



**Universidad**  
de La Laguna

---

# **PUERTOS DEPORTIVOS EN CANARIAS**

**Trabajo Fin de Grado**  
Grado en Náutica y Transporte Marítimo  
Julio de 2024

Autor:  
**Eduardo Rancel Gutiérrez**

Tutor:  
Prof. Dr. Alejandro Urbano Gómez Correa

**Escuela Politécnica Superior de Ingeniería**  
**Sección Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval**  
Universidad de La Laguna



D/D<sup>a</sup>. Alejandro Urbano Gómez Correa, Profesor de la Universidad de La Laguna, perteneciente al Departamento de Ingeniería Civil, Náutica y Marítima de la Universidad de La Laguna:

Expone que:

D. **Eduardo Rancel Gutiérrez** con **DNI 54061351N**, ha realizado bajo mi dirección el trabajo fin de grado titulado: **Puertos Deportivos en Canarias**.

Revisado dicho trabajo, estimo reúne los requisitos para ser juzgado por el tribunal que sea designado para su lectura.

Para que conste y surta los efectos oportunos, expido y firmo el presente documento.

En Santa Cruz de Tenerife a 9 de Julio de 2024.

Fdo.: Alejandro Urbano Gómez Correa.

Director del trabajo.



Rancel Gutiérrez, E. (2024). Puertos Deportivos en Canarias. Trabajo de Fin de Grado. Universidad de La Laguna.

## RESUMEN

En primer lugar, este TFG aborda el estudio de los puertos deportivos en Canarias, centrándonos principalmente en la legislación que los regula y en los servicios e infraestructuras de sus instalaciones. Se realiza un análisis de la normativa, así como una evaluación detallada de las infraestructuras actuales.

En segundo lugar, también se han abordado temas como la definición de puerto deportivo (instalación portuaria diseñada específicamente para el atraque, almacenamiento y mantenimiento de embarcaciones de recreo), los tipos de gestión, la historia y por último, un breve paso por los distintos puertos deportivos que hay en el archipiélago, desde la isla de El Hierro, hasta la isla de La Graciosa.

En resumen, la importancia de los puertos deportivos en Canarias, tanto a nivel económico como social. Ya que Canarias es un destino idóneo para el turismo náutico y a su vez son centros neurálgicos para la práctica de deportes como la vela, buceo y pesca donde se producen encuentros, promoviendo la integración social y la interacción entre residentes y visitantes.

Palabras claves: [Puerto deportivo, legislación, infraestructuras, atraque, gestión].



Rancel Gutiérrez, E. (2024). Puertos Deportivos en Canarias. Trabajo de Fin de Grado. Universidad de La Laguna.

## **ABSTRACT**

First of all, this TFG addresses the study of marinas in the Canary Islands, focussing mainly on the legislation that regulates them and on the services and infrastructures of their facilities. An analysis of the regulations is carried out, as well as a detailed evaluation of the current infrastructures.

Secondly, issues such as the definition of marina port facility designed specifically for the mooring, storage and maintenance of recreational boats), the types of management, history and finally, a brief passage through the different marinas in the archipelago, from the island of El Hierro, to the island of La Graciosa, have also been addressed.

In summary, the importance of marinas in the Canary Islands, both economically and socially. Since the Canary Islands is an ideal destination for nautical tourism and in turn are nerve centres for the practice of sports such as sailing, diving and fishing where encounters take place, promoting social integration and interaction between residents and visitors.

Keywords: [Marinas, legislation, infrastructure, mooring, management].





## **AGRADECIMIENTOS**

---

*Agradecer a mis padres, a mi hermana y a mi pareja por apoyarme y creer en mí todo este tiempo.*

*Pero sobre todo a la persona más importante de mi vida y que ha sido una madre para mí, espero que estes orgullosa de mí como yo lo he estado toda mi vida de ti. Gracias abuela.*

---



---

## Índice del TFG

---

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>5</b>
<b>2. ¿QUÉ ES UN PUERTO DEPORTIVO? .....</b>	<b>6</b>
<b>3. GESTIÓN DE UN PUERTO DEPORTIVO .....</b>	<b>6</b>
3.1 GESTIÓN DIRECTA.....	7
3.1.1 GESTIÓN DIRECTA CENTRALIZADA.....	7
3.1.2 GESTIÓN DIRECTA DESCENTRALIZADA .....	8
3.2 GESTIÓN INDIRECTA.....	8
<b>4. HISTORIA .....</b>	<b>10</b>
<b>5. LEGISLACIÓN .....</b>	<b>11</b>
5.1 EVOLUCIÓN LEGISLATIVA.....	11
5.2 LEGISLACIÓN AUTONÓMICA CANARIA.....	15
<b>6. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS .....</b>	<b>20</b>
6.1 SERVICIOS DE ATRAQUE .....	20
6.2 SERVICIOS DE SUMINISTROS .....	22
6.3 SERVICIOS DE TALLERES .....	23
6.4 SERVICIOS DE VARADERO .....	25
6.5 SERVICIOS GENERALES .....	27
<b>7. PUERTOS DEPORTIVOS EN CANARIAS.....</b>	<b>28</b>
7.1 EL HIERRO .....	28
7.1.1 PUERTO DE LA ESTACA.....	28
7.1.2 PUERTO DE LA RESTINGA .....	29
7.2 LA PALMA.....	29
7.2.1 PUERTO DE TAZACORTE .....	29
7.2.2 MARINA LA PALMA.....	30
7.3 LA GOMERA.....	31

7.3.1 PUERTO DE PLAYA SANTIAGO .....	31
7.3.2 PUERTO DE VUELTAS .....	31
7.3.3 MARINA LA GOMERA.....	32
7.4 TENERIFE .....	33
7.4.1 PUERTO DEPORTIVO DE LOS GIGANTES .....	33
7.4.2 PUERTO DEPORTIVO DE LA GALERA.....	33
7.4.3 PUERTO DE LOS CRISTIANOS.....	34
7.4.4 PUERTO DE GARACHICO .....	35
7.4.5 PUERTO COLÓN .....	35
7.4.6 MARINA DEL SUR .....	36
7.4.7 MARINA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE.....	36
7.4.8 MARINA TENERIFE .....	37
7.4.9 PUERTO DEPORTIVO RADAZUL.....	38
7.4.10 PUERTO DEPORTIVO SAN MIGUEL DE ABONA .....	38
7.5 GRAN CANARIA.....	39
7.5.1 PUERTO DEPORTIVO DE PUERTO RICO.....	39
7.5.2 PUERTO DE PASITO BLANCO .....	40
7.5.3 PUERTO DE MOGÁN .....	41
7.5.4 PUERTO DE LAS NIEVES.....	41
7.5.5 PUERTO DE ARGUINEGUIN.....	42
7.5.6 MUELLE DEPORTIVO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA.....	42
7.5.7 PUERTO DE ANFI DEL MAR.....	43
7.6 FUERTEVENTURA .....	43
7.6.1 PUERTO DEL ROSARIO .....	43
7.6.2 PUERTO DEPORTIVO EL CASTILLO .....	44
7.6.3 PUERTO DE MORROJABLE .....	45
7.6.4 PUERTO DE GRAN TARAJAL .....	45
7.6.5 PUERTO DEPORTIVO CORRALEJO.....	46
7.7 LANZAROTE .....	46

---

7.7.1 MARINA LANZAROTE .....	46
7.7.2 PUERTO DEL CARMEN .....	47
7.7.3 PUERTO DE PLAYA BLANCA.....	48
7.7.4 PUERTO CALERO .....	48
7.7.5 MARINA RUBICÓN PLAYA BLANCA.....	49
7.8 LA GRACIOSA.....	49
7.8.1 CALETA DE SEBO .....	49
<b>8. CONCLUSIONES .....</b>	<b>50</b>
<b>9. BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>51</b>



## 1. INTRODUCCIÓN

Los puertos deportivos en Canarias ocupan un lugar destacado en el panorama turístico y económico de la región, siendo un atractivo tanto para locales como para visitantes internacionales. Gracias a su ubicación estratégica en el Atlántico y a su clima suave y estable a lo largo del año, las Islas Canarias se han convertido en un destino muy codiciado por navegantes y entusiastas de los deportes náuticos.

Los puertos deportivos de Canarias están distribuidos por las diferentes islas del archipiélago, cada una con sus particularidades y atractivos, cada puerto ofrece una diversidad de servicios y facilidades para todo tipo de embarcaciones, incluyendo yates de lujo, barcos de vela y motor, así como embarcaciones más pequeñas y de recreo.

Estos puertos funcionan como centros neurálgicos para la práctica de una amplia gama de actividades acuáticas y marítimas, tales como alquiler de embarcaciones, excursiones marinas, pesca deportiva y avistamiento de cetáceos. Además, los puertos suelen estar integrados con complejos turísticos que incluyen restaurantes, bares, tiendas y otros servicios para los visitantes, proporcionando un ambiente vibrante y acogedor.

Los puertos deportivos canarios son también lugares ideales para los amantes de los deportes acuáticos como la vela, el buceo y el surf, fomentando un estilo de vida activo y saludable. Además, los puertos actúan como puntos de conexión con otras zonas de las islas, permitiendo a los visitantes y residentes explorar las impresionantes costas y acceder a zonas de gran belleza natural.

En términos económicos, los puertos deportivos juegan un papel crucial al atraer a turistas y contribuir al desarrollo de la infraestructura local. Asimismo, los eventos náuticos internacionales que se celebran en las islas, como regatas y competiciones de vela, ayudan a aumentar la visibilidad de Canarias como un destino náutico de primer nivel.

En resumen, los puertos deportivos de Canarias no solo aportan a la oferta turística y recreativa del archipiélago, sino que también representan un pilar fundamental para el crecimiento y la sostenibilidad económica de la región. Gracias a su infraestructura moderna y a su capacidad para adaptarse a las necesidades de los navegantes, estos puertos continúan siendo un motor de desarrollo y un atractivo indispensable en el mapa turístico de las Islas Canarias.

## **2. ¿QUÉ ES UN PUERTO DEPORTIVO?**

Un puerto deportivo, también conocido como marina, es una instalación en la costa que brinda servicios de atraque y almacenamiento para embarcaciones de recreo, como veleros, lanchas motoras y yates. Además de proveer amarres seguros para los barcos, un puerto deportivo también suele ofrecer diversos servicios y comodidades para los propietarios de embarcaciones, como suministro de combustible, agua potable, electricidad, acceso a baños y duchas, reparación y mantenimiento de embarcaciones, tiendas náuticas, restaurantes y otros servicios relacionados.

Un puerto deportivo puede variar considerablemente en tamaño y capacidad, desde pequeños muelles con solo unos pocos amarres hasta instalaciones extensas con cientos de puestos de atraque. Estos puertos también pueden estar diseñados para recibir barcos de diferentes tamaños, desde pequeñas lanchas hasta grandes yates de lujo.

A menudo, los puertos deportivos están ubicados en áreas cercanas a puntos de interés turístico o destinos de recreo, lo que permite a los navegantes disfrutar de las atracciones locales durante su estancia. Además, algunos puertos deportivos organizan eventos y actividades relacionadas con la navegación, como regatas y ferias náuticas.

Es importante mencionar que un puerto deportivo se diferencia de un puerto comercial o pesquero en que su enfoque principal está en el ocio y la recreación, mientras que los otros tipos de puertos se centran en el transporte y comercio de mercancías o en la actividad pesquera.

## **3. GESTIÓN DE UN PUERTO DEPORTIVO**

En cuanto a los sistemas de gestión, el progreso legislativo ha introducido diferencias según las distintas categorías de puertos, la comunidad autónoma de la que forman parte, e incluso teniendo en cuenta el origen del puerto deportivo y la inversión requerida para su construcción.

Por esta razón, la dirección de una marina puede realizarse directa o indirectamente por la propia Administración, permitiendo que particulares u otras Administraciones diferentes al propietario de la instalación se encarguen de la gestión (concesión).



### 3.1 GESTIÓN DIRECTA

La gestión directa en la administración de servicios públicos se caracteriza por la responsabilidad total de la entidad gubernamental en la gestión y operación de los servicios, sin delegar estas funciones a entidades externas. Este enfoque puede ser implementado de dos maneras: centralizada y descentralizada. A continuación, se describen estas dos formas, sus características, ventajas, desventajas y la importancia de incluir a los empleados de base en la toma de decisiones.

#### 3.1.1 GESTIÓN DIRECTA CENTRALIZADA

##### Características:

- **Sin Entidad Especializada:** La gestión es llevada a cabo directamente por la entidad titular, como un ayuntamiento en el caso de municipios.
- **Escala de Operación:** Es común en municipios pequeños donde no es viable crear una entidad especializada debido a recursos limitados.
- **Eficiencia de Recursos:** Se aprovechan mejor los recursos al evitar la duplicación de estructuras administrativas.

##### Ventajas:

- **Reducción de Costos Administrativos:** Al no crear una entidad separada, los costos administrativos se mantienen bajos.
- **Respuesta Ágil:** Permite una reacción rápida ante cambios y necesidades debido al control directo de la administración.
- **Control Total:** La administración retiene el control completo sobre la operación, facilitando la implementación de políticas y decisiones.

##### Desventajas:

- **Falta de Especialización:** La calidad del servicio puede verse comprometida por la ausencia de personal con experiencia técnica específica.
- **Sobrecarga Administrativa:** La administración puede verse sobrecargada con la gestión de múltiples servicios, generando posibles ineficiencias.
- **Capacidad de Innovación Limitada:** La centralización puede restringir la capacidad de innovación y la adopción de nuevas tecnologías o métodos.

### 3.1.2 GESTIÓN DIRECTA DESCENTRALIZADA

#### Características:

- **Entidad Especializada:** La gestión se delega a una entidad independiente, como una agencia pública o una empresa estatal.
- **Autonomía Operativa:** Estas entidades tienen autonomía para gestionar los servicios de manera más eficiente y especializada.
- **Consejo de Administración:** La creación de un organismo especializado a menudo incluye un consejo de administración que supervisa la operación del servicio.

#### Ventajas:

- **Mayor Calidad del Servicio:** La especialización y experiencia del personal mejoran la calidad y eficacia del servicio.
- **Capacidad de Innovación:** Las entidades descentralizadas suelen tener mayor capacidad para implementar innovaciones y mejorar procesos.
- **Enfoque Técnico:** La gestión está en manos de profesionales con conocimientos técnicos específicos, lo que permite una mejor toma de decisiones y planificación a largo plazo.

#### Desventajas:

- **Costos Administrativos Más Altos:** La creación y mantenimiento de una entidad separada pueden aumentar los costos administrativos.
- **Riesgo de Burocracia Compleja:** La descentralización puede llevar a una burocracia más complicada y a procedimientos más largos.
- **Problemas de Coordinación:** Puede haber dificultades en la alineación de objetivos y coordinación entre la entidad especializada y la administración titular.

### 3.2 GESTIÓN INDIRECTA

La gestión indirecta en la administración de servicios públicos es un modelo en el que la administración delega la operación de los servicios a terceros, que pueden ser tanto entidades privadas como asociaciones sin ánimo de lucro. Este sistema se utiliza comúnmente para gestionar servicios y facilidades que requieren un nivel de especialización o inversión que la administración directa no puede proporcionar eficazmente.

## Tipos de Gestión Indirecta

- **Concesión a Sociedades Mercantiles:**

1. **Objetivo de Rentabilidad:** Las sociedades mercantiles, como empresas privadas, buscan obtener beneficios económicos a largo plazo. Esto les permite reinvertir en la mejora de las instalaciones y servicios.

2. **Interés Comercial:** Estas entidades tienen un interés comercial directo en la maximización de ingresos y eficiencia operativa para asegurar su rentabilidad y competitividad en el mercado.

- **Concesión a Clubes Náuticos:**

1. **Sin reparto de Beneficios:** Los clubes náuticos, al ser organizaciones sin ánimo de lucro, no distribuyen beneficios entre sus miembros. Su enfoque está más orientado hacia la promoción de actividades náuticas y la prestación de servicios a sus miembros.

2. **Enfoque en el Servicio:** La gestión se centra en la calidad y accesibilidad de los servicios, priorizando el bienestar de sus miembros y la comunidad náutica.

## Desventajas de la Gestión Indirecta:

- **Pago Fijo a la Administración:** Los concesionarios deben pagar una tarifa fija a la administración, independientemente de sus beneficios. Esta tarifa fija puede limitar su flexibilidad financiera y capacidad para realizar inversiones en mejoras o mantenimiento de las instalaciones.

- **Competitividad en Precios:** La obligación de cubrir estos pagos fijos puede hacer que los concesionarios tengan menos margen para competir en precios, lo que puede repercutir en los usuarios finales.

- **Intervención Limitada:** La capacidad de la administración para intervenir en la operación y mantenimiento de las instalaciones es limitada. Esto puede llevar a problemas de gestión y mantenimiento si el concesionario no cumple con sus responsabilidades adecuadamente.

- **Complejidad Normativa:** Los concesionarios deben enfrentarse a una normativa compleja que incluye tasas y regulaciones tanto a nivel autonómico como estatal. Esta complejidad puede aumentar los costos de cumplimiento y la carga administrativa, dificultando la operación eficiente de los servicios.

## 4. HISTORIA

Los puertos deportivos en Canarias tienen una historia rica y compleja que se entrelaza con el desarrollo económico, turístico y cultural de la región. A lo largo de los siglos, las Islas Canarias han sido un importante punto de escala para rutas comerciales entre Europa, África y América, lo que llevó a la creación de puertos naturales y, más tarde, a la construcción de infraestructuras portuarias modernas.

El primer puerto deportivo en Canarias, el Puerto Deportivo de Puerto Rico en Gran Canaria, se construyó en el siglo XX para atender a la demanda de los turistas y navegantes que visitaban las islas. Desde entonces, el número de puertos deportivos ha crecido considerablemente, adaptándose a las necesidades cambiantes de los navegantes y a las exigencias de la industria turística.

Durante el siglo XIX, Canarias experimentó un auge en la construcción de infraestructuras portuarias, principalmente para el comercio marítimo. Algunos de los puertos naturales comenzaron a adaptarse para acoger embarcaciones de recreo y deportivas. En el siglo XX, con el auge del turismo, se inició la construcción de puertos deportivos específicos para satisfacer las demandas de los navegantes y turistas internacionales. Estos puertos contaban con servicios básicos, como atraques seguros, suministro de agua y combustible, y áreas de recreo. Durante los años setenta y ochenta, el crecimiento de la industria turística en Canarias impulsó la expansión y modernización de los puertos deportivos. Las islas se convirtieron en un destino de renombre para la navegación y las actividades náuticas. A partir de los años noventa, los puertos deportivos comenzaron a incorporar instalaciones y servicios más avanzados, incluyendo sistemas de seguridad, servicios de mantenimiento y reparación. Los puertos deportivos en Canarias han continuado evolucionando para adaptarse a las demandas cambiantes de los navegantes y a las exigencias del turismo de lujo. Se han implementado medidas de sostenibilidad ambiental para proteger el entorno marino y las costas de las islas y en la actualidad las Islas Canarias cuenta con una amplia red de puertos deportivos.

## 5. LEGISLACIÓN

### 5.1 EVOLUCIÓN LEGISLATIVA

La Ley de Puertos de 1880, fue revocada por el Real Decreto ley de 1928, estipulaba en el artículo 18 lo siguiente: “Se entenderán como puertos, para los efectos de esta ley, aquellos lugares de la costa que, ya sea por su disposición natural o por obras construidas con tal propósito, estén más o menos resguardados y en los que se desarrolle de manera permanente y adecuada el tráfico marítimo”.

En el año 1969, la Ley 55/1969, del 26 de abril, fue revocada por la Ley 27/1992, del 24 de noviembre, establecía la distinción entre los denominados puertos base y puertos de escala. Esta normativa reglamentaria fue desarrollada por el Real Decreto 2486/1980 del 26 de septiembre, tal como se indicaba en sus disposiciones finales:

Primera: Dentro de los seis meses posteriores a la aprobación de esta ley, el Ministerio de Obras Públicas deberá exponer a la aprobación del Gobierno el Reglamento ejecutivo correspondiente.

Segunda: El Gobierno, a recomendación del Ministerio de Obras Públicas, elaborará un plan de puertos deportivos en el plazo de un año.

En dicho reglamento se especificaba:

En lo que respecta a las marinas, estas se emplean para el amarre de embarcaciones de recreo o para prestar servicios relacionados con el ocio. Se clasifican en dos tipos:

- De invernada o puerto base.
- De escala.

Para que sean considerados como puerto base, deben cumplir con lo siguiente:

1. El acceso debe estar ubicado fuera del trazo donde rompa cualquier ola significativa con una periodicidad de cinco años. Las propiedades de la ola se definen por su altura y el período promedio del tercio más alto de un grupo específico de olas.

2. Deben trazarse trayectorias de acceso y salida para la navegación a vela, considerando cualquier dirección del viento y para embarcaciones con una eslora de ocho. Se asume una capacidad de ceñida de 45°, una distancia de arranque de 40 metros y una deriva de 10 metros al virar. Estas trayectorias deberán mantener una distancia mínima de 15 metros respecto a las obras.

3. En ningún caso, el paso a una dársena debe ser menor de 25 metros o de tres veces la longitud de la mayor embarcación que pueda atracar en ella.
4. La aglomeración en el acceso no debe superar las interferencias permitidas por hectárea en algún momento del día.
5. Los accesos terrestres deben cumplir con las normativas de uso y seguridad establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, de acuerdo con la importancia y la seguridad del tráfico previsto.
6. La entrada y salida por tierra, para el funcionamiento, tanto de personas como de vehículos, deberá realizarse, en la medida de lo posible, a través de un solo punto, que tenga la capacidad suficiente para manejar el tráfico esperado en los momentos de máxima demanda. Podrá existir otra entrada y salida, que habitualmente estará cerrada, destinada a cargas indivisibles de gran tamaño, como embarcaciones provenientes de astilleros.
7. La agitación dentro de cualquier dársena no deberá superar los 0,80 metros de altura, tanto si es provocada por oleaje externo como si se genera dentro de la propia dársena. En los casos en que se contemple la posibilidad de pernoctar a bordo de las embarcaciones, este límite se reducirá a 0,25 metros. Además, el diseño en planta y la profundidad de la dársena no permitirán la formación de oleajes que puedan entrar en resonancia con el período de oscilación transversal de los barcos atracados.
8. Las conexiones para agua y electricidad deberán cumplir con los estándares establecidos por la Dirección General de Puertos y Costas y estarán ubicadas a una distancia no mayor a 20 metros de cualquier punto de atraque. El suministro eléctrico deberá funcionar a 220 V y contar con disyuntores diferenciales tanto en cada muelle o pasarela como uno de seguridad general. Cada toma de agua debe proporcionar un caudal mínimo de 20 litros por minuto.
9. Se requerirán los siguientes equipos para la varada de embarcaciones:
  - Una grúa con una capacidad mínima de 8 toneladas.
  - Un travelift por cada 300 amarres, con una capacidad mínima de 25 toneladas.
10. Se debe contar con un área destinada a carenado y reparaciones en seco, que esté conectada con los equipos de varada, y que tenga una superficie mínima de dos metros cuadrados por cada punto de atraque.
11. En mares sin marea, la altitud de los muelles debe estar entre 0,80 y 1,20 metros sobre el nivel medio del mar. En mares con marea, los muelles fijos deben

tener un francobordo mínimo de 0,30 metros sobre la P. M. V. E., mientras que para las pasarelas flotantes, el francobordo debe estar entre 0,40 y 0,50 metros.

12. Las pasarelas de atraque deberán tener una anchura mínima de dos metros. En el caso de pasarelas de más de 100 metros de longitud, la anchura mínima requerida será de tres metros.

13. Todos los puntos de atraque deben ser accesibles por rampa, eliminando la necesidad de utilizar escaleras.

14. El puerto debe contar con un sistema de iluminación adecuado que asegure una intensidad media mínima de tres lux y también debe garantizar un suministro eficiente de agua potable.

15. Se deberá disponer de un muelle de recepción claramente señalado, con una longitud mínima de 30 metros para el atraque, y en las cercanías deberán ubicarse oficinas para la administración del puerto y para las autoridades competentes.

16. El suministro de combustible, que incluirá gasolina, gasóleo y mezcla, deberá tener un ataque específico cerca de la entrada del puerto.

17. El puerto deberá contar con talleres para la reparación de motores, pintura y mantenimiento de cascos, así como reparación de velas y jarcias, y almacenamiento de equipo y embarcaciones, todos ellos dimensionados adecuadamente a las necesidades del puerto.

18. Los servicios sanitarios serán establecidos según lo dictado por la orden ministerial correspondiente.

19. Se deberán proporcionar plazas de aparcamiento para vehículos, cubriendo al menos el 75% de la capacidad de atraque del puerto.

20. El puerto deberá contar con sus propios servicios contra incendios, sin perjuicio de la colaboración con servicios externos que se encuentren a una distancia máxima de cinco kilómetros, asegurando una respuesta en menos de diez minutos en caso de emergencia. Además se deberán instalar extintores de polvo seco de cinco kilogramos cada 20 metros.

21. Una estación de radio permanentemente a la escucha, de 27 Mc y equipada con sistemas VHF y banda costera.

22. Servicios para la recogida de correo.

23. Teléfonos con acceso a redes urbanas, interurbanas e internacionales, garantizando al menos una cabina telefónica por cada 50 atraques.

24. Contenedores de basura distribuidos en muelles, pasarelas y explanadas, con una distancia aproximada de 40 metros entre ellos.

25. Sistema para la eliminación de aguas residuales generadas en el puerto, conforme a las normativas vigentes en esta área.

26. El agua en las dársenas deberá renovarse regularmente.

El Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre, que derogó la Ley 27/1992 del 24 de noviembre, aborda en el Capítulo II, artículo 3, la temática de los puertos y las instalaciones marítimas de una forma más amplia. En este contexto, no se hace una referencia específica a los puertos deportivos. En cambio, se realiza una distinción entre puertos marítimos comerciales y no comerciales, incluyendo a los puertos deportivos dentro de esta última categoría.

• **Artículo 3. Puertos marítimos comerciales.**

1. Se consideran puertos marítimos comerciales aquellos que, debido a la naturaleza de su operación, cuentan con los requisitos técnicos, de seguridad y de control administrativo necesarios para llevar a cabo actividades comerciales portuarias. Estas actividades incluyen la carga y descarga, estiba y desestiba, transbordo, y el almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, ya sea por su volumen o forma de presentación, y que requieren el uso de equipos mecánicos o instalaciones especializadas.

2. También se considerarán actividades comerciales portuarias el transporte de pasajeros, siempre y cuando no sea de carácter local o de ría, así como el suministro y la reparación de embarcaciones.

3. Para los fines de esta Ley, no se considerarán como actividades comerciales portuarias las siguientes:

a) Las tareas de descarga y manejo de pescado fresco que estén fuera del ámbito del servicio público de estiba y desestiba.

b) El atraque, fondeo, permanencia, aprovisionamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos y militares.

c) Las operaciones de carga y descarga que se realicen manualmente.

d) El uso de instalaciones, así como las operaciones y servicios necesarios para llevar a cabo las actividades mencionadas en este apartado.



4. No se incluyen como puertos comerciales, según lo dispuestos en esta Ley:
- a) Los puertos pesqueros, que se utilizan principalmente para la descarga de pesca fresca, así como para servir como base a las embarcaciones pesqueras, proporcionándoles servicios como atraque, fondeo, avituallamiento, reparación y mantenimiento.
  - b) Los puertos destinados a proporcionar refugio adecuado a las embarcaciones durante condiciones climáticas adversas, siempre y cuando no se realicen operaciones comerciales portuarias en ellos o estas sean esporádicas y de poca importancia.
  - c) Los puertos destinados exclusivamente o principalmente para el uso de embarcaciones deportivas o de recreo.
  - d) Puertos que combinan los usos mencionados anteriormente.

## 5.2 LEGISLACIÓN AUTONÓMICA CANARIA

Según el texto consolidado más reciente de la Ley Orgánica 10/1982, del 10 de agosto, del Estatuto de Autonomía de Canarias, en su Título II sobre las competencias de la Comunidad Autónoma de Canarias, el artículo 30 establece que la Comunidad Autónoma de Canarias tiene competencia exclusiva en varias materias, incluyendo los puertos, aeropuertos y helipuertos que no sean de interés general para el Estado, así como los puertos de refugio y pesqueros, y los puertos y aeropuertos deportivos, de acuerdo con las disposiciones del Estatuto mencionado.

La Ley 14/2003 de 8 de abril de Puertos de Canarias, el Decreto 52/2005 de 12 de abril, que aprueba el reglamento de desarrollo y ejecución de dicha Ley, y la posterior modificación por la Ley 5/2007 de 16 de marzo, regulan de manera específica lo dispuesto en el Estatuto de Autonomía respecto a los puertos deportivos. Esto se establece en el Capítulo II: De los puertos e instalaciones portuarias de Canarias de la mencionada Ley:

- **Artículo 3. Definiciones.**

1. **Puerto:** Comprende el conjunto de estructuras, instalaciones y facilidades, además de la superficie acuática protegida y el área terrestre dentro de su zona de servicio, que posibilitan la ejecución de las operaciones necesarias para la flota y sus usuarios.

2. **Instalación marítima:** Se refiere a las estructuras e infraestructuras ubicadas en la costa que, sin cumplir con los requisitos para ser consideradas como un puerto, no requieren construcciones de protección o de amarre fijas y no provocan alteraciones significativas en el entorno físico en el que se encuentran. Ejemplos de estas instalaciones incluyen embarcaderos, varaderos, fondeaderos y similares.

3. **Dársena:** Es el área protegida de un puerto donde se llevan a cabo maniobras y actividades marítimas, y que está destinada principalmente a usos portuarios específicos.

4. **Instalaciones portuarias:** Son las infraestructuras civiles y los edificios o superestructuras, así como las instalaciones mecánicas y las redes técnicas de servicio situadas dentro del área de un puerto, y que tienen como finalidad realizar o facilitar el tráfico portuario.

5. **Puerto deportivo:** Espacio acuático protegido, ya sea de manera natural o artificial, junto con la superficie terrestre adyacente y las instalaciones y accesos correspondientes, que facilita las operaciones necesarias para la flota de recreo y sus usuarios, sin depender de otras instalaciones portuarias.

6. **Zona portuaria de uso náutico-recreativo:** Sección de un puerto ya existente que está destinada a brindar servicios a las embarcaciones de recreo.

- **Artículo 4. Clasificación.**

1. Los puertos regulados por esta Ley se dividen, en función de su origen, en puertos artificiales y naturales. Los puertos naturales son aquellos que se forman gracias a las características naturales del terreno que proporcionan abrigo a las aguas, o bien aquellos que están parcialmente protegidos y se utilizan para el anclaje temporal de embarcaciones de pesca, deportivas o recreativas.

2. Según el uso o destino, los puertos, dársenas e instalaciones portuarias se clasifican en comerciales, industriales, pesqueros, deportivos y mixtos. Esta clasificación se basa en si se dedican exclusivamente o principalmente a una o más de estas actividades.

3. En cuanto al sistema de competencias, se dividen en puertos de interés general y puertos de interés insular. Los puertos de interés general son aquellos que cumplen alguna de las siguientes condiciones:

- a) Transporte de pasajeros entre islas.
- b) Servir de soporte a industrias o establecimientos clave para la economía o el sector industrial de Canarias.
- c) Tener una zona de influencia comercial que afecta de manera significativa a más de una isla.
- d) Que proporcionen una base para llevar a cabo actividades de comercio marítimo y transporte de pasajeros.
- e) Que sean elementos fundamentales para la industria pesquera debido a sus condiciones de resguardo, instalaciones o redes de distribución.
- f) Que, en términos generales, aseguren la prestación de servicios esenciales o el cumplimiento de obligaciones de servicio público bajo la titularidad autonómica.

4. Los puertos que se consideran de interés general en la Comunidad Autónoma de Canarias están incluidos en el Grupo I del anexo de esta Ley, aunque su clasificación puede ser actualizada mediante un decreto del Gobierno.

5. Se reconocen como puertos de interés insular aquellos puertos de refugio y deportivos que, dentro de cada isla, no cumplen con los requisitos para ser considerados de interés general. Estos puertos están clasificados en los Grupos II y III del anexo de esta Ley, con la posibilidad de ser actualizados a través de un decreto gubernamental.

El Decreto 52/2005, del 12 de abril, que aprueba el reglamento para el desarrollo y la implementación de la Ley de Puertos de Canarias, detalla en su Anexo lo siguiente:

#### Capítulo I. Objeto del Reglamento.

- **Artículo 1. Objeto y finalidades.**

El objetivo de esta normativa es implementar y desarrollar la Ley 14/2003, del 8 de abril, de Puertos de Canarias, en lo referente a la identificación y categorización de los puertos bajo la autoridad de la Comunidad Autónoma de Canarias. Además, regula la programación, fabricación, organización, administración, aspectos económico-financieros, así como los mecanismos de control y la supervisión administrativa de estos puertos y sus instalaciones, y establece el marco organizativo.

#### Capítulo II: Puertos e Instalaciones Portuarias de Canarias.

- **Artículo 2. Definiciones**

Además de las definiciones proporcionadas en el artículo 3 de la Ley 14/2003, del 8 de abril, de Puertos de Canarias, se añaden las siguientes:

7. **Canal de navegación:** Se refiere a la zona de aguas protegidas que cuenta con la profundidad necesaria para permitir la navegación segura hacia y desde el puerto.

8. **Zona de fondeo:** Es el área de agua dentro de la zona de servicio del puerto correspondiente, protegida en su totalidad o en parte, de manera natural o artificial, que permite el fondeo y la permanencia de embarcaciones bajo condiciones de seguridad determinadas.

- **Artículo 3. Determinación de los puertos de Canarias.**

1. La Comunidad Autónoma de Canarias es responsable de los puertos, infraestructuras e instalaciones portuarias que se encuentren en la costa y dentro de su territorio, y que faciliten o permitan operaciones de tráfico portuario. Asimismo, gestionan servicios relacionados con actividades pesqueras, deportivas o recreativas náuticas, y también apoyan a las urbanizaciones marítimo-terrestres, siempre y cuando no sean considerados de interés general por el Estado, o en caso de que lo sean, cuando el Estado no los gestione directamente y se haya transferido su administración a la Comunidad Autónoma de Canarias.

También pertenecen a la Comunidad Autónoma de Canarias aquellas obras e infraestructuras que, sin llegar a tener la categoría de puerto, se encuentran en la costa y no requieren construcciones de abrigo o de atraque fijo. Además, no deben causar una alteración significativa en el medio físico donde se sitúan, siempre que proporcionen las condiciones e infraestructuras necesarias para la realización de actividades pesqueras, deportivas, recreativas náuticas y, en general, aquellas reguladas en este Reglamento.

2. En cualquier caso, se consideran de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias los puertos e infraestructuras portuarias que aparecen en el Grupo I del anexo de la Ley de Puertos de Canarias, así como aquellos que se incorporen por decisión del Gobierno, conforme a las competencias estatutarias de la Comunidad Autónoma. La fabricación de puertos dentro de los planes y proyectos aprobados, será realizada por la Comunidad Autónoma de Canarias a través de Puertos Canarias.

La fabricación de puertos excluidos en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, en situaciones de urgencia reconocida o de excepcional interés colectivo, será ejecutada a través de la Consejería competente, tras la evaluación de dichas circunstancias por parte del Gobierno de Canarias.

3. Asimismo deben ser integrados en el registro de puertos bajo la jurisdicción de la Comunidad Autónoma de Canarias, las zonas destinadas a actividades pesqueras y náuticas deportivas que sean separados de los puertos de interés general del Estado situados en Canarias y asignados a la Comunidad Autónoma conforme a la legislación aplicable de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Para cumplir con este requisito, la Consejería competente en materia de puertos elaborará un registro de las zonas portuarias dentro de los puertos de interés ubicados en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias que sean susceptibles de ser segregados. Este listado será sometido a un periodo de información pública de 20 días, anunciado en el Boletín Oficial de Canarias, para que cualquier persona o entidad pueda presentar sugerencias o comentarios. Una vez concluido el periodo de información pública, el Consejo de Gobierno de Canarias enviará una solicitud al Gobierno de la Nación para iniciar el proceso de segregación de acuerdo con la normativa estatal.

4. En los puertos de Canarias que dispongan de la infraestructura adecuada, se podrán llevar a cabo operaciones comerciales, pesqueras, recreativas o deportivas, así como servir de refugio, aprovisionamiento, reparación o varada.

5. Para facilitar las actividades comerciales, los puertos deben disponer de:

a) Una superficie de agua protegida de al menos 1/2 hectárea, con la profundidad adecuada para los buques que utilizarán el puerto.

b) Instalaciones de atraque, dársenas o muelles que permitan llevar a cabo estas operaciones y actividades.

c) Si es necesario, estaciones marítimas, embarcaderos o instalaciones que faciliten el embarque, desembarque, espera y tránsito de pasajeros, garantizando la seguridad marítima, comodidad del pasajero y cumplimiento de las normas de salubridad pertinentes.

d) Espacios de estacionamiento en proporción al tráfico portuario.

e) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados para las operaciones de tráfico portuario.

f) Las infraestructuras y la gestión administrativa requeridas para cada tipo de tráfico deberán ser establecidas, suscribiéndose, si es necesario, los convenios o acuerdos pertinentes con las Administraciones Públicas competentes en la materia.

6. Las instalaciones marítimas destinadas a actividades náutico-recreativas deben estar adecuadamente desarrolladas para tales fines y deberán contar al menos con los siguientes servicios e instalaciones:

- a) Señalizaciones marítimas.
- b) Suministro de agua, combustible y electricidad en los pantalanes.
- c) Iluminación en la zona portuaria.
- d) Sistemas para la depuración de aguas residuales.
- e) Servicio de radiocomunicaciones.
- f) Sistemas para la recogida de residuos y vertidos contaminantes de las embarcaciones.
- g) Soporte en las labores de salvamento.
- h) Aseos y duchas.
- i) Zona de parking.
- j) Servicio de restauración.

## 6. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

Los puertos deportivos se caracterizan por ofrecer una amplia gama de servicios y comodidades para las embarcaciones y para los distintos usuarios. A continuación, se describen detalladamente los distintos servicios que ofrece un puerto deportivo.

### 6.1 SERVICIOS DE ATRAQUE

El servicio de atraque es fundamental en cualquier puerto, ya que ofrece espacio y facilidades para que las distintas embarcaciones puedan amarrar de manera segura. Los servicios de atraque pueden incluir:

**1. Puestos de amarre:** Los puestos de amarre son espacios específicos donde las embarcaciones pueden atracar. Estos están equipados con puntos de amarre seguros, como pueden ser las cornamusas, noray, bitas, etc. Estos puestos de amarre pueden variar en tamaño y forma para atracar desde pequeñas motoras hasta grandes veleros.

Los diferentes tamaños de los puestos de amarres pueden ser:

- Pequeños: Hasta ocho metros de longitud. Estos amarres son adecuados para embarcaciones pequeñas como lanchas, botes a motor, motoras y pequeños veleros.
- Medianos: Entre ocho y quince metros. Están diseñados para yates de tamaño medio, veleros y barcos a motor mas grandes.
- Grandes: Entre quince y veinticinco metros. Son adecuados para yates de lujo, grandes veleros y embarcaciones de gran tamaño. Estos puestos suelen estar ubicados en zonas con mayor calado.

Los tipos de amarre más comunes en los puertos deportivos son:

- Amarre en finger: El amarre finger es un sistema de amarre en el que la embarcación se sitúa entre el muelle principal (pantalán) y un brazo perpendicular conocido como "finger". Este "finger" es una estructura fija que se proyecta desde el pantalán hacia el agua y proporciona soporte lateral adicional a la embarcación.
- Amarre en finger flotante: El amarre finger flotante es una variante del amarre finger en el que tanto el pantalán como los fingers son estructuras flotantes. Estas estructuras están ancladas al fondo marino, lo que les permite ajustarse a las fluctuaciones del nivel del agua.
- Amarre lineal: El amarre lineal es un sistema de amarre en el que las embarcaciones se sitúan en línea, una al lado de la otra a lo largo del pantalán. Las embarcaciones están amarradas en paralelo al muelle o pantalán, utilizando cabos de proa y popa para fijarlas en su lugar.
- Amarre al pantalán: Es un tipo de amarre en el que la embarcación se sujeta directamente a un muelle flotante o fijo llamado pantalán.
- Amarre en boya: El amarre en boya es un sistema de amarre en el que la embarcación se sujeta a una boya anclada al fondo marino. Este tipo de amarre se encuentra comúnmente en áreas de fondeo o en marinas que no tienen acceso directo a un muelle o pantalán.



Ilustración 1. Pantalanes Puerto Deportivo Radazul.

Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 2. Pantalanes Puerto Deportivo Radazul.

Fuente: Elaboración propia.

**2. Mantenimiento de amarre:** En los puertos deportivos se ofrece el mantenimiento y supervisión de las embarcaciones atracadas, haciendo constantes rondas de vigilancia para asegurar el buen estado de las instalaciones (pantalán, finger, cabos...)

**3. Gestión de reservas:** Cada puerto deportivo tiene la posibilidad de gestionar las reservas de los atraques, permitiendo a los propietarios de las embarcaciones reservar con antelación su puesto, ya sea por vía telefónica o telemática, detallando siempre la eslora y manga de la embarcación.

## 6.2 SERVICIOS DE SUMINISTROS

Los puertos proporcionan una amplia gama de suministros para satisfacer las necesidades exigidas por las embarcaciones y sus tripulantes. Entre estos servicios se incluyen:

**1. Combustible:** La mayoría de los puertos deportivos ofrecen estaciones de servicio para abastecer de combustible a las embarcaciones, ya sea gasolina o diésel. Esta estación debe estar siempre cerca de la entrada a puerto.

**2. Agua potable:** Se provee acceso a agua potable para abastecer los tanques de las embarcaciones y para el uso personal de los tripulantes.



**3. Electricidad:** Los pantalanes suelen estar equipados con torretas con conexiones eléctricas que permiten a las embarcaciones acceder a la electricidad mientras están atracadas.



Ilustración 3. Torreta de abastecimiento de agua y electricidad.

Fuente: Elaboración propia

**4. Suministros náuticos:** Gran parte de los puertos suelen disponer de tiendas especializadas donde los navegantes pueden adquirir equipos y suministros náuticos, como repuestos, herramientas y accesorios para las distintas embarcaciones.

### 6.3 SERVICIOS DE TALLERES

Para el mantenimiento y reparación de las embarcaciones, los puertos deportivos ofrecen servicios de talleres que incluyen:

**1. Reparación mecánica:** Talleres especializados ofrecen mantenimiento y reparaciones de motores y sistemas mecánicos, como las colas, hélices, timón, etc.

**2. Servicios de electrónica:** Instalación y reparación de equipos electrónicos como los sistemas de navegación, comunicación y radar.

**3. Fibra de vidrio:** Mantenimiento y reparación de la fibra de vidrio para evitar la ósmosis en el casco.

**4. Pintura y tratamientos antifouling:** Servicios de aplicación de pintura, vinilos y tratamientos para prevenir la acumulación de organismos marinos en el casco.



Ilustración 4. Barco apuntalado para posterior mantenimiento. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 5. Aplicación del tratamiento antifouling. Fuente: Elaboración propia.

## 6.4 SERVICIOS DE VARADERO

El varadero es un área utilizada para sacar las embarcaciones del agua con el propósito de realizar labores de mantenimiento, reparación o almacenamiento, esto es crucial para la conservación de la flota marina. Permite a los propietarios de embarcaciones mantener sus barcos en óptimas condiciones, lo cual es esencial para la seguridad de la navegación y la longevidad de la embarcación. Esto se puede hacer por medio de rampas, grúas o sistemas de rodillo y rieles. Los diferentes servicios de varadero incluyen:

**1. Izado y botadura:** Utilización de grúas y travelifts para izar las embarcaciones fuera del agua y colocarlas en tierra firme para trabajos de mantenimiento o reparación, y para su posterior botadura.

- Grúas fijas: Son grúas fijas con un mástil que puede girar y una pluma (brazo) que se extiende sobre el agua para sacar pequeñas embarcaciones.
- Travelifts: Es una estructura con forma de pórtico que se desplaza sobre ruedas. Tiene eslingas que se colocan debajo de la embarcación para poder levantarla y transportarla.



Ilustración 6. Travelift 20 toneladas. Fuente: Elaboración propia.

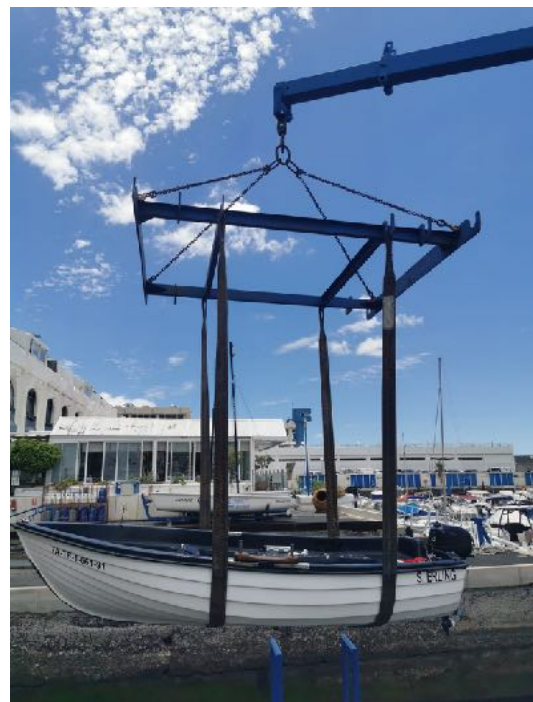


Ilustración 7. Grúa Fija izando una embarcación. Fuente: Elaboración propia.





Ilustración 8. Botadura de un velero. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 9. Travelift 60 toneladas y rampa. Fuente: Elaboración propia.

**2. Almacenamiento en tierra:** Se ofrecen espacios para el almacenamiento temporal o prolongado de embarcaciones en tierra, ya sea a la intemperie o dentro de una nave, lo cual es útil para el mantenimiento o durante temporadas de inactividad.

**3. Limpieza de casco:** Servicios de limpieza del casco para eliminar incrustaciones y suciedad que puedan afectar al rendimiento y la eficiencia del barco.



Ilustración 10. Casco y hélice antes de la limpieza. Fuente: Elaboración propia.

**4. Inspección y reparación:** Los varaderos permiten realizar inspecciones detalladas y reparaciones en partes del casco y otros componentes que no son accesibles cuando la embarcación está dentro del agua.

## 6.5 SERVICIOS GENERALES

Los distintos servicios generales que dispone un puerto deportivo son de gran importancia, ya que están diseñados para mejorar la experiencia de los usuarios del puerto, garantizando comodidad y seguridad. A parte de los servicios anteriormente mencionados, los puertos también ofrecen:

**1. Duchas y aseos:** Las duchas y los aseos son instalaciones sanitarias disponibles para los usuarios del puerto. Estos incluyen baños, lavabos y duchas, asegurando que los visitantes y navegantes puedan mantener su higiene personal cómodamente. Normalmente el puerto facilita la entrada a estas instalaciones a personas que pasan tiempo en sus embarcaciones.

**2. Parking:** Zona de aparcamiento con el espacio suficiente para cubrir la demanda de usuarios en el puerto. Esta zona siempre esta vigilada, ya sea con personal de seguridad, presencia de cámaras o ambas.

**3. Protección y lucha contra incendios:** Este servicio incluye equipos y sistemas de prevención y respuesta rápida ante incendios, como extintores, hidrantes, mangueras y personal capacitado.

**4. Limpieza del puerto:** Este servicio es de gran importancia, ya que implica la limpieza y mantenimiento de las áreas comunes del puerto, incluidos los muelles, pasarelas, estacionamiento, baños, oficinas y la superficie del agua.

**5. Seguridad:** Incluye medidas y sistemas para garantizar la seguridad de las personas, embarcaciones y las instalaciones dentro del puerto deportivo, como son las cámaras de vigilancia, alarmas, personal de seguridad y control de acceso.

**6. Establecimientos comerciales:** Es la zona comercial del puerto, donde se encuentran restaurantes, tiendas de artículos náuticos, supermercados, farmacias, etc.

## 7. PUERTOS DEPORTIVOS EN CANARIAS

### 7.1 EL HIERRO

La isla del Hierro es la más pequeña y occidental de las Islas Canarias, es conocida por su belleza natural, paisajes volcánicos y su ambiente tranquilo y relajado. Esta isla cuenta con dos puertos que sirven tanto para actividades recreativas como comerciales.

#### 7.1.1 PUERTO DE LA ESTACA

El puerto de La Estaca está situado en la zona norte de la isla de El Hierro, cerca de su capital, Valverde. Aunque su principal función es el tráfico comercial de pasajeros y mercancías, también cuenta con una línea de 250 metros de atraque con 120 puestos de amarre disponibles. Estos puestos están diseñados para acomodar embarcaciones deportivas de hasta 30 metros de eslora y 6,5 metros de calado. Entre los servicios que ofrece el puerto se encuentran una rampa móvil, un travelifts de hasta 40 toneladas, una grúa, un varadero, agua potable y suministro eléctrico para sus embarcaciones.

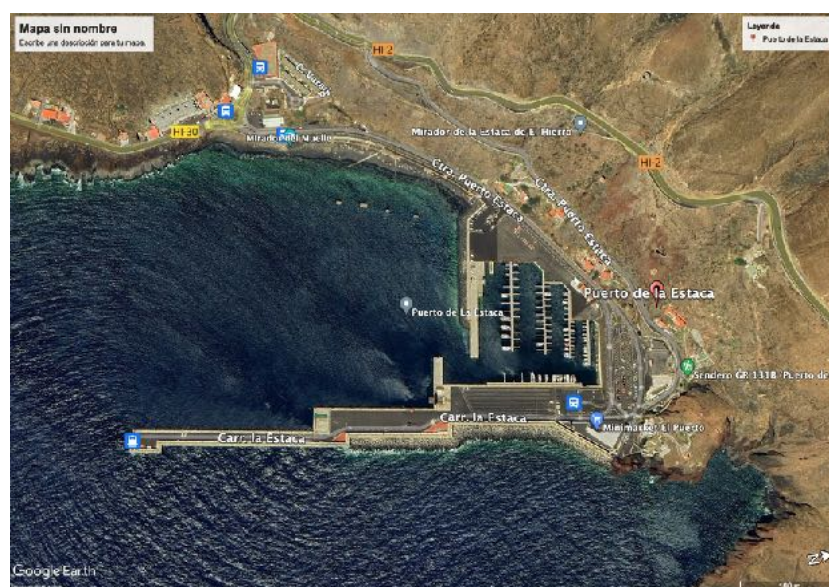


Ilustración 11. Mapa Puerto de la Estaca, El Hierro. Fuente: Google Earth.

### 7.1.2 PUERTO DE LA RESTINGA

En el extremo sur de la isla de El Hierro se encuentra el último puerto del sur de Europa, más conocido como el puerto de La Restinga. Este puerto está destinado a embarcaciones de recreo y pesqueras. Ofrece 22 atraques, los cuales pueden acomodar barcos de hasta 20 metros de eslora. El calado varía entre los 8 metros durante la pleamar y 2 metros en la bajamar. El puerto ofrece servicios de varadero, un travelift de hasta 5 toneladas, una grúa, aparcamiento y combustible.



Ilustración 12. Mapa Puerto de La Restinga. Fuente: Google Earth.

## 7.2 LA PALMA

La isla de La Palma, popularmente conocida como “La Isla Bonita” debido a su impresionante belleza natural, se encuentra al noroeste del archipiélago. Ésta cuenta con 2 puertos que ofrecen instalaciones modernas para actividades de comercio y recreo.

### 7.2.1 PUERTO DE TAZACORTE

Situado en la costa oeste de La Palma, el puerto de Tazacorte ofrece una amplia gama de servicios que incluyen un taller, zona wifi, lavandería, un travelift de 50 toneladas, una grúa y servicios de venta de repuestos entre otros. El puerto dispone de 341 atraques que pueden albergar embarcaciones de hasta 20 metros de eslora y con un calado de 3 metros.





Ilustración 13. Mapa Puerto de Tzacorte. Fuente: Google Earth.

## 7.2.2 MARINA LA PALMA

La marina deportiva de La Palma se encuentra en la capital, Santa Cruz, en la costa este, se encuentra muy próxima al centro urbano de la capital, zonas comerciales y el casco histórico. Ofrece 180 amarres adecuados para embarcaciones de hasta 20 metros de eslora y 8 metros de calado, cada uno equipado con suministro eléctrico, agua potable y acceso a internet.

Además, cuenta con un travelift de 70 toneladas, varadero y gasolinera, el propio puerto dispone de restaurantes, tiendas de moda, artículos náuticos, supermercado y una lavandería autoservicio para mayor comodidad de los usuarios. Los clientes disponen de la posibilidad de acceder a la piscina del club náutico y recibir envíos por correo postal.



Ilustración 14. Mapa Marina La Palma. Fuente: Google Earth.



## 7.3 LA GOMERA

La Gomera se encuentra en la zona occidental del archipiélago canario. Es un destino popular para el turismo náutico gracias a sus puertos deportivos bien equipados, ofrecen amarres de distintos tamaños, instalaciones modernas con todo tipo de suministros y comodidades.

### 7.3.1 PUERTO DE PLAYA SANTIAGO

Situado en el sur de la isla, el puerto de Playa Santiago esta dedicado a la navegación comercial, recreativa y pesquera, cuenta con 100 amarres para embarcaciones de hasta 30 metros de eslora y 4,5 metros de calado.



Ilustración 15. Mapa Puerto de Playa Santiago. Fuente: Google Earth.

### 7.3.2 PUERTO DE VUELTAS

El puerto de Vueltas se encuentra en el oeste de La Gomera, cuenta con 20 atraques y un calado de 7 metros en pleamar y 5 metros durante la bajamar, varadero, una grúa de 6 toneladas, combustible, restauración y un servicio de mecánica especializada en embarcaciones.

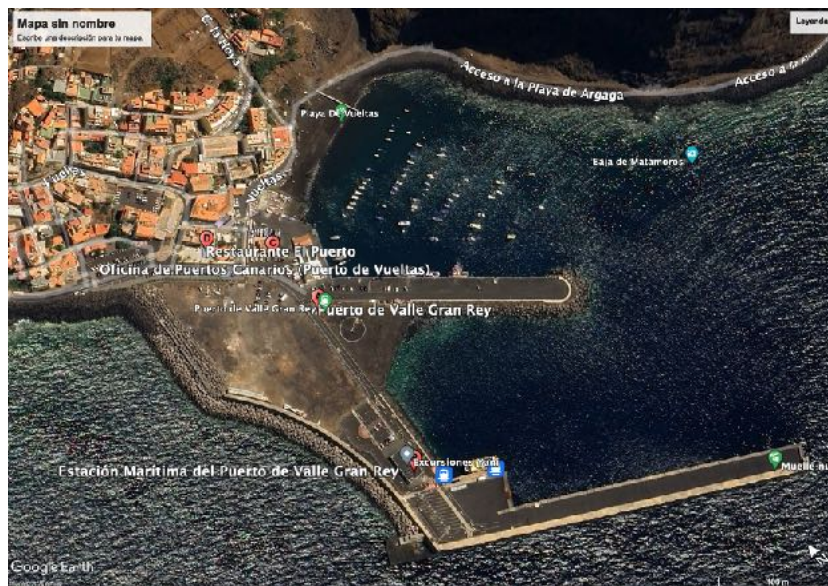


Ilustración 16. Mapa Puerto de Vueltas. Fuente: Google Earth

### 7.3.3 MARINA LA GOMERA

Es el puerto deportivo más completo de la isla de La Gomera, se encuentra en San Sebastián, la capital. Tiene una capacidad de 335 atraques para embarcaciones de 6 a 20 metros de eslora y tiene un calado de entre los 8 y 10 metros. Entre los distintos servicios que ofrece el puerto está el combustible, el servicio de vigilancia, supermercado, wifi, varadero y aparcamiento.

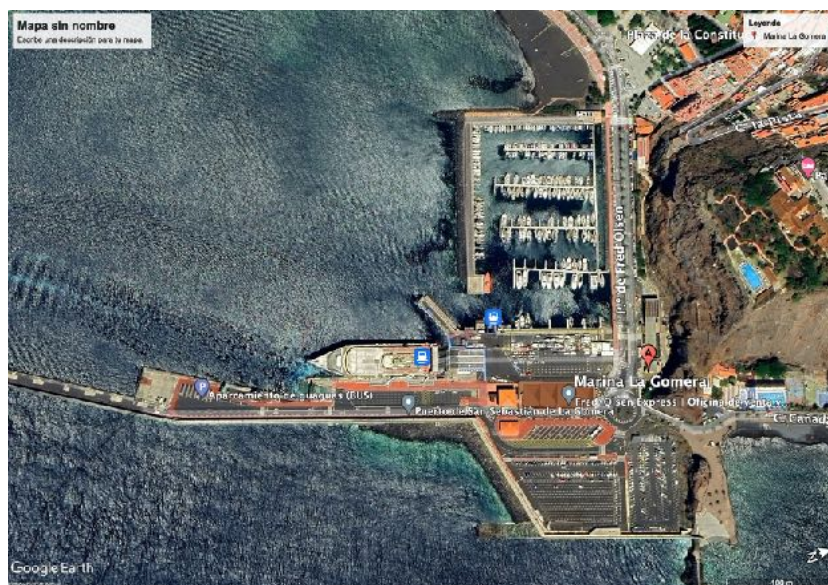


Ilustración 17. Marina La Gomera. Fuente: Google Earth.



## 7.4 TENERIFE

La isla de Tenerife está situada a unas 200 millas de la costa noroeste de África. Es la isla más grande del archipiélago y ofrece una gran variedad de puertos deportivos, que son fundamentales para el turismo y la economía local.

### 7.4.1 PUERTO DEPORTIVO DE LOS GIGANTES

Ubicado a los pies de los monumentales acantilados de Los Gigantes, en la costa occidental de la isla, se encuentra el puerto deportivo de Los Gigantes. El puerto ofrece 368 amarres distribuidos en 5 pantalanes, equipados con agua potable y electricidad. Además, cuenta con un travelift, una estación de servicio y un taller en el mismo muelle.

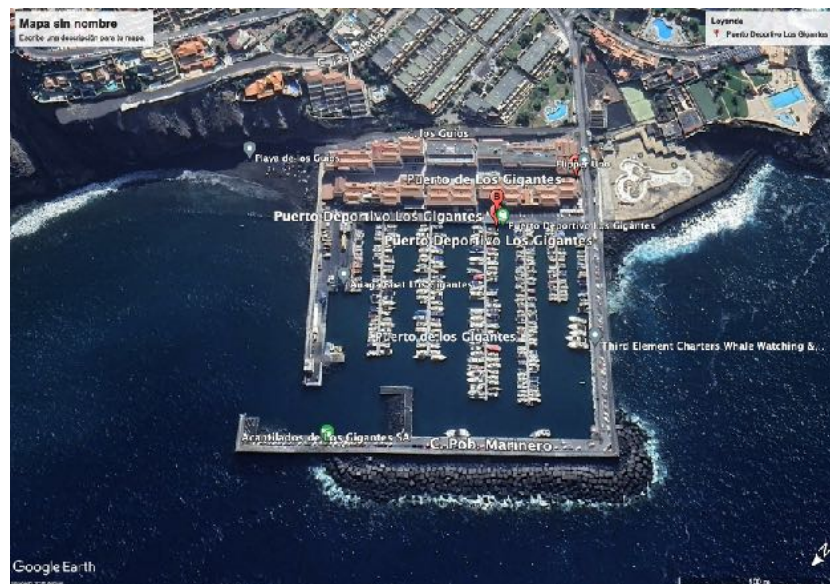


Ilustración 18. Puerto Deportivo De Los Gigantes. Fuente: Google Earth

### 7.4.2 PUERTO DEPORTIVO DE LA GALERA

Situado en el este de Tenerife, en Candelaria, este puerto ofrece 170 amarres para embarcaciones de hasta 20 metros de eslora. Dispone también de grúas, limpieza de barcos, agua potable y electricidad.



Ilustración 19. Mapa Puerto Deportivo de La Galera. Fuente: Google Earth.

### 7.4.3 PUERTO DE LOS CRISTIANOS

El puerto de los Cristianos, en el sur de la isla, dispone de 200 amarres para embarcaciones deportivas de hasta 20 metros de eslora y 6 metros de calado en bajamar. Ofrece servicios de grúas, varadero, vigilancia las 24 horas, escuelas de vela y buceo, aparcamiento, etc. Es uno de los puertos comerciales más importantes de Canarias, ya que comunica las islas de La Gomera, El Hierro y La Palma en el tráfico de pasajeros.

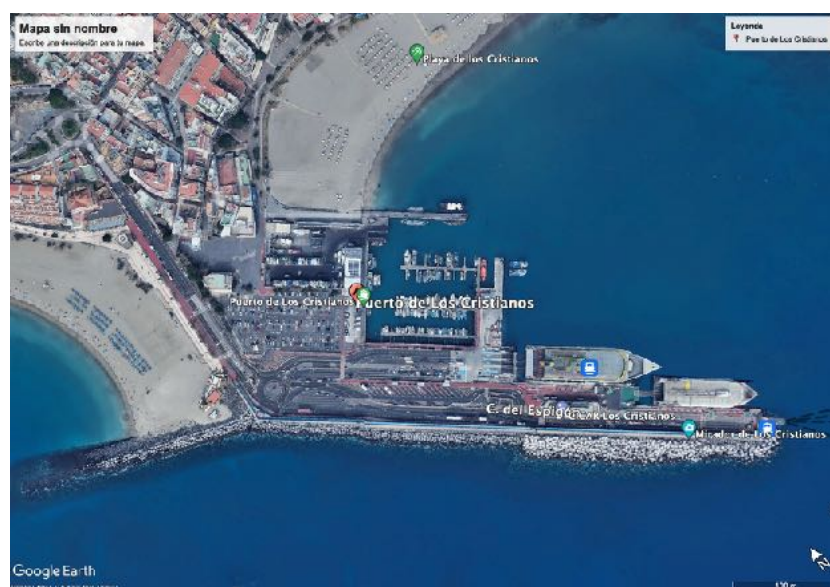


Ilustración 20. Mapa Puerto de Los Cristianos. Fuente: Google Earth.

#### 7.4.4 PUERTO DE GARACHICO

Inaugurado en el 2012, el puerto de Garachico está situado en el norte de Tenerife, disponen de 160 amarres para embarcaciones de hasta 15 metros de eslora, aparcamientos, vigilancia, grúa, agua potable y electricidad.



Ilustración 21. Mapa Puerto Garachico. Fuente: Google Earth.

#### 7.4.5 PUERTO COLÓN

Situado en la playa de Las Américas, al sur de la isla, el puerto está protegido por un dique curvo y un calado máximo de 2 metros en bajamar. Con capacidad para 364 embarcaciones atracadas y 237 espacios para atraques en seco. La marina ofrece servicios de mantenimiento y reparación de embarcaciones, travelift, rampa y grúa, agua potable y electricidad, aparcamiento y restauración.

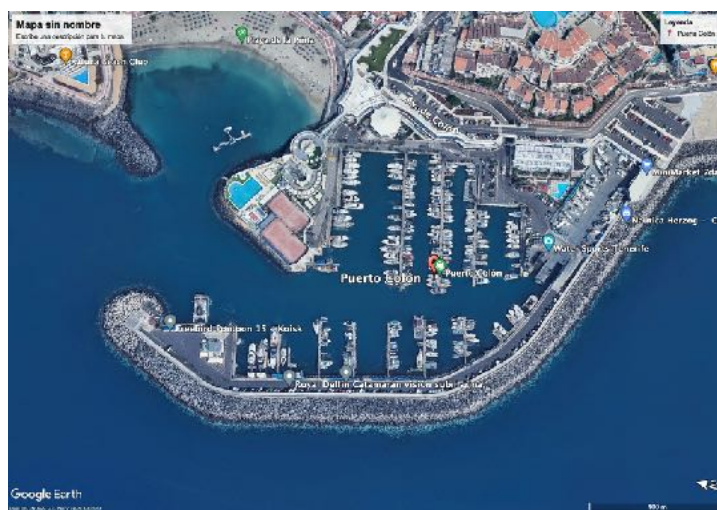


Ilustración 22. Mapa Puerto Colón. Fuente: Google Earth.



### 7.4.6 MARINA DEL SUR

En el sur de Tenerife, en Las Galletas, se encuentra este puerto, que ofrece capacidad para 176 amarres de hasta 20 metros de eslora. La profundidad varía entre los 7 metros en pleamar y 2 metros en bajamar. Las instalaciones del puerto incluyen aseos y duchas, vigilancia las 24 horas, servicio de primeros auxilios, grúa, varadero, mantenimiento de las embarcaciones, tiendas y zona de restauración.

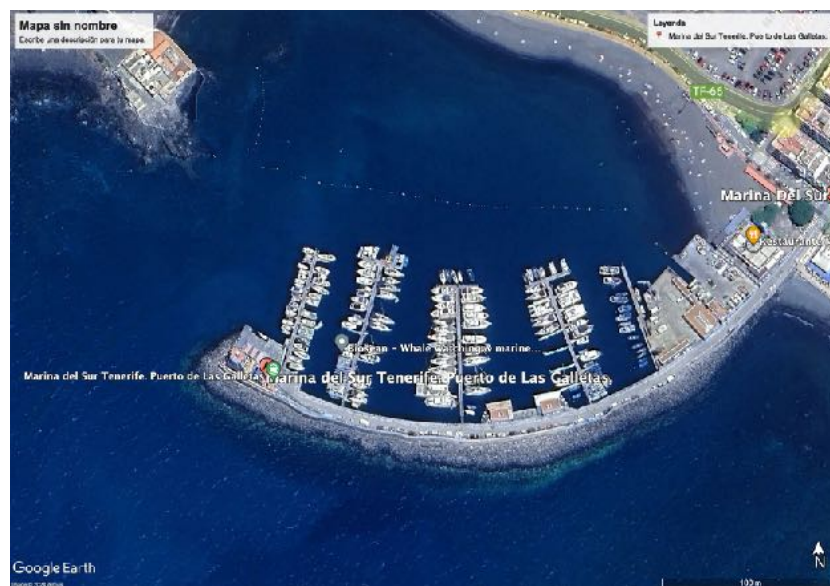


Ilustración 23. Mapa Marina del Sur. Fuente: Google Earth.

### 7.4.7 MARINA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Conocida también como Marina del Atlántico, este puerto se encuentra en la capital de la isla. Cuenta con 176 amarres en sus pantalanes, cada uno equipado con agua y electricidad. Este puerto tiene la capacidad de albergar grandes embarcaciones de hasta 60 metros de eslora en sus muelles, ubicado junto al puerto comercial de la ciudad. La profundidad máxima alcanza los 35 metros, mientras que en la bocana la profundidad mínima es de 8 metros. El puerto dispone de grúa, instalaciones de aseo y ducha, combustible, aparcamiento, etc.

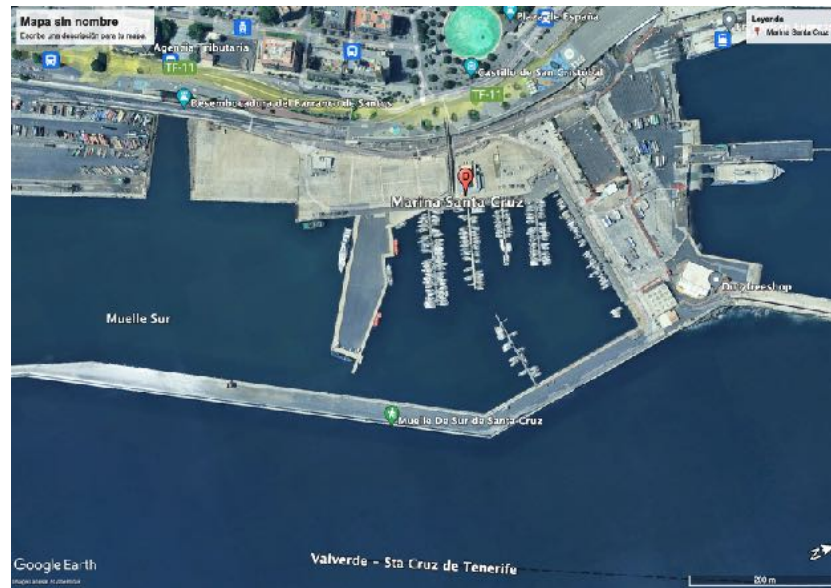


Ilustración 24. Mapa Marina de Santa Cruz de Tenerife.

Fuente: Google Earth.

#### 7.4.8 MARINA TENERIFE

Este puerto cuenta con 220 amarres, con un máximo de 16 metros de eslora. Entre los servicios que ofrece, nos podemos encontrar con varadero, que cuenta con 100 puestos de atraque, vigilancia, grúas, travelift, servicios de mantenimiento y mecánica y combustible.

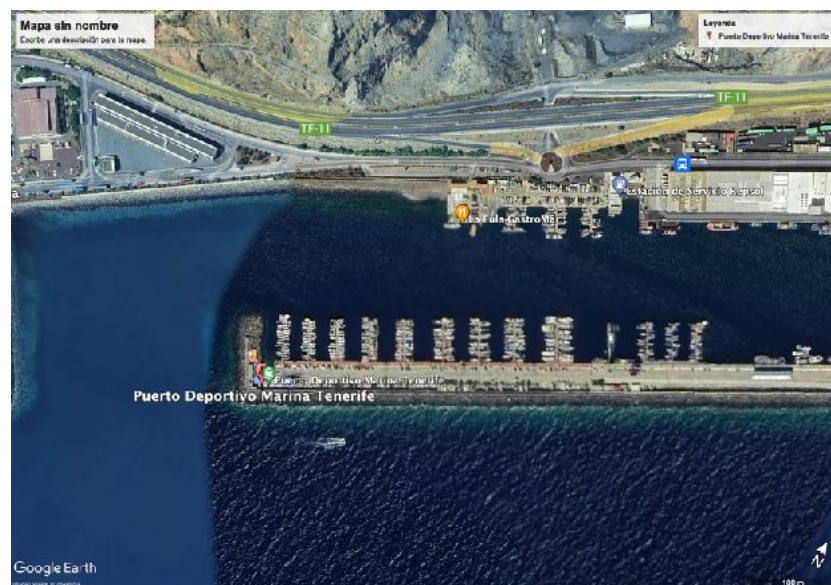


Ilustración 25. Mapa Marina Tenerife. Fuente: Google Earth.

### 7.4.9 PUERTO DEPORTIVO RADAZUL

Ubicado en la región este de Tenerife, el puerto deportivo de Radazul está estratégicamente diseñado y orientado para ofrecer protección contra el viento. Este puerto cuenta con 360 metros de atraque en muelle y otros 700 metros distribuidos en pantalanes, donde cuenta con 200 amarres. Entre los servicios destacados, encontramos sus 2 travelifts, de 20 y 60 toneladas, una grúa fija y una rampa de 6 metros de ancho. El calado máximo es de 3,9 metros en bajamar y 6 metros en pleamar.

Cerca de sus pantalanes, todos ubicados con torretas de electricidad y agua potable, encontramos la zona de restauración, escuelas de buceo y escuela de apnea.

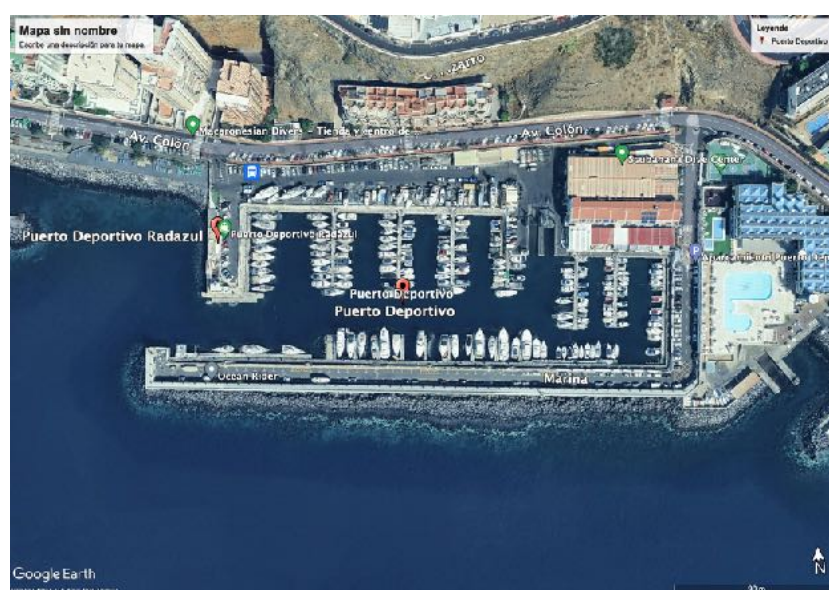


Ilustración 26. Puerto Deportivo Radazul. Fuente: Google Earth.

### 7.4.10 PUERTO DEPORTIVO SAN MIGUEL DE ABONA

En el sur de Tenerife, entre 2 campos de golf, se encuentra el Puerto Deportivo San Miguel de Abona. Un puerto que dispone de 344 amarres de una eslora máxima de 40 metros. Dispone de grúa, travelift, mecánico, vigilancia las 24 horas, combustible, aseos y duchas, lavandería y un supermercado online, donde el personal del puerto se encarga de hacer la compra y entregarla directamente en la embarcación.



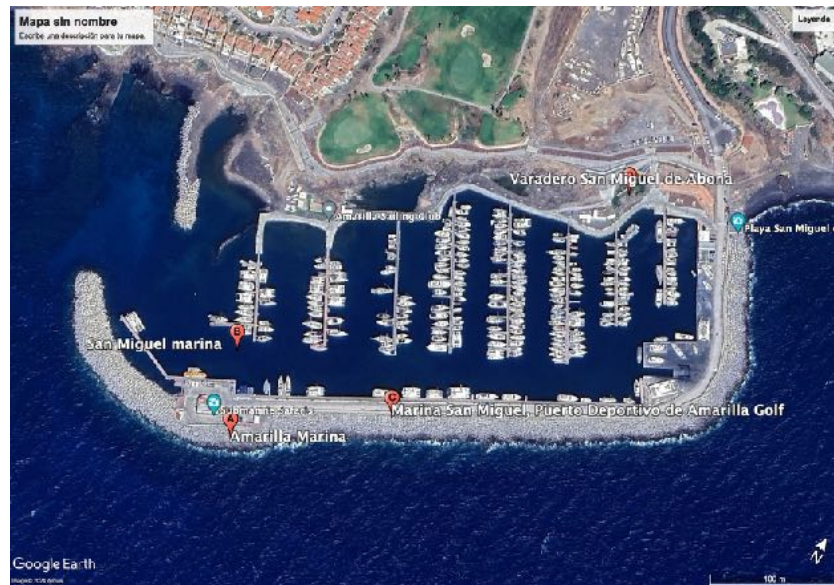


Ilustración 27. Mapa Puerto Deportivo San Miguel de Abona.  
Fuente: Google Earth.

## 7.5 GRAN CANARIA

La isla de Gran Canaria es un centro clave para el comercio y el turismo, cuenta con varios puertos importantes que facilitan tanto el transporte de mercancías y pasajeros como el aumento del turismo con sus puertos deportivos.

### 7.5.1 PUERTO DEPORTIVO DE PUERTO RICO

El Puerto deportivo de Puerto Rico, ubicado en Puerto Rico, Gran Canaria, es reconocido por ser el primer puerto deportivo de las Islas Canarias. Dispone de 525 amarres para embarcaciones de hasta 30 metros, donde la profundidad varía desde los 5 metros en pleamar hasta 1 metro en bajamar.

Los servicios que ofrecen el puerto son de mecánica, carpintería, velería, escuelas de buceo, travelift y combustible entre otros.

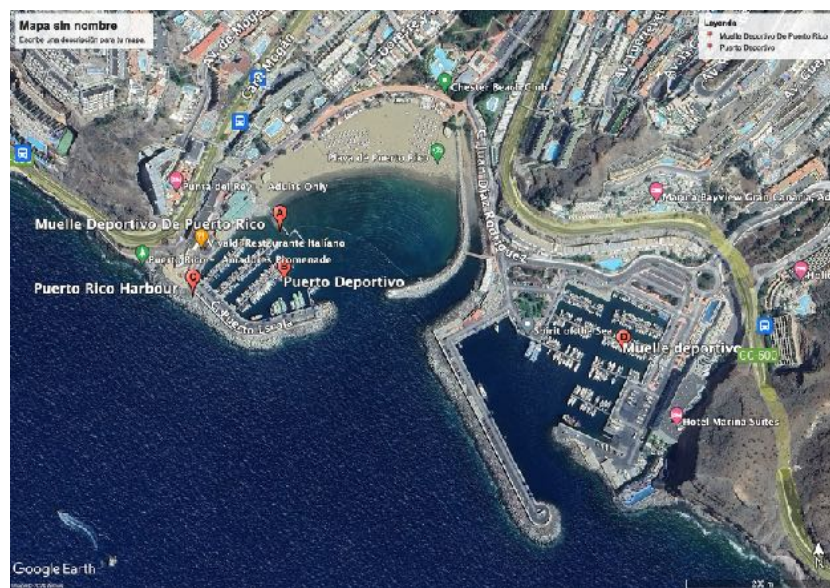


Ilustración 28. Mapa Puerto Deportivo de Puerto Rico

### 7.5.2 PUERTO DE PASITO BLANCO

En el sur de Gran Canaria, cerca de Maspalomas, se encuentra el puerto deportivo de Pasito Blanco. Este puerto ofrece atraque para 388 embarcaciones de hasta 40 metros. Cuenta con travelift de 70 toneladas, servicio de mantenimiento y mecánica, internet electricidad agua potable, taquillas y combustible.

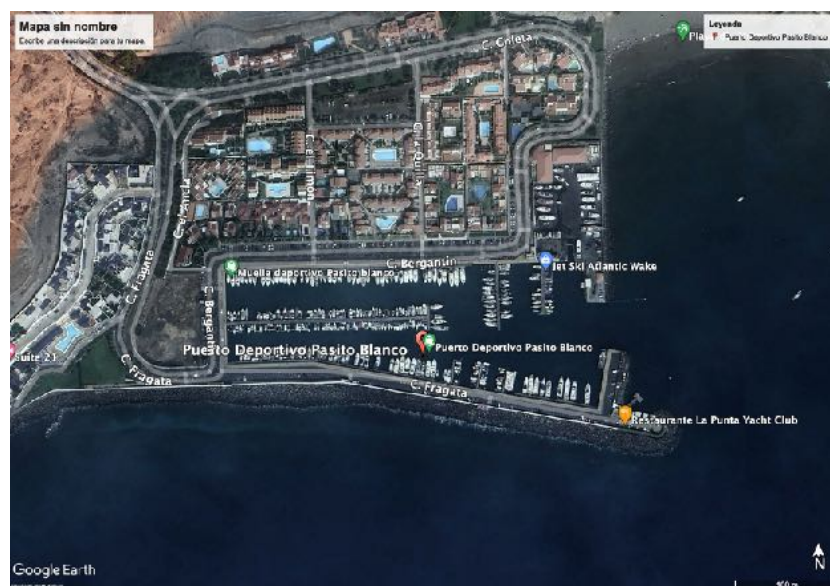


Ilustración 29. Mapa Puerto de Pasito Blanco.

### 7.5.3 PUERTO DE MOGÁN

En la conocida como “Venecia de Canarias” se encuentra el puerto deportivo de Mogán, con capacidad para 217 atraques de hasta 40 metros de eslora y un calado entre los 2 y 6 metros. Otros servicios que ofrece el puerto son combustibles, travelift de 70 toneladas, vigilancia, aparcamiento y restauración.



Ilustración 30. Mapa Puerto de Mogán. Fuente: Google Earth.

### 7.5.4 PUERTO DE LAS NIEVES

En Agaete, al norte de la isla, se encuentra este pequeño puerto deportivo, con capacidad para 160 embarcaciones de hasta 14 metros de eslora, y con un calado de 10 metros en pleamar y 2 metros en bajamar. También dispone de travelift, gasolinera, electricidad, agua potable, entre otros servicios.

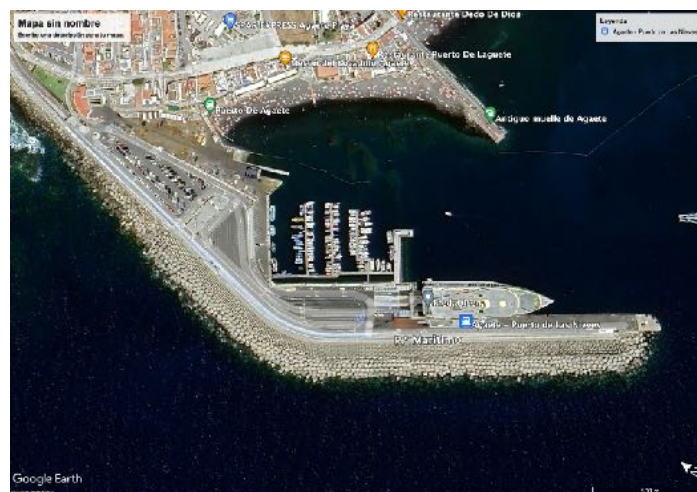


Ilustración 31. Mapa Puerto de Las Nieves. Fuente: Google Earth.



### 7.5.5 PUERTO DE ARGUINEGUIN

Este pequeño puerto pesquero también ofrece servicio a las embarcaciones deportivas. Ubicado al sur de Gran Canaria, el puerto de Arguineguin tiene capacidad para 93 amarres con un calado entre los 7 y 12 metros y hasta 20 metros de eslora. Entre los servicios del puerto se encuentran el astillero, travelift, combustible, agua potable y electricidad.

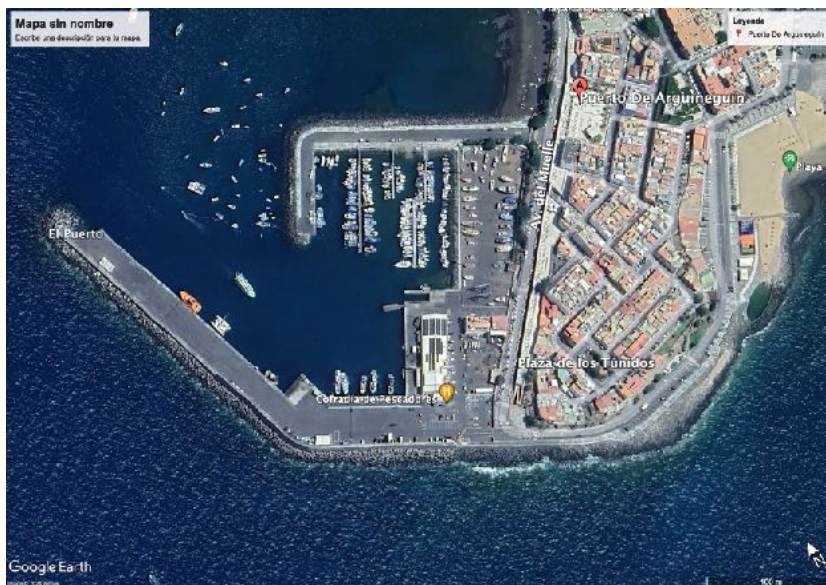


Ilustración 32. Mapa Puerto de Arguineguin. Fuente: Google Earth.

### 7.5.6 MUELLE DEPORTIVO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Ubicado en la capital de la isla, este puerto tiene capacidad para 1250 atraques, que están repartidos en 3 diques. Los distintos servicios que dispone el puerto son labores de mantenimiento, reparación, travelift y maquinas elevadoras, escuelas de buceo, duchas, aseos, combustible, etc.



Ilustración 33. Mapa Muelle Deportivo de Las Palmas de Gran Canaria. Fuente: Google Earth

### 7.5.7 PUERTO DE ANFI DEL MAR

Al sur de la isla, este puerto dispone de travelift, grúa, remolques, servicios de mecánica y reparación, velería e internet. Tiene capacidad para 93 embarcaciones de hasta 20 metros de eslora y con un calado entre los 12 metros en pleamar y los 7 metros en bajamar.

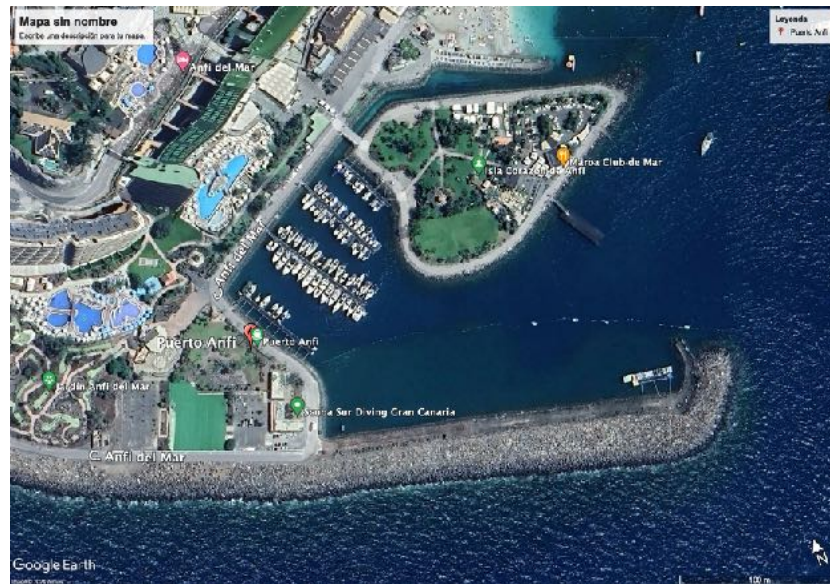


Ilustración 34. Mapa Puerto de Anfi del Mar. Fuente: Google Earth.

## 7.6 FUERTEVENTURA

Fuerteventura es la segunda isla más grande del archipiélago, se encuentra al este de Gran Canaria y al norte de Lanzarote. Es conocida por sus extensas playas, puertos deportivos y las actividades náuticas que se realizan en ellas.

### 7.6.1 PUERTO DEL ROSARIO

En la capital de la isla se encuentra este puerto que principalmente hace labores comerciales y de transporte de pasajeros, pero dispone de 60 amarres para embarcaciones de hasta 12 metros de eslora. Entre los servicios más importantes tenemos el de reparación mecánica y electrónica, pero además cuenta con travelift, internet, tiendas de accesorios náuticos, combustible, entre otros.



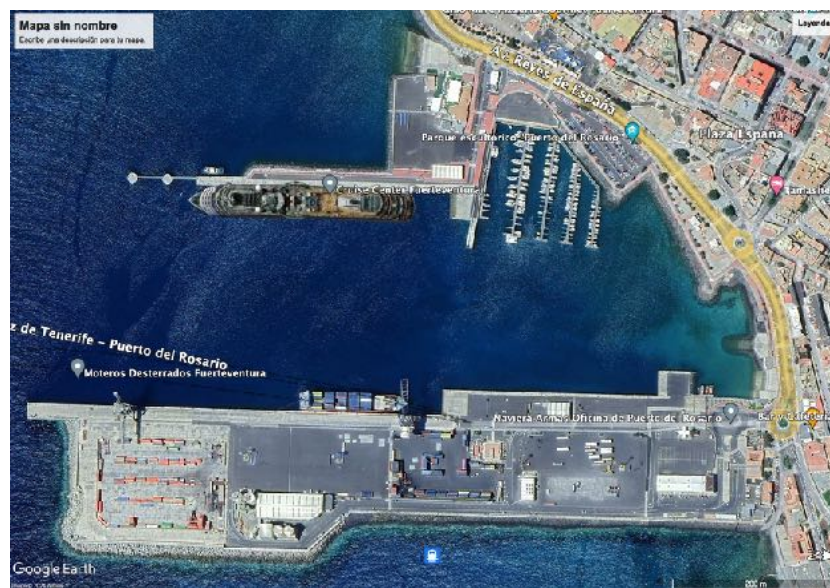


Ilustración 35. Mapa Puerto del Rosario. Fuente: Google Earth.

### 7.6.2 PUERTO DEPORTIVO EL CASTILLO

Cerca del Puerto del Rosario, está el puerto deportivo del Castillo, con capacidad para 110 embarcaciones de hasta 16 metros de eslora.

El puerto ofrece a sus usuarios servicios de aseos y duchas, varadero, travelift, grúa y labores de mantenimiento, así como ayuda en amarre y vigilancia las 24 horas.

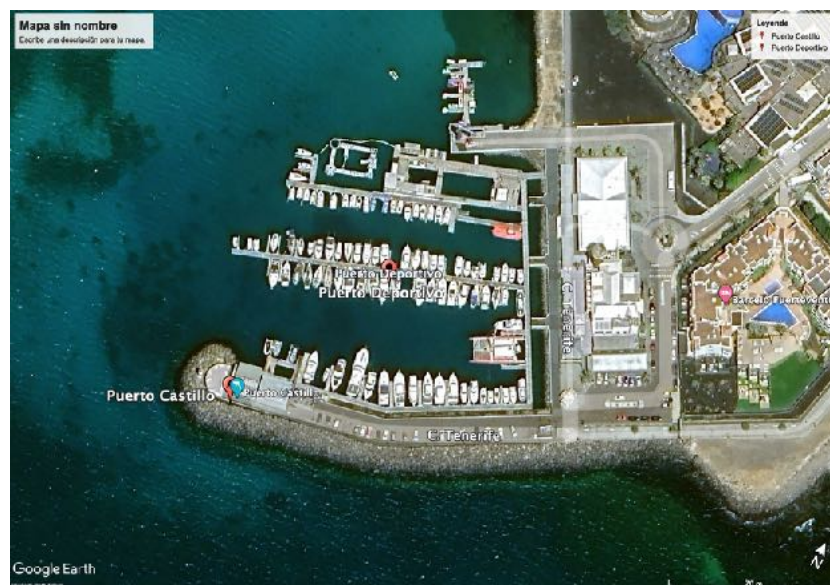


Ilustración 36. Mapa Puerto Deportivo El Castillo. Fuente: Google Earth.

### 7.6.3 PUERTO DE MORROJABLE

Este puerto, situado al sur de la isla, cuenta con 290 puestos de amarre para embarcaciones de hasta 35 metros de eslora, también ofrece servicio de combustible, varadero, travelift, mantenimiento de embarcaciones, vigilancia, restauración, etc.

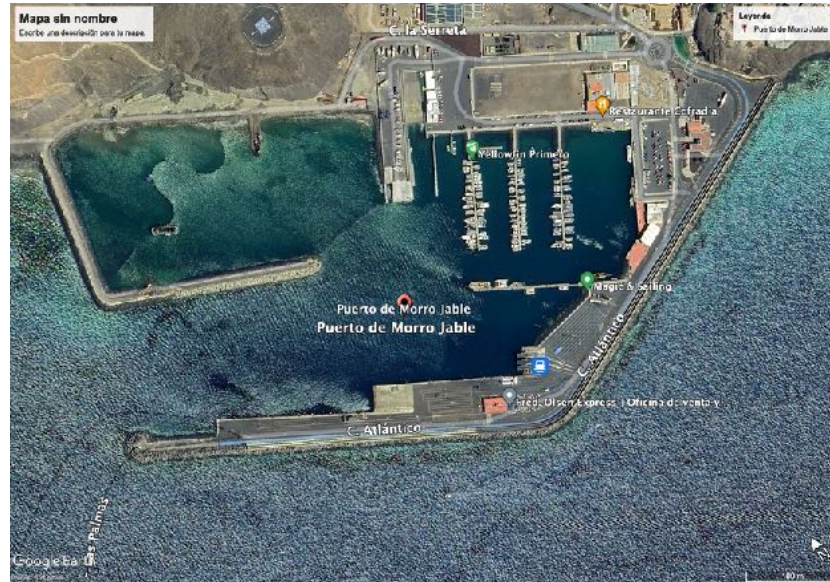


Ilustración 37. Mapa Puerto de Morrojable. Fuente: Google Earth.

### 7.6.4 PUERTO DE GRAN TARAJAL

Con sus 170 amarres, el puerto de Gran Tarajal, ubicado al sur de la isla, ofrece servicios de varadero, grúas y travelift, agua potable y electricidad en todos los pantalanes, duchas y aseos para los usuarios de la marina, así como servicios de restauración y vigilancia.



Ilustración 38. Mapa Puerto de Gran Tarajal.  
Fuente: Google Earth.



## 7.6.5 PUERTO DEPORTIVO CORRALEJO

Al norte de Fuerteventura se encuentra el puerto deportivo de Corralejo, con 215 puestos de amarre para embarcaciones deportivas y pesqueras de hasta 15 metros de eslora. Ofrece servicios de restauración, agua potable y electricidad para todas las embarcaciones, aseos y duchas para sus usuarios y excursiones y actividades de ocio dentro del puerto.

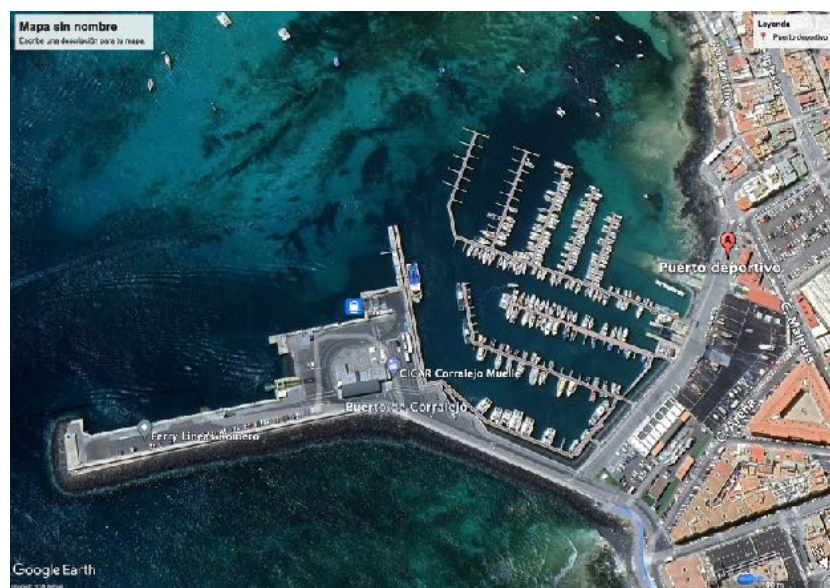


Ilustración 39. Mapa Puerto Deportivo Corralejo. Fuente: Google Earth.

## 7.7 LANZAROTE

Situada al frente de la costa noroeste de África, la isla de Lanzarote es conocida por su paisaje volcánico único y su impresionante geología. A parte de esto, Lanzarote cuenta con varios puertos deportivos en los que se encuentran los siguientes.

### 7.7.1 MARINA LANZAROTE

En la capital de Lanzarote, Arrecife, se encuentra este puerto deportivo con capacidad para 380 amarres para embarcaciones de entre 4 y 60 metros de eslora y un calado máximo de 5 metros. Cada uno de estos amarres dispone de conexión eléctrica, agua potable y wifi. Además, la marina cuenta con una grúa de 820 toneladas y otra de 100 toneladas para facilitar las operaciones de izado. En el varadero del puerto se pueden contratar diversos servicios de mantenimiento, reparación y limpieza de embarcaciones.



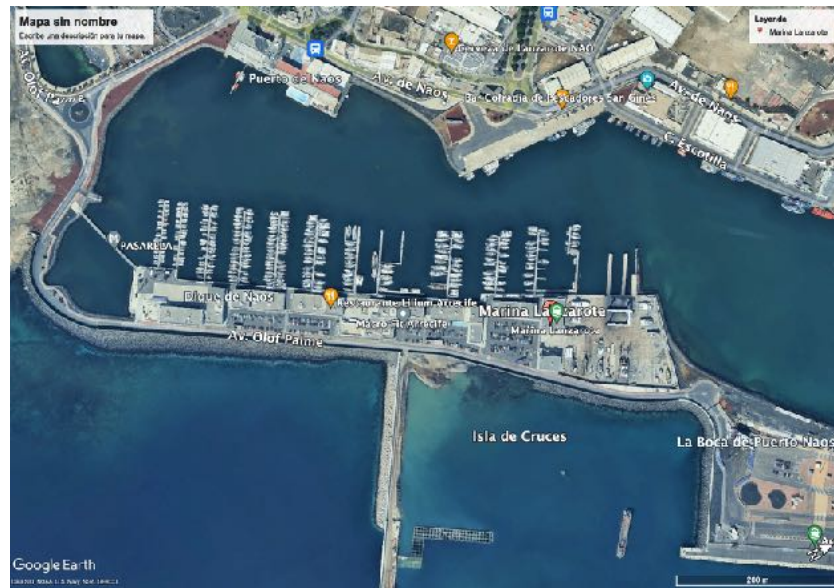


Ilustración 40. Mapa Marina Lanzarote. Fuente: Google Earth.

### 7.7.2 PUERTO DEL CARMEN

En el sur de Lanzarote, se encuentra este puerto deportivo con capacidad para 117 embarcaciones con un máximo de 26 metros de eslora. Cada pantalán dispone de agua y electricidad para cada uno de los barcos. Entre los servicios que ofrece el puerto tenemos grúa, travelift, varadero, reparación mecánicos, información meteorológica, restauración y aparcamiento.



Ilustración 41. Mapa Puerto del Carmen. Fuente: Google Earth.

### 7.7.3 PUERTO DE PLAYA BLANCA

El puerto de Playa Blanca está situado al sur de Lanzarote, Este puerto ofrece 129 amarres y cuenta con un ferry que conecta con la isla de Fuerteventura. Acoge barcos de hasta 70 metros de eslora y tiene un calado máximo de 5 metros en bajamar. La marina dispone de una estación de servicio, grúa, travelift y varadero.



Ilustración 42. Mapa Puerto de Playa Blanca. Fuente: Google Earth.

### 7.7.4 PUERTO CALERO

Puerto Calero ofrece una gama de servicios para las embarcaciones y sus usuarios, en las que incluyen almacenes, instalaciones para reparaciones mecánicas, restaurantes, wifi, travelift de 100 toneladas, etc. El puerto cuenta con 446 puestos de amarre que pueden alojar embarcaciones desde 8 hasta 25 metros de eslora.

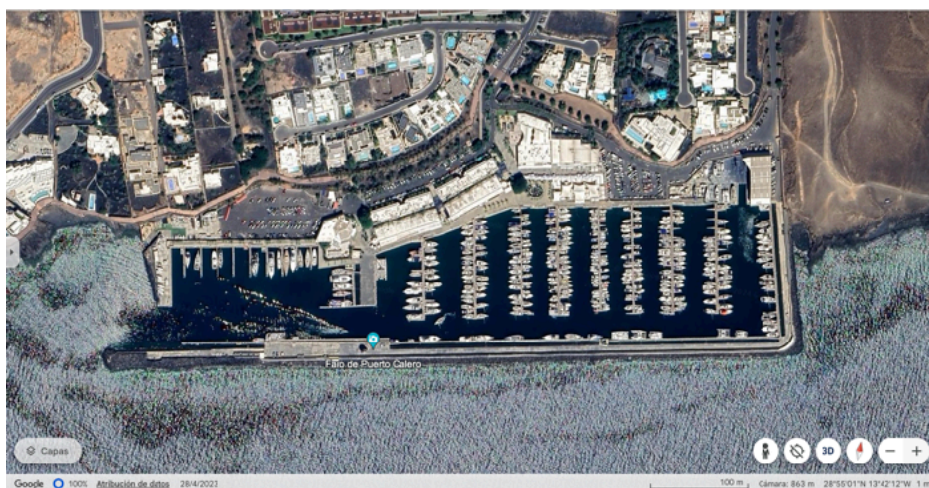


Ilustración 43. Mapa Puerto Calero. Fuente: Google Earth.



### 7.7.5 MARINA RUBICÓN PLAYA BLANCA

Ubicada en el sur de Lanzarote, Marina Rubicón se destaca como uno de los puertos deportivos más complejos de la isla. Sus amarres pueden albergar hasta 487 embarcaciones de hasta 70 metros de eslora. Cada pantalán está equipado con agua dulce, electricidad y wifi. Los servicios de catering, taquillas, duchas, aseos reparaciones mecánicas y electrónicas, boutiques, restaurantes y aparcamientos hacen a los usuarios que su estancia en el puerto sea más cómoda.

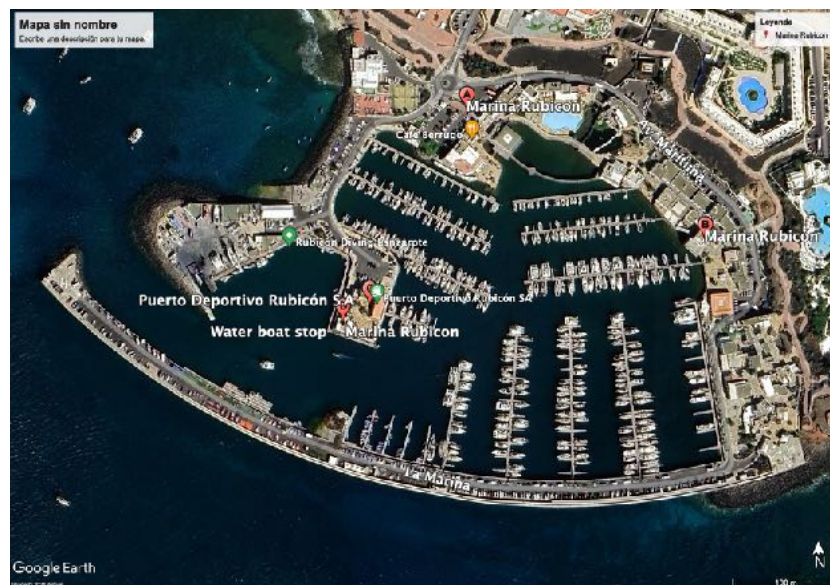


Ilustración 44. Mapa Marina Rubicón Playa Blanca. Fuente: Google Earth.

## 7.8 LA GRACIOSA

Ubicada al noroeste de Lanzarote, es la octava isla habitada de Canarias y la más pequeña de todas. Perteneció al Parque Natural del Archipiélago Chinijo. El principal asentamiento de población se encuentra en Caleta de Sebo, donde también está su único puerto.

### 7.8.1 CALETA DE SEBO

Situado en la isla de La Graciosa y frente a la costa norte de Lanzarote, es el único puerto de esta isla, cuenta con 216 atraques para embarcaciones de 15 metros de eslora como máximo, con un calado de 5 metros en bajamar. Dispone de servicios como un travelift, combustible, tienda especializada en artículos náuticos y clases de buceo dentro de la marina.



Ilustración 45. Mapa Caleta de Sebo. Fuente: Google Earth.

## 8. CONCLUSIONES

El resultado del análisis exhaustivo de los puertos deportivos en Canarias realizado en este TFG ha permitido delinear una visión clara sobre la gestión, la legislación aplicable, las infraestructuras y servicios disponibles, así como la variedad de puertos existentes en las islas. Cada uno de estos aspectos es crucial para entender el funcionamiento y la relevancia de los puertos deportivos en el contexto canario.

Los puertos deportivos en Canarias cuentan con infraestructuras variadas que van desde pequeños puertos con servicios básicos hasta grandes marinas con instalaciones de alta gama. El análisis realizado en el TFG ha mostrado que la calidad y diversidad de los servicios ofrecidos son determinantes para atraer a un mayor número de usuarios y para satisfacer las demandas de un mercado cada vez más exigente. Servicios como el suministro de combustible, la reparación y mantenimiento de embarcaciones, y la oferta de actividades recreativas y comerciales, son fundamentales para el atractivo y la competitividad de los puertos deportivos en la región. Existe una gran diversidad de puertos que varían en tamaño, servicios y capacidad de acogida. Esta diversidad responde a las características específicas de cada isla y a las necesidades de sus usuarios. Cada puerto contribuye de manera única al desarrollo económico y social de su entorno.

En conclusión, los puertos deportivos en Canarias son mucho más que infraestructuras para el amarre de embarcaciones; son pilares del desarrollo regional que aportan valor económico, social y ambiental, ya que, con una gestión adecuada y un marco legislativo sólido, pueden ofrecer una amplia gama de servicios e infraestructuras de calidad.

## 9. BIBLIOGRAFÍA

- Autoridad Portuaria de Canarias. (s. f.). Puertos deportivos en Canarias. <https://www.puertocanarias.com>
- Gobierno de Canarias. (2022, septiembre 16). Puertos Canarios presenta el Plan Estratégico para sus instalaciones portuarias. Gobierno de Canarias. <https://www3.gobiernodecanarias.org/noticias/puertos-canarios-presenta-el-plan-estrategico-para-sus-instalaciones-portuarias/>
- *Puerto deportivo*. (s/f). Academia-lab.com. <https://academia-lab.com/enciclopedia/puerto-deportivo/>
- Panorama Náutico. (2023, junio 15). ¿Quién administra o explota los puertos deportivos? Panorama Náutico. <https://www.panoramanautico.com/quien-administra-o-explota-los-puertos-deportivos/>
- Yamandú. (s/f). *30 preguntas y respuestas sobre puertos de recreo*. Nauticalegal.com. <https://www.nauticalegal.com/es/articulos/puertos-y-amarres/131-30-preguntas-y-respuestas-sobre-puertos-de-recreo>
- BOE-A-1980-25004 Real Decreto 2486/1980, de 26 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos. (s/f). Boe.es. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1980-25004>
- (S/f). Gobiernodecanarias.org. <http://www.gobiernodecanarias.org/libroazul/pdf/51145.pdf>
- (S/f-b). Boe.es. <https://www.boe.es/boe/dias/2003/06/05/pdfs/A21857-21879.pdf>
- *Puertos deportivos*. (s/f). Laley.es. [https://guiasjuridicas.laley.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAEAMtMSbF1jTAAUNjCzNjtbLUouLM\\_DxblwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoAx7k7qDUAAAA=WKE](https://guiasjuridicas.laley.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAEAMtMSbF1jTAAUNjCzNjtbLUouLM_DxblwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoAx7k7qDUAAAA=WKE)
- *Amarres y puertos deportivos*. (s/f). Nauticalegal.com. <https://www.nauticalegal.com/es/articulos/puertos-y-amarres/60-amarres-y-puertos-%20deportivos>
- (S/f-c). Cosasdebarcos.com. <https://www.cosasdebarcos.com/recursos/guia-de-amarres-donde-guardar-el-barco/>
- (S/f-d). Cosasdebarcos.com. <https://www.cosasdebarcos.com/recursos/mantenimiento-del-barco/>
- *Puertos*. (s/f). Puertoscanarios.es. <https://puertoscanarios.es/puertos/>

- (S/f-e). Puertoscanarios.es. [https://puertoscanarios.es/wp-content/uploads/2022/01/Libro-Puertos-Autonómicos-Canarios\\_1985\\_2015-1.pdf](https://puertoscanarios.es/wp-content/uploads/2022/01/Libro-Puertos-Autonómicos-Canarios_1985_2015-1.pdf)

- *Puertos y marinas*. (2020, noviembre 18). Hola Islas Canarias. <https://www.holaislascanarias.com/puertos-y-marinas/>

## Permiso de divulgación del Trabajo Final de Grado

El alumno **Eduardo Rancel Gutiérrez**, autor del trabajo final de Grado titulado “**Puertos Deportivos en Canarias**”, y tutorizado por el/los profesor/es **Alejandro Urbano Gómez Correa**, a través del acto de presentación de este documento de forma oficial para su evaluación (registro en la plataforma de TFG), manifiesta que **PERMITE** la divulgación de este trabajo, una vez sea evaluado, y siempre con el consentimiento de su/s tutor/es, por parte de la Escuela Politécnica Superior de Ingeniería, del Departamento de Ingeniería Civil, Náutica y Marítima de la Universidad de La Laguna, para que pueda ser consultado y referenciado por cualquier persona que así lo estime oportuno en un futuro.

Esta divulgación será realizada siempre que ambos, alumno y tutor/es del Trabajo Final de Grado, den su aprobación. Esta hoja supone el consentimiento por parte del alumno, mientras que el profesor, si así lo desea, lo hará constar en futuras reuniones, una vez finalizado el proceso de evaluación del mismo.

Nota: Este documento será obligatorio presentarlo como última hoja del documento final del TFG.





