

Patrimonials. Preservar els espais costaners encara lliures d'edificació pels seus valors paisatgístics, històrics, arqueològics, científics, educatius ambientals, agrícoles, forestals, culturals, simbòlics, de temps lliure i de qualitat de vida.

Ambientals. Preservar les continuïtats dels sistemes d'espais oberts, garantint la qualitat ambiental, la connectivitat i l'intercanvi biològic dels espais terrestres interiors i el mar.

Econòmics. Gestionar l'espai litoral com un recurs bàsic i durador per al desenvolupament econòmic, el turisme i la qualitat de vida.

Andreu Ulled i Maria Xalabarder

MCRIT

EL LITORAL CATALÀ JA NO ESTÀ EN VENDA

Transformacions i dinàmiques del litoral català el 2004

O encara sí? Perquè encara que l'aprovació del Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC) hagi estat un pas indispensable, i literalment revolucionari, cap llei ni reglament jurídic és suficient en si mateix per a canviar els valors socials i les inèrcies econòmiques que fatalment ens porten, si no a la urbanització, a la periurbanització pràcticament ininterrompuda del litoral de Catalunya, amb activitats semiindustrials com hivernacles, o semiresidencials com els càmpings, instal·lacions medioambientals d'interès públic i un llarg etcètera de casuístiques híbrides de difícil regulació. A l'entrada de Vilanova i la Geltrú, tot aquest any s'ha pogut veure un cartell publicitari enorme que donava una benvinguda quasi obscena al visitant: EL GARRAF EN VENDA. Heu vist els mapes que mostren l'ocupació urbana del litoral valencià, o de l'andalús? Les expectatives d'urbanització són molt altes arreu, també en el sòl no urbanitzable, ja sigui parc agrícola o zona o espai inclòs al PDUSC. En Josep Maria Espinàs explicà el procés d'ocupació residencial de la costa mediterrània en dues paraules: precipitació cobdiciosa. I no és l'expectativa de guany del venedor el més important: és la visió idealitzada que tenim tots nosaltres, els compradors potencials del paisatge de la mediterrània: la imatge de la casa que la mar la vegi, que ens deia Joan Salvat Papasseit, un poeta llibertari gens sospitos de vel·leïtats mercantilistes. Qui no voldria viure en una vil·la prop del mar que fos també prop també de ciutat, com deia ell, per ser-hi tot prest quan se sentin crida de guerra o de festa? Els publicistes i les empreses immobiliàries de mig món saben que aquest ideal d'habitat és poc menys que irresistible per qui se'l pot pagar, tan fort que es manté viu fins i tot mal-

Estat de tràmit

El Pla director urbanístic del sistema costaner del sòl no urbanitzable i del sòl urbanitzable no delimitat va ser aprovat definitivament pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, el dia 25 de maig de 2005 i va ser publicat al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* el 16 de juny de 2005.

El Pla director urbanístic del sistema costaner del sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat va ser aprovat inicialment pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques el mateix dia 25 de maig i posteriorment va passar la fase d'informació pública.

grat la crua realitat de la periurbanització del paisatge del litoral.

Per a entendre i situar en el seu context històric totes les paradoxes del paisatge litoral, per a començar convé rellegir les poques cròniques escrites sobre el litoral de Catalunya, com aquell emocionant *Catalunya des del mar* de Carles Barral, la història personal de les navegacions al llarg de la costa catalana de l'editor de Calafell, de sud a nord, o les cròniques de Josep Pla, el periodista de Palafrugell, en el seu cas navegant de nord a sud per a observar i prendre nota del que veia amb una minuciositat exhaustiva, allunyada tant de les guies de viatges i dels documentals turístics com dels informes tècnics i estadístics. Ambdós cronistes ens donen notícia d'un paisatge imprevisible i contradictori, imprevisible i variable com el clima i el règim de vents, sotmès a forces naturals que ens ultrapassen, i alhora s'escandalitzen de la seva degradació, passant pel davant de Barcelona. En la costa catalana es poden trobar paisatges encara idíl·lics, com el delta de l'Ebre, les enormes platges blanques que s'estenen al voltant del far, la impressió de fi del món dalt el far del cap de Creus, però al litoral de Catalunya també hi ha altres paratges desgraciats, gairebé totes les rieres, per exemple, i molt especialment les del Maresme, amb els seus miserables passos subterranis sota l'autopista i el ferrocarril, i els cementiris de cotxes a les vores, els camps de rulots i els càmpings, alguns reconverits en ciutats precàries per insolvents o indocumentats, abocadors, gasolineres, zones d'aparcament de centres comercials i estacions de ferrocarril amb entorns descurats, passos a nivell. La velocitat dels canvis i la seva intensitat ha derivat en una gran complexitat i superposició d'usos, moltes vegades antagònics.

És un fet que els municipis del Barcelonès i el Maresme tenen pràcticament tota la línia de costa urbanitzada i que unes 300 hectàrees es consumeixen cada any a Tarragona i a Girona. Pocs territoris s'han transformat tan acceleradament a Catalunya com el litoral, aquesta estreta franja de 672 quilòmetres de llarg i uns vint quilòmetres d'amplada on més de 3 milions de persones, quasi el 70% de la població del país, vivim i treballem, paradoxalment, massa d'esquena al mar, al menys durant vuit mesos l'any, perquè quan arriba l'estiu la majoria dels municipis costaners turístics augmenten enormement la població, els barris d'apartaments i segones residència i les urbanitzacions residencials buides durant l'hivern s'omplen de sobte i, llavors sí, trobem que a moltes platges falta sorra perquè els banyistes puguem estendre totes les nostres tovalloles mentre molta altra gent passeja a peu i en bicicleta al llarg de la costa, pels trams de camins de ronda o fins i tot, jugant-s'hi la vida, passa en fila índia pels petits espais que resten entre les vies del tren i les roques de l'escullera que el defensen, prop de Sant Andreu de Llavaneres, per exemple. Al litoral, a banda de l'ocupació residencial, hi ha també grans zones industrials, centrals tèrmiques i nuclears, incineradores, ports comercials i pesquers, aeroports internacionals, ecoparcs, cementiris, autopistes i línies de ferrocarril, col·lectors, depuradores, dessaladores, espigons, cables telefònics submarins, esculls artificials.

En el darrer any s'ha constatat una acceleració del procés d'ocupació i transformació del litoral, l'estructura econòmica costanera ha incrementat la seva dependència del turisme –de visitants i residencial–, del comerç i de la construcció, i no sembla que hi hagi símptomes d'alentiment en el procés continu d'ocupació de la costa. Amb tot, el fet més rellevant dels darrers anys ha estat l'arribada sobtada de nous residents al litoral, que han modificat el perfil dels municipis pel que fa a la composició demogràfica, sociocultural i econòmica, i ha generat noves necessitats i demandes socials i assistencials de les administracions locals, preocupades perquè no es degradin les condicions de vida dels barris on molts nousvinguts s'allotgen, compartint, prou sovint, un mateix habitatge moltes persones o famílies. Així, mentre molts barcelonins han ocupat segones residències al litoral o han comprat nous habitatges a més bon preu que els que podien trobar al centre de les grans ciutats, han arribat molts estrangers, procedents de més països i més llunyans que mai abans, de manera que la major part del litoral de Catalunya ha tendit a esdevenir bàsicament residencial i turístic. La demanda de nous serveis i equipaments necessaris (sanitat, educació, benestar social, etc.) recau en primera instància sobre els ajuntaments que, malgrat no tenir competències directes en alguns d'aquests sectors, hi han de fer front superant les limitacions pressupostàries i la manca de sòl disponible. Les problemàtiques associades a la manca d'equipaments educatius, per exemple,

així com a la de l'habitatge social van aparèixer freqüentment a les primeres pàgines dels diaris durant el 2004. Són preocupacions socials que generen impaciència entre la ciutadania i les administracions han hagut de reaccionar amb projectes locals d'urgència. El 33% de la despesa dels ajuntaments és despesa no obligada.

El sector turístic ha estat qüestionat, tot i que el seu pes específic en l'economia litoral continuà creixent, fins arribar a un 11% del PIB, impulsat pel model d'èxit de Barcelona, perquè en molts pobles de la costa encara predomina el turisme de *sol i platja*. El 66% de places d'allotjaments turístics que hi ha a Catalunya estan ubicades al litoral i els hotelers mantenen l'ocupació gràcies a àmplies campanyes de rebaixes de preus, les agències veuen com el tradicional paquet turístic dissenyat pels operadors turístics perd pes i les companyies de baix cost esgarrapen la quota de mercat dels vols xàrter i les companyies tradicionals. Les marques turístiques Costa Brava i Costa Daurada es desvaloren i les marques Costa del Maresme o Garraf en la pràctica ni existeixen. Tendim a confondre les campanyes turístiques exteriors i les marques turístiques amb l'afirmació identitària de qui som i qui volem ser, culturalment o políticament, i així ens costa acceptar el fet evident que la marca turística Barcelona precedeixi qualsevol altra marca, ja sigui la d'un municipi o una comarca, o fins i tot la de Catalunya.

El litoral ha estat, també, el territori dels grans projectes de reurbanització, a Barcelona sovint vinculats a la celebració d'esdeveniments amb ressò internacional: de la primera Exposició Universal del 1889, quan s'enderrocà la muralla del Mar, als Jocs Olímpics del 1992 i el Fòrum de les Cultures Barcelona 2004, que permeteren obrir la ciutat al mar el riu Besòs i el riu Llobregat, dos rius que finalment han deixat de ser dels més bruts d'Europa gràcies a les dues depuradores recentment construïdes que han permès, per exemple, tornar a obrir la platja del Prat als banyistes. Aquest any s'han dut a terme projectes tan importants com la reordenació del litoral sud de Badalona, amb la construcció del nou port i el passeig marítim i quatre mil habitatges a primera línia de mar, o el Rengle de Mataró, amb la integració d'usos industrials tecnològics i residencials, o a Vilanova, l'operació de Pirelli Mar, entre altres. Al delta del Llobregat s'han dut a terme projectes infraestructurals com l'ampliació del port de Barcelona i el desviament del Llobregat, la construcció de la nova torre de control aeroportuària, la tercera pista i s'inicià la terminal sud. La connexió ferroviària entre el port i l'aeroport amb les noves línies ferroviàries resta pendent i també les operacions d'enlairament a la tercera pista, després d'una dècada de discussió sobre les diferents solucions possibles. És un exemple de la complexitat creixent de les actuacions sobre el litoral, on ja no és possible dur a terme cap projecte important des d'una òptica sectorial. Amb tot, la notícia que

avui ens donarien Carles Barral i Josep Pla de la costa de Barcelona seria ja molt distinta d'aquella de fa vint o quaranta anys.

Avui tenim quaranta-cinc instal·lacions portuàries, a les quals cal sumar-ne altres cinc en construcció o ampliació, que han modificat la dinàmica litoral, dificultant o impeding la regeneració de les platges a ponent dels dics. A zones del litoral amb platges obertes, com les del Baix Maresme, s'ha produït una important regressió de la sorra, però també en altres platges, com algunes del Garraf i Barcelona, ja molt artificialitzades, a causa del fet que durant els darrers anys no es produïren operacions de regeneració de sorra. La disminució radical de les aportacions de sorra per part de les rieres i la interrupció de les dinàmiques litorals per part d'obres marítimes han generat platges més inestables, que han de ser regenerades periòdicament per a mantenir volums de sorra suficients perquè no se'ls endugui un temporal de llevant. D'altra banda, la impermeabilització de la capçalera de les petites conques litorals ha disminuït la infiltració i ha augmentat la velocitat de l'escorrentiu i els cabals màxims d'avinguda aigües avall. No és rar, desafortunadament, que els déficits de sanejament, tot i les millores dels darrers anys, hagin continuat essent protagonistes de greus incidents que es repeteixen amb una certa periodicitat, per-

És una mesura d'urgència, que corregeix una tendència, un primer pas que hauria de ser complementat per altres nivells de protecció

què, finalment, la qualitat de l'aigua del mar i dels fons són el millor indicador de la precarietat de les xarxes de sanejament. Tan sols en la costa barcelonina es van registrar cent trenta-sis episodis de contaminació durant la temporada passada; a Sant Pol i a Arenys de Mar es va registrar la presència de sòlids flotants; a Salou, la platja de Ponent ha rebut més d'una vegada les aigües residuals de la depuradora de Reus i altres tres platges més, Vilafortuny, l'Esquerol i Sant Pere, van haver de ser tancades després d'haver estat inundades per aigües residuals; a Pineda de Mar pateixen de manera recurrent l'avarie de l'emissari i, encara a hores d'ara, es discuteix la ubicació de la depuradora de l'Alt Maresme. Els problemes de finançament de l'Agència Catalana de l'Aigua, atesa la insuficiència de l'actual cànon de l'aigua per a cobrir totes les inversions de sanejament, fins i tot la policia i la neteja de rieres, foren abundantment discutits en els medis de comunicació.

La tendència de les darreres dècades havia estat l'aplicació de solucions puntuals a problemes que són estructurals i que afecten tot el litoral, com passos subterranis sota la via del tren al Maresme, espigons per a confinar les platges i regeneracions puntuals de sorra. Però la complexitat terri-

torial del litoral fa que qualsevol actuació important no pugui definir-se independentment de la resta, la qual cosa limita que s'activin els projectes de transformació estratègica. No és casualitat que, fins ara, tots els grans projectes de transformació del front litoral a la ciutat de Barcelona hagin requerit esdeveniments emblemàtics, amb ressò internacional, capaços de mobilitzar i concertar totes les voluntats socials i institucionals en una mateixa direcció. Actualment, la pluralitat d'actors que participen en el debat territorial –institucions, partits polítics, professionals, entitats ecologistes, societat civil– comparteixen un cert consens per la urgència d'actuar per a protegir, restaurar i rehabilitar el territori costaner.

En aquesta situació, es comprèn que la presentació del Pla director urbanístic del sistema costaner I i II, impulsat pel Govern de Catalunya i l'aprovació definitiva del primer el 26 maig de 2005 hagin suposat un dels canvis més notables de la nova política territorial de Catalunya. S'ha posat fre a l'ocupació i al continu urbà. Aquest Pla constitueix l'esforç de planificació supramunicipal urbanística més important des del 1976 i aporta una normativa per a la gestió i un fons econòmic. És una mesura d'urgència, que corregeix una tendència, un primer pas que hauria de ser complementat per altres nivells de protecció que articulessin una xarxa contínua d'espais protegits, amb diferents graus i intensitats, des del mar als espais naturals de les serralades del litoral, integrant-hi rieres, antics camins, elements de patrimoni cultural i altres fites del paisatge, amb dotació econòmica suficient per a projectes de restauració, de compra de sòl o de gestió. El PDUSC ha afectat projectes i expectatives urbanitzadores d'envergadura en primera línia de mar, com l'espai de cap Ras a Llançà, la Pineda d'en Gori a Palamós, la Platja Llarga a Vilanova o el Pla urbanístic del barranc de Barenys, impulsat per l'Ajuntament de Salou. El PDUSC és el primer pas per a imposar un ordre mínim i controlar la *precipitació cobdiciosa* que referia Josep Maria Espinàs. Al llarg del 2004 s'iniciaren altres esforços de planejament i concertació institucional, com el Pla director de l'Empordà o com el Pla estratègic del litoral metropolità, impulsat pels vint-i-set municipis del litoral barceloní i el Consorci el Far. El programa d'inversions PIDE al delta de l'Ebre es cancel·là a causa de la supressió del Pla hidrològic nacional amb el canvi de govern.

El major repte de futur és, doncs, definir un programa integral d'inversions per a reconstruir la major part de les infraestructures obsoletes de sanejament, ferroviàries, viàries o portuàries que provoquen forts impactes ambientals i paisatgístics, especialment en els entorns més fortament urbanitzats, i restaurar el paisatge encara no urbanitzat, com a pas necessari per a permetre la valoració social, econòmica i cultural del litoral. Hi ha importants projectes pendents de reconstrucció d'infraestructures, com el ferrocarril al llarg del

Maresme i de ciutats del Garraf, o la Nacional II al Maresme, amb un nivell de sinistralitat inacceptable des de fa dècades. Tan necessària com els projectes de reconstrucció i reurbanització és la gestió coordinada i contínua del litoral. La descoordinació entre totes les administracions, estatal, autonòmica i local amb competències superposades sobre el litoral ha estat sovint el rerefons de la crítica de moltes de les notícies i articles d'opinió publicats el 2004. La recreació del paisatge cultural del litoral podria començar amb el projecte senzill, però simbòlic, de restaurar i fer accessibles tots els vells fars de la costa i obrir-los al públic: la visió de la costa i del mar des del far del cap de Creus o des del far del delta de l'Ebre és inoblidable, però també la que proporcionen els fars que tenen la mala sort d'estar més a prop de Barcelona. Ni el far de Montjuïc, ni el del Llobregat o el de Calella poden visitar-se, ni tampoc l'antic far de Barcelona, reconvertit en rellot-

ge, el centre màgic on el paral·lel i el meridià es creuen, si bé sí que es pot visitar el far de Vilanova i la Geltrú, la ciutat abans coneguda com la *Petita Havana*, on trobareu, a l'entrada, el cartell publicitari on diu EL GARRAF EN VENDA. Si hi aneu en tren ni el veureu, i podreu fins i tot visitar el fantàstic Museu del Ferrocarril, la biblioteca de Víctor Balaguer, la plaça porxada que us recordarà la de Vilassar de Mar, la plaça Reial de Barcelona, i els porxos d'en Xifré, l'india d'Arenys de Mar. Al far hi ha un petit museu marítim on s'exposa, entre molts altres vells objectes mariners, un bot de salvament restaurat anomenat *Victor Rojas*, en homenatge a un mariner porto-riqueny... però la història d'en Víctor Rojas és una història antiga, i aquest text és un article per a donar notícia del que ha passat al litoral durant el 2004 i per a avançar, si de cas, discussions i projectes de futur que se'n deriven i no pas la lletra nostàlgica d'una havanera.

Marta Ball-llosera

Portaveu de Salvem l'Empordà

PLA DIRECTOR DEL SISTEMA COSTANER: PERCEPCIÓ DE CANVI?

Em coincideix, en el temps, la lectura del llibre *Debat Costa Brava. Congrés: un futur sostenible*, editat per la demarcació de Girona del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya i aquest escrit sobre el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC, a partir d'ara), i aquest fet m'ha donat l'oportunitat de poder reflexionar sobre ambdós fets.

El Debat es va realitzar entre el 5 de març i el 16 d'abril de 2004, després que els organitzadors l'ajornessin pel calendari d'eleccions de la Generalitat de Catalunya, imagino que per no caure en el risc de males interpretacions i posicionaments polítics.

Aquest fet ens va donar l'oportunitat, als assistents al Debat, de poder sentir quines són les noves polítiques previstes respecte a la planificació territorial del litoral català després d'un canvi de color polític a la Generalitat.

I en data d'avui, tinc la possibilitat de poder avaluar i analitzar què ha passat respecte de l'aplicació del programa avançat pels polítics i tècnics al Debat, després de gairebé dos anys de nou govern de la Generalitat.

El Debat Costa Brava fou dividit en tres jornades: territori escàs o paisatge fràgil; mobilitat i infraestructures: déficit o risc; i model turístic: final d'etapa? Tres apartats provocadors que donen a entendre una situació molt delicada.

Crec que, transcrivint literalment el que van dir alguns dels participants, ens podem fer una idea clara de la diagnosi que s'hi va fer, la qual comparteixo amb la majoria dels ponents.

Salvador Milà, conseller de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, obria el debat dient: "En aquesta mateixa vila de Roses, un grup de visionaris, de gent amb molta empena, fa vint-i-set anys, concretament el desembre de l'any 1976, quan encara ni tan sols era clar que hi havia un canvi democràtic (la voluntat hi era, però no se sabia en quin sentit aniria), van tenir la previsió de parlar del futur d'aquest territori i d'assenyalar-ne els perills i els potencials".

El conseller obria aquest debat tan sols cent dies després de la signatura de l'Acord del Tinell per un govern catalanista i d'esquerreres, un text que molts ciutadans vam interpretar com un canvi en la manera de governar un país després de vint-i-tres anys monocroms, políticament parlant. El senyor conseller va continuar dient: "Però escolteu: si som aquí avui, vint-i-set anys després, és perquè ens neguitem el que pugui passar els propers vint-i-cinc anys a la Costa Brava i al país en general i perquè suposo que estareu d'acord amb mi que ni el territori, ni el paisatge, ni la societat de la Costa Brava no podrien suportar vint-i-cinc anys més amb un model de creixement socioeconòmic i d'ocupació del territori com el que s'ha aplicat fins ara". Comparteixo aquest sentiment, però no cal oblidar que calen po-