

# Las entidades deportivas náuticas desde la Teoría de la Organización

*Nautical sports entities from the Organization Theory*

Paula González Redondo 

Instituto Mediterráneo de Estudios de Protocolo – Centro Adscrito UMH, Profesor, Alicante, España, [paula.gonzalez@protocoloimep.com](mailto:paula.gonzalez@protocoloimep.com), <https://orcid.org/0000-0002-4932-7624>

## Resumen

En este estudio se aborda las diferentes orientaciones que existen sobre las organizaciones como sistemas a lo largo del tiempo, para aproximarnos, a posteriori, a las organizaciones deportivas náuticas desde las diferentes corrientes que están presentes en la Teoría de la Organización. Consideramos que dicha Teoría representa la base fundamental para comprender la naturaleza, objetivos y tipología de las entidades deportivas náuticas. Para ello, se explican los diferentes enfoques que han estado presentes en el complejo desarrollo de la *Teoría de la Organización*, desde principios del S. XX, y se incide en las etapas de este tipo de instalaciones náutico deportivas a partir de una serie de leyes y normativas que las regulan.

**Palabras clave:** Actividad deportiva, náutica, organización, clubes deportivos, Ley de Puertos del Estado, turismo de recreo

## Abstract

This study addresses the different orientations that exist on organizations as systems over time, to approach, a posteri, nautical sports organizations from the different currents that are present in the Organization Theory. We consider that this Theory represents the fundamental basis for understanding the nature, objectives and typology of nautical sports entities. For this, the different approaches that have been present in the complex development of the Organization Theory, since the beginning of the 20th century, are explained, and the stages of this type of nautical sports facilities are explained based on a series of laws and regulations that regulate them.

**Keywords:** Sport activity, nautical, organization, sport clubs, state ports law, recreational tourism

## 1. INTRODUCCIÓN

Desde una concepción reduccionista podemos definir a las organizaciones, de manera genérica, como “*unidades sociales con objetivos particulares*” (Ramíó, 1999a: 22). No obstante, y desde una perspectiva mucho más operativa, Martínez (1996: 44) las define como “*uniones de personas para la consecución de unos fines u objetivos, a cuyo efecto disponen de los medios precisos y realizan las actividades necesarias; es la estructura resultante de dividir el trabajo de aquella en funciones, subfunciones y tareas*”.

Así, las organizaciones están integradas por un grupo de personas que se asocian entre sí, mediante relaciones formalizadas, para colaborar en la consecución de objetivos y metas comunes a través del desarrollo de tareas (Baluja, 2005); poseen identidad propia, cierta permanencia temporal y, además, se encuentran legitimadas por un sistema social externo (Ramió, 1999a)<sup>1</sup>.

Nos encontramos con un primer posicionamiento, a partir de cuál se considera que todas las organizaciones son básicamente semejantes, ya que comparten los mismos elementos identificativos o estructurales, características y problemas (Zan, 1989)<sup>2</sup>. Es el planteamiento que predomina actualmente en la Teoría de la Organización; lo que significa que cualquier modelo conceptual o metodológico podría ser considerado válido para analizar organizaciones de diferente índole: ya sean organizaciones económicas (o empresas), asociaciones, entidades públicas, mixtas o entidades sin ánimo de lucro.

La segunda perspectiva surge a partir de la denominada *Teoría de las Contingencias*<sup>3</sup> y relaciona las características básicas de una organización con la adaptación a su propio contexto. Este segundo posicionamiento, sin embargo, sostiene que las organizaciones, como entidades, son diferentes; por tanto, no sería coherente aproximarnos a ellas bajo un mismo esquema o planteamiento metodológico. Si nos situamos en este segundo supuesto, cada organización requeriría de un análisis específico que sería difícilmente extrapolable a otras organizaciones (Aldrich, 1983; Mc Klevy, 1983)<sup>4</sup>.

En consecuencia, queda asumido en la literatura organizativa, y dentro de un posicionamiento *de doble vertiente*, que la teoría y metodología propia de la Teoría de la Organización es un mecanismo necesario además de válido para conocer las particularidades de las organizaciones; por tanto, se considera aceptable el hecho de que las organizaciones se nutran de los conocimientos, herramientas y la propia evolución de la Teoría de la Organización (Ramió, 1999a). La cuestión que nos surge, al respecto del posicionamiento de Ramió (1999a), es si la naturaleza y el funcionamiento de las organizaciones deportivas náuticas es tan singular que requiere de una conceptualización teórica y metodológica específica para realizar su análisis particular; o, por el contrario, no existen suficientes elementos diferenciales como para aproximarnos a dichas organizaciones, utilizando, de manera exclusiva, los postulados y la metodología que se encuentra implícita en la Teoría de la Organización.

Asimismo para el abordaje de las entidades deportivas náuticas, entendemos que la *Teoría de la Organización* trata de sintetizar de manera clara y precisa las diferentes líneas que han marcado la doctrina organizativa a lo largo de este último siglo, sus interrelaciones y sinergias; dentro de ella, nos encontramos con una gran pluralidad de escuelas, corrientes o enfoques teóricos. Siguiendo a Ramió (1999a: 22-32)<sup>5</sup>, se establece un análisis de las principales perspectivas u orientaciones que forman parte de la llamada *Teoría de la Organización* a partir de tres grupos diferentes: los enfoques clásicos *centrada en tres escuelas fundamentales: la Dirección Científica y Administrativa, la Escuela Estructuralista y la Escuela de las Relaciones Humanas*; todas ellas constituyen la base de la *Teoría de la Organización contemporánea* y representan las orientaciones predominantes durante la primera mitad del S. XX. Los enfoques neoclásicos nacen en los años 50, 60 y 70 surgen nuevas orientaciones que modernizan la llamada Teoría de la Organización, y que apuestan por una visión mucho más integral o globalizadora a partir de la interrelación que se

---

<sup>1</sup>Véase además: Ruiz (1995), Amador (2002), Hodge, Anthony y Gales (2003).

<sup>2</sup>Citado en Ramió (1999a: 36).

<sup>3</sup> Teoría cuya base conceptual se encuentra en la *Teoría de los Sistemas* y se caracteriza por la influencia del entorno organizacional en su configuración como entidad.

<sup>4</sup> Citados en Ramió (1999a: 36).

<sup>5</sup> Véase además: Brown y Moberg (1983), García (1985), March y Simon (1987), Hampton (1989), Ramió (1993), Koontz y Wehrich (1994), Ruiz (1995), Martínez (1996), Hodge, Anthony y Gales (2003), Wagner y Hollenbeck (2004).

produce entre diferentes dimensiones de los fenómenos organizativos. Como corrientes neoclásicas más significativas, y siguiendo de nuevo a Ramió (1999a), surgen el neorracionalismo, el neoestructuralismo y la teoría de las contingencias. Todas ellas expresan una forma novedosa de concebir a las organizaciones, basada en nuevos aspectos de análisis que vienen a complementar las orientaciones más clásicas. Por último, los enfoques contemporáneos surgen en la década de los 80 y parte de los 90, emerge una nueva perspectiva que engloba los paradigmas teóricos vigentes en la actualidad de la Teoría de la Organización. Estos paradigmas, que construyen el nuevo enfoque, se caracterizan por una gran diversidad y pluralidad en cuanto a premisas conceptuales. El avance fundamental de la Teoría, durante este periodo y hasta la actualidad, se produce por la superación de la *dimensión sociotécnica*<sup>6</sup> de las organizaciones para complementarla con una segunda y tercera dimensión, basadas en el *ámbito político-cultural* y en *el control y la mejora organizativa* (Hodge, et al, 2003)<sup>7</sup>. Esta investigación se centra en el análisis de las entidades deportivas náuticas, tomando como referencia los parámetros del enfoque organizativo contemporáneo; para ello se realiza un análisis de dichas entidades como asociaciones sin ánimo de lucro que se plantean diferentes líneas estratégicas de actuación, a partir de objetivos que surgen de su propia naturaleza e identidad organizativa: la promoción, el desarrollo y la práctica continuada de la actividad física y deportiva por parte de sus asociados, así como la participación en actividades y competiciones deportivas náuticas.

Partimos de la hipótesis de que la mayoría de las entidades náuticas considerados como meros lugares de reunión, de las élites locales aficionados a la náutica para practicar este tipo de actividades, se constituyen como Clubes Náuticos pudiendo ser otro tipo de entidad deportiva náutica (H.1). La 2ª hipótesis se plantea en torno al periodo en el que los Clubes Náuticos fomentan la actividad deportiva náutica, con la práctica de la vela y el remo, siendo el siglo XX el periodo en el que la náutica deportiva española sienta sus bases (H.2).

Su verificación requiere de la consecución de los siguientes objetivos:

O.1. Clasificar las distintas denominaciones que puede tener este tipo de Clubes Deportivos Náuticos.

O.2. Conocer el periodo de creación de la entidad

El ámbito de análisis se circunscribe al cuestionario de las entidades deportivas náuticas que forman parte de la Real Federación Española de Vela. Esta ha sido seleccionada por ser la máxima Asociación en España, en la que están integradas todas las entidades deportivas náuticas consideradas como organización/ asociación sin ánimo de lucro.

### Las instalaciones deportivas náuticas: el turismo de recreo

La actividad náutica de recreo, según afirma Chapapría (2000), nace gracias a tres grandes mitos: el nacimiento de primer *yachting*<sup>8</sup> en Inglaterra, la primera regata en 1681<sup>9</sup> y, más adelante, en 1853 con los primeros yates propulsados mecánicamente: representan los tres grandes hitos de la historia de la náutica de recreo. Méndez (2000) considera que la actividad náutica de recreo nace por influencia de Carlos II de Inglaterra (1630-1685), en su exilio a Holanda (1660), cuando se aficionó a la vela. Cuando fue rey introdujo este deporte entre la realeza. De esta manera, el gran interés de los monarcas por el deporte náutico e incluso su participación en la náutica española ha

<sup>6</sup> Se refiere al entorno, los objetivos, las estructuras, los recursos (financieros, tecnológicos, materiales y humanos) y los procesos administrativos.

<sup>7</sup> Véase además: Perrow (1990) y Ramió (1999a).

<sup>8</sup> Navegación en yate.

<sup>9</sup> Primera regata de la que se tiene constancia en el río Támesis, entre Greenwich y Gravesend, compitiendo los navíos de Carlos II y su hermano el Duque de York.

servido de difusión de este deporte con ciertas connotaciones sociales de diferenciación y aristocratización.

Dicho autor añade que hasta que no existieron instalaciones náuticas propias (1870) no es posible hablar propiamente de deportes náuticos. Una vez se fue fomentando la práctica de la náutica, el origen de los primeros concesionarios de los puertos o instalaciones náuticas surgió a través de la asociación de aficionados a la náutica, quienes fundaron a partir de 1870 sociedades anónimas sin ánimo de lucro para poder practicar su afición.

En España, habrá que esperar a 1906 para que aparezca la Federación Española de Clubes Náuticos<sup>10</sup>, formada por 8 clubes y una masa social de casi 2.900 socios. Es en este periodo cuando la náutica deportiva española sienta sus bases, concediendo concesiones solicitadas principalmente por los clubes náuticos<sup>11</sup>, como la obtenida por el Club Náutico de Ibiza, que consigue la primera concesión de amarres en el Puerto de Ibiza en 1927.

Así mismo fue a partir de la primera mitad del siglo XX, según afirman Méndez (2000) y Chapapría (2000), cuando la actividad náutica se abre al turismo en la ribera mediterránea, y empieza a producirse un cambio tecnológico, después de la segunda guerra mundial (1945), con la fabricación en serie de barcos de recreo de reducidas esloras y a precios asequibles, lo que permitió a las clases medias europeas acercarse a la práctica recreativa del deporte de la vela.

Así mismo, la práctica de la náutica deportiva en nuestro país ha ido adquiriendo una importancia especial desde la ruptura con los modelos tradicionales en la década de los 60, en los que empezaron a surgir las primeras instalaciones y embarcaciones destinadas más al recreo que a la actividad propiamente deportiva. En este sentido Méndez (2000) y Chapapría (2000) afirman que la náutica de recreo es un entorno de actividad que se integra en el sistema turístico, ya que es un sector que se ocupa de temas deportivos, aprendizaje y ocio y en el que participan muy diferentes agentes: privados, públicos, de la propia organización deportiva, servicios e instalaciones.

Es por ello que la náutica de recreo se concibe como la navegación o práctica del deporte por parte del propietario de la embarcación o por otras personas que puedan utilizarla mediante alquiler, cesión, contrato de pasaje o por cualquier otro título, ya sea a vela, a motor o a remo. Siguiendo a Bedmar (2009), en las últimas décadas la popularización de las actividades deportivas en torno al medio acuático, en especial con el uso de embarcaciones, ha permitido un gran crecimiento del mismo.

El informe económico de Fira de Barcelona<sup>12</sup> y Méndez (2000) coinciden con Bedmar (2009) al afirmar, por un lado que la práctica náutica deportiva comprende una serie de factores, tales como la compraventa de embarcaciones, el alquiler de barcos o el mantenimiento de las embarcaciones, entre otros aspectos; y añaden que las buenas condiciones meteorológicas de España favorecen, sin duda, la práctica de este tipo de actividades. Méndez (2000) incide además en el hecho de que la actividad náutica cobra gran importancia por el crecimiento de distintos tipos de embarcación que hace necesario que exista regulación de la normativa de las instalaciones deportivas, es decir sobre los puertos deportivos<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup>Actualmente se denomina Real Federación Española de Vela y en ella están inscritas 18 Federaciones Autonómicas de Vela que integran un total de 524 Entidades Náutico Deportivas.

<sup>11</sup>Disponible en: [http://www.thinkcom.es/pdf/Informe\\_thinkcom\\_puertos\\_deportivos.pdf](http://www.thinkcom.es/pdf/Informe_thinkcom_puertos_deportivos.pdf)

<sup>12</sup>Disponible en:

<https://www.google.es/#safe=active&q=la+nautica+deportiva+y+de+recreo+en+espa%C3%B1a.+Departamento+de+estudios+economicos.+Barcelona>

<sup>13</sup>La Real Academia Española (RAE) lo define como *“el puerto especialmente construido para el amarre de embarcaciones deportivas y de recreo”*. Bedmar (2009) se refiere a ellos como *“los lugares donde se albergan las embarcaciones utilizadas para la práctica de la náutica deportiva y de recreo”*.

## El desarrollo náutico-turístico en España

Desde el año 1966 es cuando empiezan a aparecer referencias importantes sobre las instalaciones náutico-deportivas en el ordenamiento jurídico, coincidiendo con el auge de la marina deportiva. Las etapas se pueden clasificar dependiendo de las distintas leyes que se han ido dictando desde años.

*La primera etapa comienza con el Decreto 735/1966, de 24 de marzo, de puertos deportivos y Ley de Puertos Deportivos de 1969* es cuando aparece la primera disposición en la historia normativa de nuestro país que se ocupa de las instalaciones que específicamente van a venir a cubrir las necesidades de las embarcaciones de recreo. En esta norma se introduce el concepto de puerto deportivo, como aquel destinado al atraque, amarre, despacho portuario y aduanero de embarcaciones deportivas de toda clase, con la disposición de utilización e instalaciones que faciliten la práctica del deporte náutico. Según encontramos en el artículo 4 del Decreto, este tipo de instalaciones podrían ser puertos de interés local si son declarados por el Ministerio de Obras Públicas cuando éstos fuesen promovidos por iniciativa de las corporaciones locales, entidades deportivas o empresas turísticas. Así surge la *Ley de Puertos Deportivos de 1969*<sup>14</sup> y se genera un importante cambio en la náutica deportiva, a partir de varios criterios que apuntamos a continuación:

- Por su ubicación: se calificaban como puertos deportivos los construidos para ser utilizados por embarcaciones deportivas y las zonas que con igual finalidad se construyeran en los puertos comerciales.
- Por su capacidad de albergar a las embarcaciones: los puertos deportivos se clasificaban en *puertos de base o de invernada*, con acceso marítimo permanente, y *puertos de escala*, con acceso durante la temporada, estableciendo una serie de condiciones mínimas para ser así consideradas.
- Según el artículo 1 y hasta el 4 de esta misma Ley, en lo que respecta al régimen de construcción y explotación del puerto, varía en función de que se llevase a cabo por el Estado o por terceros. En el primer caso, se establecía para la construcción la previa incorporación al Plan General de Puertos, documento que recoge la ubicación y la clasificación de las instalaciones portuarias, debiéndose realizar por concurso público. La gestión indirecta tendría lugar en todos los casos mediante concesión. En el artículo 13 se especifica que los titulares de dicha concesión podían ser las Corporaciones de Derecho Público, correspondiéndoles a éstas la explotación y conservación, realizada según la legislación vigente para las Corporaciones Locales, y el artículo 76º de la Ley de Contratos del Estado<sup>15</sup>. En estos supuestos cabría igualmente la construcción o explotación del puerto en régimen de cooperación entre estas entidades y el Estado. Igualmente podrían explotar y construir puertos deportivos los clubes náuticos u otros deportivos con actividades náuticas.

En este sentido, Bedmar (2009) manifiesta que la promulgación de esta Ley se decantaba más por un modelo desarrollista del litoral, con importantes intereses especulativos que por una ordenación del territorio acorde a la demanda futura de una actividad, que tomaba una gran importancia por el crecimiento del turismo en nuestro país. Así mismo, asegura que será a partir de la promulgación de la Ley 35/1969 del 26 de abril de Puertos Deportivos, cuando se establece

<sup>14</sup>Ley de Puertos Deportivos de 1969. BOE núm.101, de 28 de abril de 1969. Disponible en: [http://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1969-521](http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1969-521)

<sup>15</sup>Última actualización, BOE núm. 276, de 16 de noviembre de 2011. Disponible en: <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-17887>

por primera vez una clasificación y descripción de las instalaciones para embarcaciones deportivas o de recreo.

*La segunda etapa empieza con el Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos de 1980 y el cambio del sistema competencial de los Puertos Deportivos establecidos en la Constitución de 1978.* Estos dos hechos afectaron a la regulación de la náutica recreativa: por un lado, el Reglamento de *la Ley de Puertos Deportivos de 1980*<sup>16</sup> trata de la adecuación del planteamiento urbanístico, estableciendo que la ordenación del puerto debe tener en cuenta las normas de planeamiento aplicables a la zona de ubicación y admitía que se debían respetar los intereses públicos, principalmente los de la defensa de la naturaleza tanto físico como ecológicamente. En este mismo Reglamento se manifiesta que los puertos y zonas deportivas son instalaciones de servicio público y, por lo tanto, no contemplarían el uso exclusivo de amarre y sí el derecho de uso preferente. Por otro lado, la Constitución Española de 1978<sup>17</sup>, atribuye al Estado la competencia sobre los puertos de interés general, mientras que los puertos refugio, los deportivos y todos aquellos que no desarrollen actividades comerciales, podrán ser asumidos como competencia propia de las Comunidades Autónomas en sus respectivos Estatutos de Autonomía. De esta manera, desde el Estado se aplica el poder legislativo y ejecutivo en cuanto a puertos de interés general, mientras que a las Comunidades Autónomas les corresponde la facultad legislativa y de ejecución, en relación con los puertos de refugio, deportivos y todos aquellos que no desarrollen actividades comerciales.

*La tercera etapa se emprende con la transición dentro de la ordenación de las instalaciones náutico-deportivas. La Ley de Régimen Financiero de los Puertos Españoles de 1985.* En esta etapa, según afirma Méndez (2000), el Estado será quien realice un intento de planificación del turismo náutico con los planes de ordenación de la oferta de instalaciones en el litoral. En este sentido, la *Ley de Régimen Financiero de los Puertos Españoles de 1985*<sup>18</sup>, viene a reformar las tarifas vigentes desde la antigua Ley de Régimen Financiero de los Puertos españoles de 1966, y afecta a las actividades pesqueras y deportivas. En este sentido, Méndez (2000) afirma que con dicha Ley la denominada Secretaría General de Turismo crea los planes de ordenación de la oferta de instalaciones náuticas de recreo, ya que las Administraciones regionales y la iniciativa privada necesitaban disponer de un documento base que les permitiese planificar sus acciones, en cuanto a las posibles instalaciones náuticas para el turismo recreativo en coordinación con los usos de la franja litoral.

*En cuanto a la cuarta etapa con la Ley de Costas del 28 de julio 1988, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.* La primera normativa (La Ley de Costas del 28 de julio de 1988<sup>19</sup>) surge con el objetivo fundamental de asegurar el carácter público de la costa y el dominio público marítimo-terrestre, garantizando su uso y disfrute. En esta época también aparece la Ley de Puertos del Estado y de la

---

<sup>16</sup>Real Decreto 2486/1980, de 26 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos. BOE núm.275, de 15 de noviembre de 1980. Disponible en: [http://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1980-25004](http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1980-25004)

<sup>17</sup> Artículo 149.1.20ª

<sup>18</sup> BOE núm.158, de 3 de julio de 1985. Disponible en: [http://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1985-12769](http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1985-12769)

<sup>19</sup>BOE núm.181, de 29 de julio de 1988. Disponible en: <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1988-18762>

Marina Mercante en 1992<sup>20</sup>, que deroga la legislación en materia de puertos de 1969, donde el sector náutico-deportivo quedaba totalmente desregulado.

Asimismo, las instalaciones quedan equiparadas a cualquier otro elemento de la actividad portuaria, situación que se convierte en un factor limitante al tratar de articular las políticas que dotan de interés público a estas instalaciones, como puede ser la política deportiva, urbanística, de dotaciones para ocio o la turística. Será la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, la que modifique la Ley anterior del año 1992 en que las autoridades portuarias fijarán en las condiciones de la concesión o autorización la cuantía de fijar cánones y precios.

En este mismo sentido, en el año 2003, se promulga la Ley 48/2003<sup>21</sup>, que trata sobre el Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de interés general. En esta Ley apenas existen novedades en lo que respecta a las instalaciones náutico-deportivas. Por un lado, trata del establecimiento de dos clases de autorizaciones de dominio público portuario por la Autoridad Portuaria y la utilización de instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías; por otro lado, la ocupación del dominio portuario con bienes inmuebles o instalaciones desmontables, por plazo no superior a tres años. A esto se añade las concesiones otorgadas por la Autoridad Portuaria por la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o por plazo superior a tres años.

*En cuanto a la quinta etapa, tendrá sus inicios con el Real Decreto Legislativo 2/2011, texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992. A diferencia de la anterior Ley 48/2003, el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante el plazo máximo de las concesiones se amplía a 35 años, con el objeto de dar cobertura e incentivar la iniciativa privada. Excepcionalmente podrá autorizar prórrogas no previstas en el título administrativo, que unido al plazo inicial y superen el plazo de 35 años siempre y cuando el concesionario se comprometa a llevar a cabo una inversión adicional, que suponga una mejora a las instalaciones que ofrecen servicios.*

El Real Decreto Legislativo 2/2011<sup>22</sup> pretende incentivar la competitividad y la eficiencia con mayor libertad tarifaria y refuerza, así mismo, el libre acceso a la prestación de los servicios portuarios, además de impulsar la sostenibilidad medioambiental, contribuyendo así a la lucha contra el cambio climático.

Esta nueva Ley de Puertos persigue un estricto control económico-financiero, unos puertos más atractivos para la iniciativa privada, condiciones de competencia garantizadas, puertos más competitivos en una economía global, calidad y eficiencia como claves de futuro; puertos comprometidos con el entorno socioeconómico, mayor autonomía de gestión bajo el liderazgo del presidente, plena integración de los puertos en el sistema de transporte y una decidida apuesta por la sostenibilidad.

Así mismo este Real Decreto afecta a las instalaciones náuticas, principalmente, en las bonificaciones y en la exigencia anticipada de tasas portuarias. Se puede comprobar en el artículo 181, que trata de las bonificaciones de las instalaciones náuticas refiriéndose a que: *“cuando el titular de la concesión o autorización sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos se le hará una bonificación de un 30 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa asociada a los*

<sup>20</sup>BOE núm.283, de 25 de noviembre de 1992. Disponible en: <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1992-26146>

<sup>21</sup>Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. BOE núm. 284, de 27 de noviembre de 2003. Disponible en: [http://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2003-21615](http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2003-21615)

<sup>22</sup> BOE núm.253, de 20 de octubre de 2011. Disponible en: <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-16467>

*espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones, destinados exclusivamente a la realización de actividades náuticas. En el caso de que disponga de atraques otorgados en concesión o autorización, al menos un 80 por ciento de los mismos deberán estar destinados a embarcaciones con eslora inferior a doce metros para poder aplicarse esta bonificación”.*

En cuanto a la exigencia anticipada de tasas, el artículo 242 incide en que *“la tasa será exigible por adelantado a los puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones de atraque, así como en instalaciones náutico-deportivas, que se encuentren en concesión o autorización, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado”.*

Así pues, según el Real Decreto Legislativo 2/2011, dentro de los puertos de interés general, son las Autoridades Portuarias las que pueden convocar concurso para el otorgamiento de concesiones para la construcción y/o gestión de instalaciones náutico-deportivas con ocupación de dominio público<sup>23</sup>. La llegada del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, se procede a introducir modificaciones tales como: incremento del plazo de las concesiones elevándolo a límite máximo de 50 años; a la introducción de un nuevo supuesto de prórroga extraordinaria asociada a la contribución para la financiación de infraestructuras de conectividad portuaria y mejora de las redes de transporte de mercancías; a la creación del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria; al levantamiento de la prohibición de destinar a uso hotelero, a albergues u hospedaje determinadas infraestructuras portuarias en desuso, situadas dentro del dominio público portuario y sujetas a protección por formar parte del patrimonio histórico, a fin de favorecer la preservación de dicho patrimonio, en los mismo términos previstos para los faros<sup>24</sup>.

A partir de estas conclusiones se plantea las hipótesis de nuestra investigación sobre la denominación de estas entidades deportivas como Clubes Náuticos y el periodo de creación de estos Clubes que fomentan la actividad deportiva náutica.

## **2. METODOLOGÍA**

El objetivo principal de esta investigación es analizar el tipo de entidad deportiva náutica y conocer el año de creación de las mismas. La metodología seguida en esta investigación es la observación documental de fuentes primarias y secundarias para la comprensión del estado de la cuestión respecto a este tipo sociedades deportivas. Posteriormente la observación participante, como técnica cualitativa, permitió desarrollar un cuestionario estructurado con preguntas de respuesta múltiple. Este cuestionario, como técnica cuantitativa, nos ha permitido acercarnos a las 164 entidades náuticas deportivas encuestadas e inscritas en la Real Federación Española de Vela.

## **3. RESULTADOS**

A continuación, se exponen los resultados obtenidos en relación con los objetivos planteados y con el fin de conocer la denominación y época de creación de las entidades deportivas náuticas en España.

### **Denominación de Club Náutico**

En relación con el O.1 en el siguiente gráfico se muestra el tipo de entidad deportiva náutica analizado y perteneciente a la Real Federación Española de Vela

---

<sup>23</sup>Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. BOE núm. 253, de 20/10/2011. Disponible en: <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-16467>

<sup>24</sup> Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Disponible en: <http://www.boe.es/eli/es/rdl/2014/07/04/8>



Gráfico 1. Tipo de Entidad Deportiva Náutica



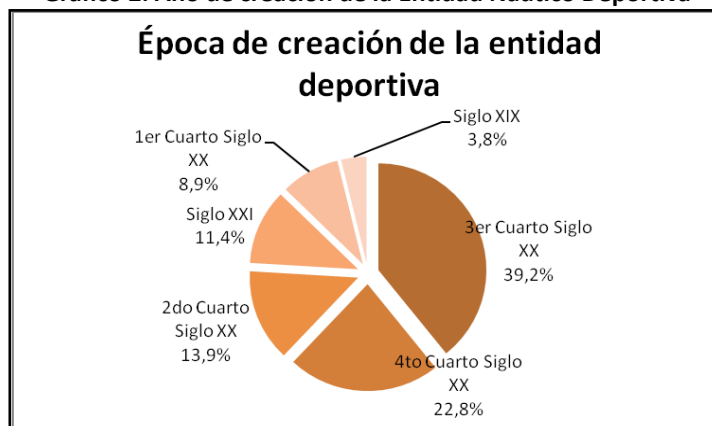
Fuente: elaboración propia

Los resultados evidencian que un 44,30% de las entidades deportivas náuticas son denominadas Clubes Náuticos, algunas otras son designadas Real Club Náutico con un 22,78% y los Clubes llamados Real Club de Regatas y Club de Vela son un 6,33%. El resto de entidades pueden llegar a nombrarse: Real Club Marítimo (5,06%), Club Windsurf, Club Marítimo y Asociación Náutica Deportiva (3,80%)

#### Año de creación de las entidades náutico deportiva

Como segundo objetivo planteamos año de creación de los Clubes y observamos en el siguiente gráfico como se sigue una tendencia significativa en el incremento de creación de clubes que alcanza su cúspide en el 3er cuarto del siglo XX con un 39,2%, para luego comenzar a reinvertirse esa tendencia, disminuyendo la creación de clubes durante el 4to cuarto de siglo XX con un 22,8%, siguiendo esa tendencia decreciente en el siglo XXI con un 11,3%.

Gráfico 2. Año de creación de la Entidad Náutico Deportiva



Fuente: elaboración propia

Hemos de señalar que los datos referidos al primer cuarto del siglo XX, exactamente en 1906, es cuando nace la Federación Española de Clubes Náuticos formada por 8 clubes náuticos. Es el periodo en el que la náutica deportiva española sienta sus bases, concediendo concesiones solicitadas por parte de los clubes náuticos. No olvidemos que en este mismo periodo es cuando empiezan los clubes náuticos a tener una actividad deportiva destacada porque es cuando se llevaron muchas pruebas preparatorias y de selección para las Olimpiadas, que dieron un gran impulso a la práctica de la vela y al remo, dando lugar a la creación de nuevos clubes náuticos deportivos por toda España. Así mismo hacemos otra comparación con la primera mitad del siglo XX, que es cuando la actividad náutica se abre al turismo en la ribera mediterránea y empieza a producirse un cambio tecnológico, después de la segunda guerra mundial (1945), con la fabricación en serie de barcos de recreo de reducidas esloras y a precios asequibles. Este detalle es lo que permitió a las clases medias europeas acercarse a la práctica recreativa del deporte de la vela. De este modo, la práctica náutica deportiva ha ido adquiriendo una importancia especial desde la ruptura con los modelos tradicionales en la década de los 60, que es cuando comienzan a surgir las primeras instalaciones y embarcaciones destinadas más al recreo que a la actividad propiamente deportiva. Tal como nos mostraban estos autores, la actividad náutica recreativa comienza a integrarse en el sistema turístico, ya que es un sector que se ocupa de temas deportivos, aprendizaje y ocio, y en el que participan muy diferentes agentes: privados, públicos, de la propia organización deportiva, servicios e instalaciones. Por lo tanto y coincidiendo con el gráfico 1 es a partir de este tercer cuarto de siglo, exactamente desde 1966, cuando existe un gran auge sobre los puertos deportivos y por el surgimiento de referencias importantes sobre las instalaciones náuticas deportivas en el ordenamiento jurídico: Decreto 735/ 1966, de 24 de marzo, de puertos deportivos y Ley de Puertos Deportivos de 1969. Es a partir de esta Ley cuando se establece por primera vez una clasificación y descripción de las instalaciones para embarcaciones deportivas o de recreo. En cambio, el gráfico nos muestra un descenso de creación de entidades náutico deportivo a partir del 4to cuarto siglo XX hasta el siglo XXI pero será a partir de 1976 hasta 2013 cuando existe un crecimiento de los puertos y de las instalaciones náuticas.

#### **4. CONCLUSIONES**

Las entidades deportivas náuticas nacen de un grupo de aficionados a los deportes náuticos Son grupos de personas que les gusta práctica náutico deportiva y quieren fomentar este tipo de deporte en su país.

Este tipo de agrupaciones promueven su razón de ser, que es el fomento de la náutica deportiva, y se van aunando en sociedades de Clubes Náuticos a nivel local y nacional.

A partir del siglo XX es cuando nacen la gran mayoría por la fuerte influencia de Inglaterra y con ello los países empiezan a dictar leyes para regular este tipo de actividad. La Autoridad Portuaria es la que dicta a nivel nacional las leyes de los Clubes Náuticos y a nivel más local, las CCAA según la tipología de puerto.

#### **5. REFERENCIAS**

Bedmar, C.L. (2009). Evolución financiera de la inversión en un puerto deportivo. Análisis de rentabilidad y sensibilidad (Tesis doctoral no publicada). Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona, Barcelona.

Brown, W. y Moberg, D. (1983). Teoría de la organización y de la administración. Enfoque integral. México: Limusa.

Chapapría, V.E. (2000). El planteamiento de infraestructuras para el turismo náutico. Cuadernos de Turismo, 6, 29-44. Recuperado de: <http://revistas.um.es/turismo/article/view/22681/21961>

García, J.M. (1985). Teoría de la organización y sociedad contemporánea. Barcelona: Ariel.

Koontz, H. y Weihrich, H. (1994). Administración, una perspectiva global. Mexico: Mc Graw Hill.

- Méndez, G. (2000). Evolución del turismo náutico en España en los últimos treinta años: recreación o status social, una aproximación a la sociología del turismo náutico (Tesis doctoral no publicada). Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- Perrow, C. (1990). Sociología de las Organizaciones. Madrid: McGraw-Hill.
- Ramió, C. (1993). Teoría de la Organización. Madrid: Ministerio para las Administraciones Públicas.
- Ramió, C. (1999a). Teoría de la organización y administración pública. Barcelona: Ariel.
- Wagner III, J. y Hollenbeck, J. (2004). Comportamiento organizativo. Consiguiendo la ventaja competitiva. Madrid: Thomson.

## Legislación y Normativa

- Decreto 735/ 1966, de 24 de marzo, de puertos deportivos y Ley de Puertos Deportivos de 1969  
Decreto 145/1991, de 17 de junio. Recuperado de:  
[http://www.iesmartilhuma.org/IES/decret\\_1451991\\_regulacio\\_clubs\\_associaicons.pdf](http://www.iesmartilhuma.org/IES/decret_1451991_regulacio_clubs_associaicons.pdf)
- Leyes del deporte de las Comunidades Autónomas. Recuperado de:  
<http://www.csd.gob.es/csd/instalaciones/politicas-publicas-de-ordenacion/maid/legislacion-web>
- Ley 77/1961, de 23 de diciembre, sobre Educación Física. Recuperado de:  
<http://www.boe.es/boe/dias/1961/12/27/pdfs/A18125-18129.pdf>
- Ley de Puertos Deportivos de 1969. BOE núm.101, de 28 de abril de 1969. Recuperado de:  
[http://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1969-521](http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1969-521)
- Ley 13/1980, de 31 de marzo, General de la Cultura Física y del Deporte
- Ley de Régimen Financiero de los Puertos Españoles de 1985. BOE núm.158, de 3 de julio de 1985.  
Recuperado de: [http://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1985-12769](http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1985-12769)
- Ley 8/1988, de 7 de abril, del Deporte de Cataluña. Recuperado de:  
<http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leycata881.htm>
- La Ley de Costas del 28 de julio de 1988. BOE núm.181, de 29 de julio de 1988. Recuperado de:  
<http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1988-18762>
- Real Decreto Legislativo 15/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas. Recuperado de:  
<http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1989-30361>
- Ley 9/1990, de 22 de junio, del Deporte de Castilla-León. Recuperado de:  
<http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leydcleon.htm>
- Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte. BOE núm. 249, de 17 de octubre de 1990, páginas 30397 a 30411. Recuperado de: <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1990-25037>
- Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte. Recuperado de:  
<http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1990-25037>
- Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte. Recuperado de:  
<http://www.csd.gob.es/csd/informacion/legislacion-basica/ley-del-deporte>
- Ley 27/1992, de 24 de noviembre de 1992. BOE núm.283, de 25 de noviembre de 1992.  
Recuperado de: <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1992-26146>
- Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en 1992. BOE núm.283, de 25 de noviembre de 1992. Recuperado de: <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1992-26146>
- Ley 4/1993, de 16 de marzo, del Deporte de Aragón. Recuperado de:  
<http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leydaragon.htm>
- Ley 4/1993, de 16 de julio, del Deporte de la Región de Murcia. Recuperado de:  
<http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leymurc931.htm>
- Ley 4/1993, de 20 de diciembre, del Deporte de la Comunidad Valenciana. Recuperado de: en  
<http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leydvalenc.htm>

Ley 30/1994, de 24 de noviembre, de Fundaciones y de incentivos fiscales a la participación privada en actividades de interés general. Recuperado de: [http://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1994-26004](http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1994-26004)

Ley 15/1994, de 28 de diciembre, del Deporte de la Comunidad de Madrid. Recuperado de: <http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leydepMadrid.htm>

Ley 3/1995, de 21 de febrero, del Deporte de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. Recuperado de: <http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leydbaleares.htm>

Ley 1/1995, de 2 de marzo, del Deporte de Castilla La Mancha. Recuperado de: <http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leydmancha.htm>

Ley 2/1995, de 6 de abril, del Deporte de Extremadura. Recuperado de: <http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leydextre.htm>

Ley 8/1995, de 2 de mayo, del Deporte de la Comunidad de la Rioja. Recuperado de: <http://legislacion.derecho.com/ley-8-1995-del-deporte-de-la-comunidad-autonoma-de-la-rioja>

Ley 21/1997, de 3 de julio, reguladora de las Emisiones y Retransmisiones de Competiciones y Acontecimientos Deportivos

Ley 8/1997, de 9 de julio, Canaria del Deporte. Recuperado de: <http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leydcanarias.htm>

Ley 11/1997, de 22 de agosto, general del deporte de Galicia. Recuperado de: <http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leydgalicia.htm>

Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Ley 14/1998, de 11 de junio, del deporte del País Vasco. Recuperado de: <http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leydvasca.htm>

Ley 6/1998, de 14 de diciembre, del Deporte de Andalucía. Recuperado de: <http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leydandaluz.htm>

Ley 8/1999, de 30 de julio, de la Jurisdicción Deportiva y de modificación de las Leyes 8/1988, del Deporte, y 11/1984, de creación del organismo autónomo. Instituto Nacional de Educación Física de Cataluña. Recuperado de: <http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leycata991.htm>

Ley de Cantabria, 2/2000, de 3 de julio, del Deporte. Recuperado de: <http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leydcatabr.htm>

Ley 2/2000, de 12 de julio, del Deporte de la Región de Murcia. Recuperado de: <http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leymurc001.htm>

Ley FORAL 15/2001, de 5 de julio, del Deporte de Navarra. Recuperado de: <http://www.deportedigital.galeon.com/legislacion/leynava1.htm>

Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general. BOE núm. 284, de 27 de noviembre de 2003. Recuperado de: [http://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2003-21615](http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2003-21615)

Ley 7/2010, de 31 de marzo, General de la Comunicación Audiovisual

Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general

Ley de Contratos del Estado: Última actualización, BOE núm. 276, de 16 de noviembre de 2011. Recuperado de: <http://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2011-17887>

Ley 2/2012, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012

Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013

Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Ley Orgánica 9/2013, de 20 de diciembre, de control de la deuda comercial en el sector público

Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del estado para el año 2015.

Orden FOM/163/2014, de 31 de enero, por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Real Decreto 2486/1980, de 26 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos. BOE núm. 275, de 15 de noviembre de 1980. Recuperado de: [http://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-1980-25004](http://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1980-25004)

Real Decreto Legislativo 2/2011. BOE núm.253, de 20 de octubre de 2011. Recuperado de: <http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-16467>

Real Decreto Ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Recuperado de: <http://www.boe.es/eli/es/rdl/2014/07/04/8>

**Como citar:**

González Redondo, P. (2022). Las entidades deportivas náuticas desde la Teoría de la Organización. SIGNUM: Revista Internacional de Investigación en Eventos, Protocolo y Relaciones Institucionales, 1(1): 51-63.