

El dèficit d'amarradors a la Costa Brava, la voluntat dels ajuntaments de superar l'estancament turístic i l'interès de promotores privades per obtenir la concessió d'unes obres que poden reportar beneficis enormes ha portat de nou la febre dels ports esportius a la costa gironina. Nombrosos projectes es troben en fase de tramitació, projectes que, de tirar endavant, amenacen de portar l'asfalt a alguns dels pocs racons sense urbanitzar que encara queden a la Costa Brava. En un esforç per mantenir l'equilibri entre els interessos privats i la conservació, els responsables de la Generalitat es mostren partidaris d'ampliar els ports que hi ha abans que construir-ne de nous en un tram de costa en la qual ja no queden espais per fer-ho.



La febre dels ports esportius

PAU LANA O - CARME VINYOLES - MIQUÈL TORNS

D'ençà que la renda per càpita ha començat a fregar, per sota, els nivells que habitualment es qualifiquen d'europeus, la fal·lera per disposar de barca pròpia, amb la qual descobrir a la família i els amics els racons més amagats del litoral, s'ha estès pel país. Ja sigui per desig d'ostentació o per veritable afecció marinera, no hi ha família benestant que no tingui la barqueta, el veler o el iot amarrats en un port esportiu.

L'increment del parc nàutic produït en aquests darrers anys ha convertit en insuficient el nombre d'amarradors disponibles per embarcacions esportives a la Costa Brava, fins al punt que la majoria de ports de nova construcció, com el de Sota Padró a Palamós, ja els tenen tots venuts molt abans que les obres finalitzin, i això que per una barca de 10 a 12 metres d'eslora es poden arribar a pagar entre 6 i 7 milions de pessetes. A hores d'ara, intentar trobar un amarrador en algun embarcador o port nàutic de la Costa Brava pot convertir-se en un treball herculi i perfectament inútil. Un exemple: la secció 6 de les pàgines blaves de la revista *Navegar*, que recull les ofertes de venda d'amarradors, ha desaparegut en el número del mes de maig, per manca d'ofertes.

La vinculació entre port nàutic i un determinat tipus de turisme ha fet aixecar les orelles a molts ajuntaments de la costa gironina que han vist en aquesta relació la solució als seus problemes. La febre dels ports esportius ha envaït de nou la nostra costa i, sense massa contemplacions estètiques o ecològiques, els consistoris afectats han donat el vist-i-plau a projectes que, de realitzar-se, acabarien per destrossar algun dels pocs racons sense màcula que queden a la Costa Brava. Tot i les elevades xifres d'inversió que requereixen aquests projectes, els beneficis per a les empreses concessionàries són prou suculents com per embarcar-s'hi.

Intentar compaginar la necessitat de noves instal·lacions nàutiques amb la preservació d'un territori excessivament trepitjat, és el



difícil equilibri que pretenen mantenir les administracions implicades, tant la Direcció General de Ports i Costes, que tramita i aprova els projectes que disposen del vist-i-plau de l'ajuntament, com el Ministeri d'Obres Públiques que ha de redactar per a cada cas un informe favorable i de caràcter vinculant.

Portbou, Cadaqués, Begur, Palamós i Calonge, aspiren a la construcció d'un port esportiu, mentre que Sant Feliu de Guíxols, l'Escala i, en certa mesura, l'Estartit pretenen l'ampliació de l'actual. Altres projectes com el de cala Furtadera a Tossa o el de la punta de Santa Anna a Blanes, semblen definitivament aparcats.

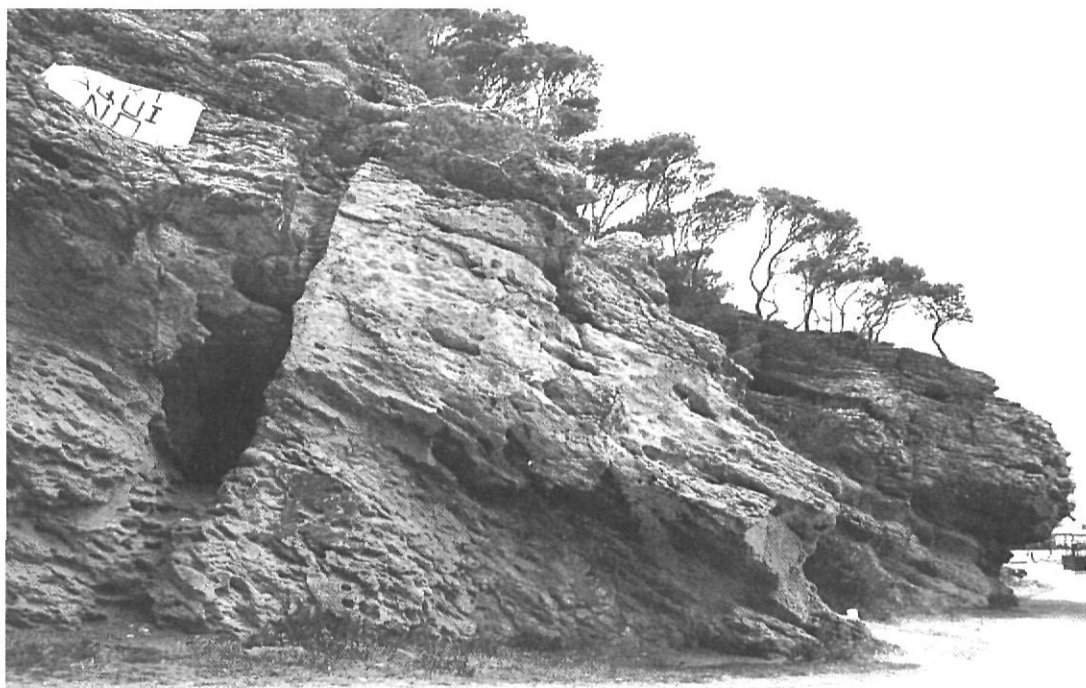
Portbou

Tots els candidats que es presentaven a les anteriors eleccions municipals a Portbou, consideraven la construcció del port esportiu com a imprescindible per treure la població del «cul de sac» en què es troba, situació que s'agreujarà amb la paulatina desaparició de fronteres que comportarà la consolidació de la CEE. Tant pel nou alcalde com pels seus contrincants, la reconversió turística de la població, que actualment disposa d'un embarcador per a mig centenar d'embarcacions, ha de venir de la mà del port esportiu, projecte que segons Ramon Pous, director general de Ports i Costes, s'haurà de redactar des de l'administració, i del nou traçat per a la carretera de Guifreu a Portbou. Tot i que l'anterior ajuntament ja havia aprovat la construcció d'un nou port, encara no s'ha presentat formalment la petició.

Cadaqués

En el mateix cas es troba l'Ajuntament de Cadaqués, interessat de fa temps en la construcció d'un embarcador a l'illa de Portlligat, projecte que compta amb una àmplia oposició tant per part d'alguns grups polítics com d'institucions científiques i entitats ecologistes que treballen per la declaració de parc natural per a la zona del Cap de Creus. Tot i que l'alcalde de Ca-





A Begur,
grups polítics,
ecologistes i
conservacionistes
han fet palesa
la seva oposició
als projectes
del port.

daqués, Miquel Figueres, havia manifestat l'existència d'un acord amb la Generalitat per a la construcció de l'embarcador, Ramon Pous ha assegurat a la *Revista de Girona* que el tema està aturat i que no hi ha perspectives, a curt termini, que vagi endavant: «Es va fer un avant-projecte, però encara no s'ha fet el projecte definitiu, ni tan sols l'estudi d'impacte imprescindible per poder-lo tramitar».

Begur

A Begur, al conflicte entre conservacionistes i partidaris del port s'hi afegeix la picabaralla entre les diferents administracions que defensen projectes alternatius. Dos projectes es disputen finalment la construcció del port esportiu de la Platja del Racó, a la zona de Sa Punta: el presentat per Marina Begur SA, ben vist per la Generalitat, i el presentat

per Begur Sa Punta, que va guanyar el concurs d'idees organitzat per l'ajuntament. Desconeixem els interessos reals que poden haver-hi al darrera dels dos projectes, però de moment el MOPU, la tercera administració en discòrdia, ja va emetre, al final de febrer, un informe en contra del projecte de port esportiu presentat per Marina Begur SA i que tramita la Generalitat, en el qual s'exigia als responsables del projec-

Una costa saturada

«La Costa Brava és la zona de la costa catalana en què el dèficit d'amarradors és més important. És pràcticament impossible» afirma Ramon Pous, director general de Ports i Costes, «que la Generalitat pugui cobrir la totalitat de la demanda que hi ha a la Costa Brava. Per les característiques geogràfiques i paisatgístiques d'aquest espai, hi ha molt poques possibilitats de construir nous ports. Els llocs on es podia construir ja es troben saturats i a la resta, o la fondària encareix enormement l'obra, o les característiques paisatgístiques i ecològiques ho desaconsellen. Si en el termini de 10 anys se'n construeixen un o dos, ja serà molt».

El responsable de la direcció general de Ports de la Generalitat considera que l'ampliació d'alguns dels ports existents es l'única possibilitat que

queda per intentar satisfer la demanda d'amarradors de la zona, però reconeix que en aquests casos també sorgeixen dificultats. Anys enrera s'havia apuntat la possibilitat, adoptada al sud de França, de construir marines a l'estil d'Empúria-brava, és a dir, construir els ports terra endins, de forma que afectessin el mínim possible el litoral. Aquesta alternativa ha estat molt criticada per part de grups ecologistes i institucions científiques, per la disminució i salinització de l'aigua que provoquen a les capes freàtiques. Un tema que coneixen a bastament els pagesos de Castelló d'Empúries. A la Costa Brava estan funcionant 16 ports amb capacitat per albergar embarcacions esportives: 7 de caràcter privat i 9 gestionats per la Generalitat.



A Calonge s'ha hagut de modificar el Pla General per poder fer el port a la desembocadura de l'Aubi.

te la presentació d'un estudi de l'impacte de l'obra a l'entorn. S'estan tramitant els dos projectes, i de la valoració de l'impacte que puguin produir a l'entorn, segons fonts de la Generalitat, dependrà el que es doni llum verda a un dels dos candidats o es desestimi la possibilitat de construir el port.

A les postures contràries de grups polítics com Iniciativa de Catalunya, que ha promès portar la

qüestió al tribunal d'Estrasburg a través del parlamentari europeu de la formació, Antoni Gutiérrez Diaz, i dels grups ecologistes i conservacionistes, cal afegir-hi la d'amplis sectors de població agrupats a l'entorn de la Coordinadora contra la construcció d'un port a la platja del Racó, que ha adreçat als 36 ajuntaments del Baix Empordà una petició perquè s'adhereixin al manifest que reclama la conservació de la zona

afectada. La construcció d'aquest port comportaria la desaparició de la platja del Racó i deixaria força malmesa la de l'Illa Roja, a part de l'impacte paisatgístic inqüestionable que provocaria.

Per si no hi havia prou sarau, l'Ajuntament de Pals ha volgut posar-hi cullerada presentant un recurs contenciós-administratiu contra el Pla General de Begur i contra la construcció del port. Dubtem que

Els ports amb gestió pública són:

- Portbou (embarcador amb 44 amarradors)
- Llançà (497 amarradors)
- Port de la Selva (324 amarradors)
- Roses (120 amarradors)
- L'Escala (435 amarradors)
- L'Estartit (416 amarradors)
- Palamós (359 amarradors)
- Sant Feliu de Guíxols (260 amarradors)
- Blanes (242 amarradors)

Els ports que es mouen en l'òrbita privada són:

- Colera (un embarcador amb 133 amarradors);
- Santa Margarida (marina amb uns 500 a.)
- Empuriabrava (marina amb uns 2.500 a.)
- Aiguablava (embarcador amb 62 amarradors)
- Llafranc (140 amarradors)
- Port d'Aro (marina amb 650 amarradors)
- Cala Canyelles (amb 132 amarradors).

Gairebé set mil amarradors, la majoria per embarcacions esportives, dels quals dues terceres parts corresponen a ports de gestió privada. Una vegada entri en funcionament el port nou de Sota Padró, a Palamós, i en cas que es realitzi l'ampliació

del port de Sant Feliu de Guíxols, el nombre d'amarradors de gestió pública disponibles a la Costa Brava gairebé es doblarà. El 95% de la flota esportiva catalana està formada per embarcacions de dotze metres o menys, és a dir, per embarcacions de tipus mitjà i petit. Els preus a què es paguen els pocs amarradors que es puguin posar a la venda volten les 200.000 pessetes el metre quadrat de superfície, el que suposa, per un espai de 13 metres d'eslora per 3 d'ample, quasi 8 milions de pessetes.

Durant els mesos d'estiu, quan la demanda d'amarradors arriba al seu punt màxim, algunes poblacions intenten satisfer les necessitats a base de la instal·lació de palanques flotants i fondejos (morts, en l'argot nàutic) que permeten amarrar als passavolants i la gent que esporàdicament s'hi troba de vacances amb la barqueta. Aquesta és una solució que no satisfà gens Ramon Pous, que ens assegura que «amb les palanques flotants i amb els fondejos es cometien molts abusos, tant pel que fa a la qüestió econòmica com a la seguretat de l'embarcació». La Generalitat ja ha començat a ordenar i regular aquesta mena d'instal·lacions que durant l'estiu proliferen per tota la costa.



El port de Sota Padró, a Palamós, és l'únic projecte que ja es troba en fase d'execució.

aquest ajuntament s'hagi convertit de sobte en un niu de conservacionistes, quan ha demostrat sobradament la seva ceguesa pel que fa als aiguamolls i el seu interès per construir allà on tothom reclama protecció. El problema radica en el fet que la platja del Racó limita amb el terme de Pals i aquest consistori considera que la seva construcció seria perjudicial per als seus interessos. No fa ni un any que el consistori de Pals va aprovar, desestimant els arguments del conseller de Política Territorial i una sentència del Tribunal Superior de Justícia que reclama la protecció especial per a la zona,

la construcció d'una base nàutica, promoguda per l'empresa Playa Brava SA, en una zona de la platja propera als aiguamolls i a menys d'un quilòmetre de la platja del Racó. És evident que la realització d'un projecte impossibilitaria l'altre.

Palamós

Seguint el rumb nord-sud que ens hem fixat, amarrem a Palamós, l'únic que es troba en fase d'execució de tots els projectes de nous ports esportius. La realització d'aquestes obres no està essent un camí de roses, i als problemes i

malentesos que s'han produït entre l'empresa adjudicatària, Huarte SA, i l'ajuntament de la població, cal afegir-hi l'increment del pressupost, que dels 1.300 milions inicials s'ha disparat a gairebé 3.000 milions. Les dificultats en el subministrament de pedres retardaran la finalització de les obres d'abric fins al proper any. «Ja ens podríem considerar molt afortunats», comenta Ramon Pous, «si a l'estiu del 1992 el port estigués en condicions d'entrar en funcionament». Amb 800 amarradors, el port de Sota Padró es convertirà en un dels més importants de la Costa Brava.



L'ampliació del port de Sant Feliu va influir en la dimissió de l'alcalde, Josep Vicente.



El projecte d'ampliació del port de Sant Feliu preveu un espigó de 300 m de llargada.

Calonge

Si Palamós ha aconseguit superar tots els tràmits, a Calonge les coses no estan tan clares. D'entrada, l'ajuntament va haver de modificar el pla general per poder donar el vist-i-plau a la construcció d'un port a la sortida de la riera Aubí. Dels quatre projectes presentats, la Generalitat ha decidit tramitar-ne tres, descartant el que afectava la zona de les cales. Port Valentina, Port Esportiu Sant Antoni i Marina de Calonge Sant Antoni es disputen la concessió del port. Dels tres, l'últim compta amb l'opinió favora-

ble de l'ajuntament —l'anterior a les eleccions del 26 de maig— i del MOPU i suposaria la creació de 400 amarradors en un port de terra endins, a l'estil de les marines de Santa Margarida i Empuriabrava.

Tossa

A Tossa, l'empresa que pretenia construir el port esportiu de Cala Furtadera va decidir aturar el projecte per les dificultats de finançament i amortització de l'obra. El que es preveia inicialment com una inversió de 3.000 milions s'havia convertit en un projecte de

7.000 milions, quantitat que l'empresa promotora, Puertos Deportivos Costa Brava SA no es va veure capacitada per assumir. El projecte, que comptava inicialment amb el vist-i-plau de la Generalitat, es troba aparcad i amb molt poques possibilitats de reanimar-se.

Sant Feliu de Guíxols

D'altra banda, dels projectes per ampliació de ports esportius el que es troba més avançat és el de Sant Feliu de Guíxols, que preveu la construcció d'un espigó, exterior a l'actual, d'uns 300 metres de llar-



El projecte de l'Escala suposarà l'ampliació del port en 30.000 m² de superfície.



És possible que els diners per finançar el port de l'Escala entrin en els pressupostos de la Generalitat de 1992.

gada i l'ampliació de 44.000 metres quadrats de superfície. Tot i que l'estudi d'impacte realitzat presentava l'obra com altament positiva per a la població, el port va provocar en gran mesura la dimissió de l'anterior alcalde, el socialista Josep Vicente, que es manifestà inequívocament en contra de la construcció del port, desmarcant-se de l'opinió del seu propi grup polític que n'era favorable.

Superades les diferències entre els grups polítics ganxons i després d'aconseguir que Ports i Costes fes, al principi de març, la presentació pública de l'estudi d'im-

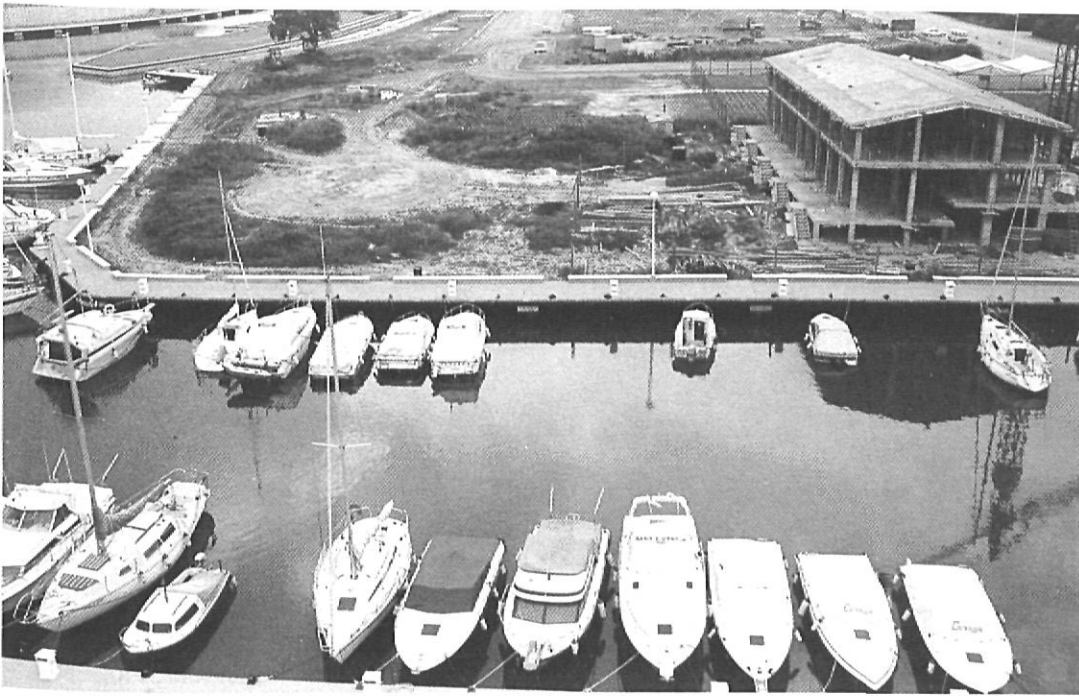
pacte, la principal dificultat per a l'ampliació del port, que es troba pendent de la realització d'un pla especial per part de l'ajuntament, serà el finançament d'una obra d'un cost elevadíssim, encara per definir. La manca d'un clima apropiat havia estat la justificació donada per Ramon Pous, director general de Ports i Costes, pel retard en la presentació pública de l'estudi del port. Ara, el mateix director general assegura que el clima és més favorable i que, tot i les dificultats de finançament que presenta, es pot contemplar la realització de l'obra.

L'Escala

Al port de l'Escala està prevista la construcció d'una dàrsena pesquera exterior a l'actual que suposaria l'ampliació d'uns 30.000 m² de superfície, zona a la qual es traslladaria la flota pesquera, la qual cosa deixaria lliure per a nous amarradors la part que ocupen actualment les barques de pesca. Ramon Pous creu que hi ha possibilitats d'aconseguir que els diners per finançar l'obra entrin en els pressupostos del 1992.



A l'Escala s'ha previst la construcció d'una dàrsena pesquera exterior a l'actual.



Es troben força avançades les obres de la tercera fase d'ampliació de la marina de Port d'Aro.

L'Estartit

A l'Estartit la construcció de l'anterior espigó, en lloc de solucionar el problema de les llevantades, el va agreujar o, com a mínim, el va deixar igual, la qual cosa obliga a la construcció d'un dic d'abric que protegeixi el port del vent de llevant i permeti hivernades segures i sense sobresalts. La construcció d'aquest dic d'abric es va pactar entre l'Ajuntament de Torroella i Ports i Costes, de manera que no suposés l'ampliació de nombre d'amarradors del port esportiu. En l'informe elaborat pel MOPU es re-

comanava l'aprofitament de l'obra per a l'ampliació del port esportiu, recomanació que, segons els responsables de la Generalitat, no es tindrà en compte. Si que es recolliran, en canvi, les modificacions en el traçat del dic que exigeix l'informe del MOPU i l'eliminació de la caseta del guarda que preveia el projecte inicial.

Altres ampliacions

Als projectes d'ampliació i creació de nous ports esportius assenyalats cal afegir-hi la reconversió

del port de Llançà que, tot i que no s'inaugurarà oficialment fins al final de setembre, ja entrarà en funcionament a partir d'aquest estiu. Les obres de remodelació han suposat la desaparició del Port Vell i la creació de 497 amarradors, amb totes les instal·lacions necessàries.

D'altra banda, es troben força avançades les obres de la tercera fase d'ampliació de la marina Port d'Aro, de Platja d'Aro, un port nàutic de caràcter privat que una vegada vegi acabades les obres ampliarà la seva capacitat en uns 300 amarradors.



El port nàutic de Platja d'Aro ampliarà la capacitat en 300 amarradors.