

# Reportatge

## El debat de la nova Costa Brava

---

*Text:* Moisès de Pablo

*Fotos:* Pere Duran

El III Debat Costa Brava, organitzat pel Col·legi d'Arquitectes de Girona, ha estat marcat, d'una banda, pel decidit suport del nou Govern de la Generalitat a la sostenibilitat del territori, amb la seva decisió de decretar una moratòria en la construcció al litoral i la creació de nous espais protegits, i de l'altra, per la consolidació, rellevància i consideració pública entre les institucions i organismes implicats dels col·lectius ecologistes i la legitimitat de les seves demandes. Un fet que ha provocat, fins i tot, alguna queixa d'altres col·lectius.

La primera ocasió en què es va poder comprovar el grau d'impliació del nou Govern en la política proteccionista del litoral va ser a la mateixa jornada inaugural, el 5 de març, de les quatre que van compondre el Debat. El conseller de Medi Ambient va anunciar davant d'un auditori de més de 250 persones la creació del Parc Natural dels Aiguamolls de Pals, el Montgrí i les Medes. Milà va advertir també que la Costa Brava no podrà suportar 25 anys de creixement urbanístic com el de les tres

darreres dècades. En la segona jornada, a Palafrugell, Manuel Nadal, secretari general per a la Mobilitat, va anunciar que s'aturaria la construcció de qualsevol port esportiu, i, entre els aplaudiments dels assistents, va descartar l'autovia de la costa.

Aquesta mesura implica que la Generalitat no permetrà la construcció de cap més port esportiu a la Costa Brava. La moratòria de construcció de ports esportius finalitza el gener del 2005, però, segons Nadal, el Govern ja té decidit descartar qual-



sevol altre nou projecte. La política a seguir serà millorar les instal·lacions existents i l'adequació de marines seques. Es calcula que en els pròxims deu anys la demanda podria ser de 18.000 nous amarradors a la Costa Brava, xifra «insostenible», segons Nadal, que també va descartar l'ampliació de l'activitat comercial al port de Palamós. Queda anul·lat així el projecte d'Es Codolar, a Tossa, i el de la platja de Pals. Nadal va dir que el govern no preveu la construcció de l'autovia de la costa que fixava el pla de carreteres del 1985, pel seu impacte ambiental. El secretari va avançar que la licitació del desdoblament de la C-131 entre Mont-ras i Palamós es faria amb tota rapidesa.

Les explicacions del polític van arrencar, en diferents ocasions, aplaudiments de l'auditori del Teatre Municipal de Palafrugell, sobretot dels membres de col·lectius ecologistes. El secretari general va explicar també, entre altres propostes, que no hi haurà autovia de la costa –en discrepància amb un altre ponent, l'enginyer de camins Robert Vergés, que proposava una autovia Palafrugells-Figueres–, que es tirarà endavant el desdoblament de l'anella de les Gavarres i que el Govern es replanteja el projecte d'autopista de peatge fins a Lloret de Mar.

A la cloenda del Debat, a la sessió de Sant Feliu de Guíxols, Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial, va fer públic que la moratòria decretada per la Generalitat en la construcció al litoral en 500 metres, des de la primera línia de mar, es podria fer extensible a l'interior i va dir que el Pla Director de l'Empordà s'exportarà a altres comarques. Igualment, va parlar de la futura Llei del paisatge, prevista pel setembre.

La preservació del territori, i en concret del litoral, ha passat a ser el gran cavall de batalla, tant de l'Administració com dels col·lectius ecologistes. Queda lluny el temps de la repressió del conservacionisme i del creixement urbanístic sense normes. Aquesta és una de les conclusions que en podem extreure.

### Roses o el paisatge fràgil

Primera sessió del Debat. Cinc de març del 2004. Salvador Milà ja va advertir, durant la inauguració, que no hi anava a fer un discurs oficial, sinó a aportar fets que marcaran la política del seu departament. La novetat principal va ser l'anunci de creació del nou parc natural, una figura que considera necessària per potenciar els

### La Utopia com a necessitat

El primer Debat Costa Brava es va realitzar fa 28 anys. Sota l'influx de la renovació democràtica. «No podem estar satisfets del desenvolupament des de 1976. Hi ha hagut molts nivells de protecció, però poca gestió i pocs recursos. Les conclusions del primer debat encara són vigents», va comentar Milà, conseller de Medi Ambient, a la jornada de Roses. Alhora, va elogiar la tasca dels moviments socials en defensa del territori, però va apostar per deixar de fer una guerra de guerrilles i unir esforços. El gironí Joaquim Nadal va recordar a la cloenda que el 1976 es va cometre l'error de creure que la gestió democràtica dels plantejaments urbanístics solucionaria els dèficits franquistes. La democràcia municipal no va ser cap panacea. Al contrari. En aquest sentit, un altre gironí, l'escriptor Miquel Fañanàs, escrivia a *El Periódico*: «Rellegint els treballs del primer debat [...] un s'adona que, o bé els participants bevien de les fonts de la utopia o les institucions democràtiques no han servit per aturar una especulació progressiva del sòl». Unificarem algun dia realitat i utopia?

valors paisatgístics i socials dels tres espais de la declaració. De moment, el departament treballa en la protecció del litoral del Montgrí per incloure-hi les illes Medes. El nou parc estarà situat als termes municipals de Torroella de Montgrí i Pals. Milà va parlar d'una futura declaració de parc natural de la zona de l'estany.

El conseller es va comprometre a una revisió del pla d'espais d'interès natural (PEIN), tant per a l'ampliació de la superfície protegida, com podria ser, per exemple, el massís de l'Albera o l'espai Castell-Cap Roig a Palamós, com per a la inclusió d'altres sense protegir, però d'interès ecològic. En aquest cas, parlaríem dels «connectors biològics», és a dir, territoris per on migren els ocells o per on es desplacen els animals.

Davant d'un Teatre de Roses ple, Milà va deixar clar que el seu departament farà el possible per evitar una continuïtat del creixement urbanístic dels últims 25 anys. «Les conclusions del primer debat encara són vigents», va dir, en referència clara als diferents governs de CiU a la Generalitat, fins al novembre del 2003.

Milà, que va ser introduït per l'alcalde de Roses, Carles Pàramo, i pel degà del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, Jesús Alonso, va elogiar la tasca dels moviments socials en defensa del territori, però va apostar per abandonar la «guerra de guerrilles» i unir esforços. Martí Sabrià, geògraf i expert en turisme, ponent del Debat, va fer notar que el fet que «entre les tres comarques de la Costa Brava, el Gironès i el Pla de l'Estany es passi de 550.000 habitants a dos milions a causa de la residència ens castiga i accentua la dificultat social de conviure amb el fet turístic». Per al geògraf, un dels objectius hauria de ser transformar les segones residències en primeres, amb polítiques que fomentin l'ocupació del territori durant tot l'any.



## La Generalitat no permetrà la construcció de cap més port esportiu en tot el litoral de Girona



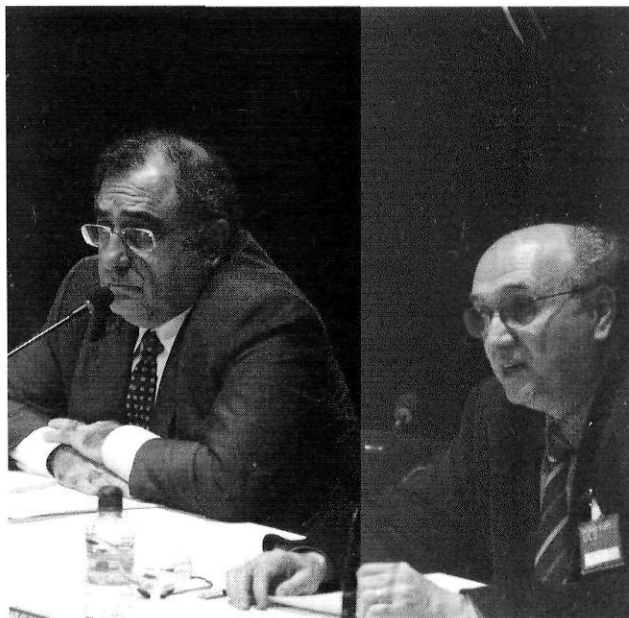
Per la seva banda, el representant de la construcció, Josep Ribera, vicepresident del Gremi de Constructors, va afirmar que el creixement zero seria «un desastre». En aquest punt, trobem una de les divergències principals. El director de la Fundació Territori i Paisatge, Jordi Sargatal, un organisme que reclama que no s'urbanitzi més, va matisar que el creixement zero no implica la inactivitat de la construcció, i que ell aposta per la consolidació dels nuclis existents i de les àrees més urbanitzades. És a dir, en comptes de construcció, rehabilitació. Sargatal, juntament amb l'expert en turisme Domènec Biosca, que va parlar de poca autoestima de territori, i l'arquitecte Josep Fuses, que va fustigar el seu gremi parlant de desgavell als anys 70, van conduir la part més animada del debat. Totes les parts van admetre que la preservació no implica l'abandonament del turisme. Unes conclusions que van ser rebudes amb cert escepticisme per una part del públic.

En aquest sentit, l'editorial del 6 de març d'*El Punt* palesa la conscienciació que l'etapa de les grans obres és ja una cosa del passat. En 50 anys s'ha crescut un 900% en allò que vulgarment

es diu ciment. A banda de qualificar de positiva la creació d'un nou parc natural, parla del paisatge humà, perquè les solucions han d'ultrapassar l'àmbit mediambiental: «La Costa Brava no és només un paisatge, un territori, sinó també un escenari econòmic de primera magnitud per garantir el futur de l'economia gironina i, per tant, dels seus habitants». Segons els editors del mitjà, aquesta nova etapa comporta que la construcció, motor tradicional del país, juntament amb el turisme, «comenci a reorientar la seva activitat cap a altres sectors, com podria ser la rehabilitació».

### Palafrugell: una nova xarxa viària

Segona jornada del Debat. Inaugurada per Manel Nadal i la seva «bomba informativa» de l'aturada de la construcció de ports esportius. El 19 de març a Palafrugell es va parlar de la xarxa viària, que va ser qualificada, gairebé per tothom, d'endarrerida. La Costa Brava, tot i els milions de visitants, compta amb una de les infraestructures de transport més deficientes del país. Robert Ver-



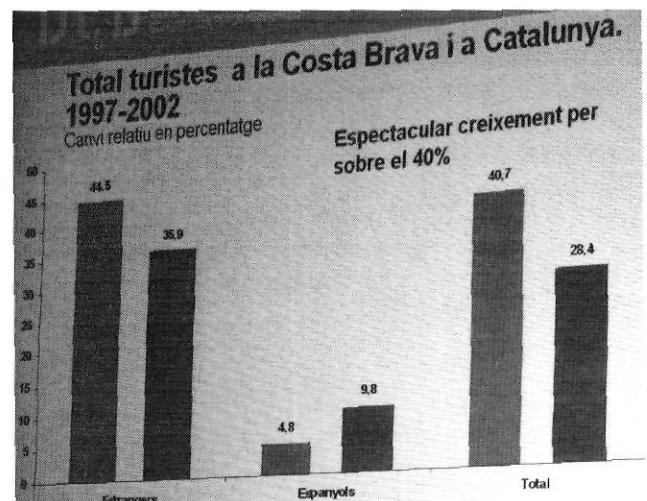
gés, professor de la Universitat Politècnica de Catalunya, va exemplificar el dèficit actual: en temporada baixa, el temps entre Barcelona i Palamós, dues poblacions situades a 116 quilòmetres, és el mateix que entre Figueres i Palamós, separats per 63 quilòmetres. Parlem d'una distància gairebé del doble. Alguns trams superen els índexs d'intensitat mitjana diària (IMD) de vehicles.

Entre Figueres i Roses, hi ha un IMD situat entre 20.000 i 50.000 vehicles per dia, mentre que en el tram Figueres-la Jonquera de l'AP-7 és d'entre 15.000 i 20.000. Els trams de les carreteres amb més volum, de fins a 50.000 vehicles, són de Llagostera a Santa Cristina d'Aro, de Palamós a Palafrugell, i entre Blanes i Lloret de Mar.

L'enginyer proposava el que Nadal va descartar al matí: la construcció d'una autovia de la costa entre Palafrugell i Figueres, que travessaria amb túnels i viaductes la zona de Cadiretes i les

### Canvis en el turisme

Nombrosos operadors turístics britànics descarten la Costa Brava en els seus paquets organitzats per a la temporada 2005. Els baixos costos de les noves companyies d'aviació, com Ryanair, fan que els paquets es contractin menys. El líder del sector, First Choice, anul·la de les seves destinacions les places gironines. Sobretot, Lloret i Tossa de Mar. El 2004 s'inicia amb una davallada del 25% dels turistes britànics contractats per operadors turístics. Els professionals anglesos parlen d'alts costos del sector turístic. Els hotelers justifiquen el fenomen de la fortalesa de l'euro i d'una tàctica per reduir preus dels majoristes anglesos. El tema de fons, l'aparició de nous indrets d'atracció més competitius que l'Estat espanyol. L'arribada de turistes russos pot ser proverbial per pal·liar aquesta dinàmica. Es miri com es miri, el turisme canvia.



Gavarres. Aquesta infraestructura, segons Vergés, hauria de passar entre 5 i 10 quilòmetres de la línia de mar. L'enginyer va parlar també de la «necessitat» de prolongar l'eix transversal fins a la costa. Cal recordar que certs indrets de la Costa Brava sud van disposar fins als anys 60 de línies de via estreta, que mai van ser abonats pels governants de l'època i que van acabar tancant. Lluís Medir, alcalde de la vila, va explicar, per exemple, que el transport públic entre la seva ciutat i Girona triga 2 hores.

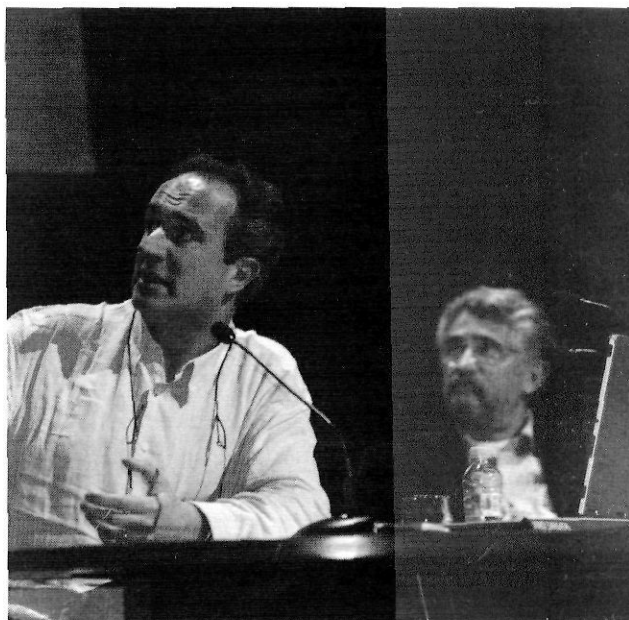
Un aspecte polèmic va ser la intervenció dels representants de Fecsa-Endesa. Així, el director de la zona de Barcelona i antic representant a Girona, Antoni Jerez, juntament amb l'actual, Agustí López, van defensar l'establiment de noves línies davant l'augment de la demanda. Sense especificar alternatives, cosa que va indignar els ecologistes. No debades, la línia de les Gavarres va ser un dels temes conflictius del darrer Govern, davant l'oposició dels ecologistes i d'alguns ajuntaments, sobretot el de Llagostera. Van explicar que no s'utilitzen energies renovables perquè les autoritats no s'oposen, és a dir, que no es millora perquè l'Administració no ho reclama. Alguns periodistes, com Puri Abarca d'*El Punt*, van qualificar l'endemà la seva intervenció d'«una trista exposició».

## El creixement zero no implica la inactivitat de la construcció, sinó la consolidació dels nuclis existents

El desdoblament de la C-31 entre Palamós i Palafrugell es realitzarà, tot i que intentant apaivagar els conflictes amb els ajuntaments, com l'enllaç de Palamós i el de Palafrugell per Lloriu. A Mont-ras, l'autovia serà subterrània, tal com es preveia en el projecte anterior, així com l'enllaç amb Vall-llobrega, que serà molt semblant. Manel Nadal va assegurar que encara falta definir alguns aspectes del traçat.

### Blanes o l'oferta hotelera

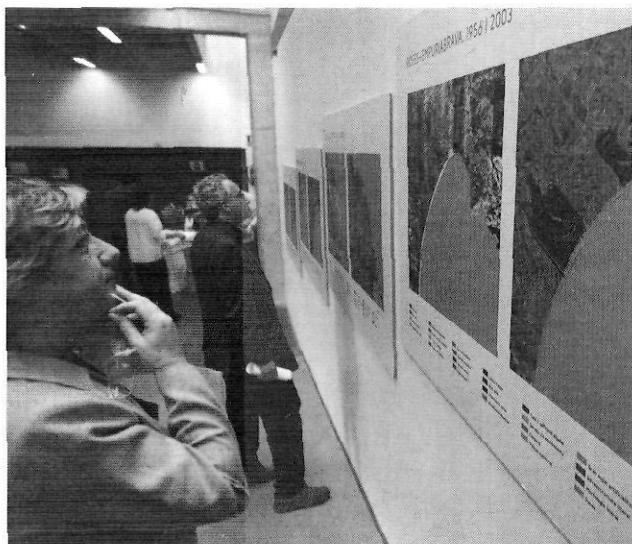
La tercera sessió del Debat, celebrada a Blanes el 2 d'abril, i que va ser transmesa en directe per la televisió local, com a mostra dels canvis en els mitjans de comunicació, va tenir un element important de discussió en la viabilitat de l'oferta hotelera del territori. Pere Esteve va ser l'encarregat d'inaugurar-lo. El polític va demanar que la marca «Catalunya» centri els esforços de tots, atès que cal donar referents clars als visitants. Ho va exposar així: «S'ha d'acabar l'època en què els turistes venien a un país que no sabien ni quin era i se'n tornaven sense saber-ho». Fer de



Catalunya una marca de prestigi, se suposa que vinculada al factor d'arrossegament de Barcelona. El conseller va posar com a exemple d'actuacions en benefici comú la companyia Ryanair a l'aeroport Girona-Costa Brava. «Aquesta actuació repercutirà en el conjunt del país», va explicar. Entre les actuacions del departament, va fer pública la modificació de la llei de Turisme per incloure-hi la iniciativa privada.

Unes hores després, Esteve va reconèixer en un dinar a Vilamallà amb un centenar d'empresaris del sector comercial i turístic que un percentatge de l'oferta existent és «inviàble», atesos els preus, la forta competència i l'enfocament a qui va dirigida. La resposta d'Esteve va contestar la pregunta del president de la Federació d'Hostaleria de Girona, Antoni Escudero, una qüestió polèmica perquè algun hotelier va considerar que posava tothom en el mateix sac. Escudero va exposar que a casa nostra hi ha «un focus de massificació hotelera que ha provocat uns excedents de llits i l'arribada de turisme de mala qualitat» i va demanar suport a la Generalitat «per poder pujar





el llistó», enfocant-lo, segons es desprèn de les seves paraules, cap a una qualitat superior.

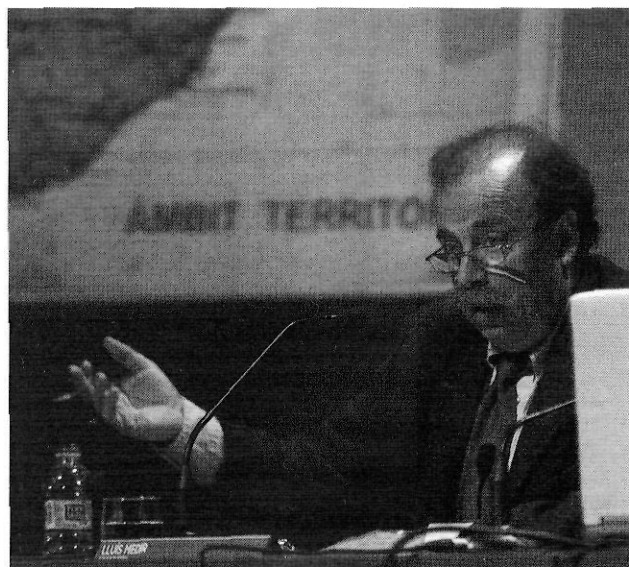
La sessió mostra l'existència d'una oferta d'habitatge submergida, que afecta els hotelers perquè és una competència deslleial, mentre que els representants dels apartaments van palesar el seu malestar perquè se'ls culpa dels errors urbanístics. Torrent, representant de l'Associació Turística d'Apartaments, va lamentar, en una intervenció com a públic, el to «ecologista» de la trobada. En aquest sentit, el 14 de maig, el Parlament de Catalunya va declarar la preservació de la platja Pinya de Rosa convertint-la en paratge natural d'interès nacional. Fins al moment, era un finca urbanitzable.

### Sant Feliu o el futur

El 15 d'abril a Sant Feliu de Guíxols, a banda de la intervenció de Joaquim Nadal, es va fer balanç del Debat Costa Brava i es va parlar de futur. Dos aspectes fonamentals. El catedràtic d'Economia de la UAB Joan Cals va qualificar el paisatge del «nostre petroli». Un tema afortunadament de consens és la necessitat d'enfocar el turisme cap a un model de qualitat. Cals, en el balanç de les jorna-

des, va esmentar la frenada de la segona residència, l'augment de la qualitat de vida o la desestacionalitat com a projectes de futur. L'alcalde de Lloret, Xavier Crespo, va exposar la necessitat que la Generalitat controlï l'àmbit supramunicipal. Marta Ball-Llosera, de Salvem Empordà, va posar el dit a la nafra tot dient que el plantejament urbanístic «segueix igual que als anys 80 i 90». És a dir, no ens hem adaptat a les dinàmiques d'una comunicació més ràpida, d'una fragmentació del temps de vacances, i de dotar d'infraestructures les zones hoteleres sense afectar el territori.

Per la seva banda, l'alcalde del municipi, Miquel Lobato, va reclamar un «retorn ecològic» financer perquè els ajuntaments financin aquestes infraestructures i va explicar que ell aposta per un creixement urbà limitat. Carles Bosch, president del Col·legi d'Arquitectes de Girona, va parlar d'un debat de la societat civil, i va recalcar el tema de la sostenibilitat com a primordial. Potser la frase de Joaquim Nadal, que va dir que l'Administració de la Generalitat considerarà les conclusions del Debat com a vinculants, palesen fins a quin punt avancem en el pensament conservacionista. Entre els greuges cal parlar –perquè és un tema d'actualitat, potser no tant per a la costa, que també, però sí, i



## Cal una reflexió sobre l'impacte dels parcs eòlics que d'aquí a poc temps sovintejaran en el nostre paisatge



molt, per a l'interior- de l'estudi d'impacte dels parcs eòlics que d'aquí a poc temps sovintejaran en el nostre paisatge. En aquest punt cal una reflexió i un debat a consciència de la societat civil.

### Viure i protegir

En el postdebat hem vist una de les aportacions a tenir en compte en el trencaclosques del sector. Lluís Torrent, president de l'Associació Turística d'Apartaments que va intervenir com a públic a Blanes, publicava el 26 d'abril a *El Punt*, 11 dies després de la cloenda, un article significatiu. Enfront de les 77.000 places hoteleres, hi ha 375.000 apartaments i habitatges turístics a la Costa Brava. Les seves paraules són dures: «Hem perdut una oportunitat molt important, la de tractar el

futur turístic de la Costa Brava; hem fet un Debat coix». El representant dels propietaris fa constar el seu malestar per la preponderància dels temes de conservació i urbanístics. Es queixa amb amargor de l'absència del seu sector, també del Patronat de Turisme Costa Brava, perquè, diu, tot i que va intervenir l'hotelier i polític Carles Pàramo, ho va fer com a «alcalde de Roses», i demana un estudi seriós sobre les segones residències i la riquesa que proporcionen als ajuntaments. En tot cas, el paper dels apartaments llogats, com l'aparició de les cases rurals, que implica la reconversió del sector agrícola, o el rol dels càmpings, són punts a considerar. Ròssecs importants per a un sector, i un país, en transformació.