

EL DESARROLLO DEL TURISMO NÁUTICO EN GALICIA

Begoña Besteiro Rodríguez

Universidad de Santiago de Compostela

RESUMEN

El turismo náutico tiene un gran potencial de desarrollo en Galicia dadas las buenas condiciones geográficas que esta Comunidad presenta para su práctica. Así mismo, esta modalidad turística permite la diversificación y cualificación de la oferta turística, estando íntimamente ligado al turismo de calidad y, por tanto, importante fuente de riqueza. Además, dado que el turismo náutico puede ser practicado en cualquier época del año, juega un notable papel en la desestacionalización de la oferta turística gallega, con lo que permite la dinamización de ciertas áreas en retroceso económico tradicionalmente vinculadas con el mar.

Palabras clave: turismo náutico, diversificación de la oferta, desestacionalización, producto turístico, navegación de recreo, turismo de cruceros, Galicia.

SUMMARY

Nautical tourism is growing in Galicia due to the good geographical conditions that this region has for its practise. This type of tourism allows tourist offer diversification and qualification. It is very close to quality tourism, so it is an important source of wealth. Besides, as nautical tourism can be practised any time of the year, it is a valuable element to avoid Galician tourist offer seasonality. It also allows the economical growth in some areas which depends on the sea. This is a good opportunity for them as they suffer from significant economical decrease.

Key words: nautical tourism, offer diversification, seasonality, tourist product, leisure sailing, cruise tourism, Galicia.

1. INTRODUCCIÓN

Galicia es una Comunidad Autónoma marítima por excelencia, con una antigua tradición marinera y una flota pesquera entre las principales del mundo. Los límites de su territorio son mayoritariamente marítimos: 1.659 km, el 70,9 %, frente a los 681 km. terrestres, el 29,1 % restante. Las costas gallegas se distribuyen entre las peninsulares, 1.498 km, el 90,3 % y las insulares, 161 km, el 9,7 %.

Los límites marítimos pueden ser distribuidos de la siguiente forma: Rías Altas, que comprende las rías de Ribadeo y Foz, más pequeñas y suaves, junto con las de Viveiro, O Barqueiro, Ortigueira y Cedeira, las más occidentales y profundas con un relieve más abrupto. El Golfo Ártabro que incluye las rías de Ferrol, Ares, Betanzos y A Coruña, con un litoral muy recortado, pero con pocos precipicios. La Costa da Morte con las rías de Corme-Laxe, Camariñas y Corcubión, rías pequeñas debido a la cercanía de las montañas y, por último, las más conocidas, Rías Baixas que comprende las rías de Muros-Noia, Arousa, Pontevedra y Vigo, rías más profundas merced a los valles fluviales que se forman y las que gozan de una climatología más benigna.

El turismo náutico está en proceso de expansión en Galicia. Sin duda, debiera estar llamado a tener un importante papel en la economía y en el desarrollo turístico de la Comunidad dados los recursos naturales de que dispone. Esta Comunidad está excepcionalmente dotada para el desarrollo de la actividad náutico-turística: las rías, su situación geográfica, su clima, paisaje, gastronomía, la reconocida hospitalidad de los gallegos, así como sus precios moderados son condiciones que le permiten ocupar una buena posición para competir con otras regiones en el sector náutico-turístico.

A pesar de lo escarpado de su costa en algunas zonas, existen importantes km. de costa enclavadas en las rías, fundamentalmente en las Rías Baixas, que le permiten disfrutar de las actividades náuticas en cualquier época del año, lo que contribuiría a paliar la estacionalización propia de esta Comunidad. Así mismo, y dada su latitud geográfica, Galicia se presenta como puerto de paso de embarcaciones que procedentes del norte de Europa viajan hacia el Mediterráneo o como punto de escala de cruceros procedentes de otros países europeos o americanos.

El turismo náutico es considerado un segmento del turismo litoral relacionado con prácticas de ocio y actividades deportivas en contacto con el mar (Ferradás, 2001; Cardona, 2000) y asociado a otros tipos de turismo como el de sol y playa (flujo heliotrópico). El turismo náutico se puede definir como la actividad enfocada a disfrutar de unas vacaciones activas en contacto con el agua durante el tiempo de ocio, en el que se pueden realizar distintos tipos de actividades: vela, a motor, surf y windsurf, submarinismo, remo, cruceros, etc. en un disfrute conjunto de la naturaleza y de la oferta turística y recreativa (Turespaña, 1998). Es por ello que, aunque en general, se le considere parte del turismo litoral, también engloba al turismo náutico de interior.

Uno de los principales problemas que tiene el sector turístico gallego es la estacionalidad (Besteiro, 2002), por lo que la política turística a seguir debe centrarse en la diversificación del producto turístico, buscando nuevos segmentos de mercado y atrayendo un turismo de calidad. Dentro de estas actuaciones, se está tratando de fomentar el turismo náutico, dado el potencial de desarrollo que presenta en esta Comunidad y todos los

sectores relacionados con el mismo. En este sentido, el turismo náutico permite obtener importantes beneficios en la economía de las zonas receptoras por corresponderse con un turismo de alto poder adquisitivo; de esta forma, se utilizaría el deporte y la actividad náutica como elemento de desarrollo y dinamizador socioeconómico y generador de infraestructuras.

En este trabajo se pretende analizar las principales características del turismo náutico en Galicia, relacionados tanto con la gestión, como con su oferta y demanda. Así mismo, se tratará de conocer cuáles son las ventajas con que cuenta y las deficiencias a subsanar con el fin de obtener una oferta náutica de calidad capaz de atraer un importante volumen de turistas a la Comunidad. Aunque la mayor parte de este artículo está referido al turismo náutico marítimo también se hará una breve mención del potencial que presenta el turismo náutico de interior, también con importantes recursos naturales.

2. EL FOMENTO Y LA GESTIÓN DE LOS PUERTOS GALLEGOS

Los puertos deportivos son un ejemplo de concurrencia de competencias de distintas Administraciones Públicas sobre un mismo espacio físico: junto a la Administración del Estado, como titular del dominio público marítimo-terrestre y las Comunidades Autónomas que ostentan competencia exclusiva sobre ordenación del territorio y urbanismo (art. 148.1.3 Constitución Española) y sobre puertos deportivos (art. 148.1.6 CE), también intervienen los municipios con competencias en la ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística (art. 24.2 LBRL) (Cardona, 2000).

En un principio, los organismos competentes en materia de instalaciones deportivas en el interior de los Puertos de Interés General son las Autoridades Portuarias. Fuera de estos enclaves la competencia es de la Comunidad Autónoma. Al mismo tiempo en la Ley de Puertos de 1997, en la disposición adicional decimoséptima, se establece la posibilidad de que de los Puertos de interés general pueda segregarse la titularidad de dársenas pesqueras o deportivas quedando por tanto bajo competencia de las CCAA (Cerdá, 1999).

En Galicia es el ente público Portos de Galicia el encargado de la mejora de la gestión y explotación de los puertos gallegos. De esta forma, la Comunidad Autónoma posee competencias en 122 puertos e instalaciones portuarias, aparte de los cinco puertos de interés general existentes en Galicia. Esta entidad tiene como principales objetivos: fomentar el tráfico de escalas dentro de los puertos gallegos, establecer una política de precios homogéneos por zonas e instalaciones y dotar a los puertos de zonas deportivas con los servicios para reparación y mantenimiento de embarcaciones, zonas comerciales y facilidades para repostar e invernar. Todos ellos son requisitos imprescindibles si se quiere dotar a Galicia de una oferta náutica de calidad.

Así mismo, no se puede olvidar que cualquier actuación debe atenerse a las prescripciones de las Leyes del Suelo, bien del Estado o de las CCAA que las hayan redactado. Por último, la Administración Local en su competencia de planificación turística debe aplicar el criterio de turismo sostenible y vigilar el impacto que pueda tener la construcción de las instalaciones náutico-deportivas, así como la gestión de residuos que requieren un tratamiento especial debido a la peligrosidad.

Es, por tanto, una situación muy compleja que en este apartado¹ se ha tratado de resumir lo máximo posible, dado que la idea es únicamente centrar la responsabilidad de competencias en materia de puertos deportivos.

3. EL TURISMO NÁUTICO COMO ELEMENTO DE DIVERSIFICACIÓN DE LA OFERTA TURÍSTICA

3.1. Oferta de instalaciones y servicios en los puertos gallegos

El turismo náutico pretende configurarse como un elemento importante dentro del proceso de diversificación del producto turístico gallego. Así mismo y dadas las excelentes condiciones para su práctica en cualquier época del año puede ser utilizado también como elemento de neutralización de la aún considerable estacionalización que sufre esta Comunidad.

Galicia posee una importante longitud de costa, 1.659 km, lo que supone más del 30% de la costa española, repartida en 72 municipios costeros. 3 de las 4 provincias tienen acceso directo al mar, existen multitud de pequeños puertos y diques de abrigo en los que las embarcaciones se pueden refugiar y cuatro rías de amplia longitud en las que practicar deportes náuticos en cualquier momento del año. Dentro de su perímetro costero hay que señalar la existencia del Parque Nacional de las Islas Atlánticas formado por varias islas en las diferentes rías del sur de Galicia que suponen una extensión de 8.332 hectáreas y a las cuales se puede acceder realizando una travesía en la que disfrutar de espectaculares paisajes.

Cuadro 1
NÚMERO DE MUNICIPIOS COSTEROS Y LONGITUD DE LÍNEA DE COSTA EN GALICIA Y ESPAÑA

	Términos municipales costeros		Km de línea de costa	
	Valor absoluto	%	Valor absoluto	%
GALICIA	72	15,7	1.498	30,7
ESPAÑA	459	100	4.872	100

Fuente: Anuario Estadístico de España 2004.

A la hora de estudiar el turismo náutico, todos los autores se centran especialmente en el que tiene como principal escenario el mar. En este trabajo se van a estudiar en un primer momento todos los aspectos relacionados con la práctica de la náutica marina para posteriormente comentar brevemente el potencial existente en Galicia para el desarrollo de un turismo náutico de interior.

¹ Para su ampliación se pueden consultar distintos manuales y artículos donde se hace un amplio repaso a las sucesivas Leyes relacionadas con los puertos españoles y la complejidad legal existente.

En el estudio de la oferta para el desarrollo del turismo náutico hay que empezar por conocer el desarrollo y características de las instalaciones existentes. En este sentido hay que precisar dos cuestiones: en primer lugar, el análisis acostumbra a hacerse a través del servicio ofrecido básico como es el número de amarres ofertado, aunque posteriormente se estudiarán otros servicios complementarios. En segundo lugar, primeramente se analizará la evolución del conjunto de instalaciones náutico-deportivas sin establecer categorías de las mismas con el fin de evitar la exclusión de una parte de la oferta real. De forma complementaria se estudiará más detalladamente la oferta relativa a los puertos deportivos por ser los considerados más importantes para este tipo de turismo.

Una instalación náutico-deportiva o marina puede definirse como el conjunto de servicios elementales prestados, generalmente por una o varias organizaciones, destinados a satisfacer determinadas necesidades relacionadas con el uso y disfrute de embarcaciones deportivas o de recreo (Martín, 1996).

En Galicia ha habido una importante evolución de la oferta en los últimos cinco años. Así, se ha pasado de contar con 3.485 amarres en 1998 a 6.484 en el año 2003, lo que supone un incremento del 86 %. Este cifra es llamativa sobre todo en la provincia de Lugo que, pese a ser la que dada su menor longitud de costa posee un menor número de amarres, ha experimentado un crecimiento mayor en este período. Esta circunstancia viene derivada del proceso de mejora de varios puertos deportivos que han visto como el turismo náutico se configuraba como un elemento importante de desarrollo en esta área, no sólo por su propia demanda interna, sino como punto de escala de barcos procedentes de otros puertos

Cuadro 2
OFERTA DE INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS² Y NÚMERO DE
AMARRES³ EN GALICIA EN 1998 Y 2003

	1998			2003			Variación nº de amarres (%)
	Nº instalaciones náutico- deportivas	Nº amarres		Nº instalaciones náutico- deportivas	Nº amarres		
		Valor absoluto	%		Valor absoluto	%	
A CORUÑA	23	1.401	40,2	13	2.905	44,8	107,4
LUGO	5	168	4,9	4	493	7,6	193,4
PONTEVEDRA	15	1.916	54,9	19	3.086	47,6	61,1
GALICIA	43	3.485	100	36	6.484	100	86,1

Fuente: Esteban (1998) y Turgalicia. Elaboración propia.

2 En el apartado de instalaciones náutico-deportivas se incluyen tanto puertos como fondeaderos. Se puede definir un fondeadero como un área de flotación abrigada resultante de la utilización de un recurso natural o del uso marginal de una obra artificial (Esteban, 1998) Puerto deportivo es una infraestructura integrada en la que se desarrollan toda clase de servicios técnicos, industriales y comerciales destinados a embarcaciones de recreo y deportivas.

3 En los amarres se incluyen tanto amarres fijos como transeúntes.

cantábricos. También hay que destacar el importante aumento en el número de amarres en la provincia de A Coruña dado el significativo crecimiento de los puertos emplazados en el Golfo Ártabro, donde se sitúa el puerto de mayor capacidad actual de Galicia. Por otro lado, también es lógico el hecho de que la provincia de Pontevedra sea la que mayor número de amarres posea, dado que es en esta área donde se encuentran 3 de los 5 puertos más grandes de Galicia y donde se localizan 3 de las 4 denominadas Rías Baixas.

El importante desarrollo comentado en el conjunto de las instalaciones náutico-deportivas viene directamente explicado por el substancial aumento habido tanto en el número de puertos deportivos en Galicia como en el número de amarres. La Comunidad ha pasado de tener 17 puertos en 1998 a disponer de 25 en el año 2003 con más de cinco mil amarres, lo que supone un incremento del 63 % en el número total de amarres. Así mismo, también es interesante comentar la evolución habida en la capacidad de los puertos deportivos que actualmente se sitúa en casi 205 amarres por puerto, cifra importante aunque lejana de los 330 amarres por término medio que existe en el conjunto de España.

Cuadro 3 **EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PUERTOS DEPORTIVOS Y AMARRES EN GALICIA. 1998-2003**

	1998			2003		
	Nº puertos deportivos	Nº amarres	Nº medio de amarres	Nº puertos deportivos	Nº amarres	Nº medio de amarres
GALICIA	17	3.144	184,9	25	5.124	204,9

Fuente: Turespaña y Turgalicia. Elaboración propia.

Siguiendo el estudio sobre el turismo náutico en España (Turespaña, 1998) se distingue entre puertos deportivos de menos de 300 amarres, de entre 300 y 600 amarres y puertos deportivos con capacidad superior a 600 amarres. En Galicia la gran mayoría de los puertos deportivos son de menos de 300 amarres. Solamente existe 1 puerto de capacidad superior a los 600 amarres en Sada y 4 puertos con capacidad superior a los 300 amarres, 3 en la provincia de Pontevedra y 1 en la de A Coruña. Estos 5 puertos ofertan conjuntamente 2.363 amarres, lo que supone el 46 % del total de amarres de los puertos deportivos gallegos. De esta forma, Marina Sada es el puerto deportivo más grande de Galicia, con 603 amarres, seguido por Vilagarcía y Vigo con 450 y 430 amarres respectivamente.

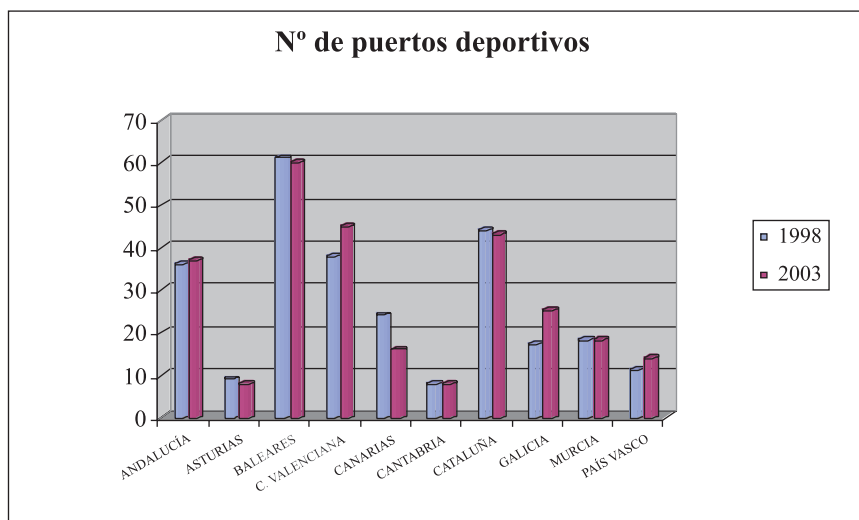
Hasta ahora se ha hablado de amarres totales, pero también resulta interesante conocer qué porcentaje de estos son fijos o transeúntes con el fin de observar la capacidad de los puertos deportivos gallegos para acoger embarcaciones que hacen escala o se planteen invernar en esta área. Esto es relevante dado que uno de los factores que influiría en los rendimientos económicos y que permitirían que este tipo de turismo perdiera en mayor medida su carácter estacional sería lograr que gran parte de los veleros que anualmente visitan las costas gallegas inviernaran aquí, es decir, permanecieran en los puertos gallegos durante los períodos de inactividad (Trigo, 1996).

Cuadro 4
NÚMERO DE AMARRES FIJOS Y TRANSEÚNTES EN LAS INSTALACIONES
NÁUTICO DEPORTIVAS⁴ GALLEGAS. 2003

	Nº amarres		% amarres transeúntes / fijos
	Fijos	Transeúntes	
A CORUÑA	2.623	282	10,8
LUGO	452	41	9,1
PONTEVEDRA	2.799	287	10,3
GALICIA	5.874	610	10,4

Fuente: Turgalicia. Elaboración propia.

Figura 1
EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PUERTOS DEPORTIVOS EN LAS COMUNI-
DADES AUTÓNOMAS DE ESPAÑA. 1998-2003



Fuente: Turespaña y Guía del turismo náutico 2003. Elaboración propia.

4 Para conocer la importancia de los amarres fijos y transeúntes se ha tomado el total de amarres no sólo de los puertos deportivos sino de todas las instalaciones náutico-deportivas para evitar dejar fuera del estudio parte de la oferta existente.

Sin embargo, la realidad demuestra que los puertos gallegos tienen poca capacidad para acoger períodos de invernaje, dado que tanto en las 3 provincias marítimas como en el conjunto de la Comunidad, tan sólo el 10 % de los amarres pueden ser destinados a embarcaciones foráneas. De hecho sólo seis puertos gallegos ofrecen la posibilidad de invernaje, tres en la provincia de A Coruña y tres en la de Pontevedra. En este sentido, se puede concluir que los puertos deportivos gallegos tienen una mayor orientación a cubrir una demanda interna con un número de usuarios fijos y todavía no se contempla una situación mixta, que, sin duda, con una adecuada promoción, podría aumentar significativamente los rendimientos económicos de los puertos deportivos gallegos.

Por último, cabe señalar que gracias al aumento del número de puertos deportivos y de amarres, Galicia tiene un mayor peso en el conjunto de España, ya que ha pasado de ocupar el 7º puesto en 1998 al 5º puesto en el 2003.

Aparte del servicio de amarre, todas las instalaciones náuticas deben ofrecer todo un conjunto de servicios complementarios a través de los cuales atraer a un mayor número de usuarios. Los servicios que se pueden ofrecer se clasifican en: servicios base, que constituyen la oferta mínima con la que se posibilita la actividad náutica; servicios periféricos, destinados a embarcaciones y usuarios y que no se pueden disfrutar si no se utilizan los servicios base; servicios base-derivados, que pueden utilizarse sin ser usuarios del servicio base y servicios complementarios, que son servicios y oferta no directamente ligados a la náutica. Estos servicios pueden ir destinados a las embarcaciones: estancia y refugio,

Cuadro 5 **SERVICIOS OFRECIDOS EN LAS INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS** **GALLEGAS (EN %). 2003**

	GALICIA	A CORUÑA	LUGO	PONTEVEDRA
Agua y luz en amarre	63,9	56,3	50,0	75,0
Varadero pequeñas embarcaciones	63,9	56,3	75,0	68,8
Combustible	52,8	50,0	75,0	50,0
Duchas/aseos	50,0	43,4	50,0	56,3
Alojamiento	5,6	6,3	-	6,3
Restaurante/Bar	50,0	43,7	50,0	56,3
Lavandería	13,9	31,3	-	-
Supermercado	2,8	6,3	-	-
Taller reparación	36,1	37,5	25,0	37,5
Club de vela	36,1	43,4	50,0	25,0
Recogida de basuras	52,8	50,0	50,0	56,3
Alquiler de embarcaciones	19,4	18,8	25,0	18,8

Fuente: Turgalicia. Elaboración propia.

varada-botadura, suministros, conservación y mantenimiento, reparaciones; a los usuarios de embarcaciones: seguridad y socorro, administración y control, comunicaciones, suministro y aprovisionamiento; y a otros usuarios de las instalaciones: servicios sanitarios, de enseñanza, hosteleros, animación, etc. (Martín, 1995). Este sistema de servicios está relacionado entre sí conformando un servicio global (Martín, 1999).

En Galicia la gran mayoría de los servicios que se ofrecen son básicos y complementarios, pero en los que hay que destacar que son muy pocas las instalaciones náuticas que ofrecen servicios demandados por turistas como puede ser: lavandería, supermercado, reparaciones, etc., con lo que se constata que para ofrecer un paquete náutico global e integrado todavía hay que mejorar muchos aspectos. Además, tan importante es contar con una buena cantidad de servicios como que estos sean de calidad para que tanto la demanda interna como los turistas queden plenamente satisfechos y conseguir la fidelidad del cliente.

Por otro lado, también se observa en la tabla siguiente la escasa presencia en las instalaciones náuticas gallegas de clubes de vela o de servicio de alquiler de embarcaciones, actividades muy importantes si se quiere fomentar una práctica que reporte importantes ingresos económicos.

En función de los servicios y las características de los puertos, en el año 2004 le fueron concedidas a los puertos gallegos 4 banderas azules repartidas entre las 3 provincias gallegas marítimas, de forma que Lugo tiene un puerto con bandera azul, Viveiro; en la provincia de A Coruña la recibió el puerto de Portosín y en Pontevedra tienen sendas banderas azules los puertos de Vilagarcía y Baiona.

El puerto deportivo supone el elemento más importante del turismo náutico marítimo, pero existen otros subproductos como: las empresas de chárter náutico, estaciones náuticas, escuelas y centros de práctica para submarinismo, windsurfing, pesca deportiva, remo, cruceros, etc.

El chárter náutico o alquiler de embarcaciones permite al usuario conocer o tener acceso a la náutica sin necesidad de realizar una fuerte inversión en la compra de un barco, permitiendo también el disfrute a bordo de amplia variedad de prácticas de ocio y deporte (Esteban, 1998). El chárter puede ser utilizado tanto por personas con experiencia en la navegación como por inexpertas a través de la contratación de una tripulación.

En Galicia existen 14 empresas que ofrecen este tipo de servicios, lo que supone el 7,7 % del total español, cifra sin duda escasa para una Comunidad con un espacio marítimo costero tan importante. La falta de embarcaciones para su uso como chárter posiciona a esta Comunidad en desventaja frente a otros destinos, con lo que se está desperdiciando el poner en valor un activo como las rías gallegas, que permiten el desarrollo idóneo de esta actividad, con lo que sería necesario una mayor promoción y fomento de este tipo de actividad. En la práctica, uno de los problemas de las empresas de chárter náutico es la estacionalidad, ya que la mayor parte de la demanda se concentra en los meses del verano (Esteban, 1999), con lo que su viabilidad económica vendría de una adecuada comercialización que permitiera la oferta de actividades durante buena parte del año.

Relacionada en buena medida con las empresas de chárter náutico se encuentran las empresas dedicadas a actividades náuticas. Este tipo de empresas ofrecen distintos servicios y actividades como pueden ser: surf y windsurf, piragüismo, esquí acuático, motos

náuticas, pesca deportiva, rafting, vela ligera, etc.; ofreciendo, así mismo, otros servicios como: cursos de iniciación o perfeccionamiento, excursiones con o sin monitor, alquiler de material, etc. En Galicia, en la actualidad, hay 46 empresas dedicadas a este tipo de actividad, lo que representa tan sólo el 4,2 % del total nacional, cifra desde luego muy corta teniendo en cuenta el volumen del recurso agua (tanto interior como marítimo) existente en Galicia.

Por último, hay que comentar que en Galicia hay actualmente 2 estaciones náuticas: una en las Rías Baixas y otra en Sada. Una estación náutica se podría definir como un espacio turístico y recreativo que permite la práctica del turismo náutico, entendido como la posibilidad de realizar todo tipo de actividades náuticas, especialmente fuera de la época de turismo de verano, compartiendo la actividad náutica con el alojamiento y el disfrute de la naturaleza, la oferta turística y recreativa del entorno. Esta actividad turística estaría diseñada y coordinada por los distintos empresarios de la zona constituidos en una asociación sin ánimo de lucro (GMM Consultores). El unir esfuerzos permite ofrecer un producto homogéneo, una promoción y comercialización común, compartir gastos y beneficios y establecer las actuaciones a seguir, se da una imagen colectiva y un servicio de calidad (Ferradás, 2001).

La estación náuticas Rías Baixas fue la de primera creación en Galicia como estrategia para desarrollar marcas turísticas de calidad, dentro de la Secretaría General de Turismo. En ella se agruparon un número importante de empresas relacionadas con el sector náutico, el alojamiento y la restauración para empezar a vender, desde el año 2003, los paquetes turísticos náuticos fuera de la época estival (Alvarez y otros, 2003).

Cuadro 6 **NÚMERO DE EMPRESAS DE CHÁRTER NÁUTICO, ACTIVIDADES** **NÁUTICAS Y ESTACIONES NÁUTICAS EN GALICIA. 2003**

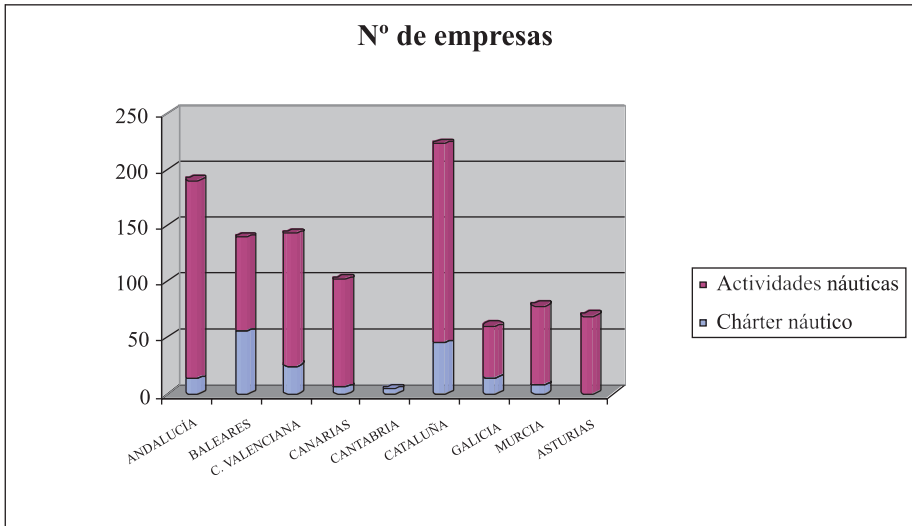
	Nº empresas charter náutico	%	Nº Estaciones náuticas	%	Nº de empresas de actividades náuticas	%
GALICIA	14	7,7	2	13,3	46	4,2
ESPAÑA	182	100	15	100	1.085	100

Fuente: Guía del turismo náutico de España.

Con relación a otras Comunidades Autónomas, Galicia no ocupa una posición destacable. Tanto en las empresas de chárter náutico como de actividades náuticas la mayor concentración se encuentra en las Comunidades mediterráneas, donde el turismo náutico ya está más consolidado y se oferta conjuntamente con otros productos turísticos, como pueda ser el de sol y playa.

Por último, hay que comentar otro elemento muy importante en el turismo náutico como es el turismo de cruceros. En este sentido, Galicia tiene dos puertos importantes, Vigo y A Coruña, en el que recalcan un buen número de embarcaciones de este tipo a lo largo del año. Es éste un segmento muy importante dado el elevado consumo y gasto turístico que supone, formando parte del turismo de alto nivel que pretende la Adminis-

Figura 2
NÚMERO DE EMPRESAS DE CHÁRTER NÁUTICO Y DE ACTIVIDADES NÁUTICAS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS. 2003



Fuente: Guía del turismo náutico de España. Elaboración propia.

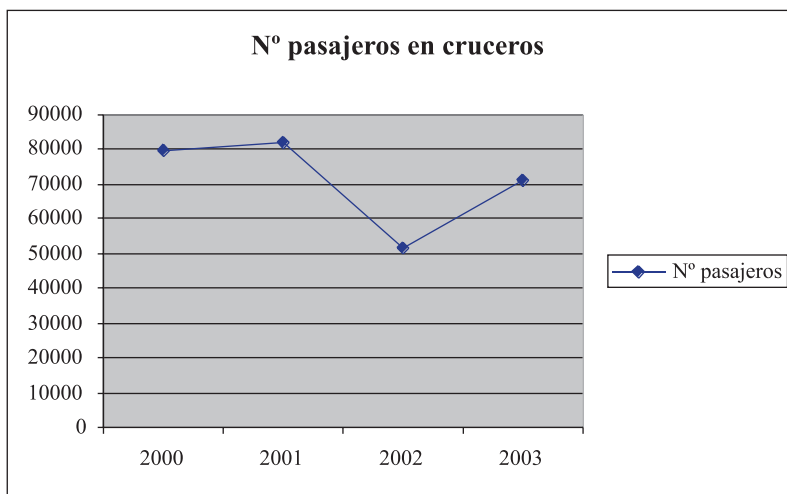
tración gallega. El perfil de los viajeros de crucero que recalcan en Galicia suele ser de personas entre 65 y 75 años de edad, procedentes en su mayoría de Estados Unidos e Inglaterra y gasto medio durante su estancia, que acostumbra a ser de unas horas, bastante importante.

Así mismo, es un tipo de turismo con el que se obtiene un importantísimo volumen de negocio considerando los gastos de los turistas, de la tripulación y el aprovisionamiento del buque, por lo que permite una mejor redistribución de la riqueza en la localidad que lo acoge.

La promoción en este segmento de turismo ocupa un lugar fundamental, ya que es preciso dar a conocer las características y servicios que pueden ofrecer los puertos gallegos. Así, el puerto de A Coruña ya ha acudido a la feria Seatrade en Miami agrupado con los puertos de Gijón, Santander y Bilbao bajo la marca de «Costa Verde».

Por otro lado, es éste un turismo que se ve afectado en mayor medida por la situación económica y política internacional, como se puede observar en la figura adjunta. Una senda de crecimiento se vió truncada en el año 2002 por el efecto que los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos tuvieron sobre los usuarios de este tipo de turismo, provocando un notable descenso en la llegada de trasatlánticos a los puertos gallegos.

Figura 3
NÚMERO DE PASAJEROS LLEGADOS EN CRUCEROS A LOS PUERTOS DE VIGO Y A CORUÑA. 2000-2003



Fuente: Autoridades Portuarias de Vigo y A Coruña. Elaboración propia.

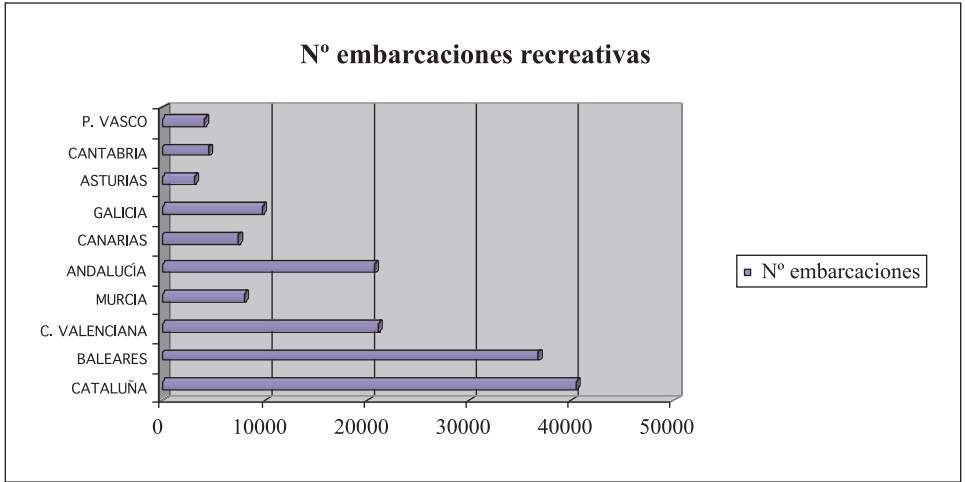
Además de en el mar, se pueden realizar actividades náutico-deportivas en otras partes de Galicia conformando un uso turístico de los espacios náuticos interiores como los embalses y los ríos. El recurso agua es igualmente abundante en el interior de Galicia, existiendo un número muy importante de ríos en los que se pueden practicar distintas actividades, fundamentalmente remo y piragüismo. Así, y a través de los clubes náuticos existentes, en diversas zonas del interior se realizan abundantes pruebas deportivas, siendo significativamente importantes: el descenso del río Miño en diferentes tramos de las provincias de Lugo, Ourense y Pontevedra, el descenso de los ríos Umia, Eume o Sil o la travesía de la ría de Betanzos.

4.2. Demanda de turismo náutico en Galicia

El estudio de la demanda es muy importante para desarrollar un producto turístico de calidad capaz de satisfacer las expectativas de los consumidores existentes y de los potenciales, así como para conocer lo que hay que mejorar.

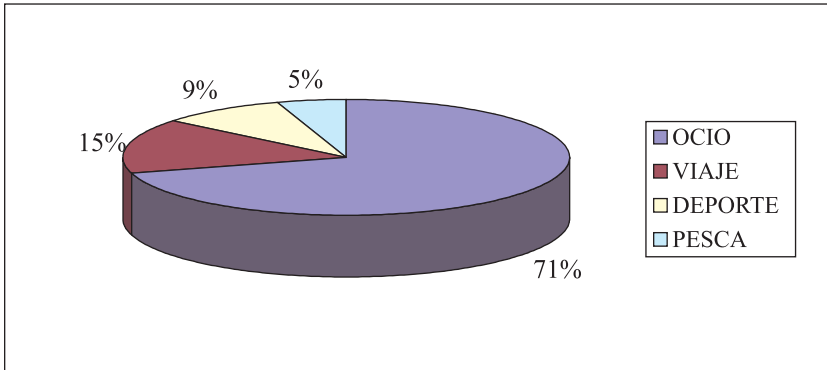
Con relación a las actividades náuticas, para obtener datos cuantitativos sobre la demanda, se puede observar la flota de embarcaciones recreativas existentes. En este sentido, Galicia ocupa la 5ª plaza en número de embarcaciones recreativas matriculadas, después de las Comunidades mediterráneas y Andalucía. En cuanto al número de licencias federativas, Galicia supone el 11 % del conjunto del Estado.

Figura 4
NÚMERO DE EMBARCACIONES RECREATIVAS⁵ EN ESPAÑA POR
COMUNIDADES AUTÓNOMAS. 1998



Fuente: Turespaña.

Figura 5
MOTIVACIÓN PRINCIPAL DE LA NAVEGACIÓN EN ESPAÑA. 1998



Fuente: Turespaña. Elaboración propia.

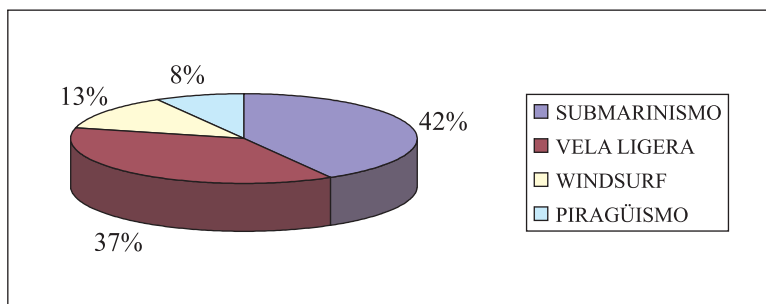
⁵ Aunque las cifras aquí reflejadas son del año 1998, continúan reflejando la realidad existente, con una aplastante mayoría de embarcaciones recreativas matriculadas en las Comunidades mediterráneas.

Al estudiar la demanda, resulta muy interesante conocer las motivaciones de los usuarios con el fin de identificar sus comportamientos, tanto en materia de consumo como de gasto. En el estudio de Turespaña sobre el turismo náutico en España se refleja que la motivación principal de la navegación⁶ por parte de los usuarios es claramente el ocio, el disfrute de las vacaciones en el mar, teniendo otras variables como: el viaje, el deporte y la pesca una importancia considerablemente inferior.

En general, no existen apenas estudios que revelen cuales son las necesidades e intereses de los usuarios de turismo náutico en las Comunidades Autónomas. En Galicia se ha realizado un trabajo por GMM Consultores en el que se distingue entre el turista que realiza actividades náuticas y el turista de los puertos deportivos.

En este sentido, las actividades más demandadas por los primeros son: el submarinismo y la vela ligera fundamentalmente, seguido por el windsurf y el piragüismo, que se solicitan principalmente en cursos de iniciación y perfeccionamiento, pero también a través de excursiones de un día con monitor.

Figura 6
ACTIVIDADES MÁS DEMANDADAS POR LOS USUARIOS DE INSTALACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN GALICIA. 2000



Fuente: GMM Consultores.

Así mismo, se refleja que la mayoría de los usuarios de instalaciones náuticas son residentes en Galicia o procedentes de Madrid, que utilizan como alojamiento de forma predominante los hoteles y los hostales y que acostumbran a realizar como actividades turísticas: ir a restaurantes, disfrutar de la animación nocturna, compras y visitas culturales.

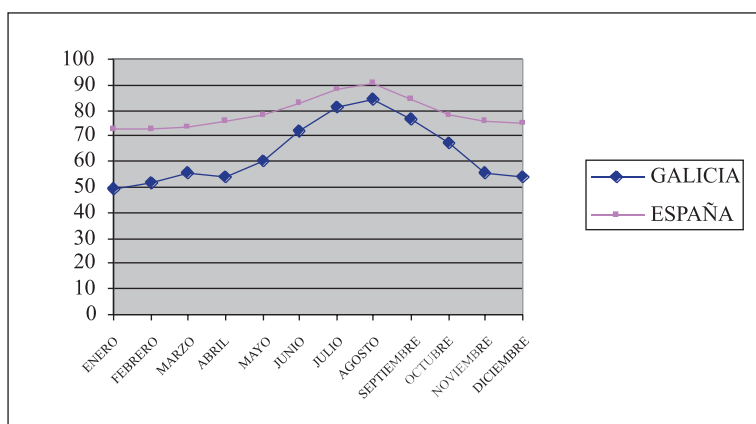
Por otro lado, según el citado estudio, en relación al turista que utiliza los puertos deportivos, hay que señalar que el 50 % de los usuarios de los puertos gallegos son españoles y el otro 50 % son usuarios en tránsito, procedentes fundamentalmente de Francia, Inglaterra y también de otros países del norte de Europa. Estos usuarios suelen alojarse en su propio barco o en un hotel y entre los servicios que más valoran se encuentran: los

6 Los resultados suman más de 100 puesto que se permitieron respuestas múltiples.

servicios y equipamientos a usuarios, los servicios complementarios a embarcaciones, los amarres, las comunicaciones, la hostelería del puerto y las instalaciones.

En cuanto a la ocupación de los puertos deportivos gallegos hay que resaltar que estos se ven afectados por la estacionalidad, con una ocupación muy superior durante los meses estivales, fundamentalmente agosto, en el que se alcanza el 84 % de ocupación. Pese a ello también es interesante tener en cuenta que, en general, la ocupación durante todo el año es relativamente buena, sin bajar del 50 %, sobre todo en los puertos del sur de Galicia, con lo que la ocupación media anual alcanza el 63,5 %, cifra considerablemente inferior al conjunto del Estado que es del 78,9 %, pero sin duda importante.

Figura 7
DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LA OCUPACIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS EN GALICIA Y ESPAÑA. 1998



Fuente: Turespaña

5. CONCLUSIONES

El turismo náutico es una actividad tradicional que se ha desarrollado en los países turísticos con recursos acuáticos desde hace ya varios años y que, hoy en día, con las nuevas modalidades deportivo-náuticas existentes cobra un nuevo auge (Montaner, 1991). Así mismo, el turismo náutico puede ser un factor diferencial de desarrollo apoyándose en los recursos, tanto naturales como de infraestructura, a través de una planificación adecuada (Álvarez y otros, 2003), siendo necesario ofrecer un producto global que ponga en valor, de forma conjunta, las actividades puramente marítimas y la oferta interior próxima, promoviendo recursos autóctonos como la gastronomía, la cultura y la naturaleza (González, 1996).

El turismo en Galicia ha tenido un desarrollo importante en los últimos años, de tal forma que en la actualidad, se estima que este sector supone el 10 % del PIB regional. Es, por tanto, una actividad de gran importancia para la economía gallega y su desarrollo regional. El turismo náutico se está fomentando y desarrollando en los últimos años en la Comunidad como una apuesta de la Administración Autonómica para la diversificación de la oferta turística, así como un elemento para paliar la estacionalización existente.

Este tipo de turismo juega un importante papel en el desarrollo socioeconómico de áreas costeras que, debido a la crisis del sector pesquero, necesitan una nueva actividad en la que se puedan encauzar los recursos existentes y que sirva como dinamizadora de la actividad económica de los municipios afectados. No se debe olvidar tampoco que Galicia es una Comunidad orientada hacia el mar, no sólo por su ancestral dependencia del sector pesquero, sino porque las áreas costeras son las que acogen la mayor densidad de población y donde se sitúan las ciudades y las villas más importantes. Es, por tanto, fácil de comprender la importancia que tiene el fomento del turismo náutico, no sólo dentro de la propia Comunidad sino como foco de atracción de flujo de turistas, ya sean procedentes del territorio nacional como del extranjero. En concreto, la Comunidad gallega, tiene una situación privilegiada debido a su posición geográfica y la existencia de unos recursos naturales realmente importantes para la práctica de este tipo de turismo en cualquier época del año.

Por otro lado, el turismo náutico es una actividad capaz de generar un importante volumen de empleo directo e indirecto dado que las pequeñas industrias relacionadas con el sector náutico deportivo generan mucha actividad, con lo que se complementaría la economía de las villas costeras. Así mismo, junto a las instalaciones propiamente náutico-deportivas y a la marina donde se instalan los talleres de reparación, mantenimiento y suministros, se desarrolla una zona de equipamiento complementario de establecimientos hosteleros y de ocio: restaurantes, bares, pubs, establecimientos comerciales, etc., relacionados con la práctica náutico-deportiva, de alimentación y vestido y complementos, etc. En este sentido, estas zonas comerciales no sólo dan servicio a los navegantes de embarcaciones, sino también a los residentes y visitantes y turistas de la zona (Costa y otros, 1999).

Para el desarrollo adecuado del turismo náutico es necesario una adecuada promoción y comercialización, acercando la imagen de la Comunidad a todos los potenciales usuarios. Para ello, Galicia dispone próximamente de una excelente oportunidad como es la partida de la regata Volvo Ocean Race de puertos gallegos en el año 2005. Es ésta una prestigiosa regata que en sus 30 años de historia no había tenido como punto de inicio un puerto que no fuera del Reino Unido, con lo cual está claro lo importante que resulta el ofrecer una imagen de calidad y profesionalidad. Así mismo, hay que reseñar que la organización de regatas de este tipo suele llevar asociado el desarrollo de la industria náutica del área donde ésta se desarrolla.

Además, en el año 2006, el puerto de A Coruña acogerá nuevamente la regata de Grandes Veleros Cutty Sark, acto deportivo y cultural con una importante repercusión en la imagen y en la economía de la ciudad, con especial incidencia en el sector turístico. Todo ello sin olvidar la anual regata del Trofeo Príncipe de Asturias en aguas de la provincia de Pontevedra o la conmemoración del Xacobeo en el 2004, acontecimientos

todos ellos que son una oportunidad excelente de promoción de la Comunidad y de su oferta náutica-turística en particular.

Por último, resulta interesante conocer cuáles son los puntos fuertes y los puntos débiles sobre los que hay que trabajar para conseguir una oferta náutica de calidad.

Entre los puntos fuertes hay que destacar: la mejora de las comunicaciones, tanto en el interior de Galicia como en su conexión con la Meseta o Portugal, la situación estratégica de la Comunidad como punto de paso de embarcaciones y cruceros, las buenas condiciones para la práctica de la navegación en las rías, la mejora continua de las infraestructuras náuticas y de equipamiento hotelero y de servicios, la localización de los puertos deportivos en las inmediaciones de núcleos urbanos, los atractivos turísticos en el entorno cercano, los recursos propios de Galicia en cuanto a su cultura, gastronomía y naturaleza, la buena imagen exterior y el hecho de que la actividad turística ya esté consolidada en la Comunidad.

Entre los puntos débiles es necesario reseñar: la atomización del sector derivada de la falta de integración de empresas dentro del sector turístico para la creación de paquetes náuticos integrados que incluyan la realización de diferentes actividades, la falta de oferta en lo que se refiere a la escasez de amarres para uso turístico o transeúnte, la necesidad de una mayor promoción y comercialización de los productos náuticos, así como la implantación y promoción de escuelas de vela tanto para niños como para adultos, de forma que la actividad náutica no se vea como elitista.

El turismo náutico es, por tanto, una oportunidad importante para la consolidación del sector turístico gallego dado el alto nivel de gasto que genera, íntimamente vinculado al turismo de calidad y, por tanto, importante fuente de riqueza. Este desarrollo debe ser realizado a través del aprovechamiento sostenible de los recursos existentes y la preservación del medio ambiente y del ecosistema, elementos fundamentales en la atracción del turista a esta Comunidad. De esta forma se estaría consiguiendo la diversificación y cualificación de la oferta turística, la reducción de la estacionalización junto con la dinamización de áreas en retroceso económico, potenciando el interés por el mar y las actividades que se pueden practicar en el mismo.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ CAO, R., OTERO GARCÍA, C., PATIÑO PORTAS, P. y SOLIÑO BERMÚDEZ, M., (2003): «El turismo náutico en la comarca de O Salnés», en *Actas del VIII Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación: «La geografía y la gestión del turismo»*, Universidad de Santiago de Compostela, pp. 87-93.
- BESTEIRO RODRÍGUEZ, B. (2002): *Análisis estructural de los problemas del turismo en Galicia: balance de una década (1991-2001)*. Documento de trabajo nº 14 del Instituto Universitario de Estudios e Desenvolvemento de Galicia. Universidad de Santiago de Compostela.
- CARDONA MARTORELL (2000): «El papel de la Administración Local en destinos con oferta náutica» en ESTEBAN CHAPAPRÍA (Director): *Futuro y expectativas del turismo náutico*, Universidad Politécnica de Valencia, pp. 41-61.

- CERDÁ GARCÍA DE LEONARDO, V. (1999): «Las instalaciones náuticas de recreo. El marco legislativo y competencial» en ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (Director): *Puertos deportivos y club náuticos: una oferta turística diferenciada*, Universidad Politécnica de Valencia, pp. 141-156.
- CERDÁ GARCÍA DE LEONARDO, V. (2000): «Opciones y estrategias de las instalaciones náuticas de recreo» en ESTEBAN CHAPAPRÍA (Director): *Futuro y expectativas del turismo náutico*, Universidad Politécnica de Valencia, pp. 105-123.
- COSTA PÉREZ, A., INIESTA, A. y TORRES RIESCO, J.C., (1999): «Turismo activo y deportivo» en BAYÓN MARINÉ, F. (Director): *50 años del turismo español. Un análisis histórico y estructural*, Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, Madrid.
- ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (1998): *Náutica de recreo y turismo en el Mediterráneo: la Comunidad Valenciana*, Editorial Síntesis, Madrid.
- ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (1999): «El turismo náutico como producto» en ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (Director): *Puertos deportivos y club náuticos: una oferta turística diferenciada*, Universidad Politécnica de Valencia, pp. 165-197.
- ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (2000 a): «Oferta actual de turismo náutico» en ESTEBAN CHAPAPRÍA (Director): *Futuro y expectativas del turismo náutico*, Universidad Politécnica de Valencia, pp. 19-39.
- FERRADÁS CARRASCO, S. (2001), «La relevancia del turismo náutico en la oferta turística», *Cuadernos de Turismo*, nº7, pp. 67-80.
- GMM Consultores Turísticos (2000), *Estudio de la demanda del turismo náutico en Galicia*, Asociación Galega de actividades Náuticas.
- GMM Consultores Turísticos (2004), *Guía del turismo náutico de España 2003*.
- GONZÁLEZ PÉREZ, X. (1996): «Relación de las entidades náuticas con el entorno turístico empresarial e institucional» en *Actas del 1º Congreso Náutico Deportivo de Galicia*, Federación Gallega de Vela, pp. 177-191.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA: *Anuario Estadístico de España 2004*.
- MARTÍN PÉREZ, F.J. (1995): *Dirección de instalaciones náutico-deportivas*, CIMAR, Madrid.
- MARTÍN PÉREZ, F.J. (1996): «Criterios de metodología dentro de la gestión de un club náutico» en *Actas del 1º Congreso Náutico Deportivo de Galicia*, Federación Gallega de Vela, pp. 153-169.
- MARTÍN PÉREZ, F.J. (1999): «Gestión empresarial y profesionalización de las instalaciones náuticas de recreo» en ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (Director): *Puertos deportivos y club náuticos: una oferta turística diferenciada*, Universidad Politécnica de Valencia, pp. 63-84.
- MAYOR CANO, V., CARRILERO CASTILLO, A., VÉLEZ SENDRA, C. y GUIJARRO GARCÍA, M. (2000): «Ventajas de un posicionamiento común de las empresas de servicios náuticos» en ESTEBAN CHAPAPRÍA (Director): *Futuro y expectativas del turismo náutico*, Universidad Politécnica de Valencia, pp. 125-141.
- MONTANER MONTEJANO, J. (1991): *Estructura del mercado turístico*, Editorial Síntesis, Madrid.

- TABOADA RODRÍGUEZ, J.J. (2002): *Turismo náutico, turismo de golf y turismo activo en internet: análisis de los sitios web de Galicia*, Inédito.
- TRIGO DEL RÍO, J. (1996): «Un modelo atlántico de turismo náutico para Galicia» en *Actas del 1º Congreso Náutico Deportivo de Galicia*, Federación Gallega de Vela, pp. 145-151.
- TURESPAÑA. Instituto de Turismo de España, (1998): «El turismo náutico en España.» en *7º Symposium sobre Puertos Deportivos*. Gijón 13 a 15 de mayo 1998. GMM Consultores Turísticos, S.L. Estudio.
- TURGALICIA (2003): *Guía de instalaciones náuticas*. Xunta de Galicia.

