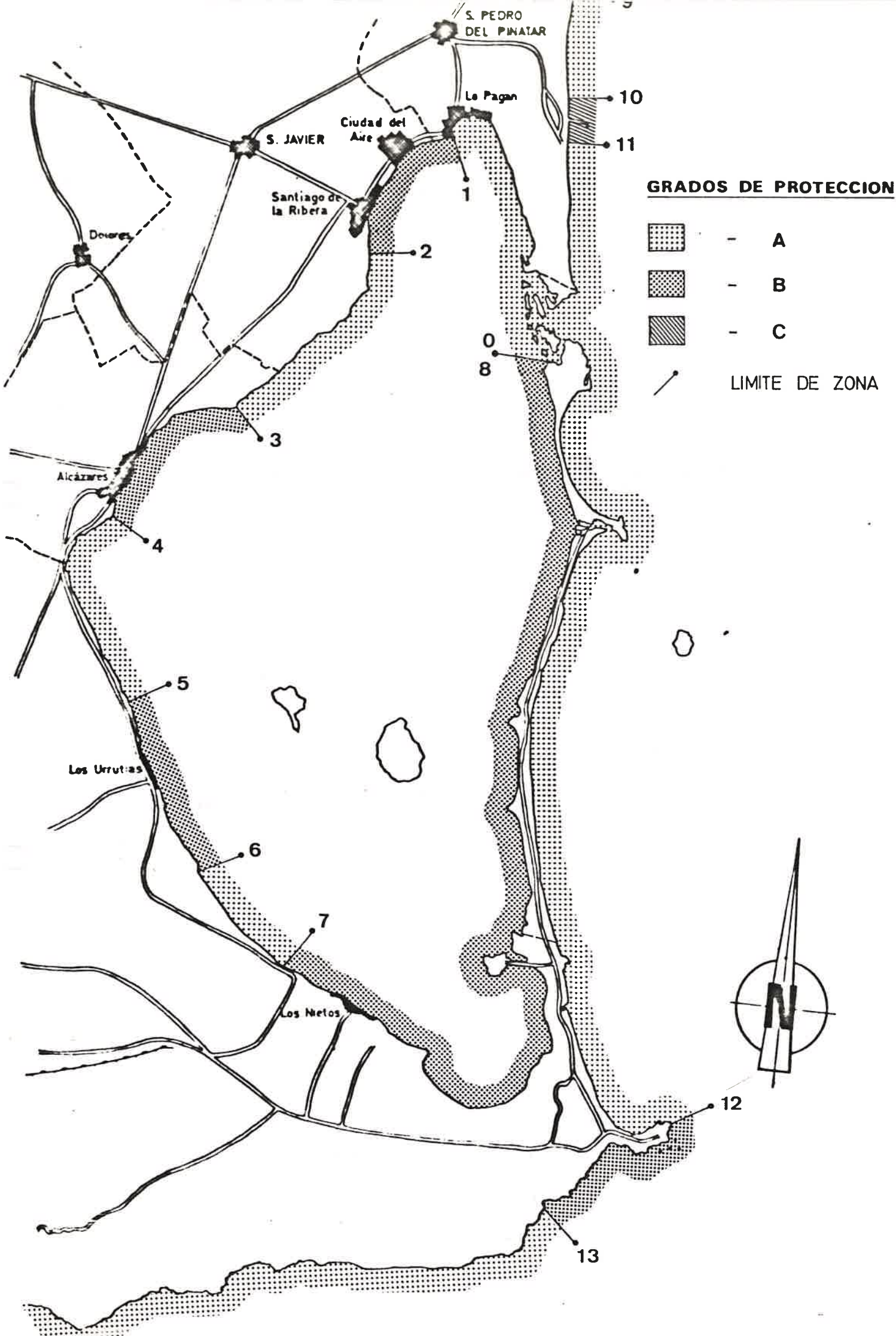
Todas las zonas de protección C se proponen fuera del Mar Menor por la proliferación indiscriminada de instalaciones en esta zona. Se proponen en tramos donde ya existe un puerto o en zonas urbanas altamente densificadas.

El nivel C de protección no significa que la obra de infraestructura pueda realizarse en cualquier lugar y de cualquier forma sino que habitualmente con el cumplimiento de los requisitos de la legislación actual puede ser suficiente para garantizar un impacto mínimo, salvo en el caso en que la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas crea oportuno exigir estudios de dinámica litoral, biológica o geológica.

Por último es necesario destacar que la propuesta de 3 niveles de protección no significa una subvaloración para ningún tramo de costa, sino que pretende distinguir la diferente situación actual de cada uno de ellos para absorber los impactos de la construcción de instalaciones náuticas. El concepto de protección tiene un valor global para el litoral y se aplicará a toda la costa, desde los rincones mas degradados y contaminados a los espacios naturales más ricos. En los primeros se trata de eliminar o minimizar las causas de la degradación y centrar la atención en recuperar un nivel superior de calidad ambiental mientras que en los segundos, protección significa preservación de impactos negativos que puedan producirse en el futuro.



PLANO INDICE DE
TRAMOS PARCIALES.



S. PEDRO DEL PINATAR

Le Pagan

Ciudad del Aire

S. JAVIER

Santiago de la Ribera

Deveses

Alcázar

Los Urrutias

Los Nietos

10

11

1

2

0

8

3

4

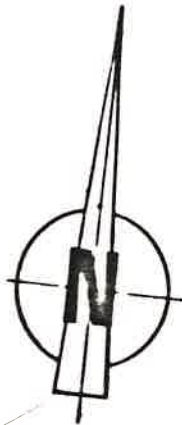
5

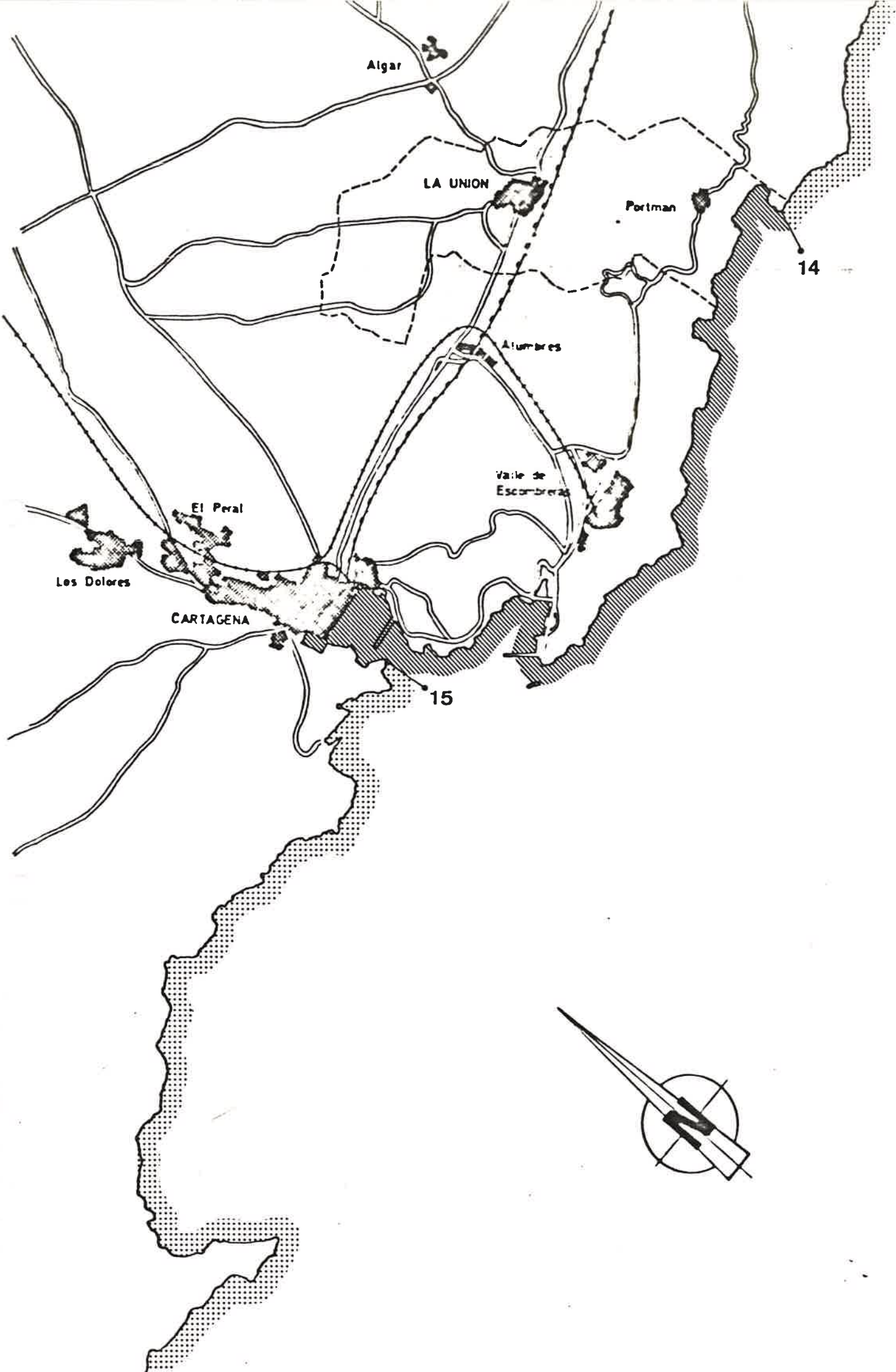
6

7

12

13





Algar

LA UNION

Portman

14

Alumbres

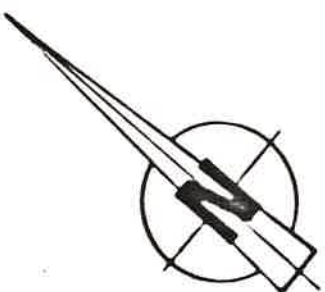
Valle de Escobredas

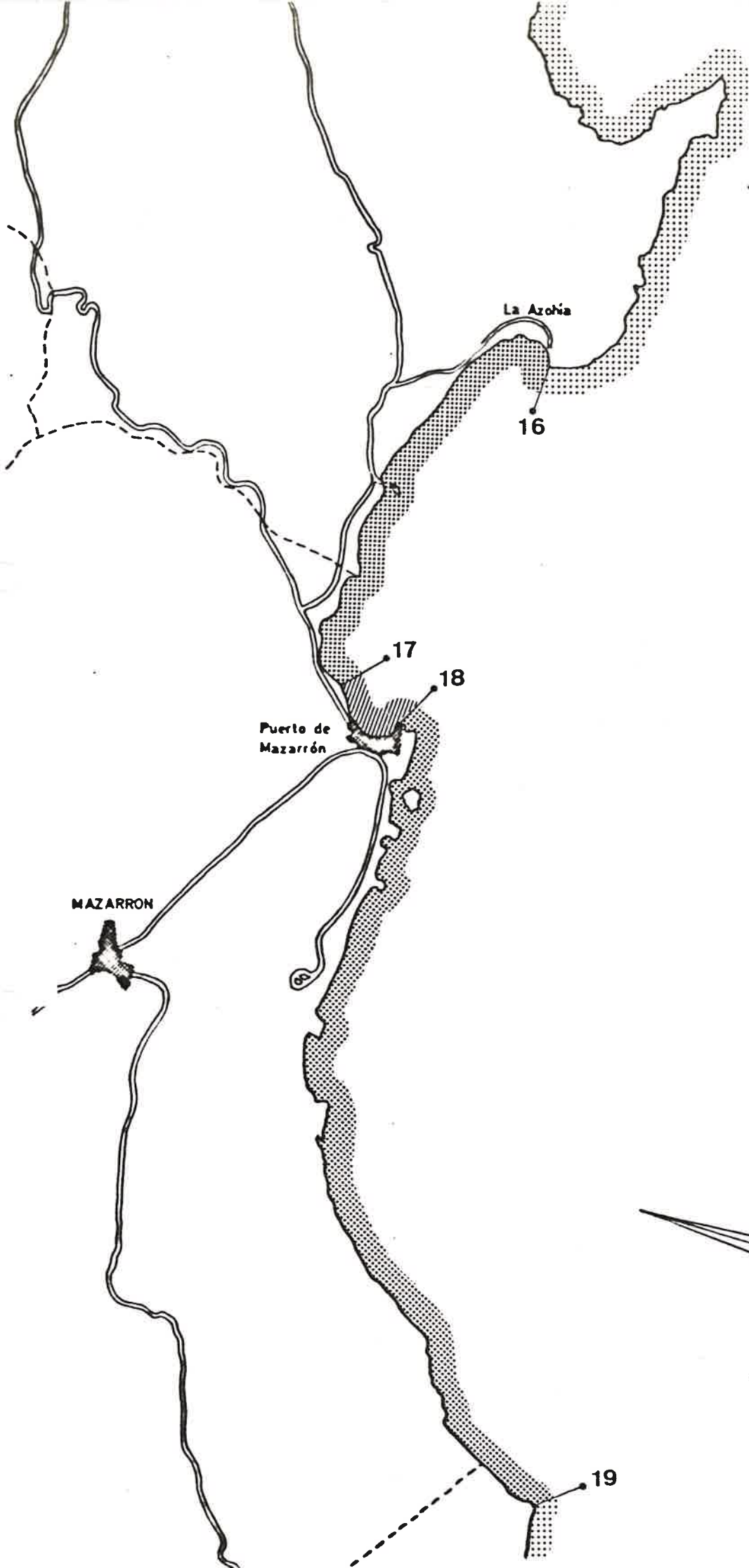
El Peral

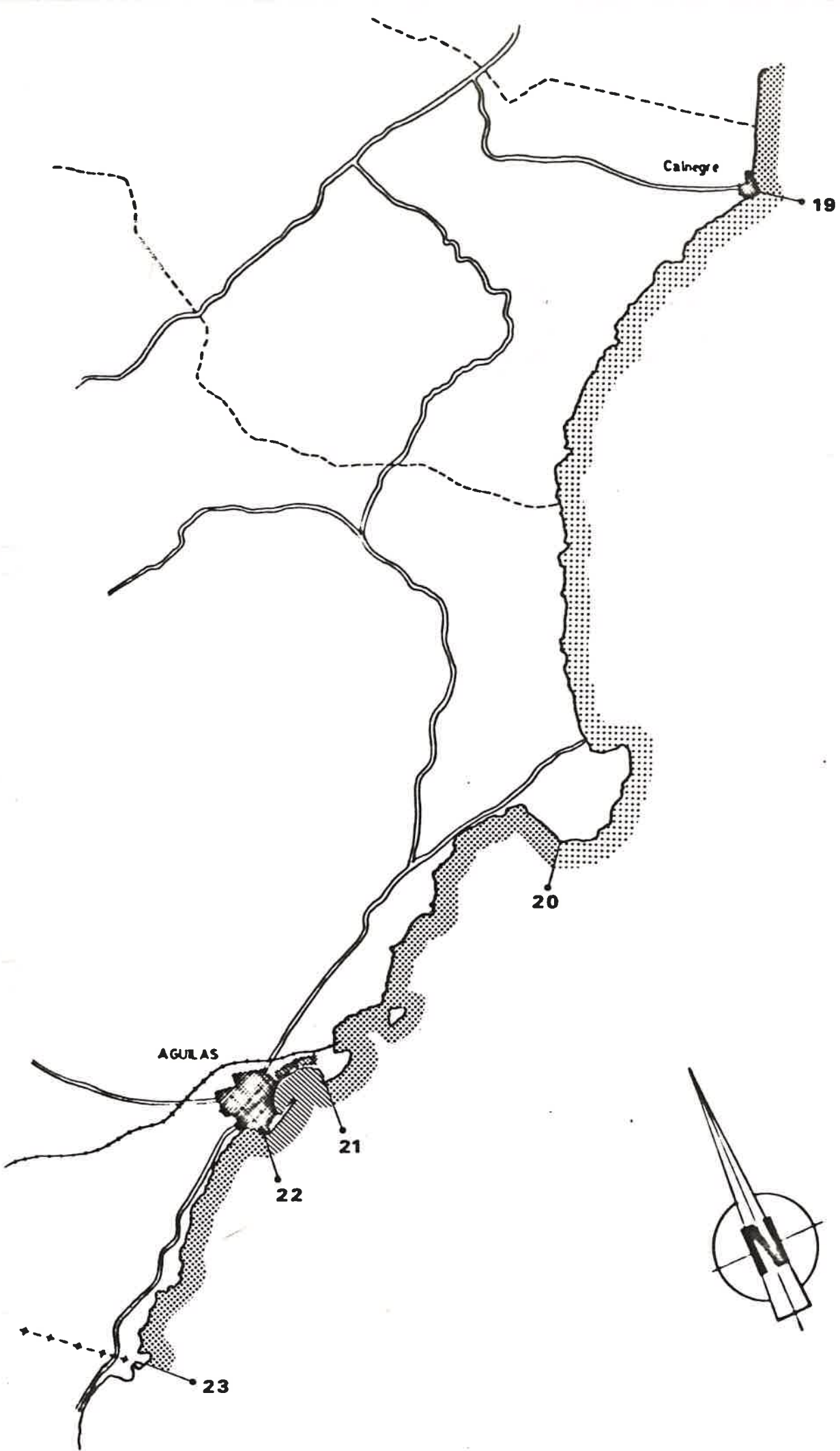
Los Dolores

CARTAGENA

15







Anejo al mapa de protección de la costa

- 0.- Encañizada del Charco
- 1.- La Puntica
- 2.- Dársena de la Academia General del Aire
- 3.- Punta de las Olas
- 4.- Extremo sur de la playa de los Alcázares
- 5.- Extremo norte de la playa de Punta Brava
- 6.- Rambla del Beal
- 7.- Punta Lengua de Vaca
- 8.- Abertura de la Manga (Encañizada del Charco)

- 9.- Límite con la provincia de Alicante
- 10.- Límite norte de la zona portuaria Pto. S. Pedro Pinatar
- 11.- Límite sur de la zona norte portuaria Pto. S. Pedro Pinatar
- 12.- Cabo de Palos
- 13.- Cala Reona
- 14.- Punta de la Chapa
- 15.- Límite oeste de la zona militar portuaria de Cartagena
- 16.- Punta de la Azohía
- 17.- Rambla de los Lorentes
- 18.- Límite Este zona portuaria de Mazarrón (Cabezo del puerto)
- 19.- Punta Calnegre
- 20.- Cabo Cope (Punta del Caballo)
- 21.- Peña de la Aguilica
- 22.- Punta Negra (Aguilaś)
- 23.- Límite con la provincia de Almería

6.- PROPUESTAS Y DIRECTRICES DE MEJORA
SOBRE LAS INSTALACIONES NAUTICAS

6.1. PROPUESTAS DE ACTUACION

Analizada la oferta y la demanda de instalaciones náuticas y servicios, las características y capacidad de las mismas y las posibilidades de evolución futura, y considerando los condicionantes físicos de la costa y los usos actuales de la misma, se proponen unos criterios de actuación enmarcados en dos grandes objetivos :

- Aprovechamiento óptimo de las posibilidades de desarrollo de la flota deportiva y sus instalaciones náuticas y
- preservar en la medida que sea posible el medio natural.

Las hipótesis de crecimiento del número de amarres del litoral de la Región de Murcia acotando una forma precisa los dos objetivos ahora definidos en el sentido de cuantificar con unas hipótesis máxima y mínima las posibilidades de desarrollo de la flota deportiva.

Así pues, tal y como ya se ha visto anteriormente, las hipótesis máxima y mínima para el año 1990 se sitúan en 3224 y 2876 amarres, lo que supone un déficit de 938 y 590, respectivamente; déficit que para el horizonte 2000 se sitúa en 2088 para la hipótesis máxima y 1257 para la mínima, teniendo como referencia en ambos casos a 1984.

La localización de esta demanda potencial de puntos de amarre vendrá dada en función del pleno aprovechamiento y ampliación de las actuales instalaciones náuticas así como de la construcción de nuevas dársenas, puertos y embarcaderos deportivos.

Con el fin de ordenar, fomentar y aprovechar racionalmente el desarrollo de la náutica se propone una línea de actuación que ofrece las siguientes posibilidades:

- a) mejor aprovechamiento interno de las instalaciones
- b) prioridad a la ampliación de las instalaciones existentes antes que la construcción de nuevas.
- c) fomento de las instalaciones náuticas ligeras
- d) mejora de los servicios
- e) aumento de la capacidad de las instalaciones mediante servicios de almacenaje en tierra
- f) construcción de nuevas instalaciones
- g) ampliación y mejora de los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.
- h) potenciar la vela en el Mar Menor
- i) preservación de enclaves peculiares

- a) La primera propuesta exige una política de reordenación interior de los puertos para poder obtener el máximo rendimiento global de las infraestructuras existentes. Esto puede implicar un esfuerzo de armonización y compatibilización con otras actividades presentes, tales como la pesca y el tráfico comercial.

La creación, o el aumento de la capacidad de las dársenas deportivas en aquellos puertos en que esto sea posible presenta importantes ventajas, principalmente el menor coste económico y casi nulo impacto directo sobre el medio externo.

Se propone esta política para el puerto de San Pedro del Pinatar donde podría ubicarse una dársena deportiva, y para el puerto de Mazarrón en el cual existe ya un proyecto de construcción de una dársena. También se puede plantear la ampliación de la dársena deportiva ubicada en zona portuaria de Aguilas, y en la misma línea debe considerarse, a pesar de no ser competencia de la Comunidad Autónoma, el aumento de la capacidad de la dársena deportiva del puerto de Cartagena.

Como resultado de la reordenación de estos puertos resulta un incremento en el número de amarres capaz de absorber una parte importante de la demanda prevista. Se pone énfasis en esta propuesta, dada la relativamente escasa dotación de instalaciones náutico-deportivas en la costa Mediterránea de la región.

- b) Se propone la ampliación de puertos deportivos y embarcaderos siempre y cuando no presenten problemas importantes de impacto sobre el medio natural, como alternativa prioritaria a la construcción de nuevos puertos, al ser un sistema más económico, menos problemático, y que permite realizarse las obras de acondicionamiento y ampliación, mejorar la infraestructura y el acondicionamiento de los sistemas de saneamiento.

En el marco de esta propuesta debe considerarse el puerto de Cabo de Palos. Su ampliación permitiría la reordenación de la dársena deportiva y de la pesquera aumentando la capacidad de acogida de embarcaciones para ambas actividades y su potencial desarrollo.

Tal actuación resulta aconsejable pues podría proveerse al litoral mediterráneo de la Región de un puerto deportivo de mayor envergadura que el actual, tanto por su capacidad como por su calidad infraestructural y de servicios, en un punto de la costa que cabe considerar como estratégico dada la distribución actual de los puertos existentes -y que se aconseja potenciar- en la costa mediterránea.

En otro sentido, debe recordarse que este puerto presenta un problema infraestructural a raíz de las condiciones y orientación de su bocana que hacen difícil la entrada en el mismo según sean las condiciones climatológicas, problemática que, a su vez, se solucionaría al efectuarse la ampliación racional del mismo, obviamente supeditada a los estudios requeridos dada la importancia de tales obras.

Debe señalarse que de la observación y estudio de las instalaciones actualmente existentes se deduce un aprovechamiento deficitario en algunas de ellas; basta mencionar Islas Menores, Dos Mares y, al margen de su peculiar situación, la Isleta, instalaciones en las que, siguiendo la primera recomendación, puede aumentarse el número de amarres y de servicios, antes de potenciar ampliaciones o fomentar la construcción de nuevos puertos muy cerca de los anteriores.

- c) Las instalaciones náuticas ligeras, las bases náuticas y las zonas de varada pueden ser una alternativa muy válida para aquellos tramos de costa con una alta densidad de instalaciones deportivas.

El Mar Menor, de aguas muy abrigadas, es particularmente idóneo para la práctica de la vela con embarcaciones pequeñas, por lo que resulta muy adecuado el fomento de este tipo de instalaciones. Aunque no hay experiencias concretas en esta costa si hay fondeaderos y zonas de varada que podrían convertirse en algún tipo de instalación náutica ligera, mejorando su capacidad y sus servicios.

Dichas instalaciones pueden de alguna forma disminuir las necesidades de puntos de amarre puesto que cierto número de embarcaciones ligeras, que tienen su emplazamiento en un puerto o embarcadero, podrían canalizarse hacia ellas. Ello permitiría, por tanto, un mejor aprovechamiento de la capacidad de las instalaciones existentes e indirectamente, evitaría la proliferación de nuevas obras marítimas en la costa.

Su escaso impacto en el litoral constituye otro argumento muy importante a tener presente en un costa de alta densidad de instalaciones y excesivamente congestionada como la que presenta el Mar Menor.

En el anexo nº 2 al segundo capítulo, se presentan sucintamente los distintos tipos de instalaciones náuticas ligeras, con posibilidades de aplicación al litoral de la Región de Murcia

- d) Aumentar la cantidad de los servicios para las embarcaciones y mejorar la calidad es una necesidad inmediata tanto para instalaciones ligeras como para las de mayor envergadura. Existen varaderos y fondeaderos donde se estacionan un buen número de embarcaciones en temporada alta y que no poseen ningún servicio, los cuales con un reducido coste podrían convertirse en instalaciones de mayor calidad.

Otras instalaciones cuentan con una oferta de servicios deficitaria que debe mejorarse al incidir directamente sobre la calidad de las mismas y constituir un factor de atracción de la demanda.

- e) Se aconseja, especialmente en los puertos más congestionados, potenciar los servicios de almacenaje en tierra para embarcaciones pequeñas y medianas, cuando dichos puertos y embarcaderos tengan una superficie terrestre disponible, amplia. Ello permite disponer de superficies

ocupadas por embarcaciones que de otra forma están permanentemente a flote, y por tanto un mejor aprovechamiento de las instalaciones existentes.

Esta propuesta implica unos medios de botadura y recogida (rampas, gruas, cabrestantes) de embarcaciones adecuados y rápidos, es decir, una mejora de los servicios a la que se hace referencia en el apartado anterior.

f) Construcción de nuevas instalaciones.

Una de las posibilidades de aumentar la oferta de puntos de amarre en los años venideros pasa, sin duda, por la construcción de nuevos puertos y embarcaderos deportivos no integrados en puertos comerciales, industriales y pesqueros. Ahora bien, tal como se ha señalado en el apartado b), la ampliación de las instalaciones es prioritaria a la construcción de nuevas instalaciones por motivos tanto ecológicos y geológicos como de orden económico.

El aumento en la oferta de puntos de amarre a partir de la construcción de nuevas instalaciones es una solución adecuada sólo en el caso de agotar las anteriores posibilidades de desarrollo siempre y cuando cumpla con una serie de requisitos. En primer lugar, la ubicación de estas nuevas instalaciones debería efectuarse en los lugares indicados en el Plan de Puertos Deportivos de la Región de Murcia como los adecuados, es decir, lo que en el presente estudio se denomina Grado de Protección C.

Sin embargo, otra posibilidad de construcción de nuevos puertos y embarcaderos es realizada en el definido Grado de Protección B, siempre y cuando se realicen los infor-

mes y estudios pertinentes de substratos, dinámica sedimentaria y de impacto. Finalmente, cabe señalar que en el caso de una playa, la localización de estas nuevas instalaciones no habrá de hacerse en la zona central de la misma sino en alguno de sus márgenes.

g) Ampliación y mejora de los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

Tras estas propuestas de actuación, ordenadas según prioridades para su puesta en práctica, cabe hacer una última recomendación que engloba y a su vez se deduce de los principales criterios expuestos para la ordenación del sistema de instalaciones náuticas de la Región.

Consiste en subrayar el interés que merecen los puertos que son competencia directa de la Comunidad Autónoma dado el potencial estratégico que suponen los mismos para la ordenación del sector en la costa mediterránea.

La creación de una dársena deportiva en el puerto de San Pedro del Pinatar, aprovechando la infraestructura existente, la ampliación del puerto de Cabo de Palos, la creación de una dársena en el puerto de Mazarrón e incluso, si las exigencias de la demanda lo justifican, la ampliación de la dársena deportiva de Aguilas podría dotar al litoral mediterráneo de una racional oferta de puertos deportivos dentro de la línea de construir pocos puertos pero de capacidad media o alta y con unos cualificados servicios para las embarcaciones. Además debe recordarse el menor coste económico y el reducido impacto sobre la costa que estas actuaciones implican frente a la construcción de nuevos puertos.

A pesar de no ser competencia de la Comunidad Autónoma debe considerarse también la posibilidad de aumentar la capacidad de la dársena deportiva del puerto de Cartagena pues, dada su ubicación, completa una racional distribución del

frente portuario en la costa mediterránea de la Región. Debería tratarse por tanto de aumentar el diálogo y la cooperación entre los distintos organismos con competencia en puertos para dotar, en la medida de lo posible, a tan notorio centro portuario de una infraestructura náutico-deportiva cuantitativa y cualitativamente importante.

h) Potenciar la vela en el Mar Menor

En una línea más general, resulta interesante considerar una propuesta que afecta al conjunto del Mar Menor: la de su especialización funcional, desde el punto de vista de la náutica deportiva, en la navegación a vela.

Dicha recomendación se basa en tres argumentos: En primer lugar, la gran extensión de agua abrigada que alberga parece hacerlo especialmente idóneo para la práctica de este deporte, aunque tal afirmación debe tener un soporte técnico, es decir, estudios sobre el régimen de vientos, oleaje, etc.

En otro sentido, el Mar Menor, por sus peculiares características al ser un lago prácticamente cerrado, acusa con gran intensidad cuantos efectos contaminantes incidan en sus aguas. Por ello, tal especialización, que implicaría la paulatina sustitución de embarcaciones de motor por embarcaciones de vela, no haría sino contribuir a su conservación.

Por último, y como se ha señalado anteriormente, resulta menos costoso y tiene un impacto mucho menor o nulo en el litoral, potenciar y canalizar la demanda a través de instalaciones náuticas ligeras. Estas pueden acoger una amplia gama de embarcaciones de vela, con la que se reduciría la necesidad de realizar obras permanentes en esta costa, que ya ha sufrido excesivas transformaciones.

i) Preservación de enclaves peculiares

Para terminar, cabe hacer aún una última recomendación: la necesidad de preservar aquellos enclaves peculiares en un tramo de costa de características homogéneas, que sin duda existen en el litoral de la Región, y no se han tomado en consideración en las propuestas de zonificación a causa de su puntual localización y brevedad.

Pueden señalarse, sin ánimo de exhaustividad, la presencia de zonas rocosas que se alcen entre grandes extensiones de playa, de interés al tratarse de núcleos que generan su propio ecosistema, o por el contrario, de pequeñas playas albergadas en tramos de costa elevada. En ambos casos se trata de elementos originales dentro de tramos largos de costa más o menos homogéneos por lo que se recomienda también preservarlos respecto a la construcción de instalaciones náuticas con obra marítima permanente.

6.2. TRAMITACION DE NUEVAS INSTALACIONES

6.2.1. Aspectos generales

El Plan de Puertos Deportivos de la Región de Murcia pretende ofrecer criterios y elementos de actuación válidos en el desarrollo de dos objetivos -señalados ya anteriormente- que, en algún sentido, podrían entenderse como contradictorios, pero que deben plantearse como complementarios:

- a) Máximo aprovechamiento de las posibilidades de desarrollo de la flota deportiva y de los puertos deportivos e instalaciones náuticas en general, y
- b) Conservación y protección de la extensa franja litoral de Murcia y, de una forma especial, de aquellos espacios costeros que por su calidad, fragilidad o interés se valoren importantes.

La instrumentación de estos objetivos ha de partir, tal y como aparece en la introducción del presente estudio, de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia concretándose también, al margen de otras propuestas y recomendaciones enunciadas en capítulos anteriores, en la definición de los requisitos necesarios a incluir en las cláusulas de concesión de una nueva instalación deportiva.

Un segundo campo de actuación en la línea ahora apuntada hace referencia a la ordenación o reglamentación interna de los puertos y otras instalaciones deportivas dada la incidencia que de hecho tiene sobre los dos objetivos más arriba expuestos.

Por otro lado, el establecimiento de una serie de estudios a realizar vendrá estrechamente relacionado al tipo de obra proyectada así como por el lugar de emplazamiento y sus grados de protección (Niveles A, B y C).

Las propuestas concretas en la tramitación y realización de estudios para la concesión de nuevos puertos deportivos, habrán de adaptarse a nuevos criterios según la localización de éstos. Así, se propone en términos generales lo siguiente según la ubicación de la instalación que se proyecte construir:

- I.- En tramos de costa calificados de nivel A: Denegación de cualquier concesión que suponga la construcción de una obra marítima o terrestre permanente.
- II.- En tramos calificados anteriormente como de nivel B: Realización de estudios previos a nivel de anteproyecto que deben ser aprobados antes de la presentación del proyecto definitivo. El contenido de los Estudios previos y del Proyecto se expone con detalle más adelante.
- III.- En tramos de costa de nivel C: Proyecto de la obra sin los estudios previos requeridos para los puertos localizados en nivel B.
- IV.- Para puertos interiores o marinas localizados en tramos de nivel B o C: Estudios específicos complementarios además de los requeridos para su nivel concreto.

6.2.2. Anteproyecto y estudios previos

En el caso de puertos e instalaciones que se pretendan localizar en tramos de costa calificados de nivel B, los estudios previos a nivel general de anteproyecto que pueden exigirse y su tramitación, son los siguientes:

1. Esquema inicial del Puerto: Localización, dimensiones, características, capacidad y servicios
2. Estudio inicial de dinámica litoral
3. Análisis de los sistemas ecológicos de la zona de influencia, en el caso de encontrarse en zonas de protección Nivel B. Este análisis comprenderá el estudio de las comunidades bentónicas y de los componentes orgánicos de los sedimentos a la misma escala que la batimetría general. Debería incluir, además, un pliego de bases mínimas que contenga:
 - a) La definición de una metodología que permita reproducir el estudio y establecer comparaciones entre el estado actual y futuro del sistema
 - b) Estudio de comunidades, horizontes y facies
 - c) Estudio de las poblaciones existentes de un número de especies más características de las comunidades vecinas más importantes.
4. Tras la realización de los estudios anteriores se obtendrá el Informe Impacto, el cual considerará los posibles efectos que sobre el medio litoral pueda suponer la construcción de un puerto deportivo.

Una vez realizados los estudios e informes propuestos, éstos deberán ser aceptados a trámite por la Dirección Regional de Carreteras, Puertos y Costas, solicitándose a continuación los informes correspondientes a los siguientes organismos: Ayuntamiento donde se proyecta construir el puerto, Dirección Regional de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Dirección Regional de Urbanismo, Arquitectura y Vivienda de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Con dichos informes, los cuales habrán de realizarse en el plazo de un mes, la Dirección Regional de Carreteras, Puertos y Costas estimará favorable o desfavorable la Propuesta Inicial o Anteproyecto. Si la estimación es favorable y a partir de ese momento el siguiente paso será la realización del Proyecto y Estudios Complementarios que deberá ser presentado en el plazo de seis meses, con posibilidad de prórroga.

6.2.3. Proyecto y estudios complementarios

El contenido básico del Proyecto y Estudios Complementarios que se propone, es el siguiente (Nivel C y para el Nivel B una vez aprobados los estudios previos):

1. Documentos especificados en el Artículo 19 del Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos (Real Decreto 26 septiembre 1980, Núm. 2486/80), en los cuales se hace constar: Memoria, Planos, Pliego de prescripciones técnicas particulares, Presupuesto, Estudio económico y financiero del puerto y Reglamento de explotación (Nivel B y C).

2. Estudio de base, en función de los niveles de protección.

a) Estudio de sustrato (Nivel B y C)

-Batimetría de detalle del área de emplazamiento de forma que cubra un rectángulo de dimensiones 3 veces la longitud del puerto en el sentido paralelo a la costa y 2 veces en el sentido perpendicular, siendo el orden de precisión a exigir de 1 metro.

-Batimetría general de la zona de influencia, como mínimo de una milla de radio desde el centro del puerto con curvas batimétricas cada 3 metros.

-Estudio del sustrato con especial atención a los accidentes geológicos y de las características del recubrimiento sedimentario: espesor, naturaleza y disposición. Este estudio se tendría que reflejar en una cartografía de las mismas dimensiones y escala que la batimetría general.

b) Estudio de dinámica marina (Nivel B y en caso de instalaciones en playas o con playas muy cercanas del Nivel C)

-Estudio de corrientes, oleajes, mareas y vientos. Cálculo de riesgo máximo de los factores dinámicos y estructurales.

-Estudio de dinámica litoral.

c) Estudio ecológico (Se realizará en zonas calificadas de Nivel de Protección B).

-Estudio de las comunidades bentónicas y de los componentes orgánicos de los sedimentos en la misma escala que la batimetría general. La metodología a utilizar será diferente según la naturaleza del fondo, estableciéndose un pliego de bases mínimas que contemplará los mismos puntos señalados en el apartado 3 de la Propuesta Inicial o Anteproyecto.

d) Estudio específico para puertos interiores (Nivel B y C). En estos casos se tendría que exigir el estudio de la red fluvial, acuíferos subterráneos, análisis limnológicos y el plan de saneamiento para evitar la contaminación y salinización de los sistemas naturales.

3. Informe Impacto. El Informe Impacto del puerto deportivo considerará los posibles efectos sobre el medio litoral que pueda comportar su construcción.

Aceptado a trámite el Proyecto y Estudios Complementarios se recabarán informes de los siguientes organismos: Ayuntamiento correspondiente a la zona de ubicación del puerto, Direcciones Regionales de Juventud y Deportes, Comercio y Turismo y Ordenación del Territorio y Medio Ambiente -en este último caso siempre que la zona esté incluida dentro del Nivel de Protección B-. De igual forma se pedirán informes al MOPU -que será vinculante en lo que se refiere a la dinámica litoral- y a la Comandancia de Marina.

Estimándose los informes favorables se expondrá el Proyecto a información pública durante un mes, debiendo anunciarse en el Boletín Oficial del Estado, Boletín Oficial de la Región de Murcia y diario local. En caso contrario, se dictará la resolución denegatoria correspondiente.

Los trámites siguientes pueden ser análogos a los establecidos en los artículos 22 y 23 del Reglamento de Puertos Deportivos con las modificaciones que supone el Decreto de traspaso de competencias del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de puertos. Finalmente, el Consejero de Política Territorial y Obras Públicas remitirá al Consejo de Gobierno de la Región el conjunto del expediente para su aprobación o denegación definitiva.

Finalmente, la adopción de una normativa o reglamento de funcionamiento interno de las instalaciones náuticas que sea homogénea en los criterios y de cumplimiento obligatorio para todas ellas -tanto en régimen de concesión como los gestionados directamente por el Grupo de Puertos-, supondría un avance más en la racionalización y mejora del deporte náutico y de la infraestructura sobre la que se sustenta.

Esta reglamentación interna se desarrollará en función de las características y peculiaridades propias de cada una de las instalaciones náuticas existentes y deberá contar con algunas prescripciones o apartados comunes a todas ellas. En concreto se propone la existencia de una tarifa unificada de estancia de embarcaciones en función del tipo de instalación, carteles informativos para los usuarios y libro de Registro de Transeuntes, reserva de zona de servicio público tarifado (como mínimo del 25% de los amarres) y Memoria anual de actividades (liquidación de los presupuestos, actividades náuticas desarrolladas -regatas y cursos-, nº de transeuntes, etc.).

ANEXO AL PLAN DE PUERTOS DEPORTIVOS DE
LA REGION DE MURCIA

INTRODUCCION

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia al elaborar el Plan de Puertos Deportivos pretende ordenar el desarrollo futuro del sector, optimizando su aprovechamiento, preservando la costa de la Región y potenciando sus recursos naturales de forma coordinada con otros organismos públicos y agentes privados interesados en los mismos.

La consecución de estos objetivos exige el conocimiento exhaustivo de las características actuales de todas las instalaciones náuticas y la estimación del parque de embarcaciones existente y sus perspectivas de evolución. Dicha información constituye la base sobre la que efectuar una previsión de las necesidades futuras del sector.

Con esta finalidad fueron realizadas visitas detalladas a todas las instalaciones náuticas existentes al objeto de obtener la indispensable información directa y actual, así como entrevistas especializadas a todos los Clubs Náuticos y personas u organismos responsables de la gestión de las instalaciones.

Puesto que la planificación sobre el crecimiento y mejora de las instalaciones no puede ignorar la necesaria preservación del espacio litoral por sus importantes valores ecológicos, geológicos o paisajísticos y en el que concurren multitud de usos e intereses, se realizó un estudio detallado de las características físicas y peculiaridades de la costa así como de sus usos y actividades presentes y potenciales.

Elaborada esta información y definidos los criterios para la óptima implantación de instalaciones portuarias se diseñó, atendiendo al grado de vulnerabilidad de la costa y a las posibles incompatibilidades entre usos, la zonificación de la misma en distintos niveles de protección.

Por último se definieron, a partir de los resultados obtenidos a lo largo de todo el trabajo, unas recomendaciones o propuestas prioritarias de actuación para el mejor desarrollo del sector en función de las condiciones físicas y socioeconómicas de la costa de la Región de Murcia.

Tras una primera redacción global del estudio, la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas a través de la Dirección Regional de Carreteras, Puertos y Costas, expuso el mismo a distintas Direcciones Regionales de esta y otras Consejerías de la Comunidad -Ordenación del Territorio, Deportes, Urbanismo, Comercio y Turismo...- en la línea de cooperación y coordinación que presidió la elaboración del Plan.

Realizada la redacción definitiva del Plan de Puertos deportivos se informó del mismo, además de a las citadas Direcciones Regionales, a todos los Ayuntamientos de los municipios afectados por su carácter de costeros, siempre en el marco de una política de ordenación participada y coordinada, remitiendo un cuestionario a cumplimentar por aquellos al efecto de que se realizaran las alegaciones, observaciones y sugerencias que se creyeran oportunas y solicitando, a su vez, la certificación del acuerdo adoptado dando conformidad o no al Proyecto del Plan de Puertos Deportivos.

En este informe se responderán todas las alegaciones recibidas durante el período de consulta institucional y que han sido trasladadas al equipo redactor del Plan.

Resulta interesante y significativo señalar previamente que todos los escritos recibidos dan su conformidad a tal proyecto. Con carácter general todas las respuestas son favorables, tanto en la valoración del diagnóstico de la situación actual de las instalaciones náuticas como en la valoración de las propuestas concretas sobre las futuras instalaciones que afectan a los términos municipales respectivos y en las propuestas de protección de la costa y sus distintos niveles.

La mayor parte de las alegaciones presentadas y que se responden a continuación, constituyen generalmente matizaciones puntuales a los criterios de ordenación que contiene el Plan y en ningún caso significan una propuesta de alteración de los objetivos y finalidades que han presidido la redacción del mismo ni una modificación de sus propuestas.

ALEGACIONES DE LOS AYUNTAMIENTOS AFECTADOS SOBRE EL PLAN DE PUERTOS DEPORTIVOS

AYUNTAMIENTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR

Señala que se está construyendo un puerto pesquero en Lo Paçan, por lo que se podría usar también como deportivo y crear una escuela de vela, complementándose con el Puerto Deportivo del Mediterráneo al poder usarse éste para barcos de mayor calado.

Si se construye una instalación portuaria de obra permanente puede aprovecharse tal infraestructura para acoger embarcaciones deportivas. Sin embargo, no es aconsejable promover una obra de gran envergadura y debe considerarse muy prioritaria la alternativa de crear instalaciones náuticas ligeras de mayor economicidad y menor impacto ambiental y además conside-

rando que se sugiere para embarcaciones de vela de reducido calado y se dispone, en el mismo término municipal, de la posibilidad de disfrutar de un puerto deportivo, para embarcaciones mayores en el Mediterráneo.

AYUNTAMIENTO DE SAN JAVIER

Dice textualmente la alegación: "Muchas veces se pide ese algo tan difícil de valuar que es el estudio de impacto, que tal vez sería conveniente que contuviera el documento definitivo, redactado con apoyo del Instituto Oceanográfico por la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, ya que tal vez, precisamente la zonificación en niveles precitada, que es muy cautelara debería ampliarse en profundidad fundamentalmente".

Los estudios previos requeridos a nivel de anteproyecto constituyen la base a partir de la cual se obtiene el Informe de Impacto, que es absolutamente necesario para tener en consideración los posibles efectos que sobre el medio litoral puede tener la construcción de un pueblo deportivo, mientras que en el proyecto definitivo se exigen otros estudios complementarios.

Al efecto de facilitar la elaboración de los citados estudios debe recordarse que la Ley y el Reglamento de Puertos Deportivos prevee la posibilidad de solicitar a la Administración responsable de las instalaciones la elaboración de proyectos técnicos complementarios para la construcción de dársenas y puertos deportivos.

Por último, la zonificación de la costa en niveles de protección debe ser muy cautelosa para evitar mayores deterioros de la misma, especialmente en el litoral del Mar Menor.

AYUNTAMIENTO DE LOS ALCAZARES

Señala que no se recoge el problema ocasionado por la instalación náutica existente en este término municipal, causando la ruina de un trozo de playa por la barrera que supone a la dinámica litoral.

A lo largo del estudio se señala repetidamente el riesgo que para la dinámica litoral entraña la construcción de una instalación náutica, especialmente en zonas de playa, siendo este un caso concreto de tales efectos negativos, por lo que se exigen, antes de construir nuevas instalaciones, precisos estudios de impacto.

Propone además, la prohibición absoluta de nuevas instalaciones portuarias con obra fija en el Mar Menor, incluso las que están en trámite y considera de máximo interés la regulación de embarcaciones a motor en dicho Mar.

En el Mar Menor no se ha señalado ninguna zona del nivel C, es decir no se considera que exista ningún tramo de costa en el que puedan ubicarse instalaciones sin unos estudios y exigencias rigurosas y se recomienda de manera clara y explícita que en esta costa deben fomentarse, si la demanda lo exige, instalaciones náuticas ligeras y no instalaciones con obra fija que, por otra parte, se estiman excesivas e insuficientemen-

te aprovechadas. Todas estas consideraciones estimamos son suficientes sin necesidad de recurrir a una prohibición absoluta e inflexible.

El estudio recoge también la recomendación de sustituir paulatinamente y lo antes posible las embarcaciones de motor por embarcaciones de vela, con lo que se fomenta la especialización de este mar en deportes de este tipo, y se evita su degradación.

AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA

Las pequeñas instalaciones náuticas del Mar Menor son justificables y necesarias, a su juicio, debido a la especial condición de dicho Mar para la utilización y fomento de los deportes practicados con embarcaciones sin quilla fija.

Hubiera sido preferente a la construcción de instalaciones portuarias con obra fija y de reducida capacidad la alternativa de crear instalaciones náuticas ligeras, especialmente adecuadas para albergar embarcaciones de pequeño tamaño y que ofrecen las mismas facilidades para la práctica y fomento de aquellos deportes.

Considera que el diagnóstico sobre la futura evolución del parque de embarcaciones debería hacerse en función de los diferentes tipos de las mismas para ajustar mejor las instalaciones necesarias.

Este análisis podría realizarse en el futuro a partir de las matriculaciones según modalidades registradas en los últimos años en las Comandancias y Ayudantías de Marina de la Región, sin olvidar la fuerte limitación que supone, para obtener una información fidedigna, el hecho de que, a pesar de la obligatoriedad existente, no todas las embarcaciones deportivas son matriculadas y que un número indeterminado de estas no tienen por base un puerto de la región donde se matriculan. Además esta información puede ser muy importante para proyectar concretamente algunos puertos de forma que ofrezcan una proporción de puntos de amarre adecuada a la proporción del tipo de embarcaciones, pero no es determinante para el Plan de Puertos Deportivos ya que éste planifica en general toda la costa.

Por último debe señalarse que la planificación del óptimo desarrollo de las instalaciones náuticas no tiene como único condicionante la previsible evolución de la demanda y que a menudo, esta debe ser encauzada en aras a unos objetivos de mayor racionalidad que los que dirigen a aquella. (Tal puede ser el caso de la sustitución en el Mar Menor de las embarcaciones a motor por embarcaciones a vela).

Considera que no debe haber inconveniente en la construcción de un puerto deportivo en la zona de Isla Plana y la Azohía, previos los estudios de impacto que se recomiendan, para potenciar el turismo en dicha zona.

Esta zona está incluida en un tramo de costa de Nivel B, en los que sólo puede autorizarse la construcción de un puerto deportivo cuando resulte imposible desviar la demanda hacia otras zonas o satisfacerla ampliando instalaciones, realizándose previamente los estudios de impacto exigidos.

Debe, por tanto, valorarse muy conscientemente los beneficios que reportaría y si efectivamente es necesario un puerto deportivo para la promoción turística de esta zona contrapesado por el coste medio-ambiental y económico de una nueva construcción, y considerando que en el puerto de Mazarrón existirá una dársena deportiva capaz de absorber la demanda de puntos de amarre.

En el Mar Menor deberían fijarse unas distancias mínimas a respetar entre los Puertos Deportivos u otro tipo de instalaciones que pretendan instalarse.

No se estima necesario fijar de forma rígida unas distancias mínimas e inflexibles entre instalaciones pues la conveniencia de su ubicación más o menos distante está en función de cada caso concreto. Ya se ha señalado que en el Mar Menor existe un minifundismo portuario dudosamente necesario y con unas distancias entre las instalaciones bastante inferiores a la media de otras regiones y países. Ahora bien, esta costa resulta zonificada en el Plan de Puertos alternando únicamente los niveles de protección A -en los que no puede construirse ninguna obra portuaria- y B -en los que sólo se crearán en caso muy necesario y siempre y cuando no represente ningún peligro para la costa. Respetando estas condiciones creemos que existen suficientes garantías para la preservación de esta costa.

Considera que debería limitarse al máximo en el Mar Menor la utilización de embarcaciones a motor y por tanto sólo autorizar la construcción de puertos deportivos en casos excepcionales y de reconocida necesidad conjugando impacto ambiental y atracción turística.

Tal consideración estimamos está plenamente recogida en las recomendaciones y propuestas de actuación contenidas en el estudio del Plan de Puertos Deportivos.

ESCRITOS DE LAS DIRECCIONES REGIONALES INFORMADAS SOBRE EL
PLAN DE PUERTOS DEPORTIVOS

DIRECCION REGIONAL DE COMERCIO Y TURISMO

El proyecto olvida la existencia en la Región de los Centros de Interés Turístico Nacional cuyas circunstancias entrañan peculiaridades propias y diferenciadas para la planificación y ordenación turística de sus respectivas demarcaciones.

El estudio del Plan de Puertos Deportivos ha tomado en consideración tal situación puesto que la ordenación de la náutica-deportiva está íntimamente ligada al desarrollo turístico. Sin embargo, no se hace especial hincapié en ello debido a que, si bien tal calificación constituye una técnica de potenciamiento turístico de determinadas áreas, que opera a través de la concesión de un conjunto de beneficios y estímulos, a menudo una inadecuada gestión y la falta de un riguroso control y vigilancia ha redundado en actuaciones totalmente inadecuadas que han sacrificado el medio natural a cambio de un beneficio fácil e inmediato.

CONCLUSION

Además de la participación de organismos institucionales y agentes privados en el proceso de elaboración del Plan de Puertos Deportivos y durante sus primeras discusiones la Dirección Regional de Carreteras, Puertos y Costas ha introducido las modificaciones puntuales y sugerencias que se han presentado durante el período de consulta institucional. De esta forma queremos contribuir a la formulación conjunta de objetivos y planes para este importante sector de infraestructuras y coordinar actuaciones que sin duda redundarán en beneficio del conjunto de la Región de Murcia.