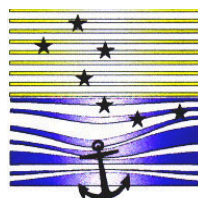




**UNIVERSIDAD DE CANTABRIA.**



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS Y TÉCNICAS DE LA  
NAVEGACIÓN Y DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL.**

**ÁREA: CONSTRUCCIONES NAVALES.**

**TESIS DOCTORAL.**

**MODELO DE GESTIÓN DE LOS RESIDUOS PROCEDENTES  
DE EMBARCACIONES EN LOS PUERTOS PESQUEROS Y  
DEPORTIVOS DE CANTABRIA: PROPUESTAS DE  
CONTROL AMBIENTAL.**

**Autor:**

D. Ernesto Madariaga Domínguez.

**Directores:**

Dr. Emilio Eguía López.

Dr. Juan Carlos Canteras Jordana.

Dr. Carlos Ángel Pérez Labajos.

**Santander, abril de 2010.**

## **CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN.**



## **ÍNDICE DEL CAPÍTULO I.**

<b>CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>31</b>
1.1. Planteamiento del problema.....	35



### **1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.**

La preocupación por el Medio Ambiente, o quizá más concretamente, por las consecuencias que su degradación pueda acarrear a las personas, a los bienes (y consiguientemente por la calidad del mismo) se ha generalizado de tal manera, en las últimas décadas, más que ningún otro sector. En la actualidad, ninguna actividad puede desarrollarse sin respetar el Medio Ambiente.

La gestión de los puertos marítimos no ha sido, por supuesto, ajena a esta tendencia, como muestran numerosos estudios y trabajos y a esto, no han escapado tampoco los pequeños “o no tan pequeños” puertos pesqueros o deportivos, donde también es necesario minorar cualquier forma de contaminación (Martín, 1995) si se quieren limitar sus efectos negativos sobre el medio (Zambonino Pulito, 1998).

Por otra parte, factores como son, el incremento del nivel de vida y la mayor disponibilidad de tiempo libre han estimulado poderosamente la demanda de ocio náutico-deportivo por parte de la población. Esta actividad ha traído consigo en el pasado reciente la expansión del turismo (Chapapría, 2000), capaz de generar importantes *inputs* en regiones, como es el caso de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Es importante considerar que con toda probabilidad, el turismo que viene, “que está llegando ya”, va a ser diferente (Cebrián Abellán, 2008). En efecto, se nos advierte que el turismo de masas, cuyo éxito viene de la mano del simple crecimiento de la demanda y que disminuye los costes marginales mediante el incremento de la producción<sup>1</sup>, está limitado. En el futuro, los crecimientos mayores y que producirán superior rentabilidad (Martín Pérez, 1995) serán los derivados de clientes más formados, más cultos y por consiguiente cosmopolitas, que buscarán una calidad superior, algo en lo que se encuentra trabajando la Comunidad Autónoma de Cantabria.

---

<sup>1</sup> Muchos servicios iguales, tipo “paquete turístico”, para consumidores homogéneos, indiferenciados.

Ante la preocupación sobre los efectos repercutidos a través del medio ambiente, importarán extraordinariamente<sup>2</sup> los impactos negativos que las actividades pesqueras y de ocio (entre otras) repercutan sobre el medio ambiente (Martín Pérez, 1995), sea sobre recursos comunes o sobre el tejido social, a través de riesgos ambientales o sanitarios en sentido amplio, sobre la capacidad del entorno para absorber y regenerar desechos o sencillamente, para producir satisfacciones estéticas o de otro tipo. En efecto, los costes derivados de esos impactos dejarán, al menos en gran medida de ser externos al mercado y de ser sufragados por el conjunto de los ciudadanos, ya que afectarán directamente en buena medida, quizá incluso desproporcionadamente, a las empresas turísticas (Azqueta, 1994). La calidad ambiental, pasará a ser clave para el éxito de un turismo de calidad y de muchas actividades de ocio, pues la demanda de entornos no degradados implica la de una calidad ambiental alta, no sólo para turistas en el sentido estricto de la palabra, sino para cualquier “consumidor de ocio”,

Por lo tanto, si ya en la actualidad asistimos tanto a la revitalización con fines deportivos de ciertos puertos<sup>3</sup> o de parte de los mismos como a la fundación de otros enteramente nuevos, cabe esperar en el futuro esta tendencia se enfatiza y potencia aún más.

En un contexto como éste, lo ambiental será, sin duda, uno de los factores de éxito. Es decir, un puerto deportivo o marina deportiva de éxito necesitará, entre otros factores, un entorno de calidad, lo que pasa necesariamente por una gestión ambientalmente responsable y capaz del mismo. Los puertos deportivos (Soucie, D. 2002) de una región podrán tener

---

<sup>2</sup> Importan ya.

<sup>3</sup> Proyecto SEATRaining, que es una iniciativa dentro del campo de la formación dirigida a los trabajadores de las instalaciones náuticas. Programa de formación, Leonardo da Vinci de la UE, que tiene un presupuesto total de 437.984€, y que cuenta con una contribución de la CE del 74,5%. La duración es de 24 meses (del 1 noviembre 2007 al 31 octubre 2009). Los socios de este proyecto cofinanciados son FEPORTS (Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos), EUROMARINA, ASSONAUTICA, e INNOREG. [www.seatraining.info](http://www.seatraining.info).

un efecto multiplicador sobre la economía de ésta si tienen éxito en su conjunto, para lo que resultan a todas luces recomendables acciones programadas de carácter común en búsqueda de la excelencia ambiental, para lo que no basta con procurar que se mantenga la calidad ambiental, sino que es preciso acrecentarla y potenciar al máximo.

La realidad de los puertos en la Comunidad Autónoma de Cantabria es, como cabría esperar, variada y compleja, como lo son su tamaño, su historia, su relación con el entorno urbano, rural y más o menos “natural” próximo, las instalaciones de partida con que cuentan, la importancia actual de la actividad pesquera, la potencialidad futura, etc. Las acciones a llevar a cabo tendrán que estar adaptadas a esa realidad (Chaparría, 2000), lo que exige un conocimiento suficiente de cada puerto y las zonas que crean presión en él (núcleos urbanos, zonas rústicas y playas).

Resulta, por lo tanto, oportuno abordar el estudio, tanto global como particularizado, de la situación ambiental de los puertos pesqueros y de los puertos deportivos de la Comunidad Autónoma de Cantabria en el momento actual, de tal forma que, se puedan sentar las bases para establecer un control ambiental efectivo de los mismos (Bruce Mitchell. 1999), si es que no un auténtico modelo de gestión sostenible (Kaplan, R y Norton, D. 2004).



