

10.000 BP». *Montagnes et Piemonts. Univ. Toulouse-Le Mirail*: 299-312.

- MARTI BONO, C. E. (1978): «Aspectos de la problemática geomorfológica del Alto Aragón Occidental». *Estudios Geográficos*, nº 153: 473-493.
- MARTI RIBA, J. (1981): «Estudio del glaciario Cuaternario en un sector del alto Ribagorza». *Notes de Geografía Física*, 5: 33-47.
- MARTINEZ DE PISON, E. (1988): *El valle de Benasque. Estudio geomorfológico*. (En prensa).
- MARTINEZ DE PISON, E. y ARENILLAS PARRA, M. (1988): «Los glaciarios actuales del Pirineo español. En *La nieve en el Pirineo español*. Madrid, M.O.P.U.: 29-98.
- MONSERRAT-MARTI, J. y VILAPLANA, J. M. (1987): «The climatic records of the upper Pleistocene and Holocene in the Lauzet valley (Central Southern Pyrenees)». *Prineos* 127: 107-113.
- NICOLAS, P. (1981): «Morfolgia del Circo de Tucarro, macizo de Monte Perdido. Pirineo Aragonés». *Cuadernos de Investigación Geográfica*, t. VII, fasc. 1 y 2: 51-80.
- NICOLAS, P. (1986): «Morfolgia de un aparato glaciar: el glaciar nororiental de Monte Perdido. Pirineo de Huesca». *Atlas de Geomorfología*, Madrid, Alianza Editorial: 189-207.
- RUDDIMAN, W. F. y McINTYRE, A. (1981): «The North Atlantic Ocean during the last deglaciation». *Palaeogeogr. Palaeoclimat. Palaeoecology*, 35: 145-214.
- SERRANO, E. y AGUDO, C. (1988): «La deglaciación

del valle de los ibones Azules. Estudio glaciomorfológico». *Cuaternario y Geomorfología*, en prensa.

- SERRANO, E. y RUBIO, V. (1989): «El glaciar rocoso activo de las Argüalías». *Eria*, en prensa.
- SOLE SABARIS, L. (1942): «La canal de Berdún». *Estudios Geográficos*, nº 6: 271-318.
- TAILLEFER, F. (1957): «Glacières Pyrénéennes: versant nord et versant sud». *Rev. Geogr. Pyrénées Sud Ouest*, 28 (3): 221-244.
- TAILLEFER, F. (1983): «Les oscillations des glaciers fini et postglaciaires des Pyrénées orientales». *Colloquium Trier 1980. Late and postglacial oscillations of glaciers: glacial and periglacial forms*: 231-244. Balke-ma-Rotterdam.
- TAILLEFER, F. (1985): «Idées actuelles sur les glaciations dans les Pyrénées de l'Ariège». *Revue Geogr. des Pyr. et du Sud-ouest*, t. 56, fasc. 3: 323-338.
- VIERS, G. (1960): *Le relief des Pyrénées occidentales et de leur piemont*. Toulouse. Privat. 606 pp.
- VILAPLANA, J. M. (1983): «Quaternary Glacial Geology of Alta Ribagorza basin (Central Southern Pyrenees)». *Acta Geol. Hisp.* t. 18, nº 3-4: 217-233.
- VILAPLANA, J. M. (1985): «Les fases glaciales del Cuaternario superior en el sector nord-oest del Pirineu Andorrà». *Rev. Investigacions Geològiques*, 41: 67-82.
- VILAPLANA, J. M.; SCHLÜCHTER, Ch. y VERDAGUER, A. (1983): «Sedimentology and stratigraphy of the Pleistocene sediments in lake Liauset (Southern Pyrenees, Spain). A first approach». *Acta Geol. Hispánica*, 18 (3-4): 235-248.

## METAMORFOSIS PORTUARIAS: EL NUEVO PUERTO DEPORTIVO DE GIJÓN. NOTAS PARA UNA TIPOLOGÍA DE LOS ESPACIOS DE OCIO LITORALES

La navegación deportiva es en España un fenómeno de ámbito mediterráneo, inducido en buena medida por el turismo exterior, que de forma masiva se dirige hacia el archipiélago balear y hacia determinados tramos litorales de los óvalos peninsulares. Baste señalar que mientras las islas Baleares cuentan con 38 puertos deportivos y 13.329 puntos de atraque, guarismos que en el litoral mediterráneo peninsular ascienden a 75 y 21.774 respectivamente, la España atlántica dispone sólo de 42 puertos catalogados como deportivos que totalizan 3.815 atraques, de ellos 1.316 en el óvalo suratlántico repartidos entre 7 puertos.

Los puertos deportivos, no pocos de los cuales como Puerto Sherry, Puerto Banús, Almerimar o Ampuria Brava son de promoción privada, y se encuentran asociados a operaciones de promoción inmobiliaria, forman pues parte de una infraestructura turística encaminada a dar satisfacción a una fracción solvente de la demanda turística exterior y, en

segundo término, a una demanda nacional caracterizada también por la solvencia económica. Porque, en efecto, la práctica de los deportes de vela o similares ha sido en nuestro país hasta hace poco un coto vedado a fracciones mayoritarias de la población, por un conjunto de razones entre las cuales pueden apuntarse la carencia de instalaciones para tal fin, la penalización fiscal de las embarcaciones deportivas, o la ausencia de una política de fomento de los deportes náuticos, tanto más llamativa cuanto que se produce en un país con más de 3.000 Km. de costa<sup>1</sup>.

En países marítimos de nuestro entorno, la situación es bien distinta desde hace años, y buena prueba de ello es el ejemplo de Francia. En este país, la flota de recreo pasó, entre 1960 y 1986, de 50.000 a 625.000 embarcaciones, por más que en los últimos años se haya producido un descenso importante en el ritmo de matriculación, imputable a la proliferación del alquiler, a una demanda restric-

<sup>1</sup> ANÓNIMO: *España, Portugal y sus puertos deportivos*, s.l., Geográfica de Ediciones S.A., s.f. (1987), 47 pp. + anexos. Cfr. pp. 6 y ss. Para documentar los mecanismos de promoción de puertos deportivos privados vid. CLAVERO SALVADOR, J.: «Puerto Sherry, un

modelo de desarrollo especulativo y de destrucción del litoral», *Symposium Territorio. Puerto y Ciudad (Sevilla, noviembre 1986)*, Sevilla, Junta de Andalucía, 1988, pp. 144-151.

CUADRO I

PUNTOS DE ATRAQUE Y FONDO DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS FRANCESES DEL CANAL DE LA MANCHA Y GOLFO DE VIZCAYA, 1986 - 1987

PUERTOS (De N. a S.)	ATRAQUES			FONDO	TOTAL
	En puerto	En muelle	s.f.		
- El Havre	930	220	-	-	1.150
- Deauville-Trouville	180	-	-	-	738
- Caudebec	350	-	-	-	550
- Les Salins-Saint-Malo	700	-	-	-	750
- Toulgar	-	-	330	-	330
- Petros-Claire	500	50	-	-	550
- Ploemeur	180	-	-	50	230
- Mende	116	30	-	-	146
- La Mairie Blanc	230	-	-	900	1.130
- Port La Fère	720	-	-	40	760
- Concarneau	267	-	-	352	619
- Lorini	230	-	-	-	230
- La Baule-La Poilique	632	78	-	-	710
- Pornichet-La Baule	1.150	-	-	-	1.150
- Pornic	238	-	-	-	922
- L'Herbaucière	492	-	-	-	492
- Saint-Gilles-Croix de Vie	910	-	-	-	810
- Les Sables D'Olonne	668	-	-	-	668
- Bourgneuf	210	-	-	-	210
- La Rochelle	2.400	-	-	-	2.400
- Rochefort	200	20	-	200	520
- Royan (vieux) (St-Omer)	200	-	-	-	200
- Royan	420	30	-	-	450
- Pauillac	200	-	-	-	200
- La Vigne	248	-	-	-	248
- Artachon	1.947	-	-	-	1.947
- Capbreton	760	-	-	-	760
- Anglet	400	-	-	-	400
TOTAL	16.930	434	1.430	442	19.236

Fuente: Guide des ports. Manche-Atlantique, 1986/87

tiva de barcos de mayor desplazamiento que son utilizados también como residencia secundaria, y al auge de los deportes náuticos «californianos» como el *surf* o el *wind-surf*, manifestado en la venta masiva de tablas a vela, 800.000 entre 1974 y 1985<sup>2</sup>.

Aunque la deslocalización de estos últimos no obliga al acondicionamiento de espacios litorales específicos, puesto que su práctica sólo exige playas con accesos a vehículos sobre ruedas, la existencia de una flota de recreo convencional de las dimensiones citadas se ha traducido en la proliferación de puertos deportivos. En la costa atlántica francesa, desde El Havre a Anglet, a lo largo del Canal de la Mancha y del golfo de Vizcaya, jalonan el litoral del país vecino 28 puertos deportivos con algo más de 19.000 puntos de atraque, casi tantos como los de la costa mediterránea peninsular (ver Cuadro I).

Infraestructura que contrasta con la del Atlántico español, que desde la raya del Bidasoa a la del Miño no cuenta sino con 2.500 puntos de atraque desparramados entre 35 puertos, de los que no llegan a la media docena los que *sensu stricto* pueden ser calificados de deportivos. La Rochelle, el primer puerto deportivo francés, con 2.400 puntos de atraque, iguala en capacidad a Palma de Mallorca, la Meca de la navegación deportiva en España, en una costa en que la estacionalidad para la práctica de este tipo de forma de ocio es mucho más acusada que en el Mediterráneo por razones obvias<sup>3</sup>.

En Francia, como en otros países europeos, esta red portuaria está al servicio de una demanda interior fomentada a través de las más diversas vías. La primera, la del aprendizaje de unas destrezas imprescindibles para echarse a la mar, para lo cual se utilizan en poblaciones no costeras canales y ríos; la segunda la proliferación del alquiler como régimen de tenencia de la embarcación deportiva, lo que

hace desaparecer la inversión inicial, disminuye el mantenimiento al solo período en que se arrienda la embarcación, y resulta ser un gasto sustitutorio, y hasta más barato, que el realizado en unas vacaciones convencionales, pues para la unidad familiar la embarcación deportiva se convierte en viajes de cierto radio en alojamiento permanente. Sin tener en cuenta que los precios de las embarcaciones deportivas igualan, para ciertas categorías, los de los turistas, que las tarifas de atraque no superan las pagadas por el alquiler de una plaza de garaje, y que existe un mercado de segunda mano alimentado de forma permanente.

En nuestro país, la percepción de estas prácticas, la elevación del nivel de vida, por más que se haya producido de forma desigual, la proliferación de entidades privadas o públicas encaminadas al fomento de los deportes del mar, la despenalización fiscal de las embarcaciones deportivas por debajo de cierto umbral, han impulsado en la costa cantábrica la aparición reciente de puertos deportivos; de promoción privada unos como el de la Marina del Cantábrico en Santander, o pública como el caso que nos ocupa.

En efecto, la creación de un puerto deportivo en Gijón es una iniciativa pública, de la administración periférica del Estado y de la administración regional, que responde no tanto a la presión de una demanda local o regional, con una tradición más bien limitada en ese campo, como a la necesidad de dar respuesta a la crisis industrial de la ciudad a través de presuntas vías alternativas; o la de solventar un problema urbanístico cual es el de la búsqueda de un uso alternativo y una imbricación urbana a un puerto histórico muerto. Porque, y ésta resulta ser una originalidad sin parangón en toda la costa atlántica, de Finisterre a Finisterre, el puerto deportivo de Gijón es el resultado de la rehabilitación de una infraestructura portuaria del siglo XIX, de notable valor patrimonial.

En definitiva, en el puerto histórico de la ciudad se está llevando a cabo una importante mutación funcional y morfológica, que a más de traducirse en un impacto espacial *in situ*, puede tener unos efectos de onda sobre la trama urbana contigua. A desvelar algunos de estos aspectos pretenden contribuir estas líneas.

## I. LA INTERVENCIÓN SOBRE UN PUERTO HISTÓRICO A TRAVÉS DE UN PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

Las dársenas del puerto viejo de Gijón, construido en la segunda mitad del siglo XIX como un puerto de frente de mar junto al emplazamiento histórico de la ciudad, mantuvieron la función tradicional, el cabotaje de carbón, hasta 1965 aproximadamente. La extinción del tráfico carbonero no supuso sin embargo la desaparición de la actividad

<sup>2</sup> LORIOUX, A.: «Le tourisme nautique à La Rochelle», *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1986, pp. 519-540, cfr. p. 519; y AUGUSTIN, J. R.: «Pratiques de la mer et territoires urbains: de nouveaux espaces de loisirs sportifs pour l'agglomération de Bor-

deaux», *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1986, pp. 589-609; cfr. pp. 593 y 597.

<sup>3</sup> UNION DES PORTS DE PLAISANCE DU PO-NANT: *Guide des ports. Manche. Atlantique. 1986/87*, s.l., s.f., 80 pp. Cfr. pp. 25 y ss.



Fig. 1. Planta del proyecto del puerto deportivo de Gijón.

portuaria, pues durante muchos años fue el puerto local base de una importante flota pesquera tanto de altura como de bajura; y en las dársenas de Fomento, de titularidad privada, hizo su aparición el desguace de buques, actividad extinguida asimismo con motivo de la reversión definitiva de tales muelles al Estado, al caducar en febrero de 1979 la concesión otorgada un siglo antes<sup>4</sup>.

La desaparición de las funciones tradicionales provocó la eliminación paulatina de los equipamientos, sin consideración en ocasiones de su interés patrimonial, cuyo postrer episodio fue el desguace en 1983 de la última grúa de vapor emplazada en el antepuerto<sup>5</sup>. Poco a poco, lo que eran zonas de servicio se vieron liberadas de sus servidumbres, de suerte que el vetusto puerto carbonero quedó reducido a unas infraestructuras en relativo buen estado de conservación, con un emplazamiento óptimo junto al casco antiguo de la ciudad, pero sin usos definidos; salvo el pesquero, limitado a embarcaciones de bajura basadas en el muelle de Oriente y en el antepuerto, y a la utilización del primitivo edificio de la aduana como rula.

Carente de uso la mayor parte de la infraestructura, uno de los mejores ejemplos de la obra pública portuaria del pasado siglo en España, con una localización óptima que convierte este espacio en una de las caras de la ciudad, y redactado el Plan General de Ordenación que prevé para esta zona el desarrollo de un plan especial de reforma interior, la Junta de Obras del Puerto, capacitada legalmente para ello, asumió la ejecución de esta figura de planeamiento. Con tal objeto, en febrero de 1985 se firmó un convenio entre la Junta de Obras del Puerto, Consejería de Obras Públicas del Gobierno del Principado y Ayuntamiento para la construc-

ción de un puerto deportivo; y el primero de los organismos citados encargó la redacción de un plan especial de reforma interior, aprobado inicialmente en diciembre de 1986<sup>6</sup>.

El Plan Especial del Puerto Local de Gijón persigue, desde una perspectiva calificada como rehabilitadora por sus autores, la adecuación de la obra civil preexistente a las exigencias de un puerto deportivo, que son dos: la consecución de una superficie de flotación con calados y tranquilidad suficientes para posibilitar la invernada, y la disponibilidad de una zona de servicios de mayor extensión que la actual, en una relación del 50% respecto a la lámina de agua, que posibilite la atención a las embarcaciones y sus tripulaciones, lo que a su vez lleva al incremento del volumen edificado. Todo ello, en la procura de la integración del espacio portuario en la inmediata trama urbana.

La consecución de estos objetivos genéricos aparece plasmada en un conjunto de actuaciones específicas que a continuación se resumen. La primera, el recercimiento del morro del dique de Santa Catalina en dirección Oeste, para atenuar la energía del oleaje y modificar su dirección hasta hacerla transversal a la bocana, de manera que en el antepuerto y en las dársenas de Fomento se aminoren sus efectos.

En el muelle de la Rula se prevé la rehabilitación del edificio de acuerdo con las trazas de la primitiva aduana, lo que supone la restitución del ala oeste; el cuerpo central se reserva a usos administrativos y de servicio del puerto deportivo, el occidental a bar restaurante, y «el ala oriental se destinará a usos de la Cofradía de Pescadores»<sup>7</sup>. El antiguo muelle de la madera, una vez demolidos los tendejones existentes, se ordena como un «salón urbano» con barandilla de protección, y en su flanco occidental se localiza el muelle de espera con los consiguientes pantalanes. En el morro del muelle de mar de la dársena interior se localiza el emplazamiento de la estación de combustibles del puerto.

El muelle de ribera de la misma dársena se concibe como un área de paseo, lo que implica reducir la superficie de la vía rodada que lo bordea, la colocación de barandilla de protección con farolas en el borde del muelle, y su amueblamiento con bancos y arbolado. Para los Jardines de la Reina se propone su integración en el citado paseo a través de la supresión del tramo de calzada que hasta entonces los separaba. Respecto al muelle del carbón, muelle de tierra de la dársena interior, y al antepuerto, se definen como zonas de acceso a los pantalanes, por lo que se trata de espacios en los que no se producen intervenciones que modifiquen su fisonomía previa; si acaso, cabe señalar la prevista demolición en el antepuerto del edificio ocupado por la Cofradía de Pescadores con el objeto de dar desahogo a la zona de servicios.

Los muelles de Fomento, en el flanco suroccidental del puerto, son sin duda los que reciben las

<sup>4</sup> ALVARGONZALEZ, R.: *Industria y espacio portuario en Gijón*, t. II, Gijón, Junta del Puerto de Gijón, 1985, 269 pp. Cfr. pp. 25 y ss.

<sup>5</sup> ALVARGONZALEZ, R.: «Recordatorio de una grúa de vapor en el puerto viejo de Gijón», *Astura*, 3, 1985, pp. 99-100.

<sup>6</sup> La redacción del proyecto fue encargada a los arquitectos Fernando Nancles Fernández, Jesús Menéndez Fernández, Juan González Moriyón y Nieves Ruiz Fernández. *Vid. Plan Especial del puerto local de Gijón*, Gijón, Junta del Puerto de Gijón, 1987, 46 pp.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 27.

intervenciones planificadas de mayor impacto. Así, está previsto el relleno de más de la mitad de la dársena de Fomentín y la construcción de un edificio comercial sobre los nuevos terrenos ganados al mar en el ángulo de arranque del espigón central de Fomento, en cuyos bajos se emplazarían aparcamientos conectados con los aparcamientos a construir bajo la superficie de relleno, hasta un total de 300 plazas. De igual forma, se planifica el relleno de las actuales rampas-varadero de la dársena de Fomento así como de la totalidad de su fondo, con la construcción de edificaciones destinadas a talleres y a escuela de vela. Finalmente, también está planificada la sustitución del botaolos del dique curvo de Fomento por barandilla metálica, la colocación de barandilla en el espigón central, y la construcción de una escalinata en el arranque del dique curvo sobre los restos de la antigua playa de Pando.

Por lo que se refiere a los atraques, están previstos todos ellos sobre pantalán, por lo que el puerto adoptará en planta la clásica fisonomía en peine de los puertos deportivos. De un total de 23, cuatro arrancarán del dique de Santa Catalina sobre el antepuerto, cinco del espigón central de Fomento sobre la dársena homónima, cuatro del muelle del Carbón sobre la dársena de Fomentín, y en la dársena interior habrá 10, cuatro perpendiculares al muelle del Carbón y los seis restantes con acceso desde el muelle de ribera. En total, 786 puntos de atraque, lo que permite considerarlo un puerto de dimensiones medias en relación a los puertos deportivos franceses de la costa atlántica. Gijón tendrá una capacidad similar a Deauville -738 atraques-, Les Sablons-Saint-Malo -700-, Port La Fôret -720-, Saint Gilles-Croix de Vié -810-, o Cap-breton -780.

Con los rellenos previstos, la superficie de flotación se igualará a la terrestre en el guarismo de 10,8 ha.; como zona de servicios *sensu stricto* hay que contabilizar sólo 4,5 ha., pues el resto de la zona terrestre corresponde a superficie de jardines, paseo y red viaria. La superficie ocupada por edificaciones asciende a 6.010 m<sup>2</sup>, lo que supone 9.646,5 m<sup>2</sup> de superficie construida<sup>9</sup>.

## II. LA EJECUCION DEL PLANEAMIENTO Y LAS MODIFICACIONES PREVISTAS

La ejecución de las obras del puerto deportivo de Gijón, una vez tomada la decisión política de su creación en febrero de 1985, se proyecta sobre el período 1985-1992, durante el cual se invertirán a tal fin 1.698 millones de ptas., a cargo de las siguientes instituciones: el 54,4% aportado por la Junta de Obras del Puerto, el 42,7% por el Gobierno del Principado, y el 2,9% restante por el Ayuntamiento local; con la aclaración de que la aportación de la Comunidad Autónoma se ha incorporado al Programa Nacional de Interés Comunitario por ella promovido, por lo que se beneficia de las

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 45.

<sup>9</sup> Información facilitada por don Carlos Zapico Acebal, Presidente de la Junta del Puerto de Gijón, a quien



Fig. 2. El puerto viejo de Gijón en los finales de la década de 1970.

transferencias del Fondo Europeo de Desarrollo Regional<sup>9</sup>.

En el período 1985-1988, la ejecución del gasto ha cubierto aproximadamente el 40% del total presupuestado y las obras se han dirigido hacia las unidades de actuación localizadas en el antepuerto y la dársena interior. Antes de la redacción y posterior aprobación del Plan Especial, a lo largo del año 1985 se llevaron a cabo varias campañas de dragado en la dársena interior, proseguidas a lo largo de 1986, en cuyo verano se emplazaron los dos primeros pantalanes en el antepuerto, desmontados al finalizar la estación ante los previsibles daños que podrían sufrir cuando todavía no había sido acometido el recerimiento del morro del dique de Santa Catalina.

Aprobado el Plan, durante el verano de 1987 se desarrolla la primera fase de las obras del morro del dique de Santa Catalina, y comienzan también las del muelle de la Rula y antiguo muelle de la madera, a la vez que prosiguen las campañas de dragado en la dársena y antepuerto. Interrumpidas por los temporales de invierno las obras del dique de Santa Catalina, se reanudan y concluyen durante el verano-otoño de 1988, periodo en el que se culminó asimismo el dragado del antepuerto y las obras de la unidad de actuación de la Rula y muelle de la madera. De forma simultánea, durante el verano de 1988 se instalaron los cuatro pantalanes de la dár-



Fig. 3. El puerto deportivo de Gijón en el verano de 1988.

agradezco las facilidades concedidas para la obtención de la información documental utilizada en este trabajo. *Vid.* también PUERTO DE GIJÓN: *Memoria 1987*, 69 pp. + plano desplegable. Cfr. p. 7.

senas interior apoyados en el muelle del Carbón, y un tercero en el antepuerto, con lo que se lograron 108 puntos de atraque permanente en éste y 76 en aquella.

Durante los meses finales de 1988, y entre enero y marzo de 1989 se han ejecutado las obras del paseo de la dársena interior, con la incorporación de los Jardines de la Reina previa la supresión del tramo de calzada que los separaba; para ello se ha procedido a la sustitución del pavimento, el amueblamiento y la colocación de barandilla con farolas.

A la par de la realización de esta primera fase de las obras del puerto deportivo, parece abrirse paso en las instancias ejecutoras del planeamiento la necesidad de proceder a algunas modificaciones del Plan, a resultas entre otras razones de las demandas potenciales de los usuarios. A pesar de las sucesivas campañas de dragados, los calados máximos conseguidos en el antepuerto no sobrepasan los 3 m. en BMVE, por lo que los veleros de cierta envergadura, que son embarcaciones de mucha orza, no pueden permanecer en el puerto. Ello ha impulsado la redacción de un proyecto de construcción de una esclusa para acceder a la dársena de Fomento, que implicaría la prolongación del espigón central homónimo con la finalidad de conformar mejor la bocana de la dársena, y reservar así esta fracción de la superficie de flotación a las embarcaciones de mayor desplazamiento, en una solución que es bastante frecuente en puertos franceses como Deauville, Carentan o Lorient.

### III. EL PERFIL DE LA NUEVA FUNCIÓN PORTUARIA

La adecuación progresiva de la antigua infraestructura portuaria a los nuevos usos deportivos, patente a partir del verano de 1988, cuando se instalaron los pantalanos de la dársena interior y, con carácter definitivo, los del antepuerto, ha dado lugar, al existir un número sensible de puntos de atraque, a la configuración de una nueva función portuaria. Máxime si se tiene en cuenta que en el mes de julio de 1987 se había inaugurado la nueva lonja de pescados de los muelles de Rendiello, en El Musel, y que las autoridades portuarias ejercen una presión constante para desplazar la actividad pesquera hacia este puerto<sup>10</sup>.

No es de extrañar que, por una parte, el número de embarcaciones deportivas basadas en el puerto haya crecido, como lo pone de manifiesto el incremento de las matriculaciones durante 1986 y 1987, de 69 y 62 unidades respectivamente<sup>11</sup>, lo que de inmediato se traduce en una demanda de puntos de atraque permanentes. Y que, por otra parte, con un marcado carácter estacional como ocurre en la navegación deportiva del ámbito atlántico, el tráfico de tránsito vaya adquiriendo una importancia creciente, protagonizado por pabellones extranjeros, francés y británico sobre todo.

A la inversa, el movimiento de embarcaciones

de pesca es cada vez más limitado pues, desplazada la rula al Musel y carente el Plan Especial de una previsión de atraques y equipamiento para embarcaciones pesqueras, la presión de los usos deportivos, fruto de una decisión política, conduce al arrinconamiento y, finalmente, a la expulsión del escaso número de lanchas de bajura que todavía hoy están basadas en el puerto viejo. Decisión ésta, la de crear en exclusiva un puerto deportivo, más que discutible pues, aparte de ser lesionados unos derechos históricos, se puede caer en el peligro de crear un espacio portuario funcionalmente muerto durante siete u ocho meses al año.

Porque, como se ha apuntado, la navegación deportiva es un fenómeno de marcado carácter estacional, de suerte que el movimiento de las embarcaciones basadas en el puerto, y por descontado el de tránsito de las foráneas, sólo se produce de mayo a octubre, cuando la bonanza del mar lo permite o lo hace agradable al usuario. Por el contrario, la pesca, con ser también una actividad condicionada por el estado de la mar, tiene una continuidad temporal a lo largo del año por ser la fuente del salario de quien la practica y, además, requiere unas labores de mantenimiento de la embarcación y los equipos que también exigen continuidad y proporcionan una actividad permanente a los puertos que la acogen.

### 1. LAS EMBARCACIONES BASADAS EN EL PUERTO DEPORTIVO

Como quedó apuntado, es 1988 el año en que el grado de ejecución de las obras del nuevo puerto deportivo permite calificarlo ya como tal, por lo que a ese período temporal hemos limitado el análisis de la flota basada, en la inteligencia de que sólo a partir de tal anualidad es posible establecer una correlación entre funciones y morfología.

Para ello hemos utilizado una fuente documental depositada en la Comisaría de la Junta del Puerto a efectos de percepción de la tarifa G-5, la que han de pagar los titulares de embarcaciones deportivas por el atraque: la «Relación de embarcaciones con base en el puerto deportivo durante el año 1988»<sup>12</sup>. Contiene esta fuente el nombre, matrícula, eslora y manga de cada embarcación, así como el

CUADRO II  
EMBARCACIONES BASADAS EN EL PUERTO DEPORTIVO DE GIJÓN SEGUN TITULARES Y TAMAÑOS, 1988

TITULARES	Eslora ≥ 5 m.	Eslora 5-10 m.	Eslora > 10 m.	s.p.	TOTAL
- Real Club Astur de Regatas	-	29	3	-	32
- Club Marítimo Astar	32	67	8	-	107
- Escuela de Vela	-	-	-	1	1
- Escuela de la Marina Civil	-	-	-	1	1
- Empleados I.O.P.	2	2	-	-	4
- Particulares	66	13	-	-	79
TOTAL	100	111	11	2	224

Fuente: COMISARÍA DE LA JUNTA DEL PUERTO DE GIJÓN. Relación de embarcaciones con base en el puerto deportivo durante el año 1988.

<sup>10</sup> *Ibidem*, p. 10.

<sup>11</sup> PUERTO DE GIJÓN: Memoria 1985, 78 pp. + plano desplegable; cfr. p. 53, e IDEM: Memoria 1987, p. 52.

<sup>12</sup> Debemos manifestar nuestro agradecimiento a don José Hevia, Comisario de la Junta del Puerto de Gijón, por su amabilidad para facilitarnos el acceso a la información de referencia.

CUADRO III

EMBARCACIONES BASADAS EN EL PUERTO DEPORTIVO DE GIJÓN, SEGUN RESIDENCIA DE SUS PROPIETARIOS, CON EXCLUSION DE LAS ENCUADRADAS EN CLUBES U ORGANISMOS OFICIALES (35% DEL TOTAL). 1988

	Esloza ≥ 5 m.	Esloza 5-10 m.	TOTAL
- Avilés	-	1	1
- Gijón	56	11	67
- La Felguera	1	-	1
- Mieres	1	-	1
- Sama	1	-	1
- Oviedo	7	1	8
TOTAL	66	13	79

Fuente: COMISARIA DE LA JUNTA DEL PUERTO DE GIJÓN: *Relación de embarcaciones con base en el puerto deportivo durante el año 1988.*

nombre, apellidos y domicilio del propietario; información limitada porque no suministra otras especificaciones más significativas sobre la naturaleza de las embarcaciones como pueden ser el número de palos o de motores. Y además, porque no permite conocer el domicilio de todos los propietarios, ya que los encuadrados en algún club náutico pagan la tarifa a través de la entidad, incorporada o no a su cuota, y en consecuencia no figura su domicilio en el Listado de la Comisaría de la Junta del Puerto, por ser un dato que a efectos recaudatorios es irrelevante.

Con estas limitaciones es posible sin embargo llegar a algunas conclusiones sobre el perfil de la flota permanente del puerto. El número de embarcaciones basadas a finales de 1988 en el nuevo puerto deportivo fue de 224, de las cuales sólo nueve presentaban matrículas nacionales foráneas. Algo menos de la mitad, 100 embarcaciones, corresponden por su eslora igual o inferior a 5 m. a modelos usuales en labores de aprendizaje o escuela, lo que resulta lógico en un puerto deportivo de reciente creación emplazado en un país con una tradición muy limitada en los deportes náuticos. Otra mitad del censo, 111 embarcaciones, pueden ser definidas por su eslora entre los 5 y 10 m. como modelos usuales de competición o recreo, y un resto de 11 embarcaciones que igualan o superan los 10 m. de eslora pueden ser modelos de alta competición o de lujo. La flota basada en el puerto de Gijón es, pues, una flota embrionaria, más bien pobre, como corresponde a una ciudad marginal de una región marginal.

Por lo que se refiere a los titulares de las embarcaciones, la mayoría, 137, aparecen como pertenecientes a dos clubes náuticos: 32 al Real Club Astur de Regatas, entidad creada en la ciudad en 1911 y que, hasta hace un par de lustros, monopolizaba la práctica de los deportes náuticos, marcados entonces por un perfilado elitismo; y las otras 107 como propiedad del Club Marítimo Astur, agrupación de corte más populista fundada en 1979, sin que hayamos podido discernir en cada una de las dos entidades deportivas el número de embarcaciones que son propiedad del club de las que tienen un propietario individual que aprovecha su condición de socio para disponer de atraque, al amparo de los

conciertos establecidos entre la Junta de Obras y los clubes náuticos. Sólo podemos afirmar que mientras la mayor parte de embarcaciones del Real Club de Regatas es de propietario individual, un número importante de las del Club Marítimo Astur, las utilizadas en labores de escuela, son propiedad del Club.

La Escuela de Vela de la Federación correspondiente del Principado y la Escuela Superior de la Marina Civil poseen a su vez sendas embarcaciones, otras cuatro aparecen a nombre de «Empleados de la Junta del Puerto», y las 79 restantes están a nombre de particulares. De este último grupo son mayoría abrumadora los domiciliados en Gijón, 67, frente a ocho con residencia en Oviedo, dos en Langreo, uno en Avilés y uno en Mieres. Finalmente, de las 224 embarcaciones basadas en el puerto deportivo sólo dos pertenecen a mujeres.

Respecto a la ubicación física de las embarcaciones basadas en el puerto, 145 disponen de atraques en pantalán, repartidas entre el antepuerto y la dársena interior, el atraque más codiciado por ser el de mayor resguardo. Las 79 restantes se encuentran fondeadas sobre boyas en las dársenas de Fomento y Fomentín.

## 2. EL TRAFICO DE TRANSITO

El tráfico de tránsito tiene, en los puertos deportivos, un marcado carácter estacional, habida cuenta que la navegación deportiva, sobremanera la de cierto radio, es una forma de ocio veraniega que aprovecha la bonanza de la estación. En los puertos españoles, al menos en los del Norte, el tránsito es protagonizado por los pabellones extranjeros, entre los que por razones de proximidad destaca el francés; y su interés para el puerto receptor radica en que supone una venta de servicios (tarifa de atraque, avituallamientos, reparaciones, etc.) tanto más voluminosa cuanto mayor sea la rotación de las embarcaciones y las tripulaciones.

Para la ciudad, el tránsito de su puerto deportivo, si es cuantioso, puede ser una fuente de consumo de servicios, aunque por lo general se tiende a consumir lo indispensable pues el alojamiento lo proporciona la propia embarcación. Así, el nave-

CUADRO IV  
EMBARCACIONES EN TRANSITO POR EL PUERTO DEPORTIVO DE GIJÓN DURANTE 1988

PAIS	Veleros	Motoras	Yates	Katamaranes	s.c.	TOTAL
- Alem. Fed.	7	-	4	2	-	13
- Austria	-	-	1	-	-	1
- Bélgica	2	-	1	-	-	3
- Canadá	1	-	-	-	-	1
- Dinamarca	1	-	-	-	-	1
- España	8	1	7	-	6	22
- EE.UU.	4	1	3	1	1	10
- Francia	202	-	83	11	4	300
- Holanda	3	-	5	-	-	8
- Irlanda	1	-	1	-	-	2
- Islandia	1	-	-	-	-	1
- Noruega	1	-	-	-	-	1
- Nueva Zelanda	1	-	1	-	-	2
- Polonia	1	-	-	-	-	1
- Portugal	-	1	-	3	-	4
- Reino Unido	31	1	19	-	3	54
- Suecia	2	-	3	-	-	5
- Suiza	1	-	-	2	-	3
TOTAL	266	4	128	19	14	431

Fuente: PRESIDENCIA DE LA JUNTA DEL PUERTO DE GIJÓN: *Listado de las embarcaciones en tránsito según tipos. 1988.*

gante solitario de los países nórdicos, la pareja o la familia francesa con un par de hijos tienden a no salir del puerto; sólo si la tripulación está formada por varias parejas puede alguna de ellas pernoctar en un hotel al tocar tierra, para atenuar la promiscuidad continua de la vida a bordo en un espacio muy pequeño.

Para el caso que nos ocupa, por las razones ya circunscritas, analizaremos el tránsito del año 1988, para lo cual hemos utilizado unos «Listados» informativos elaborados por la Administración del puerto deportivo, que aunque no aparecen muy depurados al presentar algunas contradicciones numéricas de relevancia menor, permiten averiguar los rasgos genéricos de esta forma de tráfico<sup>13</sup>.

De un total de 431 embarcaciones entradas en régimen de tránsito en el puerto deportivo de Gijón durante 1988, el grueso, 300 unidades, lo absorbió el pabellón francés, seguido a bastante distancia por los pabellones británicos -54-, español -22-, alemán federal -13-, y estadounidense -10-; por debajo de la decena, otros doce pabellones europeos y el neozelandés completan el primer guarismo citado. Por tipos, el primer lugar lo ocupan los veleros -266-, seguidos de los yates -128-, catamaranes -19-, y motoras -4-, más otras 14 embarcaciones sin especificar (ver Cuadro IV).

Las entradas comienzan a producirse, en cuantía apreciable, a partir del mes de mayo; se incrementan en el de junio, y alcanzan su punto álgido en los meses de julio y agosto, periodo este último para el que en el año de referencia se produjeron 281 entradas a partes iguales entre ambos meses. En septiembre, con cifras muy similares a las de junio, disminuyen las entradas hasta la treintena, en el mes de octubre se reducen hasta la mitad del anterior, y a partir de noviembre las entradas, casi siempre arribadas, son ya testimoniales. La concentración estacional es pues manifiesta y ello tiene lugar para todos los pabellones que totalizan cifras significativas. Así, de las 277 embarcaciones francesas censadas con fecha de entrada precisa, 213 lo hicieron en los meses de julio y agosto; y para el pabellón británico, de un total de 54, 30 entradas se

CUADRO VI

ESTADIAS DE LAS EMBARCACIONES EN TRÁNSITO EN EL PUERTO DEPORTIVO DE GIJÓN, 1988

PAIS	Nº	estadia media	tripulacion	TOTAL
	embarcaciones	(en días)	media	tripulaciones
- Alem. Fed.	13	3,9	2,7	36
- Austria	1	4	5	5
- Bélgica	3	5,3	3	9
- Canadá	1	3	2	2
- Dinamarca	1	s.e.	4	4
- España	22	2	4	90
- EE.UU.	10	3,8	2,2	22
- Francia	300	2,7	3,9	1.182
- Holanda	8	4,4	4,1	33
- Irlanda	2	2,5	3	6
- Islandia	1	4	4	4
- Noruega	1	6	4	4
- Nueva Zelanda	1	4	1	1
- Polonia	1	1	8	8
- Portugal*	1	3	5	5
- Reino Unido*	57	2,7	3,8	221
- Suecia*	2	4,6	2,6	8
- Suiza	2	1,2	2,4	17
TOTAL	428	2,8	3,8	1.657

Fuente: PRESIDENCIA DE LA JUNTA DEL PUERTO DE GIJÓN. *Listado de pasajeros por día en el puerto deportivo 1988*  
 \* Para estos países no concuerdan las cifras del nº de embarcaciones entradas con las del Cuadro IV, por error de la fuente manejada.

produjeron en los meses citados (ver Cuadro V).

Respecto a las estadias, para los pabellones significativos suelen ser cortas. Así, para los pabellones francés y británico la media se cifra en 2,7 días/embarcación; en el caso español se acortan hasta los dos días, y para las embarcaciones alemanas y estadounidenses se alargan casi hasta los cuatro días. Las estadias medias de otros pabellones no son significativas en la medida que carecen de relevancia numérica, y por tanto pueden no responder a pautas generalizadas. En cualquier caso parece evidente que la estancia en puerto responde a necesidades de descanso y, eventualmente, de avituallamiento, cumplidas las cuales la embarcación se hace de nuevo a la mar, y que ni la ciudad ni su entorno son capaces de fijar por un periodo más largo a estos turistas de la mar.

La rotación de tripulaciones arrojó en 1988 sobre el puerto deportivo de Gijón 1.657 personas, todas extranjeras menos 90 españolas, habiendo sido el colectivo más numeroso el francés con 1.182 seguido a mucha distancia del británico con 221. La tripulación media suele ser baja para todos los pabellones, en dependencia de los modelos utilizados, veleros que en raras ocasiones superan los 10 m. de eslora: una media de 3,9 personas para las embarcaciones francesas, 3,8 para las británicas, 4 para las españolas, 2,7 para las alemanas federales y 2,2 para las estadounidenses (Ver Cuadro VI).

La información relativa a los puertos de procedencia y destino, más que ilustrar sobre el peso de determinados puertos-base del continente, pone de manifiesto el alcance de las travesías en esta modalidad de navegación. Para el pabellón francés, las procedencias más generalizadas son Ribadesella, Luarca, Santander o Lorient, en tanto que los destinos más frecuentes son La Coruña, Santander, Luarca y Ribadesella. En el caso británico, Santander, Luanco y Ribadesella aparecen como los puer-

CUADRO V

ENTRADAS MENSUALES DE EMBARCACIONES EN TRÁNSITO EN EL PUERTO DEPORTIVO DE GIJÓN, 1988

PAIS	E	J	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	tot.
- Alem. Fed.	-	-	-	-	1	3	4	2	2	-	-	-	11
- Austria	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
- Bélgica	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
- Canadá	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Dinamarca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- España	-	-	-	-	-	2	3	9	3	1	-	-	18
- EE.UU.	-	-	-	1	7	2	4	2	9	2	3	-	31
- Francia	-	-	-	8	14	103	110	17	9	2	3	-	287
- Holanda	-	-	-	-	-	4	1	2	3	-	-	-	10
- Irlanda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Islandia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Noruega	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Nueva Zelanda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Polonia	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
- Portugal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Reino Unido	-	-	-	-	-	6	9	21	9	3	1	-	50
- Suecia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Suiza	-	-	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-	3
TOTAL	2	1	3	4	16	31	141	140	36	14	3	5	331

Fuente: PRESIDENCIA DE LA JUNTA DEL PUERTO DE GIJÓN. *Listado de entradas de embarcaciones deportivas en tránsito por fecha 1988*

<sup>13</sup> Estos listados son los siguientes: «Listado de entradas de embarcaciones deportivas en tránsito por fechas», «Listado de las embarcaciones en tránsito según tipos», «Listado de pasajeros por día en el puerto deportivo», «Listado de los puertos de procedencia y destino de las

embarcaciones extranjeras en tránsito», «Listado de los domicilios de los propietarios de embarcaciones deportivas en tránsito», «Listado de entradas en puerto deportivo por meses», y «Listado de embarcaciones de tránsito por fecha y número de encuestas».

tos de procedencia más citados, y La Coruña y Santander como los de destino más frecuente. Es decir, que la práctica más habitual de esta modalidad de navegación es el cabotaje en singladuras cortas y sucesivas.

#### IV. IMPLICACIONES ESPACIALES DE LA TRANSFORMACION PORTUARIA

Al margen de la valoración que merezca el instrumento de planeamiento redactado para acometer la transformación del puerto viejo de Gijón en puerto deportivo, que a buen seguro sufrirá modificaciones antes de ser realizado en su totalidad, sí es posible pronunciarse acerca de los cambios espaciales, directos e inducidos, que hasta el momento ha producido la ejecución parcial del proyecto.

Por una parte, en los sectores del antepuerto y la dársena interior se ha producido ya una mutación morfológica fundamental, trasunto de un cambio funcional en vías de consolidación. El recrecimiento del morro del dique de Santa Catalina, imprescindible al parecer para garantizar la seguridad de las embarcaciones atracadas, y el tendido de los pantalanes han cambiado la fisonomía de la superficie de flotación. En la zona de servicios, la rehabilitación del conjunto de la Rula, la demolición del edificio de la Cofradía de Pescadores, la conversión del muelle de la madera en «salón urbano», y la transformación en paseo del muelle de ribera de la dársena interior, con la incorporación al mismo de los Jardines de la Reina, suponen asimismo alteraciones fisonómicas sustanciales.

En líneas generales hasta el momento se han seguido criterios respetuosos con el valor patrimonial de las infraestructuras del puerto viejo, aunque algunas intervenciones puedan ser discutibles. Es discutible, por ejemplo, convertir un borde de muelle en un paseo con barandilla metálica; y lo es más que esa barandilla enmascare en su totalidad una lí-

nea de 15 norays, 13 de los cuales, de la firma gijonesa Stoldtz como reza la marca de fábrica de su lomo, tienen más de un siglo de antigüedad.

Pero la iniciativa más indefendible es el empeño en arrancar de raíz la actividad pesquera de los muelles locales, que bien podría coexistir con los usos deportivos, en un área específica acotada y equipada para ello. Porque, como ya se ha dicho, la pesca de bajura sería garantía de actividad permanente en el puerto a lo largo del año, aparte de uno de los soportes funcionales del antiguo barrio de pesquerías, cuyos habitantes no tienen por qué ser obligados a renunciar a su función histórica, como no tienen por qué ser expulsados de su barrio para ir a vivir a La Calzada o a Jove, cerca del Musel, cerca de las barcas en que se juegan su salario.

Si se analiza la gestión del Plan Especial del barrio de Cimadevilla, contiguo al puerto viejo, parece que desde algunas instancias políticas existe el propósito decidido de incentivar un cambio funcional del barrio acompañado de la renovación de parte de su población, o para decirlo con mayor precisión, de la expulsión de las fracciones de población menos solventes y con menor capacidad de reacción política, con la finalidad de provocar una revalorización del suelo.

Respecto al papel que el puerto deportivo pueda cumplir como factor de fomento de la actividad turística en la ciudad, hasta el momento es muy limitado porque el tipo de clientela foránea que atrae no deja ganancias más allá del entorno inmediato del puerto. Y el papel de atracción que pueda jugar respecto a la propia región hasta el momento es nulo; aunque un velero cuesta lo mismo que un turismo y las cuotas de un club náutico son equiparables a las de otras muchas sociedades recreativas, la ausencia de tradición y de políticas de fomento de los deportes náuticos hace que este tipo de actividad no pueda llegar a hacerse significativa dentro de la región hasta dentro de una o dos generaciones, y eso si la percepción y las pautas de ocio cambian.—  
RAMON ALVARGONZALEZ RODRIGUEZ.