Cada dia es matriculen més de deu embarcacions.

En cinc anys el parc d'embarcacions a Catalunya ha crescut un 35%.

Ramon Pous i Argila
DIRECTOR GENERAL DE PORTS I COSTES

A hores d'ara, el parc estimat d'embarcacions a Catalunya supera el nombre de trenta-sis mil, la qual cosa representa un creixement del 35% en el període 1982-1987.
En resulta una dotació de sis embarcacions per cada mil habitants, mentre que el 1982 era de quatre i, per exemple, a Itàlia de sis. Cada dia, segons fons oficials, es matriculen a Catalunya més de deu embarcacions.
Avui, el percentatge de declaracions supera el 90% de les embarcacions reals enfront del 59% el 1975.

Els viatges són tan antics com la humanitat, perquè el viatjar és consubstancial a la naturalesa humana. Les rutes de navegació i els ports han servit d'eixos i de centres de comunicació, vincles que han permès que les cultures hagin estat capaces de conservar la identitat.

Turisme i nàutica

El fenomen turístic és producte de motius diferents: l'art, la religió, la història, la bellesa, l'esport, etc. Hom viatja per conèixer un país, assistir a una peregrinació, contemplar un monument o participar en uns Jocs Olímpics. El turisme pot ser de caràcter internacional, estacional i costaner. Per a alguns països, és una font d'ingressos imprescindible, i els municipis en són els primers interessats oferint les millors condicions d'higiene i sanitat, tot amb unes aigües netes i unes platges no contaminades.

El turisme nàutic, que fa unes dècades era considerat de privilegiats, avui ofereix un panorama ben diferent. Hi ha més possibilitats d'accedir-hi, tant per l'abaratiment produït per la revolució tecnològica dels materials emprats en la fabricació en sèrie de les embarcacions, com per la concepció més esportiva de la nàutica.

Les instal·lacions nàutiques són agents qualificats de la promoció turística. Al seu entorn es mou, de vegades, una gran susceptibilitat, abonada per raons diverses com, per exemple, el desordenat creixement heretat de l'edificació o els enfrontaments d'interessos diferents per a activitats que sovint són incompatibles. Aquesta desconfiança és, però, resultat de concepcions més aviat subjectives, més que no pas fonamentada en la consideració objectiva de l'impacte real al litoral.

Un port cada 16 km

El front portuari esportiu català és format per 37 instal·lacions: 17 ports, exclusivament dedicats a la nàutica esportiva, i 20 dàrsenes situades als ports del litoral, que a més realitzen funcions comercials i pesqueres, cosa que representa un port a cada 16 quilòmetres de costa. El quadre núm. 1 exposa la distribució dels ports per zones turístiques.

Pel que fa a les instal·lacions sense obra marítima permanent, hi ha 29 bases nàutiques, 45 zones de varada i 30 fondejadors. Finalment, hi ha 14 instal·lacions menors amb obra marítima. El conjunt total de l'oferta és regit per 155 clubs o societats, exponent de la força del teixit social català.

Objectius del Pla de Ports Esportius

L'ordenació del litoral és una necessitat de les societats modernes i desenvolupades a fi de preservar aquest recurs natural, fràgil i limitat i sobre el qual hi ha una creixent demanda social, i és, per tant, un dels objectius generals que es marcà el pla de Ports Esportius, juntament amb l'aprofitament racional de l'espai costaner, el foment de la nàutica, i la preservació del patrimoni. (Quant a objectius concrets cal assenyalar l'aprofundiment en el coneixement de les infrastructures i la definició de la política litoral d'una manera flexible).

El Pla, en exposar els criteris del Govern de Catalunya en matèria d'instal·lacions per a la flota esportiva, contribuí primer a informar i després a dirigir l'actuació dels promotors cap als objectius generals esmentats.

Quadre núm. 1

FRONT PORTUARI ESPORTIU CATALÀ

Zona turística	Port esportiu o dàrsena esportiva	Longitud (km)	Distància mitjana en km
Costa Brava	16	221	14
El Maresme	4	45	11
Barcelona-Garraf	5	70	14
Costa Daurada	12	244	20
TOTAL	37	580	16

El Mediterrani és un mar continental gairebé tancat i envoltat per tres continents, Europa, Àfrica i Àsia. Per l'estret de Gibraltar, d'uns 14 quilòmetres, comunica amb l'oceà Atlàntic, i amb l'oceà Índic pel canal de Suez i la mar Roja. La seva superfície és d'uns tres milions de quilòmetres quadrats, una 34a. part de l'oceà Atlàntic. Té una amplada de 140 km al canal de Sicília i no ultrapassa mai els 800 quilòmetres. Les marees són insignificants i normalment no passen de mig metre, si bé a Venècia hi ha carreres excepcionals de dos metres si bufa el vent del sud-est.

De món a escodrinyar, a regió de grans ciutats

Per als grecs la Mediterrània era el món a escodrinyar. L'Odisea celebra l'epopeia dels mariners que abandonen la civilització camperola i ramadera. L'heroi d'Homer, Ulisses, vol conèixer el mar amb la intel·ligència i l'astúcia heretades del seu poble, i simbolitza el primer esforç de l'home per acréixer el seu poder sobre la naturalesa. Durant mil·lenis els pobles que l'envolten han estat allunyats, però, alhora entrellaçats per fluxos constants de moviments migratoris, mercantils i bèl·lics, que als països riberencs es caracteritzen tant pel descens gradual dels homes de les terres altes cap a les terres baixes com per l'arribada d'homes de l'interior d'Àsia. Els assentaments estables i permanents se situen en la unió del mar amb la serralada del litoral.

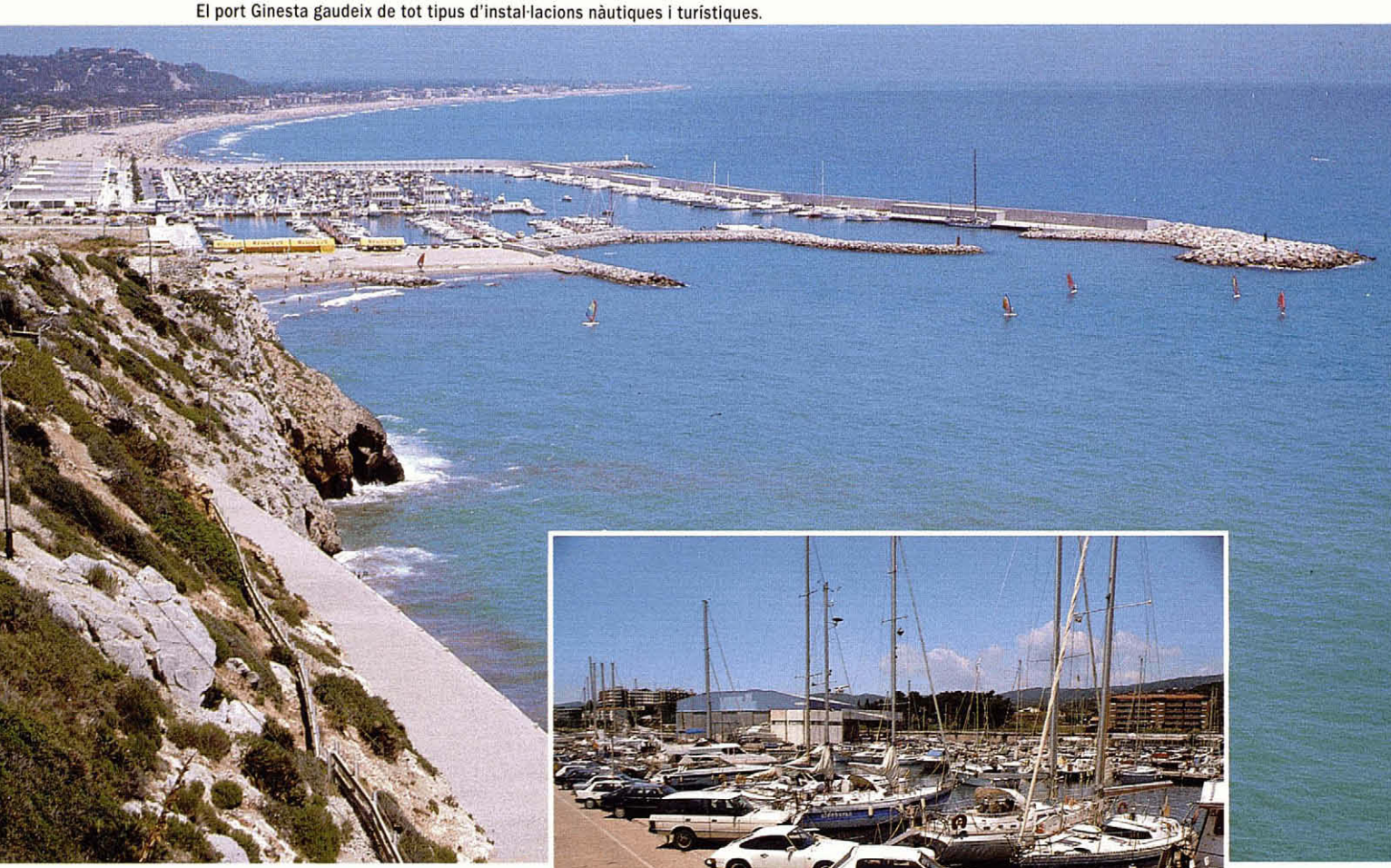
El clima ha estat el gran factor unificador de les diversitats i contradiccions de la Mediterrània. És l'únic mar que ha donat nom a un tipus de clima perfectament definit, caracteritzat pels estius eixuts i càlids, hiverns suaus i amb pluges, sobretot tardorenques i l'elevat nombre de dies de sol que superen els 250 en tot l'any. El ritme estacional condiciona la vida de l'home, dels animals i de les plantes. Una de les constants de la civilització de la conca fou el domini de l'aigua i, per això, els homes han lluitat sempre contra la sequera o les inundacions.

La regió, més que no pas pobra, és austera. Els recursos de la zona no donen excedents sobre el consum. Hi ha proves abundants que les muntanyes estaven densament cobertes d'arbres, però una intensa desforestació les va deixar amb una vegetació de matolls, garrigues i prats secs. Les causes d'aquesta degradació foren la construcció de vaixells i la talla per procurar-se fusta per al foc. Ara bé, el món antic es conformava amb els seus recursos limitats i amb unes reduïdes importacions. L'home es revela amb claredat com l'agent principal del canvi. Les fronteres culturals poden observar-se de nord i sud, d'est i oest, i dintre de cada país les cicatrius de la història recobren un paper essencial en la dinàmica de la societat.

Actualment, la Mediterrània és una regió de grans ciutats: n'hi ha més de 130 amb un total d'uns 100 milions de persones, i es preveu que l'any 2000 arribin al doble. Aquesta concentració pot convertir-se en insuportable si els governs no hi dicten les mesures adients. Des de Gibraltar al riu Ebre, d'uns 2.180 quilòmetres comptant-hi les illes Balears, hi ha 7 milions d'habitants, i des de Catalunya fins al Golf de Gènova se n'hi acumulen 9 milions, fet que suposa una densitat de 220 i 340 habitants per quilòmetre quadrat en una banda de 15 quilòmetres terra endins. Aquestes xifres es multipliquen per 5 o per 10 a l'estiu. Mentre els països del Mediterrani nord-occidental (Itàlia, França i Espanya) són productors de béns i serveis, i absorbeixen el màxim corrent turístic, els del sud-occidental (Marroc, Argèlia, Tuníssia) es dediquen més que res a l'agricultura i es reparteixen una indústria turística incipient.

Dàrsena esportiva de Vilanova i la Geltrú. És un exemple d'integració del port en la ciutat. L'acurat disseny de la infrastructura i la seva capacitat de servei permeten l'obertura de la ciutat al mar.

El port Ginesta gaudeix de tot tipus d'instal·lacions nàutiques i turístiques.



El port esportiu El Balís és també dels més moderns de la costa catalana.

La nàutica manté uns estrets lligams amb l'estructura econòmica i sociològica d'uns altres sectors de Catalunya, com ara el turisme i la indústria nàutica; no és, doncs, un sector aïllat i té molt a veure amb la creació i manteniment de l'ocupació, a més d'una relació directa amb el medi ambient i el patrimoni natural i la gestió del domini públic de la zona marítimo-terrestre (z.m.t.).

No és possible planificar les instal·lacions nàutiques sense atendre una sèrie de paràmetres de referència: parc d'embarcacions, població, renda, turisme, grau d'urbanització, etc., i en un altre ordre, batimetria, tipus de costa i de fons, dinàmica sedimentològica, estudi de l'ecosistema costaner, grau de contaminació, etc. De l'anàlisi d'aquests factors es desprèn que la pressió demogràfica i econòmica és un dels problemes principals. Pel que fa al grau de concentració de la població a Catalunya, el 1981, en una banda de 2.025 quilòmetres

Una indústria que creix

Els anglesos han estat els pioners en el profit del temps lliure. A les acaballes del segle XVIII era costum de les famílies nobles i de l'alta burgesia de fer un tomb per Europa. L'economista Adam Smith n'assenyala als seus compatriotes el valor educatiu. Rabelais, Montaigne, Descartes com també els grans escriptors romàntics van reconèixer el que devien als viatges. Aquest turisme minoritari, sovint amb un marcat caràcter d'aventura i d'inspiració aristocràtica, finalitzà amb la Primera Guerra Mundial, fins que, en una època de profundes transformacions polítiques i socials, el turisme d'ençà de 1950 abasta unes dimensions enormes en convertir-se en un turisme de masses, del qual en fou precursor el perspicaç Cook, organitzador dels primers viatges col·lectius. L'any 1986 el turisme va mobilitzar 340 milions de persones fora dels propis països, de les quals prop del 70% tenien Europa com a destinació, amb unes despeses de 115.000 milions de dòlars. És una indústria que no sols ha resistit la crisi, sinó que continuà i continuarà creixent, perquè a la majoria dels països, una minoria és la que passa les vacances fora de casa: a Itàlia el 30%, a França el 45% i a Anglaterra el 60%.

quadrats —6,3% del territori—, es concentraren 2,8 milions de persones que a l'estiu pogueren arribar a 5 milions. La tendència a l'agrupació de la població a la costa es dóna a Catalunya igual que en tots els països de la Mediterrània. Si el 1900 hi havia 750.000 persones, el 1930 eren 1.300.000 i el 1985 2.849.000.

El desenvolupament turístic és, en efecte, el factor que més ha incidit en la problemàtica de la costa. La població flotant a l'estiu supera la censada, i això passa a comarques senceres, tals com l'Alt Empordà, la Selva, el Garraf, el Baix Penedès i el Baix Camp.

D'una altra banda, el conjunt d'elements anteriors i els seus usos alternatius, que actuen sobre una franja en la qual existeixen zones d'un alt valor ecològic, com el delta de l'Ebre, les zones humides de l'Empordà, les llacunes del Baix Llobregat, el cap de Creus, més la necessitat del manteniment del perfil de les façanes marítimes, provoquen xocs de difícil solució. És el problema de la confluència d'usos.

Quant a la demanda d'amarratges, que conjumina l'altra part dels problemes detectats, ens trobem que la nàutica ha experimentat una gran empenta d'uns 30 anys ençà, quan s'inicia la construcció de ports específicament esportius. Els ports habilitats sols per a la nàutica i l'augment de la capacitat de les dàrsenes de la Comissió de Ports de Catalunya animen a la compra d'embarcacions, i, en repetir el cicle, donem lloc a més amarratges. El quadre número 2 presenta l'evolució de l'oferta i de la demanda.

Més de 36.000 embarcacions

Les fonts utilitzades en la redacció del Pla de Ports Esportius per a l'estimació del parc d'embarcacions distribuït per zones i estructurat segons eslores, foren les següents:

1.— El registre de matriculacions de les Comandàncies de Marina.

2.— Les llistes dels clubs nàutics i una enquesta als usuaris.

3.— El recompte d'embarcacions a partir d'unes fotografies aèries.

L'evolució del parc i l'estat de les matriculacions es reflecteix en els quadres núms. 3, 4 i 5. El creixement del parc a partir de 1975 fou al voltant del 15%; en el 1979 hi ha una inflexió, i passa al 12% per caure en els dos anys següents al 6% i al 3%. El parc estimat és de 36.090 embarcacions, que representa un creixement del 35% en el període 1982-1987; aqueixa xifra representa una dotació de sis embarcacions per 1.000 habitants, quan el 1982 era de quatre, i a Itàlia, per exemple, de sis.

Si a Catalunya, el 1975, les matriculacions corresponien al 59% de les embarcacions reals, xifra superior al total espanyol que era del 53%, el 1982 el percentatge de declaracions pujà al 82% i el 1987 s'estimà superior al 90%.

La matriculació de les embarcacions no coincideix amb la distribució espacial del parc. La matriculació a la Costa Brava és del 37% i disposa del 57% de les embarcacions.

L'estructura del parc per escalons es mostra en el quadre núm. 6, on podem observar que el 71,5% del parc té menys de cinc metres i el 97% menys de deu metres d'eslora.

Quadre núm. 2

ANYS	AMARRATGES*	PARC ESTIMAT	ANYS
1970	1.500	15.208	1976
1982	10.831	26.650	1982
1987	14.051	36.090	1987

* Vegeu quadre núm. 3

Quadre núm. 3

EVOLUCIÓ DEL PARC 1970-1987					
Període	Matriculacions	Parc registrat	Taxa matric.	Parc estimat	Parc litoral
1970-75	8.973	8.973	0,59	15.208	—
1976-82	25.064	21.860	0,82	26.650	22.576
1982-87	41.451*	32.478*	0,90	36.090	30.590

* Dades facilitades per la Comandància Militar de Marina de Barcelona.
* L'estoc d'embarcacions amb una vida mitjana de 12 anys és de 41.451 — 8.973 = 32.478.

Quadre núm. 4

MATRICULACIONS A 17 DE MARÇ DE 1988		
Districtes marítims	Embarcacions	%
Girona	15.457	37,00
Barcelona	22.188	54,50
Tarragona	3.811	9,00
	41.451	100,00

Quadre núm. 5

DISTRIBUCIÓ ESPACIAL DEL PARC LITORAL 1982		
Zona turística	Embarcacions	%
Costa Brava	12.897	57
El Maresme	3.366	15
Barcelona-Garraf	2.734	12
Costa Daurada	3.579	16
	22.576	100

Quadre núm. 6

ESTRUCTURA DEL PARC PER ESLORES L'ANY 1982				
Parc	5 m %	5 a 10 m %	10 m %	TOTAL
Litoral	66,0	29,8	4,2	100
Total	71,5	25,5	3,0	100

Per a obtenir el parc total del litoral, cal sumar-li les embarcacions en trànsit, que els mesos de juliol i agost recalen als ports, i representen el 75% de les que ho fan anualment. La xifra de trànsit és difícil de determinar. La dels darrers tres anys és inferior a l'obtinguda el 1985, d'11.773 (1985, 9.000; 1986, 9.800; 1987, 10.700).

El total d'embarcacions en trànsit és format pel registre d'utilització dels serveis nàutics, els ancoratges, més les arribades a terra, i es calcula multiplicant per 2 o per 3 les dades anteriors. El port amb més embarcacions en trànsit és el de l'Estartit. (perquè és el més proper a França i reuneix més bons nivells de serveis), seguit del port d'Aiguadolç que disposa de punts d'amarratge, i, a molta distància, el port del Masnou. L'estada mitjana és d'uns quatre dies per escala.

Quadre núm. 7

PORTS MÉS VISITATS			
Ports	1985	1986	1987
L'Estartit	3.839	4.278	5.167
Aiguadolç	1.528	1.605	1.291
El Masnou	401	349	460

Les principals zones receptives del turisme nàutic són la Costa Brava, que absorbeix el 64%, i la zona Barcelona-Garraf, amb el 22%. La Costa Daurada cal que promogui aquest turisme recolzant-se en els ports esportius de l'Hospitalet-Vandellòs i Calafat (vegeu quadre núm. 8).

El 45% del trànsit correspon a embarcacions estrangeres que, per abanderament, representen França, Alemanya i Regne Unit, països que, en conjunt, arriben gairebé al 70% del total del trànsit estranger.

Quadre núm. 8

ZONES RECEPTORES DELS TRANSEÜNTS	
Zona turística	%
Costa Brava	64
Maresme	9
Barcelona-Garraf	22
Costa Daurada	5

* Al número 6 d'ESPAIS, en l'article «25.000 amarradors per a l'any 2000», publicat ara fa just un any, fèiem esment de «quatre nivells tipològics de protecció», informació a la qual ens remetem; cal, però, afegir-hi un altre nivell que, per omissió involuntària, no es va esmentar. Ens referim a una protecció especial (PE) molt individualitzada, per a alguns indrets d'interès científic, per exemple el parc marí de les illes Medes.

D'una altra banda, les longituds de costa a cada nivell de protecció que vam oferir en aquell article, per error de càlcul, no es corresponen amb exactitud amb la realitat. Amb les correccions oportunes són les següents:

Nivells de protecció	Longitud de costa en km	%
P1	220	37,9
P2	75	12,9
P3	110	19,0
P4	175	30,2
	580	100,0

Protecció del litoral

Amb la protecció del litoral es fa referència a dues característiques que, si bé són d'ordre diferent, no són independents i se superposen: el tipus de costa des del punt de vista físic i geològic, i el tipus de comunitats biològiques, condicionades per l'anterior.

Els factors dominants i la dinàmica del nostre litoral són el règim de temporals i la deriva que, conjuntament amb les aportacions del continent, condicionen el balanç sedimentari. L'anàlisi d'aquests factors associada a l'estudi morfològic i sedimentològic permet de tenir un coneixement precís de l'evolució dels processos i dels impactes o repercussions per a noves instal·lacions.

Pel que fa a l'ecologia, els ports esportius tenen un efecte directe sobre el medi, limitat a l'extensió del port i poc més. En canvi, l'efecte indirecte sobre els espais propers als ports esportius són més importants, encara que més difícilment avaluables en termes causa-efecte respecte del port. Això és així perquè el factor de degradació del medi és l'home mateix mitjançant les seves activitats, que van des de les estrictament de lleure i nàutiques fins a les que resulten delictives, quan s'utilitzen tècniques extractives i s'ataca espècies biològiques que ni tan sols són permeses als professionals. En termes globals, per tant, el que afecta més els equilibris de l'ecosistema és l'activitat humana, tant la que es realitza directament i individualment, com la que resulta indirectament de la concentració urbana.

Partint dels conceptes de vulnerabilitat —física i biològica— i d'intensitat d'ús dels diferents trams de costa, a la costa catalana podem diferenciar cinc nivells de protecció (*).

El Pla apuntava la necessitat d'anar cap a un nou marc legal, probablement a una llei d'ordenació del litoral que recollís la dinàmica d'aquest espai i hi facilités una gestió integradora, ja que el concepte de «litoral» pot entendre's com una unitat més àmplia.

Instal·lacions nàutiques

El 1987 les instal·lacions nàutiques que disposen de tots els serveis tenen una capacitat de 14.051 punts d'amarratge, 3.220 punts més que el 1982. Les bases nàutiques serveixen 3.907 embarcacions, mentre que 5.498 es troben varades a les platges i 4.898 fondejades en cales o recers naturals, i les instal·lacions menors tenen una capacitat per a 399 embarcacions.

La distribució d'amarratges per ports i per zones turístiques es mostra en els quadres núm. 9 i 10, i aquest darrer inclou els amarratges de temporada que són autoritzats cada any i que sumen 2.225.

La Costa Brava, amb una longitud de costa del 38% del total de Catalunya, té el 46% dels amarratges, amb una disminució en percentatge respecte de 1982 d'uns 10 punts: per als ports sol·licitats el percentatge pot anar disminuint, llevat que Girona resolgui les assignatures pendents de Roses, Palamós, Sant Feliu de Guíxols i Blanes. La zona de Barcelona i Garraf amb el Port Ginesta i la dàrsena esportiva de Vilanova i la Geltrú ha multiplicat per 2,5 l'oferta, la qual cosa suposa un increment de 2.052 amarratges.

La distribució d'amarratges d'ús preferent —privat— i de servei públic per als transeünts, que el 1982 era de 9.673 i 1.158 respectivament, el 1987 ha passat a 11.818 i 2.233. Per tant, amb la política seguida s'ha aconseguit duplicar els amarratges públics en el període esmentat. Pel tipus d'instal·lació, 1.634 amarratges corresponen a dàrsenes esportives i 1.586 a ports esportius, que indiquen una tendència a l'aprofitament dels ports existents a les poblacions.

La capacitat de servei de les instal·lacions varia, des de ports esportius que disposen de tots els tipus necessaris fins a embarcadors modestos que pràcticament no en tenen cap. Potser el servei més deficitari és el dels mitjans de varada —pòrtics elevadors per a grans embarcacions—.

Els ports tenen unes zones de servei públic delimitades, unes ta-

Quadre núm. 9

AMARRATGES L'ANY 1988		
Ports	Amarratges	any
1. Oferta 1981	10.831	1981
2. Construïts, període 1981-88		
Ampliació dàrsena esportiva del Port de la Selva	141	1984
Port esp. Hospitalet-Vandellòs	575	1985
Dàrsena esportiva de Sant Carles de la Ràpita	250	1985
Ampliació dàrsena esport. de Blanes	22	1985
Port esport. Ginesta	1.011	1986
Dàrsena esp. Vilanova i la Geltrú	741	1988
Ampliació port de l'Estartit	120	1988
	2.860	
3. Palanques construïdes per la CPC		
Port Vilanova i la Geltrú	300	1987/1988
Port del Port de la Selva	60	1988
	3.220	
TOTAL	3.220	

Quadre núm. 10

DISTRIBUCIÓ ESPACIAL DELS AMARRATGES 1982-1987						
Zona turística	1982 Amarrat.	%	1987 Amarrat.	%	Palanques tempor.	%
Costa Brava	6.181	57,07	6.524	46,43	1.534	49,51
El Maresme	1.507	13,91	1.507	10,73	51	9,57
Barcelona-Garraf	1.358	12,54	3.410	24,26	65	21,35
Costa Daurada	1.785	16,48	2.610	18,58	575	19,57
TOTAL	10.831	100,00	14.051	100,00	2.225	100,00

El port esportiu del Masnou té una capacitat i ofereix uns serveis que donen bona resposta al dinamisme turístic.

rifes per dia d'atracada i per als serveis d'aigua i d'electricitat. Els principals serveis, les tarifes, i el resum del reglament estan reproduïts en uns cartells informatius editats per la Direcció General de Ports i Costes. Els concessionaris dels ports disposen d'un Llibre de Registre que resulta útil no sols per al control habitual d'embarcacions sinó també per a l'elaboració d'estadístiques. Aquesta informació i control varen començar a ser establerts a les dàrsenes esportives a partir de 1981, respectant els drets adquirits per les concessions i autoritzacions anteriors.

L'assessorament a la política portuària

La política portuària del Govern de Catalunya, encardinada en el Pla de Ports Esportius, ha fet posible un assessorament viu, fructífer i participatiu per l'administrat, en una bona part per a aconsellar la localització, el tipus d'instal·lació, el finançament, i la tramitació, com també per a resoldre el calvari de l'informe preceptiu sobre dinàmica litoral davant l'Administració Central.

Pel que fa a la localització, han estat respectats els diversos nivells de protecció previstos en el Pla de Ports Esportius. Els ports se situen als extrems o caps de les badies per evitar barreres al bell mig d'una platja, que trencarien la comunicació entre tots dos costats. Hi ha ports, com ara Port Segur i Premià de Mar, on els problemes no han tingut encara una solució eficaç; n'hi ha uns altres, com el port de Sant Feliu de Guíxols i els dos ports en tramitació a Garraf, que van, però, per bon camí.

El port Segur és un exemple del que no ha de ser un port, a causa de la creació del tombolo que ha comportat l'obstrucció de la seva bocana. La solució tècnica ha estat enllestida, però l'expedient de remodelació del port no es va iniciar per la manca d'entesa entre l'Ajuntament i la concessionària. I per falta de conservació i de pagament la Direcció General de Ports i Costes (DGPC) donà curs a un expedient de caducitat.

PREVISIONS DE PARC I AMARRATGES PER ALS ANYS 1992-2000

El foment de la nàutica, el preu de les embarcacions, les modes, l'oferta d'amarratges,... poden influir en la variació del mercat. Els elements afavoridors de l'expansió del parc de Catalunya, molt allunyat de les dotacions d'alguns altres països, són, per a l'any 1992, la plena vigència de l'Acta Única Europea i la celebració dels Jocs Olímpics a Barcelona. Les previsions del parc del Pla de Ports Esportius per a l'any 2000 es basen en dues hipòtesis: l'una és el manteniment de la demanda, i l'altra, l'extrapolació de la relació entre el nombre d'embarcacions i la renda (segons assenyalem gràficament en el quadre adjunt núm. 11).

Quadre núm. 11

PARC EN EL PERÍODE 1990-2000. PLA DE PORTS ESPORTIUS

Hipòtesi	Parc total		Parc litoral	
	1990	2000	1990	2000
I	43.992	63.471	37.394	53.950
II	40.062	57.442	34.053	48.826

El parc estimat a 17 de març de 1988 és de 36.090 embarcacions; per a assolir-ne 43.992 el 1990 en falten 7.902; amb una matriculació de més de 10 cada dia que s'està produint, —2.650 embarcacions/any— és molt factible.

Els quadres núms. 12 i 13 relacionen els cinc ports en construcció el 1988, i els dotze que hi ha en tramitació. En expectativa hi ha 17 peticions (vegeu el quadre núm. 14). Llevat del Port Esportiu de Portbou, d'uns 350 amarratges, i el de Marina Cadaqués, de 320, la resta són remodelacions de ports (Roses, Sant Feliu de Guíxols, Segur de Calafell, Premià de Mar i Coma-ruga), o l'aprofitament de la infrastructura existent com és el cas de Cubelles, Cambrils, l'Ampolla o l'Ametlla de Mar i el port Vell de Barcelona. No sembla arriscat el supòsit de disposar el 1992 de 2.894 punts d'amarratge dels primers i de 2.354 dels segons, d'un total de 8.272 punts, i dels tercers, donat el tipus d'instal·lació, se'n podran sumar 3.066 als anteriors. En total, n'hi haurà 8.414.

Quadre núm. 12

PORTS EN CONSTRUCCIÓ L'ANY 1988

Port	Amarratge	Any	1990
Port esportiu de Calafat	387	1980	
Port esportiu de Llançà	444	1986	
Marina Port d'Aro-Fasell	477	1988	
Port esportiu de Mataró	1.086	1988	
Port esportiu Olímpic-Barcelona	500	—	
	2.894	—	2.894

Amarratges públics: 723

Quadre núm. 13

PORTS EN TRAMITACIÓ

Ports	Amarratge	Petició	1992
Port esportiu Sota Padró	875	1986	
Port esportiu Sant Antoni de Calonge	755	1987	
Cala Futadera-Tossa de Mar	680	1978	
Dàrsena esportiva Blanes II	800	1987	
Ampliació del port esportiu el Balís	349	1986	
Port esportiu Cabrera de Mar	907	1988	
Vilassar de Mar	911	1988	
Ampliació del port esportiu del Masnou	580	1986	
Port esportiu Garraf I	689	1987	
Port esportiu Garraf II-C1.	576	1987	
Port esportiu Roda de Barà	550	1981	
Port esportiu Torredembarra	600	1987	
			28%
	8.272	—	2.354

* Amarratges públics: 2.068

Quadre núm. 14

PETICIONS POSSIBLES DE PORTS		
Ports	Amarratges	1992
Port esportiu de Portbou	350	
Marina Cadaqués	320	
Dàrsena esportiva de Roses	500	
Reconversió port de Sant Feliu de Guíxols	800	
Remodelació del port esportiu de Lloret	400	
Port esportiu Arenys de Mar II	600	
Ampliació port Premià de Mar	350	
Port esportiu de Montgat	500	
Port esportiu de Badalona	500	
Port vell	1.500	
Dàrsena esportiva de Cubelles	600	
Remodelació port de Segur de Calafell	600	
Remodelació port de Coma-ruga	400	
Port esportiu de Tarragona	500	
Remodelació port esportiu de Salou	400	
Remodelació port de Cambrils	1.200*	
Dàrsena esportiva de l'Ametlla	250	
Dàrsena esportiva de l'Ampolla	450	
		30%
	10.220	3.066

Amarratges públics: 2.555

* 1.200 = 800 ampliació dàrsena + 400 dàrsenes esportives.

Per a la comprovació de les previsions de futur —1990 i 2000—, tant del parc com de l'oferta d'amarratges, el quadre núm. 15 recull la prognosi del Pla de Ports per zones turístiques.

Quadre núm. 15

PROGNOSI DEL PART I D'AMARRATGES. PLA DE PORTS ESPORTIUS 1982				
Zones turístiques	Parc		Amarratges	
	1990	2000	1990	2000
Costa Brava	19.723	26.080	8.218	10.867
El Maresme	5.800	8.600	2.788	4.135
Barcelona-Garraf	6.185	11.343	2.974	5.454
Costa Daurada	5.686	7.927	2.919	4.080
PARC LITORAL	37.394	53.950	16.899	24.536
PARC TOTAL	43.992	63.471	16.899	24.536

El quadre núm. 16 reflecteix les previsions del parc amb tres hipòtesis de creixement per als períodes 1988-90, 1991-92, 1993-2000, i el núm. 17 les dels amarratges. Les zones del Maresme, Barcelona-Garraf i la Costa Daurada, a les quals el percentatge d'amarratges l'any 1982 era del 14, 13 i 16% respectivament, passarà el 1992, al 16, 24 i 21%, amb una tendència equilibradora.

Quadre núm. 16

PARC 1982-1987 I PREVISIONS PER A 1990-2000					
Parc	Parc total				
	1982	1987	1990	1992	2000
Litoral	22.576	30.590	37.320	47.780	74.540
Total	26.650	36.090	44.040	56.640	88.360

Vegeu quadre núm. 3
Hipòtesis: 1988-1990: increment de 2.650 embarcacions/any.
1991-1992: increment del 12%.
1993-2000: increment d'un 7% anual o 56% en el període.

Quadre núm. 17

AMARRATGES - PORTS EN CONSTRUCCIÓ I TRAMITACIÓ					
	Amarratges		Amarratges totals		
Zona turística	1990	1992	1990*	1992	%
Costa Brava	921	1.375	7.445	8.820	37,30
El Maresme	1.086	1.879	2.593	4.472	18,90
Barcelona-Garraf	500	1.600	3.910	5.510	23,30
Costa Daurada	387	1.850	2.997	4.847	20,50
	2.894	6.704	16.945	23.649	100,00

* Amarratges 1988 - quadre núm. 10
Amarratges públics: 4.236 i 5.912
Amarratges any 2000: 27.699

Les perspectives del Pla de Ports Esportius per a l'any 1990, tant per al parc com per als amarratges, es confirmen. No és així per a l'any 2000, en què es preveu una desviació del 38%, amb 20.590 embarcacions de més i amb un 13% d'increment d'amarratges, és a dir, 3.163 amarradors més. El 1992 serà un any per a fer un examen de la situació (vegeu quadre núm. 18).

Quadre núm. 18

PARC/AMARRATGES 1982-2000					
Parc litoral	1982	1987	1990	1992	2000
Pla de Ports Esportius	22.576	30.590*	37.394	—	53.950
Previsions 1988	—	—	37.320	47.780	74.540
	—	—	74	—	20.590
Amarratges	1982	1987	1990	1992	2000
Pla de Ports Esportius	10.831	14.051*	16.889	—	24.536
Previsions 1988	—	—	16.945	23.649	27.699
			56	—	3.163
(Prev.) P.L./A.	2,08	2,18	2,20	2,02	2,69

* Estimat l'any 1987

La relació parc-amarratges en el període 1982-87 es manté fins al 1992. A partir d'aquesta data el parc creix més ràpidament que els amarradors, i la relació parc-amarratges, que era de 2,18 l'any 1987, passa a 2,70 l'any 2000, amb un parc de 75.000 embarcacions i 27.700 amarratges. El dèficit d'amarratges s'accentua i cal cercar les mesures adients.

Embarcacions esportives al port d'Aiguadolç.

El port de Premià de Mar és un altre port amb efectes negatius i amb dificultats per a recalar-hi. Per superar l'atzucac, primerament es redactà el Pla d'Ordenació que incloïa l'ampliació del port i l'estabilitat de les platges i, quan el Pla es trobava en fase avançada, no va tirar-se endavant per falta de suport municipal. Els dubtes municipals de traslladar el port a un altre indret i de destinar la seva plataforma a un equipament esportiu, embolicaren la troca. No obstant això, s'albira un cert futur prometedor, però amb esculls. Les aportacions de sorra, a què donarà lloc la regeneració de les platges del tram Mataró-Premià de Mar, acabaran obstruint la bocana, paralitzant-hi qualsevol tipus d'activitat. La regeneració del tram Premià de Mar-Montgat, va convertint la bocana del port del Masnou en una platja i va formant una barra que dificulta la navegació costanera després de dotze anys sense problemes.

El port de Sant Feliu de Guíxols conjumina els tres sectors (comercial, pesquer i esportiu) amb una tendència regressiva del tràfic comercial. El 1983, la DGPC es plantejà la remodelació del port, però el tema no estava prou madur, cosa que motivà una forta polèmica. Un cop assossegats els ànims, es constituí el 17 de febrer de 1986, una Comissió Mixta Generalitat-Ajuntament per analitzar la possibilitat de reconvertir el port comercial en un port pesquer-esportiu. La Comissió, el 27 d'octubre de 1987, aprovà per unanimitat la proposta del disseny que servia de base per a la realització d'un estudi de la viabilitat funcional i econòmica. La primera fase està contractada, i consisteix en un diagnòstic de la situació actual, un examen de les diverses alternatives per millorar les condicions d'abric i la valoració dels costos. En una segona fase se seleccionarà l'alternativa, es perfeccionarà l'estudi amb un model matemàtic, per redactar tot seguit el Pla Especial que a més d'incloure la zonificació de la zona de serveis del port, equipaments... relligarà el port amb la ciutat. Aquest port, amb una capacitat per a uns 1.000 amarratges, pot ser el port esportiu de la Costa Brava.

El 1987 es presentaren amb pocs mesos de diferència els projectes de dos ports situats a Garraf, amb una capacitat de 689 i 576 amarratges, respectivament. Ara bé, com que les instal·lacions de tots dos projectes se sobreposaven en una bona part, era preceptiu tramitar tots dos expedients en competència i amb un resultat poc prometedor. La DGPC, en la mateixa línia d'assessorament, va aconseguir que totes dues concessionàries iniciessin negociacions i es pogués cercar una solució conjunta. Aquesta unitat portuària d'unes 1.300 embarcacions ubicades a 1,5 milles del port Ginesta, crearà un centre nàutic important que la DGPC pensa ordenar, per les possibilitats que representa una agrupació d'uns 2.300 punts d'amarratge.

La capacitat mitjana dels ports esportius catalans, sense considerar la Marina d'Ampuriabrava, és de 250 amarratges. Per aproparnos a la dels ports francesos Llenguadoc-Rosselló de 500 i Provença-Costa Blava de 600, la DGPC aconsella de dissenyar instal·lacions superiors als 500 punts d'amarratge.

Per superar les malfiances que poden presentar els ports (impacte paisatgístic, ecològic, alteració de la façana marítima, integració del port-ciutat, etc.), la DGPC aconsella que els ajuntaments es responsabilitzin del projecte i, mentre es tramita la concessió, es constitueixi una societat anònima en la qual l'ajuntament aporti la part dinerària corresponent al cost del projecte, i l'import de la llicència municipal. Així s'ha fet en la redacció del projecte del port pesquer-esportiu de Torredembarra. Tenim exemples de ports sol·licitats per ajuntaments i que foren transferits a un club o a una societat (el port Hospitalet-Vandellòs i Port Mataró).

Ajuts de finançament

Per impulsar el sector nàutic, el Consell Executiu promulgà un decret que s'aprovà en data 25 d'abril de 1985, el qual regulava els ajuts per a la construcció, ampliació i millora dels ports, dàrsenes esportives i instal·lacions nàutico-esportives. Els ajuts es destinen a cobrir parcialment els costos dels amarratges públics que són preceptius segons la legislació vigent. En el cas de ports d'hivernada és el 25% del total. La quantia de subvenció que es pot arribar a atorgar per superfície d'amarratge destinat a ús públic no és superior a 20.000 pessetes en el cas de ports esportius, a 10.000 pessetes en les dàrsenes esportives, i finalment, en la construcció d'instal·lacions i millora de serveis la subvenció no supera el 15% de cost total de les obres. Des de la publicació del decret en el DOGC, s'han atorgat un total de 350 milions de pessetes a set peticions.

El finançament d'una part del cost dels ports esportius amb fons públics té precedents a més països, com, per exemple, EUA i França. El govern francès, el 1962, va decidir d'escometre el Pla d'Ordenació Turística del Llenguadoc-Rosselló amb l'objectiu de construir 20 ports esportius al llarg de 180 km de costa. L'aportació del Govern, a part de l'expropiació, fou de 100 milions de francs per a infrastructures, dels quals el 10% es destinava a ports. Als EUA part del finançament d'alguns ports del sud de Califòrnia fou amb fons públics i locals: primer, una entitat local o municipal redacta el projecte i tot seguit es demana la participació del Govern Federal que pot arribar a participar-hi fins amb un 50% del cost del dic principal i el canal de navegació. El promotor pot demanar, a més, un crèdit addicional amb un baix interès.

L'esdevenidor

La dialèctica ports-protecció de la costa pot atenuar-se si anem a ports de gran capacitat o a ampliar els existents abans de construir-ne de nous, i les actuacions a la costa poden concentrar-se creant amarratges organitzats amb dics semisubmergits i instal·lacions menors a l'estiu, continuant la promoció dels amarratges públics, millorant els serveis, la vigilància i la seguretat dels ports, construint molls de passatgers per a la recalada de creuers turístics i ordenant el parc del Garraf fonamentant-lo en el trípode de la nàutica, l'esbarjo i la cultura.

Catalunya, primera regió turística d'Europa, com sap tothom, cal que vetlli per a oferir unes bones infrastructures i perquè la relació qualitat-preu facin competitiu el nostre producte turístic. Per mar i aire proveint-nos d'uns ports i aeroports acollidors i d'uns bons serveis, i per terra tenint unes carreteres i uns ferrocarrils segurs i ràpids, que sols aconseguirem amb les autopistes i amb trens d'alta velocitat.

L'estratègia portuària ha de dirigir el rumb a rebaixar les dificultats, amb uns projectes que incloguin estudis d'impacte. Els Plans Especials són unes eines que uneixen esforços coordinant les infrastructures del port amb les de la ciutat, i respectant el planejament urbanístic. En tercer lloc, hi ha una tasca a fer de difusió a les escoles: del mar, la costa, la navegació i els ports, que despertarà il·lusions a molts joves per la riquesa d'un món que sovint els és desconegut. Una mostra dels atractius de la nàutica que cada any capta més adeptes són les regates de velers, els campionats de motonàutica, els *rallys* d'embarcacions de pneumàtics pel riu Ebre, etc. El Mediterrani, evocant temps passats, val a dir, tornarà a ser un teatre privilegiat per als mariners-turistes de la civilització de l'esbarjo, mariners-esportius plens de llibertat que gaudiran més que mai de l'encís d'aquest mar, que és el MARE NOSTRUM, el mar de tots.

R.P. □

NOTA:
Aquest article és basat, en la seva pràctica totalitat, en la conferència que sota el títol «Planificació de Ports Esportius. El cas de Catalunya» va presentar el mateix autor en les «I Jornades Internacionals de Turisme Nàutic a la Mediterrània», els actes de les quals van tenir lloc a Barcelona de l'11 al 15 d'abril d'enguany.