

CONFLICTOS EN EL LITORAL POR LA CONSTRUCCIÓN DE PUERTOS DEPORTIVOS: EL CASO DE JÁVEA (ALICANTE)

Francisco José Torres Alfosea

Dpto. de Análisis Geográfico Regional. Universidad de Alicante

CONFLICTOS EN EL LITORAL POR LA CONSTRUCCIÓN DE PUERTOS DEPORTIVOS: EL CASO DE JÁVEA (ALICANTE)



Francisco José Torres Alfosea

Dpto. de Análisis Geográfico Regional. Universidad de Alicante

1.- UN NUEVO ORDEN EN LA NÁUTICA DE RECREO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA: LA TRASCENDENCIA DEL DECRETO 176/1999

La Constitución Española, a través del artículo 148.6, concede desde 1978 a las Comunidades Autónomas la posibilidad de asumir la competencia plena en materia de “puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales”. Quedan así los “puertos de interés general”, bajo la gestión de sus respectivas Autoridades Portuarias, dependientes de la Administración Central, según lo dispuesto en el art. 5 de la ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La Comunidad Valenciana asumió estas competencias cuatro años más tarde, mediante el artículo 31.15 del *Estatut d'Autonomia*, ratificado poco después mediante el Real Decreto 3.059/1982, de 24 de julio, que regula la transferencia de aquellos puertos que, sin ser de interés general, acogen usos deportivos. A la *Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports* le fue asignado el ejercicio de esta competencia, quedando obligada a la redacción -y posterior desarrollo- de un Plan de Puertos Deportivos que regulase la construcción de estas instalaciones, así como todas las cuestiones derivadas de su uso y gestión.

Este Plan de Puertos e Instalaciones Náutico-Deportivas (PPIND, en lo sucesivo) quedó formulado mediante el decreto 162/1986, de 22 de diciembre. En él se pretendía “establecer unos criterios básicos que objetiven las facultades discrecionales que la Ley otorga a la Generalitat Valenciana, reforzando la seguridad jurídica de los solicitantes, que sirva de guía a la Administración en la tramitación de las solicitudes, y que asimismo proporcione un conjunto de medidas que concilien la promoción de las instalaciones náutico-deportivas con el respeto al medio ambiente y a los criterios generales de ordenación del territorio de la Comunidad Valenciana”. Para alcanzar tan ambicioso y complejo objetivo, se proponía, como marco general de actuación, la salvaguarda de los siguientes principios generales:

1. La protección del medio ambiente costero
2. La coordinación con el planeamiento urbanístico local o supramunicipal
3. La viabilidad económica de la construcción y explotación de las instalaciones

4. El aprovechamiento óptimo de las nuevas localizaciones y de las instalaciones existentes
5. Garantizar el carácter de servicio público de las instalaciones
6. Impedir la cesión en propiedad de los terrenos ganados al mar

El PPIND adoptaba así el carácter de un Plan Especial de los que contemplaba el art. 17 del Texto Refundido de la Ley del Suelo. Fue aprobado inicialmente en 1988 y, tras el oportuno plazo de exposición pública y la obtención de los informes requeridos, recibió la confirmación definitiva al año siguiente, merced al decreto 79/1989, de 30 de mayo.

En la redacción de este último texto, se afirma que “la práctica de la navegación deportiva constituye una actividad de ocio cuyos innegables beneficios para sus partícipes no son sino merecedores del apoyo de los poderes públicos y de la actividad de la Administración”. Sin embargo, a pesar de esta favorable predisposición, desarrollaba un articulado limitante, que buscaba reducir al mínimo las instalaciones de nueva creación, y para lograrlo apostaba firmemente -por sí mismo o mediante lo dispuesto en el Plan de Puertos de la Generalitat Valenciana- por ocupar paulatinamente aquellos espacios libres dentro de las dársenas existentes, que fueran susceptibles de acoger usos náutico-deportivos. Es decir, aplicaba un criterio territorial coherente que persigue no construir nuevas instalaciones en tanto no se hayan ocupado por completo las dársenas existentes.

La oferta de amarres destinados a tal fin se incrementa de este modo desde 9.851 (1989) hasta los 16.549 (a finales de 1999) para toda la Comunidad Valenciana. La disponibilidad física de espacio libre, de espejo de agua dentro de las radas portuarias se ve así fuertemente mermada, y ha sido causa de no pocos conflictos de intereses entre este uso de recreo y los derivados de la actividad pesquera, que comparten área de maniobra en casi todas estas instalaciones, además de otras repercusiones de carácter territorial y ambiental derivadas de la intensa ocupación del espacio y la presión generada.

El PPIND, que se plantea desde el principio con una vigencia indefinida (art. 2), ha cumplido ya más de una década. Durante este tiempo se ha ocupado, casi hasta la total saturación, el interior de las dársenas portuarias existentes en la Comunidad Valenciana, de modo que la capacidad física de acogida, salvo en contados casos, está próxima a alcanzarse en la actualidad. Con el fin de dar cabida a la demanda de amarres -manifestada sobre todo en forma de presiones económicas de carácter inmobiliario-constructivo, más que en una auténtica demanda ciudadana de potenciales usuarios-, el Gobierno Valenciano decidió, en 1999, modificar el PPIND con el fin de levantar las restricciones que impedían construir nuevos amarres deportivos fuera de las dársenas existentes. Sólo así se comprende la aprobación del trascendental decreto 176/1999, de 5 de octubre, cuyos dos únicos artículos, por la importancia que revisten en el motivo del presente estudio, reproducimos a continuación:

Art. 1: Por la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes se tramitará la modificación del Plan de Puertos e Instalaciones Náutico-deportivas de la Comunidad Valenciana, para posibilitar la tramitación de proyectos de ampliación exteriores de puertos o instalaciones náutico-deportivas existentes, sin prejuzgar el sentido de la resolución definitiva que sobre ellos se adopte, tras su tramitación de acuerdo con la legislación de costas, de puertos y de impacto ambiental.

Art. 2: A partir de la entrada en vigor del presente Decreto, podrán admitirse y tramitarse ampliaciones de puertos e instalaciones náutico-deportivas, quedando la resolución definitiva, en todo caso, pospuesta hasta la aprobación definitiva de la modificación del Plan.

El decreto, por lo tanto, aunque nace con un marcado carácter transitorio, puesto que queda a la espera de la citada modificación futura del PPIND, resulta de trascendental importancia, puesto que permite admitir a trámite aquellas instalaciones que tengan el carácter de *ampliación de las existentes*. Sobre esto conviene detenerse al menos un momento, con las siguientes reflexiones:

- a) No existe una definición de lo que se entiende por *ampliación* portuaria. Se deja así una puerta abierta a la libre interpretación del articulado, siendo la lectura más probable que acabe por identificarse como sinónimos los conceptos de “ampliación de instalación” y de “instalación nueva aneja a la actual”, que no son equivalentes ni semántica, ni territorialmente.
- b) Por supuesto se trata de ocupar espejo de agua aledaño al que cierran las radas actuales, pero ¿comporta la ampliación prolongar la obra rígida existente?. Parece lógico pensar que una ampliación debería significar recrecer los diques de los puertos valencianos, allí donde esto sea posible, con el fin de dar acogida a un mayor número de embarcaciones. En caso contrario, probablemente se trate de construcciones nuevas, adosadas a las actuales, pero no de ampliaciones.
- c) ¿Debe entenderse la ampliación como la aparición en escena de un nuevo concesionario? En principio, ampliar un puerto no presupone necesariamente la aparición de nuevos clubes náuticos o de nuevos puertos deportivos, sino que, en aplicación estricta del término, supondría ampliar los existentes hacia el exterior. En términos administrativos, la ampliación no debería favorecer la aparición de nuevos concesionarios en el dominio público.
- d) Ciertamente advierte que la admisión a trámite no presupone “*prejujzar el sentido de la resolución definitiva que sobre ellos se adopte*”, pero resulta evidente que ahora cabe la posibilidad de admitir proyectos que, con carácter previo a la entrada en vigor de este decreto, habrían sido desestimados de oficio.

Queda claro, en cualquier caso, que la libre interpretación de los dos artículos del decreto puede convertir la arbitrariedad en norma, y afectar de modo perjudicial al litoral valenciano mediante una intensa sobre-artificialización. Ahora que se cumple un año desde la aprobación del decreto, puede afirmarse que ha supuesto una auténtica revolución en el planteamiento de numerosas iniciativas de construcción (¿o deberíamos decir *ampliación*?) de instalaciones náutico-deportivas. La trascendencia del decreto no ha pasado inadvertida para los grupos económicos vinculados a la actividad inmobiliaria, que desde el primer momento, e incluso desde antes de su entrada en vigor, han puesto los ojos en aquellos puertos que a su juicio -y a sus intereses- merecen ser ampliados. Menudean los ejemplos, entre los cuales sin duda Jávea es uno de los principales escenarios de conflicto.

2.- EL ESCENARIO: EL MUNICIPIO DE JÁVEA Y SU PUERTO

El municipio de Jávea (Xàbia), que ocupa el extremo nororiental de la provincia de Alicante, se extiende por una superficie de 68'4 km², y acoge a una población de derecho de 21.084 habitantes (1998). Salvo algunas explotaciones agrícolas de cítricos, la principal fuente de ingresos del municipio procede del sector servicios, en sentido amplio.

El parque inmueble local suma más de 16.000 viviendas, 9.500 de las cuales constan en el censo como “secundarias”, de modo que a pesar de las numerosas matizaciones que podrían sugerirse, Jávea se orienta con claridad hacia los usos derivados de la segunda residencia, tanto de clientes de procedencia nacional (especialmente de la provincia de Valencia) como extranjera (germanos y británicos sobre todo). La capacidad de alojamiento confirma este dato, con 700 plazas en alojamiento hotelero y 1.400 en campings, frente a las más de 8.400 registradas en apartamentos de uso turístico.

En cuanto a los elementos que conforman el paisaje litoral del municipio, la variada morfología costera acoge tanto a los acantilados de fuerte pendiente como calas abrigadas, algunas playas de arena (El Arenal, sobre todo) y costa rocosa baja, fruto de la fosilización de antiguos cordones dunares. Esta última se nos ofrece hoy en forma de un frente costero tirreniense, compuesto por eolianita marina en su mayor parte y se extiende a lo largo de los sectores llamados “Primer Montañar” y “Segundo Montañar”; además de su enorme valor paisajístico y singularidad geomorfológica representa un extraordinario valor cultural, puesto que históricamente ha servido de cantera para proveer el material de construcción tradicional con el que las edificaciones del casco histórico de Jávea adornaban sus esquinas cantoneras.

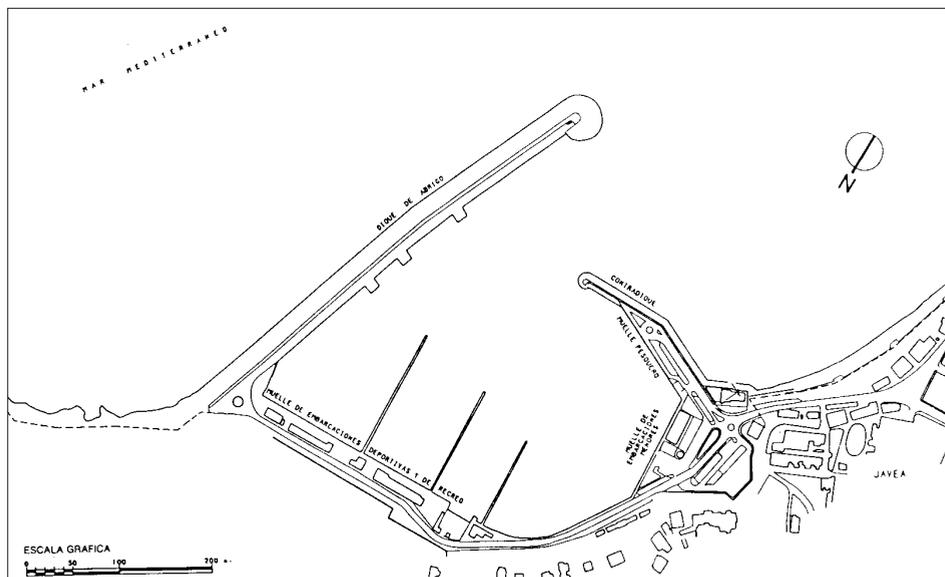
La singularidad ecológico-paisajística del municipio no acaba ahí. En su término se localizan dos espacios naturales protegidos, de incuestionable valor, como el parque natural del Montgó (sierra que culmina a 750 mts. de altitud y que comparte con el municipio de Denia, al norte), y la reserva marina del cabo de San Antonio, además de otros parajes de singular belleza y numerosos enclaves de elevado valor ambiental y/o paisajístico (La Granadella, l'Àmbolo, el Portitxol, l'Illa del Descobridor, el Cabo de San Martín, etc.)

El puerto de Jávea

Entre los planos de fondeaderos mandados realizar por Carlos III, figura uno, fechado en julio de 1782, que recoge la ensenada de Jávea como un lugar especialmente indicado para acoger una posible construcción portuaria, al abrigo del Cabo de San Antonio, bajo cuya protección se localiza la dársena portuaria actual. El primer dique de abrigo data de 1928, cuando se ejecutó el *Proyecto de puerto de refugio para embarcaciones pesqueras*, pero dificultades técnicas primero (sobre todo falta de material adecuado en las canteras seleccionadas) y la guerra civil después, demoraron los trabajos, dejando incompleto un dique de 440 metros, mal asentado y muy vulnerable a los temporales de levante.

Su conclusión tuvo que esperar hasta 1949, cuando se redacta y aprueba el *Proyecto de Terminación de las Obras del Puerto de Refugio para Embarcaciones Pesqueras en Jávea*. Las obras fueron adjudicadas mediante subasta por 18'5 millones de pesetas de la época. Comienzan a ejecutarse en 1952 y culminan diez años después, tras doblar el presupuesto y dando como resultado el puerto que conocemos en la actualidad, abrigado por un dique de 498 metros, paralelo a la costa de la bahía, que alcanza una profundidad máxima de doce metros en BMVE, y un contradique, perpendicular a la costa, de 205 mts. de longitud y que alcanza una profundidad máxima de -7 mts.

FIGURA 1. Planta actual del puerto de Jávea



Fuente: M.O.P.U. (1988). Modificado

Elaboración propia

Desde la terminación de estos trabajos, en 1962, sólo se han producido ligeras actuaciones de mejora que no han significado grandes modificaciones en perfil y planta de la rada. La dársena ofrece hoy una superficie de espejo de agua de 97.900 m², a los que hay que sumar 31.970 m² en la zona de servicio. Las actividades que en él se dan cita son de dos tipos: la actividad pesquera y la derivada del uso náutico deportivo que suponen el Club Náutico y la oferta pública de amarres para este mismo fin:

- a) En cuanto a la comunidad pesquera de Jávea, se agrupa en la Cofradía de Pescadores, creada en 1927, que emplea el contradique para atraque de sus barcos. Realizan sus ventas en la lonja aldeaña, donde en el año 1998 se facturó por un importe que rozó los 500 millones de pesetas. La actividad pesquera en Jávea da trabajo a unas 150 personas. Según el listado existente en la Secretaría General de Pesca Marítima, hay censadas 29 embarcaciones destinadas a este uso, de las cuales nueve se encuentran de baja, de modo que la flota hábil queda reducida a las veinte restantes. Es una flota heterogénea, con sólo una embarcación que supera las 80 toneladas de registro bruto, otras dos que rondan las 50, mientras siete de ellas no llegan a las 5, quedando el resto entre 10 y 30. La mayor parte se dedica a la pesca en las inmediaciones, sobre todo de arrastre y cerco.
- b) El Club Náutico, por su parte, representa la mayor parte de la oferta de atraques deportivos en el puerto de Jávea, y ofrece un total de 352 amarres, de los cuales el 64% corresponde a esloras superiores a los 10 metros. Asimismo, el Programa de Amarres Deportivos Públicos en los puertos de la administración autonómica, permitió la creación de una oferta pública con 89

puntos de amarre para embarcaciones menores a 8 metros de eslora, carentes de servicios. Es importante señalar que por su propia ubicación en fondo de saco, el puerto se ve afectado por problemas estructurales de accesibilidad y estacionamiento de vehículos, que padecen principalmente los usuarios de embarcaciones y actividades inducidas (servicios portuarios, transporte terrestre de mercancías, etc). Los usuarios de estas instalaciones son sobre todo nacionales, de procedencia valenciana y madrileña, siendo el uso principal de las embarcaciones la navegación de recreo.

La oferta de amarres deportivos en la localidad se completa con otra zona en la que se amarran embarcaciones, fuera de la rada portuaria, aunque orientada a pequeñas dimensiones y diferente tipología motora. Nos referimos al canal de la Fontana, en el cual hay una serie de puntos de amarre pendientes de legalizar, aunque parece factible que se realice una concesión por parte de la administración pública, con el fin de racionalizar el uso del canal y dotar de servicios a unas 140 embarcaciones. En suma, y salvo que se optimice el espejo de agua de la dársena portuaria (que podría dar cabida a un centenar de embarcaciones más, a lo largo del dique de abrigo), en Jávea todos los espacios aptos para la acogida de embarcaciones de recreo están saturados, y por tanto sin capacidad de incremento de la oferta.

3.- EL CONFLICTO: LAS INICIATIVAS PARA LA “AMPLIACIÓN”

La primera propuesta presentada afectaba al extremo meridional de la bahía, y se interesaba por ocupar la zona de Cala Blanca. Fue firmemente rechazada por la ciudadanía y el Ayuntamiento. Mayor eco tuvo la siguiente iniciativa, formulada en 1998, que perseguía establecerse en el Segundo Montañar, algo más al norte de la propuesta anterior. El Segundo Montañar es el nombre del sector que el planeamiento urbano de Jávea concede al tramo situado al sur de la playa del Arenal. Se trata de una costa muy abierta, de naturaleza regresiva por su exposición al este y noreste, y compuesta por guijarros y rocas, de manera que morfológicamente no constituye playa, aunque en ella sea posible el baño. En este sector rectilíneo, la empresa promotora Xàbia 2000 S.L., deseaba instalar un puerto deportivo, cuyo informe y estudios previos fueron admitidos a trámite por la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports (COPUT en lo sucesivo) responsable de la concesión del permiso.

El proyecto presentado por la empresa contemplaba la urbanización de 650 metros lineales del tramo de costa hacia el Arenal, y un puerto deportivo cuyas instalaciones se adentrarían 400 metros mar adentro. La superficie de agua abrigada iba a ser de 150.000 m², en los que se preveía una capacidad de 555 puntos de amarre y 623 plazas de aparcamiento. Frente a las acusaciones ciudadanas de hacer desaparecer 23.500 m² de litoral, la mercantil Xàbia 2000 S.L. se comprometía a acondicionar 11.000 m² como zonas verdes para regenerar el estado actual de la zona. En total, el coste estimado del puerto era de 2.500 millones de pesetas, según el proyecto presentado, superando así el presupuesto municipal de 1999, cifrado en 2.393 millones de pesetas. La empresa, igualmente, aseguraba disponer de estudios que garantizaban la integración paisajística del puerto y su respeto a los valores ecológicos locales, además de proporcionar 150 puestos de trabajo directos.

Sin embargo, a pesar de estas cifras, el Ayuntamiento de Jávea, gobernado por una coalición de cinco grupos políticos diferentes y ante la firme contestación ciudadana, se opuso frontalmente a la construcción del puerto, mediante acuerdo plenario adoptado por unanimidad, el 4 de diciembre de 1998, alegando que el Plan General de Ordenación Urbana otorga a este sector consideración de Suelo

Figura 2. Propuesta de ampliación portuaria para uso náutico-deportivo (468 amarres)



Fuente: Documentación del proyecto de ampliación. Fesánchez S.L.

No Urbanizable de protección paisajística. Sugería, como alternativa, que antes de artificializar más la costa del municipio, se optara por ampliar y reordenar las actuales instalaciones portuarias, donde conviven los usos pesqueros con la náutica de recreo.

La noticia de la construcción del puerto deportivo movilizó, además, a buena parte de la población, y en pocos días, la Asociación de Vecinos del Segundo Montañar logra recoger casi 4.000 firmas (el 20 % de la población censada) contrarias a la construcción del puerto. El 4 de abril de 1999, todos los grupos políticos con representación en el Consistorio de Jávea firman un acuerdo por el que solicitan a la COPUT que revise lo dispuesto en el Plan de Puertos Deportivos, al objeto de paralizar la tramitación del expediente de concesión. Unos días después, en ese mismo mes de abril de 1999, la COPUT resuelve suspender los trámites administrativos para la concesión del proyecto. Al parecer la presión ciudadana surtió efecto, aunque no hay que olvidar la proximidad de los comicios municipales del 13 de junio.

A pesar de esta resolución favorable a sus demandas, el movimiento ciudadano se mantiene, de modo que el 24 de abril de 1999 se constituye la Plataforma Cívica para la Defensa del Territorio y Litoral de Jávea, que aglutina a buena parte de las asociaciones y colectivos que se habían movilizado en contra de la concesión del puerto deportivo, y que se plantea como objetivo fundamental evitar que en el litoral del municipio se asiente ningún puerto deportivo más, y que, con posterioridad a las elecciones locales, se derogue el Plan de Puertos Deportivos de COPUT, que ya cumple diez años.

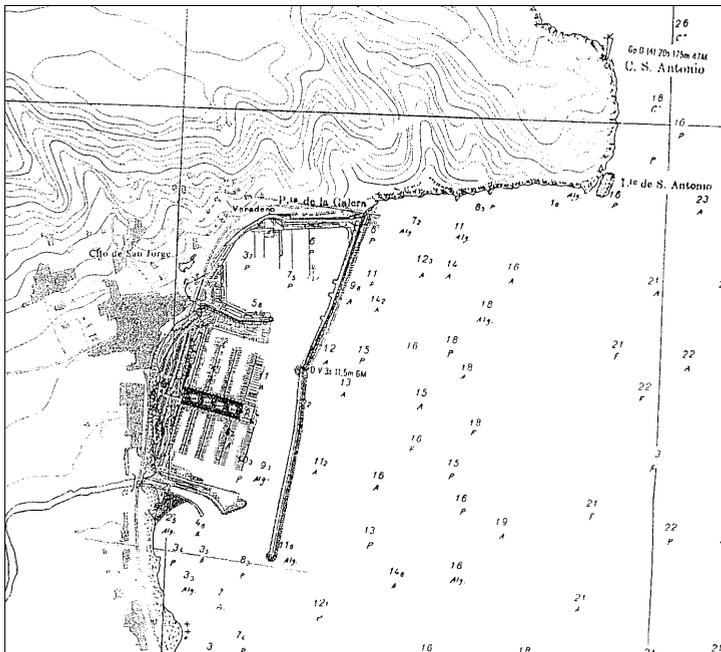
En ese mismo mes de mayo de 1999, como solución a la hipotética necesidad de amarres, el Club Náutico de Jávea presenta un proyecto a la Conselleria para ordenar el muelle del dique de abrigo y ampliar los pantalanes para uso deportivo que se encuentran en el interior de la dársena del puerto; de esta forma aumentaría su capacidad en 150 embarcaciones. Sin embargo, la opción es rechazada por la Cofradía de Pescadores, que considera que reducirá el espejo de agua y dificultará su actividad, además de no solucionar, a su juicio, definitivamente el problema de la demanda de amarres. Desde la Cofradía se sugiere que, en vez de recrecer los pantalanes, se construya una nueva escollera, paralela a la de levante, que permitiría crear entre 800 y 1.000 amarres, y supondría la creación de plazas de aparcamiento.

La siguiente iniciativa de construcción de una instalación náutico-deportiva se hace ya al amparo de lo establecido en el citado decreto 176/99, de 5 de octubre, de ampliación de puertos deportivos. Desde este momento las iniciativas que se proponen deben ser ajenas al puerto actual para poder ser admitidas a trámite.

La primera de ellas es la propuesta de la mercantil Fesánchez, S.L. El proyecto presentado, “*de ampliación para uso deportivo del puerto de Xàbia*”, según su propia denominación, contemplaba la construcción de una instalación *ex-novo*, contigua a la actual por el sur, con una capacidad prevista para 468 amarres y acompañada por un encauzamiento para el río Gorgos, prolongando su desembocadura un centenar de metros aguas adentro, para evitar que posibles avenidas fluviales afectaran a la construcción. Incorporaba además la construcción de una bandeja de equipamiento comercial y una operación de regeneración de playa (en realidad creación de una nueva) sobre el sector del Primer Montañar. Declaraciones del titular de Obras Públicas, efectuadas en la propia localidad de Xàbia en enero del presente año 2000, apuntan en la dirección de desestimar esta propuesta, aunque el rechazo de momento no se ha expresado oficialmente.

Se conoce, igualmente, la existencia de otra propuesta que interesa igualmente a la Playa de la Grava, presentada ante la COPUT bajo la forma de *diseño preliminar* y que responde al nombre promocional de *Port Sorolla, S.L.*. Contempla la creación de 456 amarres deportivos, doce de los cuales tendrían capacidad para acoger embarcaciones de hasta cuarenta metros de eslora, con posibilidad de dar cabida a cruceros turísticos.

Figura 3. Propuesta de ampliación para uso náutico-deportivo (456 amarres)



Fuente: Documentación del proyecto de ampliación. Port Sorolla, S.L.

Desde el punto de vista técnico se trata de una propuesta mejor adaptada a los usos de la navegación: la prolongación del dique de abrigo no genera un obstáculo a la hora de enfilar la boca de entrada, ni provoca el oleaje reflejado del dique de abrigo anterior con componentes de levante. De todos modos, la zona a la que afecta es la misma (playa de La Grava), así como a las comunidades bentónicas de fanerógamas protegidas (especialmente *Cymodocea nodosa* y *Posidonia oceanica*).

4.- REFLEXIONES FINALES

1.- Los argumentos principales esgrimidos para el desarrollo de este tipo de instalaciones se resumen, a la vista de los proyectos consultados, en los cuatro siguientes:

- Atraer un turismo de calidad
- Satisfacer la necesidad de puntos de amarre deportivo
- Mejorar las dotaciones recreativas y equipamiento comercial
- Crear puestos de trabajo (generalmente más de un centenar)

Pero los cuatro argumentos -comunes a toda propuesta de instalación de este tipo- son muy cuestionables: la oferta de amarres deportivos suele acompañar la oferta inmobiliaria *senso stricto*, y por lo general optan a ella los propios residentes en la localidad, de modo que con la adquisición de una vivienda, el promotor ofrece facilidades para obtener la concesión de un amarre. En el *Estudi del Pla de Ports Esportius* realizado para Cataluña en 1993, el 71'4 % de los titulares de un amarre disponían de una segunda residencia a menos de 10 kilómetros del mismo. No hay, pues *atracción*, sino que los usuarios son básicamente los mismos que antes de construir el puerto. Incluso en el caso hipotético de que esto no fuera así, y que realmente la oferta de amarres atrajera nueva población turística, el periodo de utilización medio de una embarcación de 8 metros de eslora es de 14 días al año, y no supera los 30, sea cual sea la eslora de análisis. Tan baja utilización desde luego no justifica una ocupación territorial tan extensa e irreversible. La asociación "turismo de calidad" con "turismo de mayor poder adquisitivo" es, por otra parte, equívoca: convendría analizar la "calidad del turismo" en virtud de su respeto al medio ambiente, de su comportamiento ciudadano y de su capacidad para desarrollar iniciativas que reviertan en beneficio de la localidad.

2.- El municipio que nos ocupa, con haber recibido varias propuestas, no es el único que se ve afectado por esta auténtica inflación de proyectos presentados para ampliar las dársenas existentes con finalidad náutico-recreativa. Se trata de una tendencia general que afecta de igual modo a otros espacios más o menos próximos. Así, además de los precedentes mencionados en Jávea conviene citar los siguientes:

- La reciente construcción de *Marina de Dénia*, en el muelle sur de este puerto. Ofrece una capacidad de 450 amarres deportivos, de los cuales se encuentra en la actualidad vendido en torno al 50 %, máximo posible hasta el momento.
- La propuesta de ampliar el *Puerto Deportivo Luis Campomanes* (Altea). Para este puerto, uno de los que ofrece mayor capacidad de acogida de la Comunidad (542 amarres), se propone la realización de *Marina Greenwich*, de dimensiones mucho mayores, que anuncia -entre otros elementos- la siguiente oferta:

- 1.100 amarres para embarcaciones con esloras entre 7 y 50 m.
 - 3.000 m² de zona comercial (venta y mantenimiento de embarcaciones; entidades bancarias; restauración; supermercado; inmobiliarias; farmacia).
 - Varadero y marina seca, para embarcaciones de hasta 30 m. de eslora.
 - *Travelift* de 150 Tm., apto para embarcaciones de hasta 30 m. de eslora.
 - Venta y alquiler de apartamentos.
 - Helipuerto.
- La propuesta planteada por el Presidente de la Asociación Deportiva *Club Náutico Les Bassetes*, de Benissa, solicitando la autorización para ampliar las instalaciones del mencionado Club de los ochenta amarres actuales hasta un número de unos 600. La propuesta se presentó ante el Ayuntamiento de esta localidad, el pasado 7 de enero de 2000, acompañada por un plano-boceto de la ampliación. El municipio no se ha pronunciado formalmente. Conviene aclarar que, aunque no es preceptivo presentar la propuesta ante el Ayuntamiento, sino ante la COPUT (competente en otorgar la concesión de uso en el dominio público marítimo-terrestre con el visto bueno del Ministerio de Medio Ambiente) es muy probable que el “efecto Jávea” o rechazo frontal y unánime de Ayuntamiento y ciudadanía, sea la causa de esta presentación previa en Benissa, para estimar la receptividad de la administración local antes de presentar el proyecto.

A tenor de lo expuesto, parece claro que las propuestas presentadas en Jávea se enmarcan en un contexto general de ampliación de puertos para fines náutico-deportivos común a toda la Comunidad Valenciana, como respuesta de los grupos económicos-inmobiliarios ante el nuevo marco administrativo que depara la aprobación del decreto 176/99. La demanda de amarres, entendida como demanda social, no se refleja ni se ha manifestado de ningún modo. Sí muestran interés, por el contrario, las empresas vinculadas directa o indirectamente al sector de la construcción. Y no debemos olvidar que cabe la posibilidad de que la necesidad de amarres deportivos, argumento común a todas las iniciativas presentadas, se satisfaga con la abundante oferta que se está planteando en otros escenarios más o menos inmediatos, en una isocrona de una hora desde la propia Jávea.

BIBLIOGRAFÍA

- ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (1998): *Náutica de recreo y turismo en el Mediterráneo: la Comunidad Valenciana*. Ed. Síntesis y Agencia Valenciana del Turismo. Madrid, 423 pp.
- ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (dir.) (1999): *Puertos deportivos y clubs náuticos: una oferta turística diferenciada*. Universidad Politécnica de Valencia. Valencia, 197 pp.
- FUMANAL, M^a P. (1995): “El Valle del Gorgos. Litoral de Xàbia: Un transecto en el dominio bético del País Valenciano”, en *El Cuaternario del País Valenciano*. Universitat de Valencia y AEEC. Valencia, pp. 169-176.
- MARCOS DIEGO, C. (1991): *Planificación ecológica y ordenación del territorio en el litoral*. Tesis Doctoral, Universidad de Murcia, 496 pp.
- M.O.P.U. (1988): *Diques de abrigo en España*. Tomo 3 (fachadas levante, Cataluña y Baleares). Ed. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid, 518 pp.
- RAMOS, A.A., SÁNCHEZ-LIZASO, J.L., GUILLÉN, J.E y ARANDA, A. (1990): *Estudio de los fondos del cabo de San Antonio con vistas a la creación de una reserva marina*. Informe Técnico. Institut d’Ecologia Litoral-Ayuntamiento de Xàbia, 35 ff. (inédito).

- RAMOS ESPLÁ, A.A. y TORRES ALFOSEA, F.J. (dirs.) (2000): *Informe técnico sobre los efectos ambientales y territoriales de la construcción de un puerto deportivo en la Bahía de Xàbia*. Inédito. 250 ff.
- ROSELLÓ I VERGER, V. M^a (1990): “El litoral valencià del Molinell a Moraira”. *Actes del III Congrés d’Estudis de La Marina Alta*. pp. 531-544.
- SANJAUME SAUMELL, E. (1985): *Las costas valencianas. Sedimentología y morfología*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Valencia, 505 pp.
- TORRES ALFOSEA, F. J. (1997). *Ordenación del litoral en la Costa Blanca*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Alicante. Alicante, 269 pp.
- VERA REBOLLO, J.F. (coord.), LÓPEZ PALOMEQUE, F., MARCHENA, M. y ANTÓN, S. (1997). *Análisis territorial del turismo*. Ed. Ariel. Barcelona. 443 pp.