

XIII.  
INFRAESTRUCTURAS  
COSTERAS

## **1. EL DESARROLLO TURÍSTICO HA DETERIORADO EL 90% DE LAS COSTAS ESPAÑOLAS.**

Sólo el 0,3% de los municipios depuran sus aguas residuales. El 90% del litoral peninsular se encuentra deteriorado por la construcción de grandes puertos. Y lo poco que queda está amenazado si no se toman medidas urgentes, señaló la ministra de medio Ambiente, Cristina Narbona. En el informe presentado por Greenpeace se denuncia el aumento de las construcciones a piel de playa, cuando, el pasado año sólo se ocuparon la mitad de los plazos turísticos.

En Valencia (76% de la costa urbanizada), Galicia (por la contaminación y los nuevos puertos deportivos) y Canarias, donde se han autorizado otras 70.000 plazas hosteleras y todo los vertidos se envían al mar.

La campaña de Greenpeace, dedicó un rapapolvo al Forum 2.004 de Barcelona “que ha encementado el litoral, cobró por acceder a él y encima lo venden como desarrollo sostenible”. Cuatro son las soluciones propuestas por Greenpeace siendo una de ellas la moratoria total de nuevas construcciones en una franja de 500 metros hasta la costa.

### **1.1 Políticas de costas.**

Cristina Narbona mencionó la demolición de hoteles construidos sobre ruinas, como el de CORRALEJO (Fuerteventura).

El crecimiento urbanístico, generado por el turismo es una “herencia terrible”, dejó claro que solamente se realizarán paseos marítimos en los municipios que cumplan el control de la extracción de áridos. Las ilegalidades se pueden denunciar pero buscan negocios.

## **2. LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE GIPUZKOA.**

Este año 2005 ha aumentado la cantidad de aficionados a la navegación, lo que ha hecho que los puertos deportivos vascos estén llenos. Así en San Sebastián hay más de 200 personas en las listas de espera desde hace dos años.

Como la vela y el tener barco se ha socializado, mucha gente está metida en esto, pero un pequeño barco ya cuesta 6.000 euros y amarrarlo 600 al año. Para ello el Gobierno Vasco ha utilizado los puertos deportivos de Hondarribia y el de Zumaia, para hacer la promoción. Por lo tanto, ha aumentado la demanda de amarres.

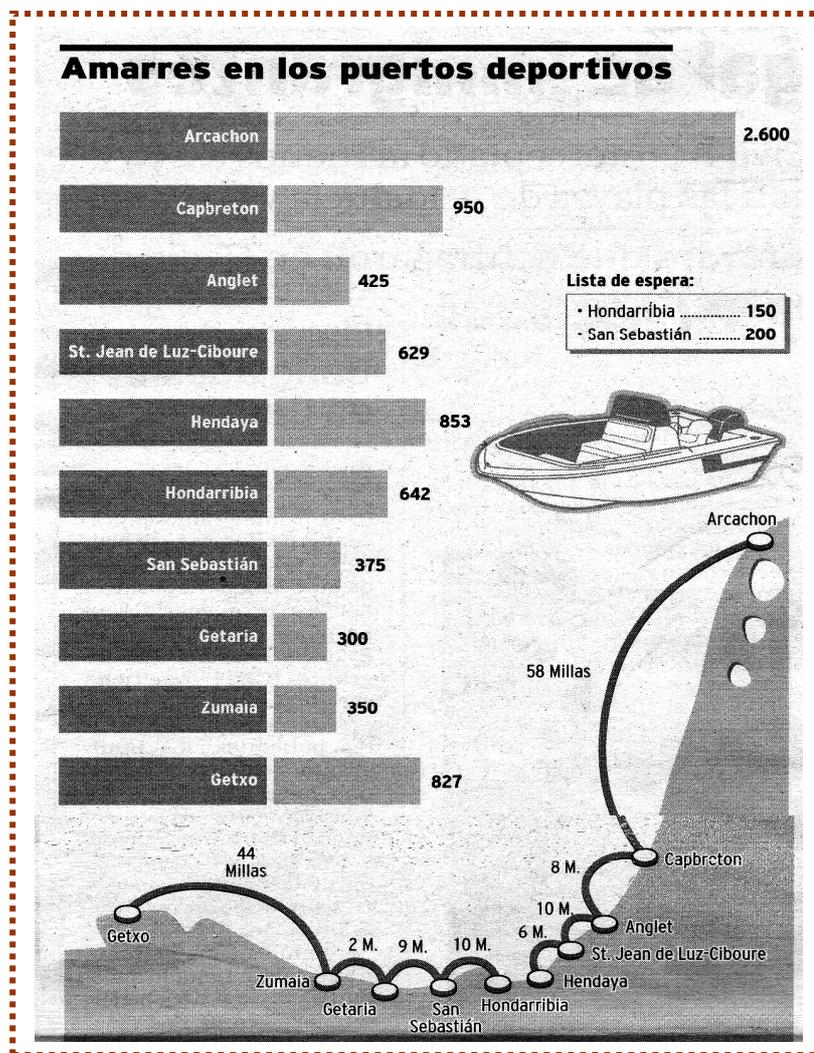
La situación en la que se encuentra el puerto deportivo de Donostia es crucial, es donde mayor demanda se hay y el que tiene el canal de paso bloqueado, al igual que Getaria, primer puerto deportivo de Euskadi. Zumaia y Hondarribia son los más recientes, y este último el más amplio, con 642 plazas. El Gobierno Vasco ampliará el capital social a Euskadiko Kirol Portua en tres millones.

Los puertos con mayores plazas están al otro lado del Bidasoa. Como por ejemplo Arcachon que admite hasta 2.600 embarcaciones y Capreton que acoge hasta 950.

Hondarribia, como no así Donostia, tiene espacio suficiente para barcos de 16 metros de eslora, el de Donostia, en cambio, solo permite barcos de hasta 9 metro de eslora. Un hecho destacado en Hondarribia y que mucha gente amarra en este puerto, proviene de Navarra y Aragón. Estos sin tener en cuenta los puertos del Mediterráneo con cabida para barcos de 32 metros.

Zumaia es otra de los lugares en el que ha aumentado la navegación en el que hasta poco no era tradición y se han ampliado en 50 plazas más el puerto deportivo. (Ver **GRÁFICO 11**).

La navegación es tan cara, que muchas de las personas que navegan, son gente que se mantienen en buenos puestos de trabajo y por lo tanto han ganado suficiente dinero como para poder pagar lo que la navegación requiere.



**GRÁFICO 11.** Amarres en los puertos guipuzcoanos

### **3. LAS PLAYAS ARTIFICIALES.**

Por el desarrollo del turismo ha sido necesario crear playas artificiales. Estas se han creado en los litorales insuficientemente dotados, en los arenales en buenas condiciones y en calas rocosas.

La playa de Gros, por ejemplo, sufrió una transportación en 1994, y su longitud se triplicó.

La construcción de una playa artificial debe responder a diversos criterios:

- Que el mar no se lleve la arena.
- Protección contra las olas y la contaminación.
- La adaptación al ambiente natural.
- Según la aportación de los materiales y la naturaleza de los trabajos, hay 3 tipos:
  - La realizada sin obras.
  - La que tiene aportaciones artificiales y se ha realizado mediante obras.
  - Las creadas con arenas naturales de litoral

### **4. GREENPEACE PROMETE LA MEJORA DE LA COSTA VASCA.**

La asociación ecologista Greenpeace asegura que las aguas del litoral vasco han mejorado su calidad por una mayor presencia de oxígeno y una menor de contaminantes. Los puertos de Mutriku y Pasaia quedan señalados como nocivos para la preservación del medio.

En la parte dedicada al País Vasco, señala que la mejoría de la calidad del agua se ha elevado por el sistema de saneamiento y depuración. Claro que hay excepciones como la Bahía de Pasaia y del Deba.

El accidente del Prestige ha tenido consecuencias especialmente en dos tipos de aves: el halcón peregrino y el paíño europeo. El gobierno asumirá todos los gastos relacionados con los residuos procedentes del Prestige. Toda esta tragedia podría tener consecuencias durante más de diez años. La construcción de viviendas y chalets, al no tener sistemas de tratamientos ni depuración, sus residuos van directamente al mar. A continuación le contamos cuales son los datos más importantes:

#### **4.1. Datos.**

- La situación de las aguas costeras vascas han mejorado por una mayor presencia de oxígeno y menor de contaminantes.
- Los efectos de la marea negra dejarán secuelas durante al menos diez años.
- La marea negra tuvo una gran influencia en el halcón peregrino y el paíño europeo.
- El puerto exterior de Pasajes es uno de los peores ejemplos de agresión en la costa.

- La construcción en la costa de viviendas hace mal al mar porque los vertidos se echan sin depuración directamente al mar.

## **5. EL NUEVO PUERTO DE PASAJES.**

El nuevo Puerto de Pasajes será uno de los ejes transfronterizos centrales de las actuaciones de la nueva euro región que formalizaron el día 17 de Noviembre del 2004, dentro del Foro Internacional del Transporte de Arco Atlántico que se celebró en Bilbao, los integrantes de la plataforma logística, el Gobierno Vasco y el Concejo Regional de Aquitania ampararon jurídicamente la colaboración conjunta en infraestructuras como el proyecto del puerto exterior de la Bahía de Pasaia, cuya reproducción a escala se observa en diversas imágenes. (Ver **FOTO 23**).

También se dijo que proyectos como el tren de alta velocidad que conectará a Vitoria con Burdeos o la autovía del mar que unirá los puertos vascofranceses, evitará que nos quedemos en la periferia europea.

## **6. ACUICULTURA.**

En el 2020 la pesca y la acuicultura se complementarán bien. La acuicultura es una industria que se puede decir que es un poco nueva porque tiene 30 años. Es un sector que puede ser tan productivo como la pesca. En el Mediterráneo no tiene problemas a la hora de montar jaulas, pero aquí, en el País Vasco cuesta mucho.

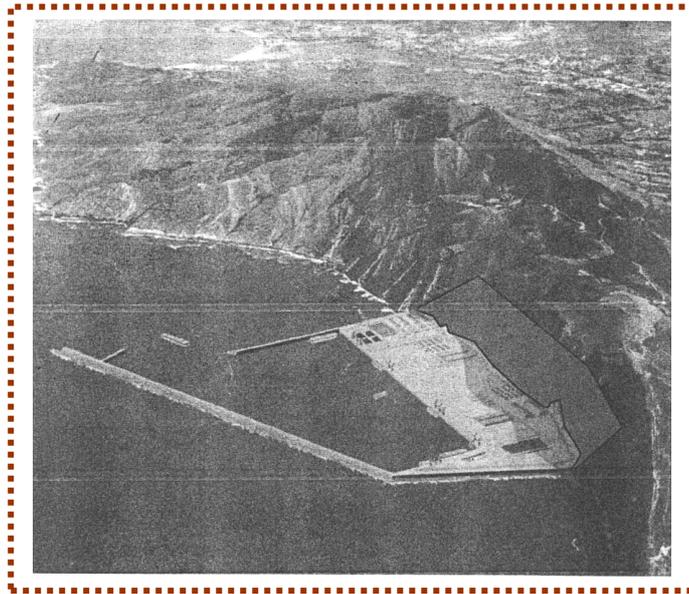
La acuicultura Asiática va más avanzada que la de España. El mercado de la lubina y de la dorada está a punto de desaparecer. El secretario general de pesca hizo una reunión en Valencia y comunicó que era recomendable atreverse con otros tipos de pescado.

Se está apoyando mucho la creación de empresas de cultivos marinos. Seis de cada diez especies están sobreexplotadas y un 30% de los océanos tienen garantizados sus recursos. Si no se toman medidas, especies como el bacalao podrían extinguirse en 15 años. Solo hay una solución: la acuicultura.

En el País Vasco son nueve las especies que se venderán: merluza, anchoa, bonito del norte, atún rojo, chicharro, verdel, pulpo, centollo y percebe. Su objetivo es lograr el distintivo de calidad. Cada especie tendrá una regulación específica y no será fácil poner los criterios eficaces. No se sabe el precio que alcanzarán, pero obliga a ofrecer lo mejor al consumidor. El consumidor podrá ver la procedencia del producto, además, el pescado del Cantábrico tiene una fama adquirida. La frescura es una exigencia de todos estos productos. Un ejemplo claro es el

mejillón, producción que alcanza las 260.000 toneladas en Galicia, el mejillón no necesita piensos. El mejillón se considera como paradigma bioeconómico de las rías Gallegas.

El mejillón tiene biso, que es un órgano que le permite fijarse en las rocas. El cultivo del mejillón precisa 18 meses, además, en Galicia se hace desde hace 60 años. En España el mejillón representa el 23% de la producción pesquera. La acuicultura y el marisqueo aún en Galicia 400.000 toneladas y el 60% corresponde al mejillón, con esto podemos decir que el mejillón se ha adaptado al mercado perfectamente. En las rías Gallegas hay 3.300 bateas en 84 polígonos repartidos. La producción de mejillón ascendió a 123 millones de euros en el 2002.



**FOTO 32.** Vista aérea de la ubicación del puerto de Pasaia.