

JOAN ALEMANY
Professor de la Universitat de Barcelona
Director de la revista *Portus*

Litoral i portualitat: límits de la nàutica recreativa i estratègies d'ordenació

Papers, Regió Metropolitana de Barcelona
núm, 41, juliol 2004, pàgs. 41-52

- 1** Introducció: desenvolupament de les instal·lacions nàutiques recreatives
- 2** Evolució recent de l'oferta d'instal·lacions nàutiques: del gran creixement a la saturació
- 3** Característiques de les instal·lacions nàutiques
- 4** Situació actual i perspectives de futur
- 5** Problemàtica de les instal·lacions. Necessitat d'una nova concepció de la nàutica recreativa i les seves infraestructures
- 6** Noves estratègies de desenvolupament de la nàutica i de les seves instal·lacions

Litoral i portualitat: límits de la nàutica recreativa i estratègies d'ordenació

1 Introducció: desenvolupament de les instal·lacions nàutiques recreatives

La nàutica recreativa, tal com s'entén en l'actualitat amb les seves instal·lacions pròpies i les activitats turístiques i esportives, va néixer a Catalunya a les darreres dècades del segle XIX. La primera organització que es va dedicar específicament a la nàutica va ser la Societat de Regates de Barcelona, creada el 1873, però va durar poc i va ser substituïda, vuit anys més tard, pel Club de Regates de Barcelona. Aquest es va dividir a començaments del segle XX i va donar lloc als actuals Club Nàutic i Club Marítim de Barcelona. El més antic dels clubs catalans actuals és el Club Nàutic de Tarragona, que manté activitat des de la seva fundació, el 1878.

Les primeres societats catalanes dedicades a la nàutica esportiva i recreativa només van ser possibles quan es va disposar d'unes instal·lacions adequades als grans ports comercials de Tarragona i Barcelona, els únics que tenien suficients espais els anys setanta i vuitanta del segle XIX, aconseguits després de les primeres grans ampliacions i transformacions portuàries iniciades uns anys abans. Les primeres instal·lacions consistiren bàsicament en uns reduïts locals socials, un mínim espai d'aigua abrigada amb alguns amarradors i algun mecanisme per avarar i treure unes poques embarcacions menors. Durant molts anys, només els grans ports comercials podien mantenir instal·lacions nàutiques d'aquest tipus i, per tant, aquestes activitats quedaren reduïdes als ports de Barcelona i Tarragona. A més d'aquests, sols Palamós disposava d'un moll artificial i un espai marítim arrecerat, però insuficient, per desenvolupar activitats nàutiques.

La construcció de nous ports (i l'ampliació del de Palamós) durant la primera meitat del segle XX va facilitar l'extensió de la pràctica dels esports nàutics, però no va ser fins a finals de la dècada de 1950 quan la nàutica recreativa es va començar a estendre i a créixer per tota la costa catalana. Primer es van crear espais específics per a les embarcacions de lleure als ports pesquers i comercials i després, a partir dels anys seixanta del segle XX, van començar a aparèixer els anomenats *ports esportius*, és a dir, infraestructures portuàries independents totalment dedicades a la nàutica recreativa.

Considerant el llarguíssim període des que hi ha activitats comercials i pesqueres continuades a la costa ca-

talana, la nàutica de lleure és una activitat molt recent. Les seves instal·lacions especialitzades i localitzades per tota la costa només tenen mig segle d'existència. Però el seu creixement en nombre d'instal·lacions, i la seva capacitat, mesurada en nombre d'amarradors, ha tingut un increment molt important al llarg dels darrers tres decennis. Els impactes sobre el medi litoral han estat també creixents en el temps, especialment des que es comencen a construir instal·lacions especialitzades exclusivament per a la nàutica recreativa i, encara més, quan aquestes infraestructures s'han localitzat en indrets d'alt valor paisatgístic i ambiental o en zones de forta dinàmica litoral de sediments.

Actualment, amb 40 grans instal·lacions nàutiques dedicades a la marina de lleure, s'ha arribat a un nivell molt alt d'ocupació de la costa i a una certa saturació. És molt difícil trobar llocs on sigui possible construir noves infraestructures sense que representin forts impactes negatius sobre una costa ja molt maltractada. Però tots els estudis i les anàlisis sobre el sector de la nàutica de lleure indiquen que la demanda potencial d'embarcacions (i per tant d'amarradors) creixerà els propers anys en una proporció superior al creixement de la renda i de la població. L'estratègia de preservació i d'ordenació del litoral no pot permetre autoritzar totes les instal·lacions nàutiques necessàries per satisfer aquesta demanda potencial creixent a causa dels forts impactes sobre el medi que sens dubte produiria. Però tampoc no és convenient imposar un fre total al creixement de la nàutica i al nombre d'amarradors, tot prohibint tota nova construcció o reforma d'instal·lacions nàutiques. A mig i a llarg termini la pressió de la demanda acabaria produint efectes negatius sobre un sector que mantingués una oferta rígida en les característiques i en el nombre d'instal·lacions i d'amarradors.

És necessari plantejar-se una nova estratègia en relació amb les instal·lacions nàutiques que s'orienti a la consecució d'almenys tres tipus d'objectius bàsics:

- Donar sortida a la demanda creixent (o a una part específica de la demanda) d'embarcacions esportives i de lleure, així com a la demanda derivada d'amarradors i de serveis nàutics. Aquest sector pot tenir una influència positiva en la creació d'activitats econòmiques i d'ocupació i, per tant, en el desenvolupament econòmic local.

- Millorar les relacions entre el port i la ciutat, les connexions d'instal·lació nàutica en zona urbana i els accessos als serveis i a la pràctica dels esports nàutics a les poblacions marineres.

–Preservar i ordenar tot l’espai litoral, incloent-hi les àrees urbanitzades i les naturals, considerant les instal·lacions nàutiques i la seva reforma no solament com un problema pels seus impactes sobre el medi, sinó també com a instruments que poden contribuir a millorar moltes àrees urbanitzades, especialment les que ja disposen d’infraestructures portuàries.

2 Evolució recent de l’oferta d’instal·lacions nàutiques: del gran creixement a la saturació

A la costa de Catalunya, on sempre s’ha mantingut la dotació més alta d’instal·lacions nàutiques i d’amarradors de totes les comunitats autònomes, s’ha passat de 1.550 amarradors l’any 1970 a 22.685 l’any 2000. El creixement relatiu més important es va donar en la dècada de 1970, ja que es partia d’un nivell molt baix al començament d’aquest període. El creixement relatiu en el nombre d’amarradors es va anar desaccelerant a les dècades següents, però no ha deixat de créixer els darrers anys, com mostra la taula 1. No obstant això, a la dècada dels vuitanta del segle XX el creixement absolut va ser molt important. El lent creixement a la darrera dècada es deu a una doble qüestió: en primer lloc, a una certa saturació d’instal·lacions per tota la costa, i en segon, a l’esgotament dels models seguits des del començament del període considerat.

Cal recordar que durant el període 1970-1982, el de major creixement relatiu del nombre d’amarradors, el model de construcció, gestió i finançament de les instal·lacions nàutiques recreatives era el que delimitava la Llei de Ports Esportius de 1969, elaborada amb la finalitat de fomentar al màxim aquests tipus d’instal·lacions, com correspon a l’època de gran creixement econòmic i turístic anomenada *desarrollismo* i on no es tenien presents les consideracions mediambientals.

El traspàs a la Generalitat de competències en matèria de ports, establert en el Reial Decret 2.876 de 12 de desembre de 1980, va suposar l’inici d’una nova política per a les instal·lacions nàutiques. La Generalitat va començar a exercir la seva competència elaborant el 1982 –per iniciativa d’una proposta no de llei del Parlament– el primer Pla de Ports Esportius, que va suposar un pas endavant molt important en la regulació i l’ordenació de les instal·lacions nàutiques a Catalunya i un model i una metodologia que van seguir després

la major part de comunitats autònomes que van rebre competències en aquesta matèria.

El Pla de Ports Esportius va suposar una primera normativa i una nova concepció per a la localització i la construcció d’infraestructures nàutiques. Malgrat algunes insuficiències, el pla presenta un balanç positiu per a la regulació de les instal·lacions de la nàutica esportiva, ja que va suposar un creixement relatiu del nombre d’amarradors més moderat i més equilibrat territorialment. Com mostra la taula 1, entre 1982 i 1992 hi va haver encara un fort creixement (7,5% anual), condicionat per la forta inèrcia de la dècada anterior. Entre 1992 i 2000, el creixement del nombre d’amarradors va baixar a una mitjana del 2,4% anual. D’altra banda, el creixement es distribueix territorialment de forma molt més equilibrada, com també mostra la taula a les darreres fileres, de manera que disminueix percentualment la dotació de la Costa Brava (els primers anys era totalment dominant amb més del 60% del parc total d’amarradors) i augmenten les participacions absolutes i relatives dels sectors portuaris de Barcelona i Tarragona; així s’arriba al final del període a una situació més equilibrada. A l’últim, és necessari ressenyar que des de l’aprovació del pla no s’ha autoritzat la construcció de cap nova instal·lació nàutica que tingui uns grans impactes negatius sobre la costa, com els d’alguns ports que s’havien projectat, aprovat i construït abans del traspàs de competències a la Generalitat (Coma-ruga, Segur de Calafell i Premià de Mar). El nou Pla de Ports de Catalunya aprovat l’any 2001 actualitza les previsions de la demanda, delimita de nou les zones de protecció i les autoritzades i precisa les normes de tramitació i de construcció de les instal·lacions, però presenta una metodologia i unes concepcions similars al pla aprovat dinou anys abans.

3 Característiques de les instal·lacions nàutiques

Però a més dels canvis quantitius i de la distribució per grans demarcacions mostrats en l’apartat anterior, les característiques de les instal·lacions nàutiques han canviat considerablement els darrers anys. A partir de l’aprovació del Pla de Ports Esportius de 1982 creix considerablement la grandària (mesurada en nombre d’amarradors) de les noves instal·lacions i es millora la dotació dels seus serveis. Aquestes dues qüestions comporten un augment de la capacitat mitjana de les

Taula 1 Capacitat de les instal·lacions nàutiques per comarques i sectors portuaris. 1970-2000. Nombre d'amarradors

COMARQUES I SECTORS PORTUARIS				
	1970	1982	1992	2000
Alt Empordà	160	4.057	4.641	5.973
Baix Empordà	660	1.591	3.050	3.140
La Selva	150	533	523	452
SEC. PORT. GIRONA	970	6.181	8.214	9.565
Maresme	150	1.507	2.578	3.797
Barcelonès	200	278	1.430	1.450
Baix Llobregat	-	-	-	-
Garraf	50	1.080	3.262	3.207
SEC. PORT. BARCELONA	400	2.865	7.270	8.454
Baix Penedès	-	488	488	530
Tarragonès	100	370	370	1.487
Baix Camp	-	272	1.055	1.000
Baix Ebre	30	340	1.055	1.093
Montsià	50	315	596	556
SEC. PORT. TARRAGONA	180	1.785	3.564	4.666
TOTAL CATALUNYA	1.550	10.831	19.048	22.685
PARTICIPACIONS EN %				
SEC. PORT. GIRONA	62,6	57,0	43,1	42,1
SEC. PORT. BARCELONA	25,8	26,5	38,2	37,3
SEC. PORT. TARRAGONA	11,6	16,5	18,7	20,6

Font: Pla de Ports de Catalunya, 2001.

infraestructures nàutiques (molt baixa anteriorment) i un nivell superior en la qualitat dels serveis oferts als usuaris i a les embarcacions. En efecte, si s'analitza l'evolució de la grandària mitjana de les instal·lacions nàutiques catalanes es comprova que el 1982 la capacitat mitjana d'amarradors era de 328; el 1987, de 360; el 1992, de 488, i el 2000, de 597. Això representa un increment important de les dimensions de les infraestructures deguda a dues qüestions: en primer lloc, els nous ports i dàrsenes que es creen tenen una capacitat en general molt superior als que ja existien i, en segon lloc, es va produir un conjunt d'ampliacions importants de les infraestructures existents, especialment a partir de 1987.

El creixement de l'oferta d'instal·lacions i d'amarradors des de l'elaboració del Pla de Ports Esportius de 1982 es va deure fonamentalment a les següents operacions:

–Entre els anys 1982 i 1987 es van construir tres grans ports esportius: Port Ginesta (1.004 amarradors), l'Hospitalet de l'Infant-Vandellòs (575 amarradors)

i Calafat (387 amarradors). No es va ampliar de forma considerable cap instal·lació existent.

–El període comprès entre 1987 i 1992 es van construir tres nous ports esportius i es van ampliar considerablement cinc instal·lacions existents. Els nous ports són: Marina Palamós (867 amarradors), Olímpic de Barcelona (742 amarradors) i el de Mataró (1.008 amarradors). Les ampliacions d'instal·lacions que ja existien foren: marina Port d'Aro (488 amarradors, de fet va ser l'acabament de l'obra iniciada uns anys abans), dàrsena esportiva de Vilanova (650 amarradors), dàrsena esportiva de Cambrils (210 amarradors), dàrsena esportiva de l'Ampolla (300 amarradors), dàrsena esportiva de Sant Carles de la Ràpita (100 amarradors).

–Durant el darrer període considerat, entre els anys 1992 i 2000 només es va construir un nou port esportiu independent, el de Torredembarra, mentre que es van dur a terme cinc importants ampliacions: marina Empuriabrava (300 amarradors), marina Santa Margarita (1.000 amarradors), el Balís (375 amarradors), el Masnou (600 amarradors),

Trasllat de la dàrsena esportiva de Tarragona (300 amarradors).

Com es pot comprovar en analitzar les dades anteriors, durant el primer període considerat després del primer Pla de Ports Esportius, el creixement del nombre d'amarradors (uns 2.000) es va deure exclusivament a la construcció de nous ports esportius. El següent període, 1987-1992, la construcció de noves instal·lacions va suposar un creixement de 2.600 amarradors i les ampliacions d'infraestructures existents, 1.700 nous amarradors. A l'últim, els darrers anys (1992-2000), el creixement més important s'ha produït per l'ampliació de cinc instal·lacions existents (2.600 amarradors aproximadament), mentre que només s'ha construït un sol nou port esportiu, el de Torredembarra, amb 816 amarradors.

L'augment de capacitat de les noves infraestructures i l'ampliació de les existents ha comportat l'increment considerable de la capacitat mitjana de les instal·lacions nàutiques, i aquest procés ha anat acompanyat d'una millora apreciable dels serveis i els equipaments interiors. Actualment, la major part de les instal·lacions nàutiques (excepte els embarcadors i les dàrsenes més petites, per sota de 200 amarradors) disposen dels principals serveis a les embarcacions i als seus usuaris: des d'àrees tècniques per a la reparació i el manteniment d'embarcacions i motors fins a locals socials, restaurants, serveis sanitaris, cursos de formació, organització de vela lleugera i regates per als usuaris, passant per serveis directes als amarradors. En general, les principals instal·lacions estan molt ben dotades de serveis i equipaments.

4 Situació actual i perspectives de futur

Els dos grans Plans de Ports de Catalunya han estat sens dubte positius per ordenar millor un sector amb un fort creixement i amb un important impacte sobre el medi litoral. Però com s'ha posat de manifest als anteriors apartats, la costa catalana es troba saturada d'instal·lacions nàutiques i el model de creixement que dibuixaven els plans està esgotat. Si s'examina un mapa de la costa catalana amb la localització de totes les instal·lacions nàutiques (fig. 1), es comprova que si s'exceptuen els dos grans espais naturals que resten –el Cap de Creus i el delta de l'Ebre–, la distància mitjana entre infraestructures marítimes per a la nàutica de lleure és de només 4,6 milles de distància. D'altra banda, els principals *ratios* que s'acostumen a utilitzar

per analitzar les dotacions d'instal·lacions i d'amarradors de forma comparada entre diferents comunitats autònomes (per exemple, en relació amb la longitud de costa, la població resident o els indicadors turístics) donen xifres més elevades per a Catalunya, superades només en alguns casos per les illes Balears.

Si es consideren les instal·lacions nàutiques segons les seves característiques físiques i la seva dependència jurídica administrativa, es poden dividir segons les següents tipologies:

–*Dàrsena esportiva (DE)*. Són les instal·lacions nàutiques que es troben a l'interior de ports més grans i que tenen a més altres funcions, com les comercials i pesqueres. En aquest sentit, les dàrsenes esportives es tramiten i es gestionen a través de les autoritats portuàries (en el cas dels ports d'interès general de Barcelona i Tarragona) o de l'empresa Ports de la Generalitat (per a la resta de ports pesquers i esportius).

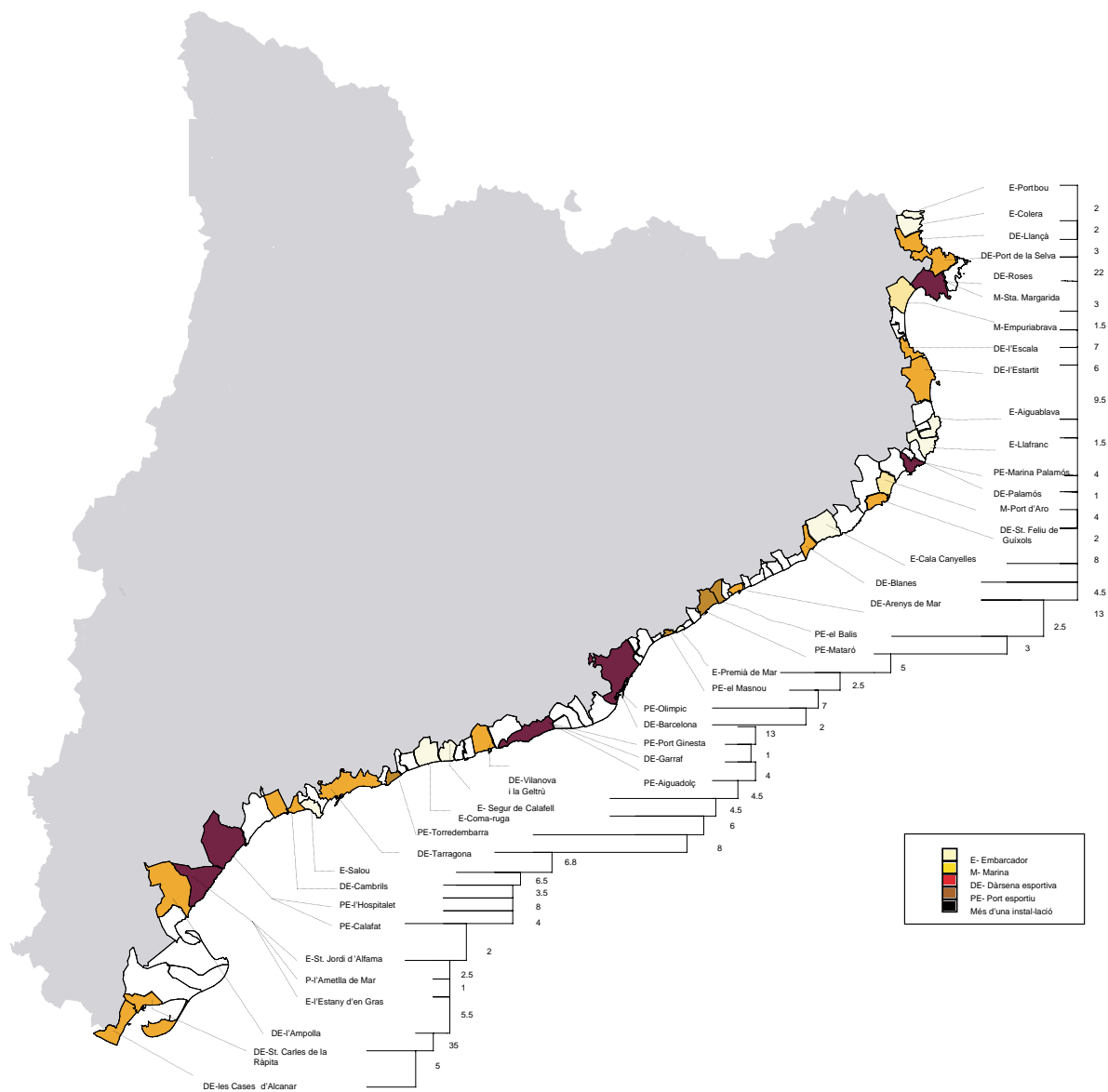
–*Embarcador (E)*. És una petita instal·lació nàutica de menys de 150 amarradors, amb alguns serveis per a la nàutica recreativa però amb una infraestructura marítima permanent. Tenint en compte que malgrat les seves petites dimensions presenten impactes sobre el medi litoral i són pocs els usuaris que les aprofiten, es recomana limitar aquests tipus d'instal·lacions. S'acostumen a tramitar per les Lleis de Ports Esportius i la Llei de Costes.

–*Marina (M)*. Són les instal·lacions nàutiques que es troben dins d'una urbanització de la qual en formen part. La darrera Llei de Costes pràcticament impossibilita la nova construcció d'aquest tipus d'instal·lacions nàutiques, que suposen una urbanització privatitzadora de la costa. Les marines existents es van tramitar per la Llei de Ports Esportius.

–*Port esportiu (P)*. Són les infraestructures marítimes i els seus espais terrestres adjunts dedicats exclusivament a la nàutica recreativa. La llei distingia entre els d'escala (menors dimensions, menys serveis) i els d'hivernada (més grans i amb més serveis). Els més antics van ser tramitats per la Llei de Ports Esportius i els més recents i els nous projectes, per les Lleis de Ports de la Generalitat.

Si s'analitza l'evolució del nombre d'amarradors a Catalunya segons el tipus d'instal·lació que recull la taula 2, es pot concloure que l'evolució dels darrers dos decennis ha suposat una disminució del percentatge del nombre d'amarradors que es troben a Embarcadors

Figura 1 Instal·lacions nàutiques de la costa catalana



(han passat de representar el 5% l'any 1982 al 2% el 2000), a Marines (han passat del 31% al 23%) i a Dàrsenes esportives (que presenten una disminució des del 39% fins al 32%), mentre que ha augmentat considerablement el pes absolut i relatiu dels Ports esportius (han passat de tenir el 25% del total d'amarradors l'any 1986 al 42% l'any 2000). Amb les propostes que hi ha de construcció de nous ports esportius (Portbou, Roses, Badalona, Besòs i Roda de Barà, amb uns

4.000 nous amarradors) i les molt baixes expectatives d'ampliació de dàrsenes esportives, la proporció del nombre d'amarradors als ports esportius pot superar fàcilment el 50% del total d'amarradors de la costa catalana en un futur immediat.

Les previsions d'augment del nombre d'amarradors del Pla de Ports Esportius de 1982 es van complir amb força precisió. El Pla de Ports de Catalunya de 2001 fa

Taula 2 Dotació d'instal·lacions nàutiques a Catalunya per tipus de port. 1982-2000

	1982	1987	1992	2000
E Portbou	44	44	44	-
E Colera	133	133	133	150
DE Llançà	174	174	497	497
DE Port de la Selva	220	231	316	328
E Roses	51	51	51	-
M Sta. Margarida*	500	500	500	1.598
M Empuriabrava*	2.500	2.500	2.500	2.800
DE l'Escala	435	435	600	600
DE l'Estartit	416	416	465	706
E Aiguablava	62	62	62	60
E Llafranc	140	140	140	140
P Marina Palamós	-	-	867	861
DE Palamós	359	349	349	209
M Port d'Aro	354	354	842	839
DE Sant Feliu de Guíxols	260	260	325	325
E Cala Canyelles	132	132	132	132
DE Blanes	401	371	391	320
DE Arenys de Mar ¹	350	350	413	590
P el Balís	400	400	400	775
P Mataró	-	-	1.008	1.080
P Premià de Mar	274	274	274	274
P el Masnou	483	483	483	1.078
P Port Olímpic	-	-	742	740
DE Barcelona ²	278	278	688	710
P Port Ginesta	-	1.004	1.011	1.064
DE Garraf	60	60	576	589
P Aiguadolç	671	671	671	742
DE Vilanova i la Geltrú	349	349	1004	812
P Segur de Calafell	223	223	223	265
P Coma-ruga	265	265	265	265
P Torredembarra	-	-	-	816
P Tarragona ³	140	140	140	441
P Salou	230	230	230	230
DE Cambrils	272	272	480	425
P l'Hospitalet-Vandellòs	-	575	575	575
P Calafat	-	387	404	404
DE l'Ametlla de Mar ⁴	225	225	246	257
DE l'Ampolla	115	115	405	432
DE Sant Carles de la Ràpita	185	377	466	438
DE Cases d'Alcanar	130	130	130	118
TOTAL	10.831	12.960	19.048	22.685

Notes: * Veure text per l'evolució dels amarradors.

¹ A partir de 1992 inclou les instal·lacions del Club de Pesca Mar Esport.

² El 1982 i 1987 són les instal·lacions del Club Nàutic i del Club Marítim.

³ Fins 1992 és la dàrsena esportiva del port. A partir del 1996 és el nou port.

⁴ Inclouen altres instal·lacions menors i embarcadors del municipi.

Font: Pla de Ports de Catalunya, 2001.

unes noves previsions que suposen un creixement durant els propers anys. Amb la hipòtesi de creixement intermedi (hi ha unes hipòtesis mínima i màxima) s'arribaria a una dotació total de 34.436 amarradors l'any 2015. Actualment s'estan construint o estan en projecte aprovat o molt avançat prop de 5.000 nous amarradors amb instal·lacions tan importants com la del port esportiu del Besòs (ja construït però sense funcionament fins que s'acabi el Fòrum de les Cultures) i el port de Badalona, ambdós previstos inicialment per a més de 1.000 amarradors cada un.

5 Problemàtica de les instal·lacions. Necessitat d'una nova concepció de la nàutica recreativa i les seves infraestructures

La principal problemàtica actual deriva de la dificultat de preservar (i millorar) d'una forma activa l'espai litoral i alhora donar sortida a una demanda creixent d'infraestructures i serveis per a la nàutica recreativa.

Aquesta problemàtica de compatibilitzar la preservació del litoral i la demanda creixent és la manifestació a escala territorial d'un conjunt de qüestions problemàtiques concretes i de concepcions errònies que es troben a la base d'algunes polítiques que s'han seguit entorn la construcció i la gestió de les instal·lacions nàutiques recreatives. Sense resoldre aquests elements concrets que estan a la base de les polítiques i les estratègies portuàries no es podrà resoldre satisfactoriament la problemàtica territorial més general. En aquest sentit s'apunten tres importants problemes concrets de les estratègies actuals i futures sobre la promoció i la gestió de les infraestructures per a la nàutica: primer, el concepte de servei a la societat de la instal·lació; segon, el cost elevat de la infraestructura nàutica i els negocis complementaris per finançar-la; tercer, l'educació i la promoció de la nàutica i el respecte pel medi litoral.

La primera qüestió que cal plantejar-se és si el concepte de gran instal·lació nàutica com a lloc privat per guardar unes poques embarcacions és una concepció d'un equipament que respon a un desenvolupament sostenible o no. La resposta per a moltes de les instal·lacions existents és negativa. Des del projecte fins a la construcció i la gestió, moltes instal·lacions responen al concepte d'equipament privat al servei de relativament poques persones si es considera la magnitud de l'ocupació territorial, el cost de la inversió i l'impacte mediambiental. És necessari passar a una

nova concepció de les instal·lacions nàutiques com a infraestructures per a tota la societat per tal de promoure la pràctica d'unes activitats saludables, esportives i educatives, que representen una oportunitat de millora de la qualitat de vida per a les poblacions marineres.

La vela en totes les seves formes, el rem o la navegació tradicional no només no tenen un impacte negatiu sobre el medi, sinó que poden ser la base per conèixer millor i estimar el mar. Les instal·lacions nàutiques poden servir a aquestes finalitats si es consideren en un sentit ampli com les infraestructures de nexes d'unió de les activitats terrestres amb les marítimes i no solament com a grans aparcaments d'unes poques embarcacions que es mantenen la major part del temps (moltes, més del 95% de la seva vida útil) amarrades dins del port. Les instal·lacions s'han de complementar amb les anomenades "instal·lacions nàutiques lleugeres" que, amb equipaments a terra i poca obra marítima, poden donar servei a multitud d'embarcacions de grandària petita i mitjana. D'aquesta forma s'alliberarien molts amarradors que són ocupats per embarcacions que es poden mantenir a terra. La promoció d'aquestes instal·lacions –que no estan exemptes d'un cert impacte, però menor que les tradicionals– ha de ser un element important d'una estratègia de futur.

La segona gran qüestió problemàtica és l'elevadíssim cost de les inversions en infraestructures marítimes recreatives i la forma de finançar-lo. Actualment, és molt difícil –gairebé impossible– que un port esportiu per a 1.000 amarradors (unes 10-12 hectàrees de superfície marítima abrigada) tingui un cost d'inversió inferior a 60 milions d'euros. Si la inversió l'han de fer només els usuaris de la nàutica recreativa, el cost dels amarradors i dels serveis és prohibitiu: no hi ha demanda solvent a un cost tan elevat. Per això, els anys seixanta i setanta del segle XX, algunes instal·lacions es van promocionar a partir d'urbanitzacions que es construïen juntament amb la infraestructura nàutica (les marines) o molt properes a ella. Les plusvàlues que s'obtenien en la venda de parcel·les, segones residències i apartaments justificaven la inversió al port esportiu. Però els impactes sobre la costa i el medi litoral eren enormes i molt negatius. Per això, al primer Pla de Ports Esportius de la Generalitat i després a la Llei de Costes de l'Estat aquestes pràctiques es van prohibir. Però els anys noranta va aparèixer amb força un nou model per finançar les instal·lacions nàutiques, àdhuc perquè esdevinguessin

un bon negoci: va ser la construcció de centres comercials i una gran profusió de bars, restaurants i discoteques a l'interior del port. La nàutica esportiva i recreativa ha estat gairebé una excusa, unes activitats supeditades al comerç, els restaurants i discoteques i, fins i tot, als aparcaments d'automòbils, que han comportat excel·lents negocis. Els usuaris dels vaixells sovint han de patir nombroses molèsties causades per aquestes activitats que no són pròpies de les instal·lacions nàutiques i que, com a màxim, haurien de tenir una funció complementària i de servei a la pràctica de la navegació esportiva i de lleure.

Les principals infraestructures portuàries que van tenir una relació directa amb les urbanitzacions turístiques que es troben al seu darrera i que, per tant, van contribuir a l'ocupació del litoral per les segones residències, són principalment les grans marines de Santa Margarida i Empuriabrava i, en menor mesura, la marina Port d'Aro, que té una configuració de penetració del canal cap a l'interior. Malgrat que no hi ha un vincle tan directe entre la instal·lació nàutica i la urbanització, també hi ha una relació amb l'ocupació i la urbanització de l'espai litoral als embarcadors i ports esportius d'Aiguablava, Llafranc, Cala Canyelles, el Balís, Aiguadolç, Calafat i Sant Jordi d'Alfama.

Respecte les àrees comercials, de restaurants, bars, discoteques i aparcaments, que són clarament molt més àmplies que les necessàries per al servei de la instal·lació nàutica i els seus usuaris, i que s'han construït per obtenir uns beneficis al marge de la pràctica de la navegació esportiva i de lleure, és necessari ressenyar que poden adquirir un caràcter greu i distorsionador de les finalitats de les infraestructures nàutiques. A Catalunya, la primera gran instal·lació que es va dotar d'una àrea comercial i de diversió exageradament àmplia fou Port Ginesta (a les Botigues de Sitges, 1984), on amb una capacitat de 1.064 amarradors es dedicaren uns 5.000 metres quadrats a comerç, restauració i lleure nocturn. L'èxit econòmic de l'operació va comportar que al Port Olímpic fossin més de 12.000 metres quadrats els dedicats a aquestes finalitats quan la capacitat és de 740 amarradors. Als projectes de Port Besòs i de Port de Badalona també les àrees comercials superen àmpliament les necessitats de la nàutica, ja que se'ls hi dediquen 12.000 i 6.500 metres quadrats, respectivament.

En el millor dels casos, les àrees comercials, de restaurants, discoteques i aparcaments ajuden a finançar les

costoses inversions de les infraestructures, i en el pitjor dels casos constitueixen activitats i negocis independents en uns espais que no han estat concebuts amb aquestes finalitats. Àdhuc en algunes situacions externes les activitats comercials arriben a interferir i dificultar la nàutica recreativa.

A l'últim, cal reconsiderar clarament les finalitats de les polítiques de construcció i gestió de les instal·lacions. El debat no es pot centrar entorn les infraestructures portuàries recreatives com una finalitat en elles mateixes. La finalitat que cal promoure és la pràctica dels esports nàutics, de la navegació turística i de lleure, de la navegació tradicional, la vela i el rem, que tenen pocs impactes negatius sobre el medi litoral si es realitzen correctament i moltes avantatges per als seus usuaris i per a les poblacions costaneres. En funció d'aquestes activitats s'han d'estudiar les infraestructures necessàries de forma que els seus impactes siguin els menors possibles sobre la costa. Les alternatives de futur per augmentar el nombre d'amarradors i desenvolupar la nàutica passen més per reformar, reorganitzar, ampliar i aprofitar millor els espais portuaris actuals que per construir noves instal·lacions, qüestió que s'ha d'estudiar detingudament en funció de la zona, de les característiques de la infraestructura i dels seus impactes.

Les instal·lacions nàutiques presenten alguns problemes evidents –impactes sobre el medi litoral–, però si estan ben projectades i gestionades també poden presentar aspectes molt positius pel que fa a la millora d'un espai degradat, com a instruments per potenciar la pràctica d'activitats esportives, com a bases per a l'educació ambiental i el coneixement del mar i com a elements de creació d'activitats econòmiques i d'ocupació. Hi ha experiències molt interessants, per exemple a la Bretanya, on s'ha aconseguit compaginar una molt alta qualitat ambiental a la costa i el medi marí amb un desenvolupament ordenat de la nàutica recreativa (amb alts nivells de dotació d'amarradors) i amb un conjunt important d'activitats econòmiques i ocupacions en treballs del mar.

Dos exemples a la mateixa ciutat de Barcelona són representatius dels aspectes negatius i positius de les concepcions envers les instal·lacions nàutiques. El negatiu seria l'anomenada Marina Port Vell (la que es troba al moll de la Barceloneta), que va ser dissenyada i promocionada específicament com a instal·lació d'hivernada de grans iots. En el projecte i en la seva ges-

tió sempre es va mantenir l'absurd objectiu que servis només per als gran iots de la Mediterrània occidental, de forma que els vaixells es mantinguessin pràcticament tot l'any sense activitat i que els seus propietaris (la majoria forasters) els utilitzessin només durant les vacances. D'aquesta forma s'ha dedicat un espai privilegiat des del punt de vista urbanístic (al centre de la ciutat), des del punt de vista marítim (ampli espai d'aigua perfectament resguardat) i des del punt de vista social (amb altes possibilitats d'impulsar l'àrea urbana propera) a l'atracament de vaixells sense activitat. En contraposició, l'exemple altament positiu ha estat el Centre Municipal de Vela del Port Olímpic, on s'han promocionat la nàutica de vela de lloguer i les activitats de formació esportiva per a nombroses persones que no disposen de mitjans per tenir un vaixell propi i un amarrador permanent.

6 Noves estratègies de desenvolupament de la nàutica i de les seves instal·lacions

Amb els problemes apuntats als apartats anteriors és clar que cal una reflexió, un debat seriós i una nova programació per al futur de les instal·lacions nàutiques.

La problemàtica actual és complexa i s'haurà d'afrontar de forma global posant en marxa polítiques d'ordenació i estratègies que considerin totes les vessants de les infraestructures nàutiques: des del seu projecte i les seves característiques tècniques fins a les seves funcions, la seva gestió i el seu finançament.

Per iniciar les anàlisis i les reflexions sobre la situació actual i les perspectives de futur de les instal·lacions nàutiques a la costa catalana en el marc d'una nova política d'ordenació del litoral, es poden considerar com a conclusions tres tipus de qüestions: primer, sobre un nou concepte de les funcions de les instal·lacions i del paper de l'Administració en la seva construcció i gestió; segon, el problema de la seva localització i la preservació del medi litoral; tercer, les possibles estratègies d'ampliació, transformació i millora de les infraestructures existents.

La primera temàtica pot ser la més complexa d'assumir i de portar a la pràctica per part de les administracions i els usuaris de la nàutica recreativa ja que existeixen una inèrcia i unes pràctiques tradicionals que serà necessari replantejar-se. En aquest sentit s'haurà

de partir de la consideració que l'actual model de creixement de la nàutica amb la necessitat de construcció de més i més instal·lacions d'alt cost econòmic, alt impacte mediambiental i relatiu poc ús social, està pràcticament esgotat. El tema central de la política portuària per a la nàutica recreativa no es troba en el nombre d'instal·lacions i la seva capacitat, sinó en quin tipus de nàutica es vol promoure en el futur, i en funció d'això cal plantejar-se dues qüestions més: quines infraestructures són necessàries i on es deuen localitzar. La vela en totes les seves manifestacions esportives i de lleure pot ser l'element de més ampli abast popular i es pot justificar un suport públic per a la seva promoció. Fomentar i facilitar que les activitats de vela amb major ús (participació en regates, utilització freqüent del vaixell) tinguin una discriminació positiva per ocupar places als ports és una qüestió que pot ajudar a activar les instal·lacions i superar el caràcter de lloc d'atracament d'algunes d'elles. Crear instal·lacions nàutiques lleugeres (marines seques, rampes per avallar, ports secs, fondejadors organitzats) per a les embarcacions petites i mitjanes és una forma d'abaratir les instal·lacions, disminuir els impactes mediambientals i deixar molts amarradors lliures als ports per a les embarcacions que no tenen altra possibilitat de manteniment. Les instal·lacions al servei exclusiu de la nàutica que més interessa promocionar i que presentessin una gestió eficaç, de qualitat i socialment oberta haurien de rebre ajudes públiques per tal d'alliberar-les d'activitats i serveis (zones comercials, de restaurants, discoteques, aparcaments) que no li són pròpies. És necessari tornar a considerar les instal·lacions nàutiques com a equipaments al servei de la navegació esportiva i de lleure.

La segona gran qüestió és l'alternativa al problema de localització de les instal·lacions nàutiques i el control dels impactes sobre la costa. Això ha estat la gran preocupació dels Plans de Ports. Aquests han presentat una divisió de la costa amb diferents graus de protecció (des de la prohibició de construir en zones naturals, poc urbanitzades i a les platges fins als trams més permissius) i un conjunt de condicions bastant restrictives (projectes tècnics molt elaborats, estudis previs d'impacte, garanties de les noves infraestructures) necessàries per aprovar la construcció de nous ports. Continuar amb aquestes consideracions als futurs plans és important per tal de fer una política normativa de preservació, però és insuficient perquè es tracta d'una política passiva de control. Posar més trams de costa protegits i elevar el nivell dels estudis i els projectes exigits

dificultarà més la construcció de noves infraestructures, però si és l'única política que se segueix no considerarà les instal·lacions existents i les possibilitats de millorar-les.

A l'últim, sembla completament necessari si es vol preservar el medi litoral en la major part de trams de costa, orientar clarament l'estratègia de creixement cap als ports existents i les zones urbanes. Alguns dels grans ports comercials, pesquers i esportius (Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Barcelona, Vilanova, Tarragona, Sant Carles de la Ràpita) disposen de grans espais (d'aigua abrigada i de superfícies terrestres) sense utilitzar o amb un baix nivell d'ocupació. Sembla absurd haver de construir noves infraestructures amb nous impactes mediambientals quan existeixen espais dins de les infraestructures marítimes existents que poden assumir una part –a vegades molt important– de la demanda d'amarradors d'aquella zona costanera. També la reconsideració de les dàrsenes esportives als ports pesquers i esportius de la Generalitat pot anar acompanyada d'una qüestió no plantejada fins ara però que pot adquirir, per les seves repercussions urbanes, una destacada importància: són les relacions entre el port i la ciutat. Aquestes han estat fins ara molt descuidades als ports petits i mitjans i molts d'ells presenten unes grans possibilitats de millora dels espais públics de contacte entre la façana urbana i la infraestructura portuària. Com mostren

algunes experiències recents, aquests espais que fan de ròtula entre la ciutat i el port tenen una gran potencialitat de millora de la qualitat urbana i dels equipaments portuaris accessibles a tots els ciutadans, entre els quals es troben els de la nàutica recreativa.

En definitiva, malgrat que és possible construir alguns nous grans ports esportius en determinades zones urbanes, l'estratègia que sembla més adient a l'ordenació i la preservació del litoral és la de basar la major part del creixement futur de la nàutica recreativa en l'ampliació i la millora de moltes instal·lacions existents, especialment de les més grans i diversificades.

Seràn necessaris estudis precisos per determinar els criteris i les dimensions de les possibles ampliacions. No obstant això, unes primeres avaluacions generals realitzades al marc del darrer Pla de Ports indiquen que una part majoritària de la nova demanda d'amarradors dels propers 10 anys pot ser absorbida a partir de les ampliacions i les millores de les instal·lacions existents. A la vegada, la reconsideració de les relacions amb la zona urbana, l'anàlisi de les funcions i del funcionament de moltes infraestructures actuals, així com la seva complementació amb instal·lacions lleugeres, pot significar una millora en la qualitat i una nova dinàmica per aquests importants equipaments marítimes.

