

**LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA PROVINCIA DE TARRAGONA**

Hace aproximadamente un año y medio, tuve el honor y el placer de conocer al Vicealmirante de la Armada española y Presidente de ASESMAR. Excelentísimo Sr. Julio Albert Ferrero. Fue mi buen amigo el Comandante de Marina de Tarragona, Capitán de Fragata Adolfo Contreras, quien me llamó, en la fecha antes mencionada, para comunicarme la posibilidad de celebrar en Tarragona la XIX Semana de Estudios del Mar. Después de las explicaciones detalladas sobre la Asociación (ASESMAR) por el Sr. Julio Albert y en mi condición de Teniente Alcalde del Ayuntamiento de Tarragona, Diputado Provincial y en aquel entonces Presidente del Reial Club Nàutic de Tarragona planteamos una serie de visitas institucionales para ver si era posible desarrollar la XIX Edición en la ciudad de Tarragona. Francamente he de decirles que el resultado fue muy satisfactorio y como vemos la viabilidad de este acontecimiento ha sido posible. Agradecemos pues a ASESMAR la confianza puesta en nuestra ciudad y a las instituciones que de una forma directa han hecho posible que esta Semana de Estudios del Mar se pudiera desarrollar en la ciudad de Tarragona.

A lo largo de las diferentes entrevistas sostenidas con Don Julio Albert, fue perfilando y explicando como se podrían desarrollar durante cuatro días las diversas conferencias, ofreciéndome la posibilidad de que participaran diferentes personas de nuestra ciudad y la proposición de otros tantos temas a desarrollar. Era evidente que ante todo, debía ser el Presidente de la Autoridad de Tarragona, sin ninguna sugerencia por mi parte dada la importancia de la iniciativa, el que hablará de nuestro puerto comercial. Aporté personalmente la idea de invitar a Dña Purificación Canals, Profesora de la Universidad de Tarragona como experta en temas de medio ambiente y concretamente en la Gestión de Biótopos Marinos, la cual espero haya aportado en su Conferencia temas de interés y a la vez de novedad, ya que posiblemente sea la primera vez que se haya tratado este tema en las semanas que se han celebrado anteriormente. Julio Albert me comentó también, el interés que podría existir en una conferencia que hablara sobre la pesca en nuestra Comunidad Autónoma, sugiriéndole que el Presidente de los Armadores de Buques Arrastreros de

Tarragona, el Sr. Esteban Ortiz, podría aportar en su conferencia datos de mucho interés, deseando que así haya sido.

Francamente esperaba que mi misión había concluido y por lo tanto mi colaboración cumplida con mucha satisfacción. Cual fue la sorpresa por mi parte, cuando Julio Albert me propuso que hablara sobre mi experiencia en un Puerto Deportivo. La verdad es que no fue difícil convencerme ya que la idea era muy sugerente y atractiva, dado que las vivencias, así como el interés en hablar sobre nuestro puerto Deportivo, podrían aportar una serie de datos y planteamientos en el Mundo de los Puertos Deportivos que podrían ser de cierta utilidad, así como el poder dar a conocer la importancia de los mismos ya sea desde el punto de vista deportivo como social.

El planteamiento que a continuación voy hacer se trata, como así lo dice el título de la conferencia, LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA PROVINCIA DE TARRAGONA, de dar a conocer su importancia, como así espero que sea, desde diferentes aspectos, deportivo, social y económico.

Habiendo analizado el número de puertos deportivos y Clubs de la provincia de Tarragona, he podido constatar la importancia que tenían los clubs de actividades náuticas, que sin ser puertos deportivos, su actividad era importante, algunos de ellos son clubs fluviales situados al final del río Ebro y otros clubs de playa. Dada la actividad que éstos desarrollan, me ha parecido interesante incluirlos en este estudio ya que, como antes he dicho su interés náutico-deportivo merecen una especial mención.

De forma muy breve explicaré, en primer lugar, la larga historia del Reial Club Nàutic de Tarragona, que a su vez puede servir para los otros puertos Deportivos y Clubs que existen y se fundaron hace años y otros más recientes en la Provincia.

A continuación les presentaré una serie de cuadros de todos los puertos deportivos y clubs en los cuales podremos ver unos datos de interés deportivo y socioeconómico. Finalmente comentaré una serie de conclusiones, las cuales espero que aporten una idea de la importancia de los mencionados puertos en nuestra provincia. Estoy seguro que este pequeño estudio se podría hacer en todas aquellas provincias del Estado que tienen Puertos deportivos y demostrar a la sociedad y en especial a los municipios en los cuales se ubiquen, su importancia deportiva, social y económica.

El Reial Club Nàutic de Tarragona, es el más antiguo de España, como así consta en la documentación conservada en sus archivos, ratificada con el testimonio de la Federación Española de Remo, folleto y Reglamento publicado en el año 1925.

Su brillante historial, tanto social como deportivo en las modalidades de Remo, Vela, Natación, Moto-Náutica y Pesca ha sido recopilado en tres periodos; el que comprende desde su Fundación en el año 1878 hasta 1924 redactado por Don. Manuel Miró Espulgas; el segundo desde 1925 a 1950 del que es autor Don. Eduardo Serres Sena; y el tercero, desde 1951 hasta 1978 fecha en que se celebra el Centenario, datos que recopiló en aquel entonces Secretario del Club Don. Pedro Solano Vernich.

Los tres autores del Historial de nuestro Club Nàutic, vivieron en cada una de las épocas el espíritu indestructible de nuestra Sociedad destruida por la riada en el año 1930, y posteriormente, desde 1936 a 1939, por la guerra, en que sufrió ocupaciones y bombardeos, y a pesar de todo ello, siempre ha renacido con más pujanza. Los Sres. Miró Espulgas y Solano Vernich fallecieron hace unos años, viviendo en la actualidad el Sr. Serres Sena, con el cual he tenido ocasión de hablar en diferentes ocasiones, comentándome relatos y experiencias personales relacionadas con el club y su larga trayectoria como directivo del mismo.

Nuestro Nàutic, posiblemente, es el único Club de España, que dedicado a los deportes náuticos en sus distintas modalidades, recopiló su Historial desde su Fundación hasta su primer Centenario.

A estos historiadores, permítanme pues, en esta comunicación, rinda homenaje los Sres. Miró Espulgas, Serres Sena, y Solano Vernich, por su constancia, dedicación y comunicadores de la historia de nuestro Club, así como su visión y testimonio de futuro. **FOTOCOPIA REGLAMENTO de los Clubs Tarragona y MÁLAGA.**

A continuación tomo la licencia y con el debido respeto y testimonio, de transcribir el primer párrafo que el Sr. Manuel Miró Espulgas inició la historia del Club. Me permitirán que esta transcripción la haga tal y como él la escribió, en catalán, ya que en ella refleja en una hermosa prosa el principio de nuestra ciudad en el mundo de la navegación y el deporte, y a su vez refleja el espíritu y el cariño de un directivo que vivió las primeras andaduras de nuestro Histórico NÀUTIC.

*“Soc nascut al bell mitj d’una Conca, tota ufanosa i bella, i encar que les muntanyes que la formen n’han privat durant els meus primers anys de veurer, sempre aquesta mar tanta blava i tant nostra, que un dia vegé arribar les naus romanes, i que un altre, semblà blanca, -tantes eren el nombre de velas que s’reunien en la poderosa esquadra per a la conquesta de Mallorca- no per això deixàva de sentir el dalit de veurer damunt de la blavor del cel i de la mar, una vela inflada d’oreig i més el dalit d’una canoa tripulada pel jovent. Quantes emocions he sentit en les festes nàutiques; no sé que tenen els remaires que ens resultin tan engrescadors. Es sens dupte’l coratge amb ritme i l’ardidesa aventurera el que veien en ells, i quant en les lluites no tantsols hi havem posat el nostre entussiasme, sinó tot aquell que’ns hi feia sentir el càrrec de Secreatri del Club Nàutic, és quant més havem volgut per Tarragona i pel Club els títols cobejats. Per tot això, havem cregut necessari recullir totes les notes que’ns ha sigut possible, per a que no s’esborri cap fet, i que tots serveixin d’estímul en aquest jovent tarragoní, que ha de donar a sa ciutat tots aquells títols d’honor que n’es mereixedora.”*

Las primeras andaduras fueron en una embarcación blanca de dos remos, que no teniendo grandes condiciones marineras, tenía una estabilidad y peso que eran garantía de seguridad. Posiblemente se tratara de un bote de remo de los que utilizaban los pescadores para sus menesteres.

Por medio del Socio Sr. Escofet compraron a la casa Searle, el mas inteligente constructor de canoas del Támesis, una canoa de cuatro remos y que fue bautizada con el nombre de AURORA, la cual hizo una larguísima campaña con una hoja de servicios insuperable, hasta el extremo que por unanimidad se le dio el honroso nombre de VETERANA. En ella hicieron sus primeros entrenamientos tres generaciones de Churrucas.

También se compararon dos outriggers en punta que se utilizaban únicamente en verano, su estabilidad era una amenaza continua a la indumentaria, por lo que los noveles *sportmants* decidieron hacer el aprendizaje en traje de baño. No tuvieron gran aceptación, ya que estas embarcaciones eran sólo para hombres y la juventud de entonces, como buenos marineros, no encontraban completa la diversión, si en aquella no tomaban parte las bellas damiselas.

Con el fin de poder practicar individualmente la práctica del remo se encargó, también en Londres, una canoa pequeña, y con las embarcaciones antes nombradas y algunos botes particulares que adquirieron varios *sportmants*, pudieron fomentar el deporte náutico algunos años.

Los días 18, 19 y 20 de octubre del año 1885, Tarragona celebró la fiesta en acción de gracias a la divina Providencia y a la proto-mártir Santa Tecla, patrona de la ciudad, por haberse terminado la epidemia, tomando parte el club “*Els Xiflats*”, celebrándose el día 20 de octubre del mencionado año 1885, unas regatas “a la vela”

por barcas del “bou” y también a remo. En las del “bou” tomaron parte unas quince embarcaciones, resultando aquella fiesta con mucho lucimiento, siendo aún la primera que se organizaba en el puerto de Tarragona. Como habrán leído, aparece la palabra “*Els Xiflats*”, los Chiflados, ésta la habían impuesto los pescadores del barrio del Serrallo, ya que éstos no entendían que un grupo de personas que no eran pescadores, se dedicasen a remar con unos botes muy pesados por pura afición, cuando ellos lo debían hacer por pura obligación para poderse ganar la vida.

Referente al local social que utilizaron los primeros socios del “NÀUTIC”, podemos decir que en primer lugar utilizaron la instalaciones del antiguo lazareto cerca del puerto comercial, que posiblemente pertenecía en aquel entonces al ejército. En el año 1890 construyeron un edificio de madera en el muelle transversal. En Septiembre de 1891, posiblemente coincidiendo con la inauguración del local social, se celebraron las primeras regatas de remo, con botes de seis remeros, otras regatas con botes de cuatro remeros y finalmente con botes de dos con timonel. Los diferentes nombres de los botes que participaron en las diversas regatas fueron: Revista, Sta. Tecla, Bidona, Jané, Julieta, etc.

En el año 1893 en las fiestas de Santa Tecla, se celebraron, posiblemente, las primeras regatas a Vela, participando balandros tan importantes como el “Nereida”, de Olano de Barcelona, y el “Ivonne”, de Mac-Andrews de Valencia, el “Conqueridor”, de Burell de Barcelona, y el “Wasti” de Morgan de Tarragona.

Desde las fechas antes mencionadas, se sucedieron con mucha frecuencia a las regatas de remo y de balandros. Hacia el 25 de septiembre de 1910, se relata en el libro del centenario del Nàutic, la celebración, posiblemente, del primer concurso o campeonato de natación.

El 8 de julio de 1911, con motivo de las fiestas de la guerra de la Independencia, se jugó un partido de waterpolo por el Club Natación de Barcelona, celebrándose

también competiciones de velocidad y resistencia. Los balandros de los Reales Clubs de Regatas y del Yach Club de Barcelona, organizaron en aquel día unas regatas de vela.

Después de los años mencionados, el “Nàutic” empieza a participar en todo tipo de regatas de remo y vela, así como competiciones de natación. Fueron innumerables las regatas que se hicieron en aquellos años, desde las regatas en canots a dos remos y timonel reservada a las féminas, pasando por la participación por primera vez el 11 de junio de 1916 en el Campeonato de España de Yolas , organizado por el Reial Club Marítim de Barcelona, con la participación de los recordados; Miles Dalmau, Guasch, Mirambell, Fontbona, Arola, Martí, Norregaard y Lluís Bonet, o bien el hecho remarcable de la historia moderna del “rowing”, la performance realizada por Carlos Bonet en agosto de 1916, estableciendo el raid Barcelona-Tarragona en 12 horas, 54 minutos, 9 segundos y 1/5 en canoé “Finet” construido expresamente para este fin y también la regata crucero celebrada en septiembre de 1916 de Barcelona a Tarragona con la participación de 10 balandros, 3 cruceros y un gran crucero.

A partir de estas fechas, la participación de los remeros del Nàutic en campeonatos de España, de Europa y del Mundo fue constante, obteniendo numerosas victorias en sus participaciones, y a su vez dando a conocer por todo el mundo los equipos de remo de nuestro Club y a su vez el nombre de nuestra ciudad, la “Imperial Tàrraco”.

En cuanto a la sección de natación, fueron muchas las pruebas y campeonatos que se realizaron en diferentes modalidades, resistencia, espalda, velocidad, salto, etc, recordando también las competiciones de waterpolo.

El 17 de octubre de 1917 se pone en marcha el proyecto, tantas veces comentado, de la construcción de la nueva sede Social del Club encargándose del

mismo los recordados miembros de la Junta, los Sres. Lluís Bonet, Macià Mallol y Pau Gabarda. En 1920 se termina la construcción de la nueva sede, celebrándose su inauguración en el marco de un programa de fiestas durante los días 26, 27, 28 y 29 de junio. Fueron muchos los actos sociales y deportivos que se celebraron: la salva de 21 cañonazos, las regatas de balandros modelos Hispania, F. Internacional y Soonderklasse, canots a motor, remo (yolas, canots) y natación, con la travesía playa del Milagro-Club Náutico.

El 27 de marzo de 1921, se celebran unas regatas en honor a los congresistas del “II Congreso de Turismo de Cataluña”.

Para completar este resumen de los comienzos de nuestro club, quisiéramos relatar la trayectoria de cinco grandes deportistas los cuales marcaron una época en el mundo del remo, los Sres. Miles Dalmau, Oliva, Alasà, Piñol y Timonel Aymerich que en el año 1922, ganaron los Campeonatos de Cataluña y de España en yolas de mar. Los éxitos de este recordado gran equipo, se sucedieron durante varios años. En los años 50 Miles Dalmau dirigió la sección de Remo, obteniendo, las tripulaciones que dirigía, una vez más, innumerables éxitos deportivos por todo el mundo.

El Sr. Miró Espulgas en sus memorias del Club, refiriéndose a la época antes mencionada decía: “Nuestra ciudad, la mas mediterránea de España, por su historia, por su arte, por su posición, parece que quiere ser la reina de este mar, para poseerlo con amor ya es campeona de España y de Cataluña. Se siente dichosa e incluso es más bonita, ya que si no lo fuera mucho, lo sería por los reflejos de su mar. Acuéstate en la mar Tarragona y te verás más bella.”

En el verano de 1923 se celebraron los campeonatos de España de yolas de mar, quedando 2º en la modalidad de cuatro con timonel. En las regatas de vela el primer clasificado fue un yate del Club Náutico. La importancia de estos



acontecimientos se centra en que era el tercer año consecutivo que se disputaba la Copa de S.M. el Rey Alfonso XIII.

Durante los años 20, 30, 40 y 50, se desarrollaron con gran intensidad los deportes de vela, remo, motor-boat, natación y pesca. Todos ellos fueron pioneros, en cuanto a su práctica, en la ciudad de Tarragona, mereciendo especial atención la práctica de la natación, la cual incluía todas las modalidades, que se practicaban en una zona delimitada, dentro de la concesión del Club y evidentemente en agua salada. Añadir también, que en la dársena del Puerto comercial se celebrará en este año 2001, la 75 edición de la Travesía del Puerto, siendo posiblemente la clásica a nado con más antigüedad de España. Fruto de esta actividad y experiencia en el deporte de la natación, se fundó hacia los años 60 el Club Natación Tárraco, hijo directo del Club Náutico, siendo en la actualidad el Club de Natación más importante de la ciudad de Tarragona, con unas magníficas instalaciones en continua expansión y con cerca de 3000 socios en la actualidad.

La sede del Club Náutico, inaugurado en 1920, situado en el muelle de costa y junto al querido barrio marítimo del Serrallo, sufrió dos destrucciones importantes. La primera fue a causa del crecimiento del río Francolí, el 18 de octubre de 1930, que destruyó la mitad de la zona de poniente del edificio y la segunda a causa de las bombas que cayeron durante la Guerra Civil, que destruyeron la otra mitad de Levante, precisamente lo único que se salvó de la riada del año 1930.

En los clubs siempre ha habido personas que se han distinguido por su entusiástica y generosa colaboración. Quiero recordar al Sr. Lluís Bonet Amigó, presidente del Club Náutico en el año 1920 y gran propulsor de la construcción del edificio social en el muelle de costa y de su reconstrucción después de su destrucción en las inundaciones del 1930. También recordar a D. Agustín Pujol Sevil, presidente del Club en el año 1942, y su valiosa ayuda en la reconstrucción del "Nàutic" después de los daños sufridos en la Guerra de 1936-1939. finalmente recordar al Sr. Joselin

Prat, gran deportista, impulsor de la sección de remo que tantas victorias aportó a nuestro Club.

Creo que es muy interesante, hacer mención sobre un hecho que en aquel entonces fue pionero en el mundo de la Náutica y fue este la creación, en España, de la primera ESCUELA DE APRENDICES MARINEROS.

Siendo en el año 1961 presidente del Club Dn. Joaquín de Muller y de Abadal y según idea del socio Dr. Ramón Salvadó Cid, que fue recogido con entusiasmo por Dr. Tomás Forteza Segura, que la llevó a la práctica, se creó en el Club Náutico la escuela de Marinería.

Desde un principio, Don. Joaquín de Muller protegió a la Escuela, consiguiendo subvenciones dándole carácter oficial a nivel de Club, la decisión tomada fue fundamental en todos los aspectos para la continuación de la Escuela, y justo es reconocer que una vez superadas las primeras resistencias y reticencias, solo respaldo y colaboración encontró el Sr. De Muller, por parte de todos los miembros de su Junta Directiva.

Tomás Forteza, respaldado y alentado el Presidente del Club, y con la colaboración entusiasta de Socios practicantes del deporte de la Vela, proporcionó a la juventud en general y muy especialmente a los hijos de Socios la noble afición a la mar y a la práctica de la navegación a Vela.

Los primeros cinco alumnos que Forteza embarcó en su “Vent de Dalt” fueron: Luis Corbella Monrravá, Luís Jordi Panadès, Juan Noguera Vilá, Ricardo Climent Merelo y Manuel Pedrol Medina. De esta primera promoción fue nombrada Patrona de Honor, Sta Mercedes Corbella Monrravá.

Forteza, en esta su embarcación, con aparejo de balandra y seis metros de eslora, empezó a enseñar y preparar a estos cinco alumnos, pioneros de la naciente Escuela, para que pudieran obtener los conocimientos básicos necesarios de formación, para en su tiempo obtener los títulos que les capacitase para navegar patroneando embarcaciones deportivas.

Era ya una realidad la primera “ESCUELA NÁUTICA DEPORTIVA” de España y el primer Buque Escuela de la “MARINA DEPORTIVA ESPAÑOLA”, el viejo barco “VENT DE DALT”.

En el transcurso de los años fue creciendo el número de alumnos y a su vez el número de profesores, nombrándose el Claustro de Profesores y más adelante el 5 de Septiembre de 1969 por acuerdo de la Junta Directiva del Club y la Comisión Permanente de la Escuela, se crea el Patronato Rector, siendo el Primer Presidente Don José María Rosell.

Durante los casi 30 años que estuvo funcionando la escuela Náutica se impartieron cursos de: Vela, Motor 1ª y 2ª Clase, Patrón de vela, operadores de Radio y radiofonía Naval. Contaba también la Escuela con Contra maestres, Marineros de 1ª y 2ª y 3ª clase. El total de alumnos desde su fundación fue de 960, entre estos obtuvieron 750 títulos. Como resultado de la asistencia a la escuela, ingresaron, diversos alumnos en la Escuela de la Marina Mereante, Escuela de Ingenieros Navales y en la Escuela de Peritos Navales.

Toda la labor que he reseñado se consiguió por el entusiasmo, fe y entrega en la obra iniciada, en primer lugar, por su Fundador Masó Forteza y todos los que le acompañaron anónimamente en su tarea. Esta labor debe ser conocida, despertando sentimiento de simpatía y afecto a la Escuela. Esta se sintió íntimamente unida al Club, ya que en él debe su apoyo y razón de ser de su existencia jurídica, y aspiró a

ser el vivero de futuros socios del Club, constituyendo el núcleo que mentalizó las actividades del Náutico, fomentando día a día la noble afición marinera tan arraigada y siempre sentida en Tarragona.

Durante los años que transcurrieron desde 1939 al 1950 se celebraron diferentes campeonatos de remo, recordar que las dos únicas copas que el Jefe del Estado concedió al deporte náutico, fueron ganadas por los remeros del Club.

Otro dato de interés es como se inició la confección de estatutos y reglamentos de las secciones del Club. En 1941 la Federación Catalana de remo pidió al “Nàutic” redactase, según propuesta que se envió, El estatuto del Club y reglamentos de las Secciones. En cuanto a los Estatutos del Club Náutico de Tarragona, podemos comentar, que se componían de 56 Artículos, distribuidos en siete títulos, contemplando, a su vez, las secciones de: Remo, Natación, Vela-Motor y Pesca. El reglamento de la Sección de remo se componía de 33 Artículos. El Reglamento de la Sección Vela y Motor de 16 Artículos, el reglamento de la Sección de Natación se componía de 8 Artículos, el reglamento de la Sección de pesca comprendía 21 Artículos agrupados por 4 Capítulos y finalmente comentar que se confeccionó un Reglamento para la utilización de la biblioteca con cuatro apartados. Como podemos ver, el Club ya en los años 50, se le dotó de unas buenas Normativas para su buen gobierno y mejor control de la práctica deportiva.

Este recordatorio de la historia de nuestro Club, aunque breve, nos lleva a una fase final, la construcción de un nuevo Puerto Deportivo y la sede Social de nuestro centenario Club.

En el año 1959, la junta directiva presidida por Dn. Joaquín de Muller, encargó al arquitecto, Sr. Antonio Pujol, un proyecto de Edificio-Refugio en el denominado “Recó de Salou”. Aquella Directiva vio la necesidad de tener una continuidad del Club, con la instalación que se proyectaba en dicho lugar de la Costa, lugar conocido

desde hace muchos años por los practicantes de los deportes de motonáutica, remo y vela. Para poder disponer de este lugar, la junta inició y realizó estudios, gestiones y trámites necesarios para obtener una concesión administrativa de los terrenos lindantes con la playa, precisamente en el lugar inmediato del “Recó”. El proyecto era ambicioso previendo el futuro de nuestro Club. En aquella memoria, se proyectaba llevar a cabo la construcción por etapas en forma sencilla para que prestara utilidad inmediata. El proyecto del edificio se componía de tres plantas. El coste de las obras se calculó en 1.100.000 pesetas. Esta iniciativa nunca se transformó en realidad, ya que los socios no aceptaron que este Edificio-Refugio estuviera fuera del término municipal de Tarragona.

Durante la Presidencia de Don. Jordi Sentís Bonet y su Junta Directiva, en los dos periodos de su mandato años 1975-1979 y 1979-1983, se encargaron diferentes estudios para la construcción de un nuevo Puerto Deportivo fuera de la Darsesa del Puerto Comercial. El interés y la dedicación de la Junta del Sr.Sentís no se vio recompensada con ningún resultado, pero fue lo suficiente importante, este impulso, para más adelante poner en marcha nuevas iniciativas. Fue en el principio de este mandato cuando tuve el honor de incorporarme a la mencionada Junta, honor que también reconozco continuar, con las Juntas Directivas que precedieron con los presidentes Sres. Juan Romeu y Félix Ferrer Borch.

Siendo presidente Don. Juan Romeu años 1983-1987 nuevamente se impulsó la iniciativa de encargar la construcción de un Puerto Deportivo. Una vez más la realidad no fue lo que el Presidente y la Junta hubieran querido, no obstante se consiguió encender una ilusión entre los socios, la cual fue el inicio de la sería después de unos años una realidad.

Finalmente el presidente Don. Félix Ferrer Bosch y su Junta Directiva durante los años 1987-1992 consiguieron la redacción y encargo de un proyecto para la construcción de un Puerto Deportivo, situado frente al edificio de la Autoridad Portuaria, antes Junta de Obras del Puerto y adosado a la dársena del Puerto Comercial. No fue fácil llegar a conseguir este gran proyecto, ya que la Junta del Dr.

Ferrer Bosch tuvo que esforzarse muchísimo. Muchas fueron las horas que se invirtieron para dar a conocer el proyecto, las negociaciones con las diferentes instituciones fueron duras y difíciles. Cuando parecía que todos los obstáculos se habían salvado y creyendo la Junta que todo lo que se había obtenido para la construcción del puerto, el futuro traslado y el rescate de la concesión por parte de la Autoridad Portuaria, era suficiente, en una asamblea General Extraordinaria y decisoria, la Asamblea soberana, decidió por mayoría que el proyecto no era viable y que el club no había obtenido las suficientes contraprestaciones para su traslado en una nueva ubicación. La Junta del Dr. Ferrer dimitió en pleno y se convocaron elecciones a Presidente y su Junta.

Como ustedes pueden intuir por los comentarios hechos anteriormente, el que suscribe, se encontraba en la Junta dimisionaria, ocupando durante aquellos años el cargo de Tesorero. Nunca pasó por mi mente, la responsabilidad de encabezar una lista a Junta Directiva que dirigiera los destinos del Club y sinceramente he de decirles que no fue fácil el tomar esta decisión, ya que el esfuerzo de haber estado durante 18 años en la Junta del Club, creía que era más que suficiente. Muchas fueron las reuniones con diferentes colectivos de socios que me animaron para encabezar una candidatura y la verdad es que no fueron lo suficientemente convincentes. Pero la vida continuamente nos depara sorpresas, la mayoría no muy agradables, pero en esta ocasión fue totalmente diferente.

A finales del mes de Diciembre de 1992, se presentaron en mi domicilio unos 20 socios con el ánimo de convencerme. La verdad es que fue fácil, ya que nunca hubiese imaginado una iniciativa como ésta. Comprendí enseguida la confianza que en mí querían depositar y a la vez asumí la enorme responsabilidad que suponía un proyecto de tal envergadura.

En Febrero de 1993 salió elegida la Junta Directiva que encabezaba, y que más adelante sería la que conseguiría la construcción del nuevo Puerto Deportivo.

Antes de comentar de forma generalizada las negociaciones que sostuvimos para la consecución del ansiado proyecto, quisiera rendir el testimonio de mi más extensa gratitud a todos aquellos amigos y socios que me acompañaron durante ocho años en la Junta. Ellos creyeron, confiaron y apoyaron en todo momento un proyecto que en un principio parecía inalcanzable, fue obra de un gran equipo digno de un gran Club. Permítanme que relacione a continuación todas aquellas personas de la Junta Directiva que durante los dos mandatos participaron en la misma. Quisiera antes destacar la actitud de dos personas, mis buenos amigos y compañeros los Sres. Juan Navarro Ruiz y Antonio Belmonte Marín que gracias a su obstinación y constancia llegaron a conseguir lo que ellos querían...

Juan José Navarro Ruiz-----Vicepresidente 1ª  
Javier Moriones Pellisa-----Vicepresidente 2ª  
Juan Romeu Valverde-----Secretario (1ª Mandato)  
Jesús Trasobares Alonso-----Secretario (2ª Mandato)  
Antonio Portales Alonso-----Tesorero (1ª Mandato)  
Manuel Gremades Ripoll-----Tesorero (2ª Mandato)  
Ramon Lloret Gómez-----Comodoro  
David Pino Mier-----Sección de Vela  
Augusto Vallvé Navarro-----Vela Crucero (2ª Mandato)  
Jaume Sanchis Cugat-----Sección de Remo  
José Antonio Belmonte Marín-----Motonáutica  
Eugeni Tejero Nicolau-----Natación  
Enrique Domingo Romero-----Actos Sociales  
Javier Buesa Farlete-----Pesca  
Luís Mª Moreno del Rivero-----Bibliotecario  
Jesús Sáez Roman-----Vocal  
Joaquín Sevil Hevia-----Vocal  
José Luís Tapia Ramírez-----Vocal  
Santiago Crivillé Andreu-----Vocal  
Xavier Busquets Fontgibell-----Vocal  
Juan José Sánchez Larrea-----Vela Crucero (1ª Mandato)  
Mario Pérez Segú-----Vela (1ª Mandato)  
Josep Brull Vaqué-----Pesca (1ª Mandato)

Javier Luengo Sancritóbal-----Vocal

José M<sup>a</sup> López Illa-----Vocal

Hacia el mes de abril de 1993 empezamos las negociaciones que duraron exactamente un año. Debíamos reconducir el Proyecto Constructivo, adaptándolo más a la realidad que la Junta preveía y a su vez negociar con la Autoridad Portuaria el traslado del Club a coste cero. Puedo afirmar que gracias al Tarragonisme y a la comprensión del que fuera entonces Presidente de A.P.T. Don Antonio Pujol Niubó, llegamos a conseguir, para trasladarnos al nuevo Puerto, todo aquello que era necesario para el Club. He de comentarles, de paso, que el Reial Club Nàutic de Tarragona al trasladarse dejaba libre una zona muy valiosa en el muelle de Costa y en un sitio estratégico del Puerto, por tanto puedo afirmarles que el Club recibió a cambio lo que realmente valía la zona que liberábamos al Puerto Comercial.

En el mandato del Dr. Ferrer Bosch se constituyó la sociedad Nàutic Tarragona SA con 10.000.000 Pts. de capital, formaban el Accionariado, el Club con el 51% de las acciones y F.C.C. (Fomento de Construcciones y Contratas) y el 49% que sería en su día la Constructora del Puerto Deportivo.

Modificamos el proyecto Básico dividiéndolo en dos fases, una primera con 442 amarres, y la posibilidad de acometer una segunda fase con una capacidad parecida. A continuación se amplió el capital de la SA hasta 200.000.000 Pts., participando el Club en esta ampliación hasta un total de 10.000.000 Pts. También participaron en esta Ampliación de Capital además del Club y F.C.C, la Autoridad Portuaria de Tarragona, la empresa Huarte SA, la Caja de Ahorros Provincial de Tarragona y las Empresas Mafusa y Hormipresa. Durante este periodo se sucedieron las asambleas informativas y generales que nos llevaron a la aprobación del proyecto y las proposiciones definitivas que la Junta Directiva planteó.

En su momento la sociedad Promotora Nàutic Tarragona SA solicitó, por invitación, tres proyectos básicos para la construcción del Puerto Deportivo,



adjudicándose a la mejor oferta y que correspondió a F.C.C. El proyecto constructivo que sucedió al básico, situaba al futuro puerto frente al edificio de la A.P.T., adosado al muelle comercial y al final de la playa del Milagro por el lado de Poniente.

Las obras del nuevo Puerto empezaron antes de verano en 1994, terminándose en Junio de 1996, procediéndose al traslado de las embarcaciones a la nueva dársena en el mismo mes. La inauguración oficial se hizo el día 19 de Junio de 1996, por Sus Majestades los Reyes de España, teniendo el honor de recibirles como Presidente del Consejo de Administración de la Promotora Nàutic Tarragona SA y a su vez como Presidente del Reial Club Nàutic de Tarragona. Su Majestad el Rey Don Juan Carlos me comentó la visita que hizo al antiguo Club, cuando era Príncipe en el año 1961, recordando detalles de aquel día y de la embarcación Gipsy que visitó. Las características del nuevo Puerto Deportivo correspondían al de un tamaño medio, exactamente 442 amarres, de los cuales un 10% se destinaban a uso público tarifado, y dado que la construcción correspondía a una 1ª fase obtuvimos la autorización de no aplicar la reserva del 20% de uso público, que correspondía a los proyectos definitivos. La superficie total de ocupación es de casi 100.000 m<sup>2</sup>, de los cuales 65.000 m<sup>2</sup> corresponden a: Muelles, Viales, Paseos, locales comerciales, parkings, zona deportiva, varadero y zona Club. Entraremos en más detalle cuando expliquemos la correspondiente ficha del Puerto.

De forma resumida les explicaré el binomio Nàutic Tarragona SA y Reial Club Nàutic de Tarragona. Durante la Presidencia del Dr. Ferrer Bosch, el Nàutic obtuvo la Concesión Administrativa para la construcción del Puerto, objetivo difícil de no ser por la constancia del Presidente y su Junta, así como la voluntad y el empeño puestos por el Presidente del A.P.T. Dn. Antonio Pujol. Una vez se obtuvo la concesión se tenía que buscar un socio que pudiera hacer todos los trámites que se requerían, hacer el Proyecto, preparar un concurso y adjudicar las obras, y más adelante gestionar las ventas y explotar el Puerto, y lo más importante, financiar toda la operación. Era evidente que el Nàutic no podía asumir esta iniciativa. En la Junta antes mencionada se constituyó la S.A. que anteriormente ya hemos explicado los detalles. Una vez hechos los trámites previos y habiéndose conseguido el Proyecto Básico, se procedió

a la Ampliación de Capital y a la incorporación de nuevos accionistas. Fue en este momento y en la Junta del que suscribe, cuando se pactó todo aquello que el Nàutic creía que debía recibir a cambio de ceder: 1º la Concesión Administrativa y 2º el dominio de la SA.

El Reial Club Nàutic de Tarragona recibió a cambio de ceder la concesión a la SA y a su vez la A.P.T. rescatar la concesión que ocupaba el Club:

- 1º La SA y la A.P.T. entregarían al Club 120 millones/pts para la construcción de la nueva Sede Social.
- 2º La SA cedería al Club 4.000 m<sup>2</sup> de superficie en la primera fase y 3.000 m<sup>2</sup> en la segunda fase.
- 3º La A.P.T. compraría a la SA 142 amarres que a su vez los arrendaría al Club por el mismo precio que éste pagaba en las antiguas instalaciones.
- 4º La SA cedería al Club una zona ya determinada para la Vela Ligera, aproximadamente 800 m<sup>2</sup>.
- 5º La SA cedería al Club el espacio contiguo a su edificio destinando esta zona para multiusos.
- 6º La A.P.T. construiría para el Club y sin ningún coste un local de 1.000 m<sup>2</sup> para la sección de Remo.
- 7º El Club podría solicitar a la SA, cuando este creyera oportuno, la gestión de los amarres arrendados por la A.P.T.
- 8º El Club podría solicitar a la SA, cuando este creyera oportuno, la Gestión Total del Puerto incluido la Zona Comercial y los aparcamientos.
- 9º La SA se comprometía a vender al Club todas las acciones al precio estipulado, cuando aquella hubiese vendido el derecho de uso del 90% de los amarres susceptibles de ser vendidos.

Todos los pactos antes mencionados, se suscribieron por las partes en documentos públicos y privados, en estos se incluían también pequeños detalles que no hemos relacionado anteriormente. Todas estas concesiones que obtuvo el Nàutic a cambio de ceder la Concesión Administrativa y la A.P.T. rescatar la

antigua concesión, se valoraron en su día, por el cálculo del valor actual, siendo este en el año 1996 de 1.020 millones de pesetas.

Creo que con esta explicación se podrá entender el binomio, antes mencionado, Club Nàutic-Nàutic Tarragona SA. Siendo por tanto las dos entidades jurídicamente diferentes, pero con los pactos firmados, puede entenderse fácilmente que los dos constituyen una misma unidad.

El valor de toda la construcción hecha en el Puerto Deportivo ya sea directa o indirecta fue de 4.200.000.000 Pts., por lo que podemos afirmar que es la obra civil privada más importante que se hizo en el pasado Siglo XX en la Ciudad de Tarragona, superando en más de 1.000.000.000 de pesetas al valor del Palacio de Congresos de la Ciudad, recientemente construido.

Una vez analizado y transcrito en el cuadro, que se detalla más adelante, veremos que hay un total de 23 Clubs Puertos Deportivos en la Provincia de Tarragona. Estos se pueden agrupar de la siguiente forma:

Puertos Deportivos-----	14
Clubs de Playa-----	4
Clubs Fluviales-----	5

---

TOTAL	23
-------	----

Anteriormente he comentado la situación legal y física del Reial Club Náutic de Tarragona y la sociedad Náutic Tarragona SA, posiblemente se podrían ver como dos entidades, pero como sea que he querido contemplar su verdadera situación, tanto los datos de uno como de otro los he agrupado.

A continuación relacionaré los Clubs y Puertos Deportivos ordenados por su situación geográfica de Sur a Norte y a su vez diferenciándolo según la agrupación antes mencionada.

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. Club Náutic Casas d'Alcanar         | Puerto Deportivo |
| 2. Club Náutico S. Carles de la Ràpita | Puerto Deportivo |

3. Club Náutico Ribarroga	Club Fluvial
4. Club Náutic Mora d'Ebre	Club Fluvial
5. Club de Rem Tortosa	Club Fluvial
6. Club Nàutic Amposta	Club Fluvial
7. Club Nàutic Deltebre	Club Fluvial
8. Club Nàutic L'Ampolla	Puerto Deportivo
9. Club Nàutic L'Ametlla de Mar	Puerto Deportivo
10. Port de Calafat	Puerto Deportivo
11. Club Nàutic Hospitalet de L'Infant	Puerto Deportivo
12. Club Nàutic Cambrils	Puerto Deportivo
13. Club Nàutic Salou	Puerto Deportivo
14. Reial Club Nàutic Tarragona, N.T.SA.	Puerto Deportivo
15. Club Vela Platja Llarga	Club de Playa
16. Club Marítim Altafulla	Club de Playa
17. Club Marítim Torredembarra	Club de Playa
18. Port Torredembarra	Puerto Deportivo
19. Club Marítim Roc Sant Gaietà	Puerto Deportivo
20. Puerto de Roda de Barà SA.	Puerto Deportivo
21. Club Nàutic Comarruga	Puerto Deportivo
22. Club Nàutic Segur de Calafell	Club de Playa
23. Base Náutica Segur de Calafell	Puerto Deportivo

Los catorce Puertos Deportivos situados en la costa de la Provincia reúnen diferentes características, las cuales creo que son interesantes comentarlas. Estos puertos se hallan distribuidos de forma bastante equidistante, el Club Náutico Casas d'Alcanar se encuentra situado en el extremo Sur de la Provincia y la Base Náutica Segur de Calafell, en el extremo Norte. En general, los Puertos Deportivos son de reciente construcción y como veremos más adelante de tamaño medio, aproximadamente 500 amarres. Todos ellos pertenecen a Clubs Náuticos excepto el Puerto Deportivo de Tarragona, con su característica antes mencionada, Torredembarra y Roda de Barà que son S.A. existe un solo Puerto Deportivo de propiedad Municipal, la base náutica Segur

de Calafell con 290 amarres y fundado en 1973, siendo su construcción más reciente. Este puerto merecería un comentario extenso, el cual intentaré resumir y a su vez dar alguna opinión sobre la situación actual de las futuras iniciativas.

La Ley de Puerto del Estado aprobada hace unos 7 años, reguló de una forma bastante acertada la situación en general de todos los puertos comerciales del Estado. Uno de los apartados, que en mi opinión, no se resolvió correctamente fueron las Concesiones Administrativas que pueden autorizar los Puertos Comerciales y concretamente las que se refieren a los Puertos Deportivos. Antes de la nueva Ley de Puertos, las Concesiones Administrativas eran de 99 años, coincidiendo con la línea que seguían la mayoría de estados de la Unión Europea, exceptuando Inglaterra cuyas concesiones son para 999 años. Vemos pues que no hay uniformidad de criterios ya que la nueva Ley prevé solamente concesiones hasta 30 años. Las comunidades Autónomas que pueden legislar como es el caso de la comunidad catalana, se adapta también, por coherencia, al periodo de 30 años. Entendiendo que este periodo es insuficiente ya que las inversiones que se necesitan para la construcción de las infraestructuras de los Puertos Deportivos es muy elevada y por tanto se requiere un periodo de amortización mucho más amplia que los 30 años que da la Ley actual, ya que ésta exige al final del periodo de la concesión que las instalaciones reúnan las condiciones necesarias de explotación y seguridad como si de un puerto recién construido se tratara. Entiendo por tanto que se tendría que hacer una profunda revisión de la Ley de Puertos, en especial, el periodo de las Concesiones, ya que posiblemente los redactores de la Ley no tuvieran la suficiente información y por tanto conocimiento de la verdadera realidad de los Puertos Deportivos.

El crecimiento del deporte náutico y como consecuencia la construcción de nuevos puertos, seguirá creciendo en nuestro país, ya que la previsión así lo indica, por el propio crecimiento del poder adquisitivo y a su vez el crecimiento por el interés del mismo. Si comparamos el número de embarcaciones por 1.000 habitantes de Francia, Holanda o Dinamarca, con el que actualmente tenemos en España veremos que aún nos queda un amplio margen para igualar a los países antes mencionados, incluso si comparamos

Cataluña, la Comunidad con el índice más alto de barcos por habitante de España, si bien es cierto que se acerca mucho al índice de Francia, aún queda mucha inversión por hacer para acoger el futuro crecimiento de Embarcaciones. Es de este país, Francia, donde muchos municipios de nuestro país deberían tomar una iniciativa como la suya, construyendo Puertos Deportivos Municipales, los municipios franceses creyeron que los Puertos Deportivos eran una fuente de riqueza, de actividad social y deportiva. Espero y deseo que algún día nuestros ayuntamientos procedan con las mismas iniciativas y se olviden de este tópico erróneo, que es el de una ostentación social mal entendida, así pues mi felicitación al Municipio de Segur de Calafell por la iniciativa que en su día tuvieron al construir el Ayuntamiento un Puerto Deportivo.

Los cuatro Clubs de Playa situados en la zona Norte de la provincia, Club de Vela Platja Llarga, Club Marítim Altafulla, Club Marítim Torredembarra y Club Nàutic Segur de Calafell, se encuentran situados, como su título indica en la Playa o muy cerca de la misma. Por su situación dan un servicio al deporte náutico muy característico e importante, prácticamente el tipo de embarcaciones son de vela ligera, además de algunas motoras y lanchas neumáticas. Componen la flota pequeñas embarcaciones de vela en especial, patines catalanes, vauriencs, 420, 470, tablas y optimis y otras embarcaciones en cantidades menores. La actividad de estos clubs se centra en especial durante los meses de verano, y el resto del año sólo los fines de semana pero con poco intensidad. Se puede destacar la gran actividad deportiva mediante continuas competiciones, creando una afición incondicional incluso con tiempo adverso. Se puede sumar a esta actividad, los continuos cursos de iniciación que se imparten durante todo el año, por lo que se puede afirmar que este tipo de instalaciones cubren unas necesidades deportivas muy importantes. Se podría añadir la intensa actividad social que tienen estos clubs durante el verano, la cual no se ve compensada con ciertas necesidades, que no son atendidas por la administración correspondiente, como pueden ser la instalación de piscinas, la ampliación de la concesión en tiempo y espacio, pequeñas reformas, etc. Se podría resumir diciendo que los Clubs de Playa cumplen con la prestación de unos servicios deportivos y sociales muy

apreciados por lo que las administraciones correspondientes deberían facilitar más su desarrollo.

Los cinco Clubs Fluviales están situados en el Río Ebro, acogiendo todos ellos diferentes modalidades náutico deportivas. En el Club Nàutic Ribarroja se practica la motonáutica, el piragüismo y la pesca deportiva en especial del Siluro, reuniendo esta última en una temporada más de 3.100 licencias totalmente controladas que se diferencian notablemente de otras zonas. Los demás clubs practican, en especial el remo dadas las características de río. Durante todo el año pueden disfrutar de la práctica de este deporte, motivo por el cual se construyó y se organizó un centro de tecnificación para la alta competición en Remo en el Club Nàutic d' Amposta. Dadas las características del Río Ebro deberían fomentarse más la práctica de los deportes náuticos por lo que las instituciones y administraciones tendrían que apoyar mucho más a los clubs existentes; entiendo que puede haber un futuro importante del deporte fluvial si hubiese más predisposición de todas las partes.

Para la confección del cuadro resumen de los Puertos deportivos y Clubs se diseñaron unas fichas en las que se incluían más detalles y que se repartieron a todos los clubs para cumplimentarse, habiéndose hecho en la mayoría, visitas personales y en los demás comunicación vía fax. El resumir todos los datos que se pedían no es tarea fácil dada la época del año en que se hizo, pero el esfuerzo creo está suficientemente recompensado dada la finalidad que se pretende comentar con todos los datos obtenidos. Ante todo agradecer, aunque después lo haga de nuevo, a todos los clubs por toda la colaboración prestada. Entiendo que el fin que pretendía queda justificado y la importancia que se refleja social, económica y deportiva queda más que demostrada.

Analizando, pues, el cuadro resumen de Puertos Deportivos y Clubs, observamos en la primera columna un elevado número de amarres, en total 6.611, distribuidos a lo largo de la costa y en los diferentes clubs. Los Clubs situados en el río prácticamente no tienen amarres por las

circunstancias anteriormente mencionadas. El total de estos amarres satisface la demanda actual quedando pocos amarres por vender. En mi opinión, la demanda crecerá de forma continuada pero no en grandes cantidades, ya que se acercará a los niveles por mil habitante de los países de la Unión Europea, debiéndose construir ,a medio plazo, algunos otros puertos para satisfacer la futura demanda.

En la columna que refleja los m<sup>2</sup> construidos podemos ver un total de 225.665 m<sup>2</sup> , igual a 22,5 hectáreas. Estas construcciones están destinadas a las Sedes Sociales, Paseos, zona deportiva y varada, y finalmente, locales comerciales. Los puertos de reciente construcción existen zonas de uso público destinadas a bares, restaurantes y comercios, que en algunos casos no cumplen las funciones que en los proyectos se habían previsto. Creo que sería necesario cuidar estas iniciativas, proyectándose otro tipo de instalaciones o bien reconduciendo las actuales, ya que el principal fin de un puerto es acoger un número determinado de embarcaciones y darles unos servicios.

El total de barcos transeúntes es importante en su conjunto, cerca de 9.000 barcos visitaron el año 2.000 los diferentes puertos, y si a esta cantidad la multiplicamos por 3 personas por barco, nos dará un número de personas muy considerable que han visitado los diferentes puertos y sus respectivos municipios. Es un turismo de calidad con un buen poder adquisitivo que se tendría que mimar mucho más, diseñándose iniciativas para este tipo de visitantes.

El número de licencias deportivas, cerca de 10.000, agrupa todas las modalidades náuticas; vela ligera y crucero, motoras, motonáutica, piragüismo, cursillistas, esquí, submarinismo, remo y natación. Si bien es cierto que representa una cifra elevada, incluso comparándola con otros deportes, el crecimiento en los próximos años será considerable si los clubs y los municipios juntaran sus esfuerzos.



Todos los puertos deportivos tienen un número de visitantes considerable y más, aquellos que tienen zonas comerciales; la situación y el entorno con los barcos maniobrando o tan solo amarrados llaman la atención del público que suele pasear por las instalaciones por lo que no nos puede sorprender pues, que más de 3,5 millones de personas las hayan visitado.

En el apartado económico observamos una considerable cantidad de más de 7.700 millones de pesetas. Esta cifra es la suma de las facturaciones de los puertos y clubs, de los locales comerciales y del varadero. Entiendo que es una cifra respetable y que constituye un verdadero factor económico muy importante.

El total de la inversión la forman tres apartados. La inversión directa destinada a la construcción del puerto; dique de abrigo, pantalanés y paseos con un total de 21.090 millones de pesetas. La inversión indirecta; los locales comerciales y su acondicionamiento con un total de 6.350 millones de pesetas. Finalmente el promedio del valor actual de las embarcaciones amarradas en los puertos con un importe total de 32.065 millones de pesetas. Entiendo que el valor de las embarcaciones se debe incluir en la cifra total ya que las embarcaciones son cautivas de su puerto y éste no se entiende sin embarcaciones. Sumando las tres cantidades nos da un total de 59.509,5 millones de pesetas, cifra más que respetable, que nos da una magnitud, posiblemente desconocida para muchas personas. Representa pues una inversión muy importante en cada puerto la cual es imposible de amortizar durante el tiempo que dura la concesión o sea 30 años. De este factor económico se podrían hacer análisis y sacar conclusiones que espero que cada uno de ustedes hará una buena interpretación práctica de esta importante cifra.

Finalmente, vemos en la última columna el número de personas que directa o indirectamente trabajan en todos los puertos, dando un promedio las 1.673 personas de 5 millones de pesetas de facturación. Dadas las características de los puertos, vemos que la ocupación de mano de obra no es muy alta, centrándose ésta mayoritariamente en la mano de obra indirecta.

Quisiera para terminar sacar unas conclusiones que bien se podrían convertir en ruegos o peticiones:

1. Las Concesiones Administrativas de los Puertos Deportivos deberían ser de 50 años o bien unificar criterios con la Unión Europea.
2. El deporte náutico concentra un gran número de practicantes superior a la mayoría de los otros deportes, por lo que entiendo merece más atención de la Administración.
3. Como consecuencia del apartado anterior los Ayuntamientos donde se encuentran ubicados los Puertos Deportivos deberían prestar mucha más colaboración al deporte náutico.
4. Las Administraciones y en especial los ayuntamientos deberían fomentar el deporte náutico fluvial, donde sea posible.

Agradezco ante todo a los Clubs de la provincia de Tarragona su colaboración, espero y deseo que esta comunicación contribuya al fomento del Deporte Náutico y pido disculpas si alguna estimación o interpretación no es correcta. Agradecer también a todas aquellas personas que de una forma directa he recibido su ayuda y a ASESMAR por la oportunidad de transmitir la realidad de la náutica así como su constancia durante los últimos 19 años.

