



---

# LA ACTIVIDAD RECREATIVA Y LA COSTA DE CATALUÑA

Por Lluís Cantallops Valeri

Cataluña es un país vertido hacia el mar. Tiene 522 km. de costa. Pero la costa, unas veces abrupta y otras marismosa, carece de condiciones naturales para convertir al catalán en un pueblo marinero. Es una costa rectilínea y, salvo en la Costa Brava, poco articulada. Son tramos intermitentes de costa brava, costa baja y zonas deltaicas, que sobre territorios de características geomorfológicas bien definidas han permitido asentamientos urbanísticos diferenciados. Cataluña es geomorfológica y climáticamente un pequeño continente, y la costa no escapa a esta consideración.

De Norte a Sur es posible distinguir las siguientes zonas (1):

## *Cabo de Creus*

Desde Portbou a Roses. Península rocosa, de pizarras orientadas perpendicularmente al mar. Es muy articulada, algo inhóspita, azotada por los temporales, pero de una extraordinaria belleza. Las poblaciones, apretadas, se refugian en los fondos de las calas, protegidas de la Tramontana:

(1) Una excelente descripción de la costa y de todo el territorio de Cataluña puede encontrarse en *Geografía de Catalunya*, dirigida por Lluís SOLÉ i SABARÍS. Editorial Aedos. Barcelona, 1958-1968, 3 tomos.

Port-Bou, Colera, Llança, La Selva de Mar y Cadaqués. El Port de La Selva es la única excepción a esta regla. El poblamiento permanece controlado y limitado a las inmediaciones de los núcleos principales. Salvo en la zona próxima a Llança, literalmente destruida por asentamientos intensivos de residencias secundarias de baja calidad, el paisaje costero permanece inalterado.

## *El Golfo de Roses*

De Roses a L'Escala. Es la costa del llano del Alt Empordá, formada por los terrenos de aluvión de los ríos Mugueta, Muga y Fluviá. Costa baja, en terrenos marismosos, con unas playas de gran amplitud que definen la curva perfecta del golfo de Roses. Tierras de una solvente actividad agraria, regadas por canales y pobladas en los núcleos de Castelló d'Empuries y L'Armentera: el golfo de Roses ha sido intensamente urbanizado en la última década y se ha perpetrado en él uno de los más conspicuos atentados urbanísticos de nuestro tiempo.

## *El Macizo de Montgrí*

De L'Escala a L'Estartit, acantilados calcáreos de casi cien metros de altura. Costa dura, blanca, sin articulaciones ni vegetación, con dos únicos y precarios refugios: el puerto de L'Escala y la cala Montgó.

### *Platja de Pals*

De L'Estartit a Sa Riera. Es la costa del estuario del Ter y del Daró, que vierte en las tierras marismosas y arroceras que barra el túmulo de la playa de Pals. En L'Estartit, pequeño refugio de pescadores, ha surgido otro de los grandes esperpentos urbanísticos del sector.

### *La Costa Brava*

De Sa Riera a Blanes. Es la costa del Baix Empordá y de la Serralada de Marina de la Selva. La costa de Begur, Palafrugell, Palamós, Sant Feliu. Tossa y Lloret, los grandes nombres del turismo. Uno de los mas extraordinarios paisajes del Mediterráneo. Los acantilados rocosos, poblados de pinos y moldeados por el viento, alternan con calas apacibles y playas de arenas limpias junto a las que se formaron los viejos poblados de pescadores: Sa Tuna. Aiguablava. Tamaríu. Llafranc, Calella.

### *El Maresme*

De Malgrat al Turó de Montbat. Costa lineal, sin articulaciones, con playas de arenas inestables y un rosario de poblaciones unidas por la carretera N-II y la vía del ferrocarril, que discurren bordeando la línea de separación de la zona marítimo-terrescire. La ciudad de Mataró es la capital de una comarca plenamente integrada en el explosivo crecimiento de la región metropolitana de Barcelona.

### *El Barcelonés*

Las ciudades de Badalona, Sant Adrià del Besós y Barcelona forman un continuo urbano, en cuya zona costera se produjeron los asentamientos industriales al amparo del primer ferrocarril de la Península. Los establecimientos balnearios son más una consecuencia de la presión demográfica sobre la línea costera que el resultado del aprovechamiento racional de las cualidades intrínsecas de la zona.

### *El Baix Llobregat*

El delta del río Llobregat linda con el mar en 20 km. de playas de arena fina y de antiguas marismas saneadas por una agricultura intensiva y las plantaciones de pinos. Zona solicitada para los usos más diversos, desde el de reserva para la ampliación del puerto de Barcelona, hasta los usos industriales y residenciales intensivos. El aeropuerto del Prat ha evitado que la ameba urbana barcelonesa fagocitara el territorio del delta.

### *El Garraf*

Costa acantilada, calcárea, sin calas de importancia, inhóspita y casi deshabitada, con un final inesperado: el perdido encanto de Sitges, la blanca Subir, pequeño puerto romano de pesca y cabotaje, hoy centro turístico de primera magnitud, y la capital industrial y pesquera de Vilanova i la Geltrú.

### *El Baix Penedés*

La costa de Vilanova i la Geltrú enlaza morfológicamente con la del Baix Penedés, con las

playas de Segur, Sant Salvador y Comarruga, donde la depresión prelitoral catalana entra en contacto con el mar y con el Camp de Tarragona.

### *Camp de Tarragona*

Comarca de costa baja en la que alternan algunos sectores rocosos con pinares, como los de Tamarit y el cabo Salou, con playas amplias y abiertas como la de la Rabassada y la de la Cannonja que flanquean el suelo urbano de Tarragona, o las playas turísticas de Salou y L'Hospitalet del Infant.

### *El Delta del Ebro*

Es un territorio reciente formado por las aportaciones históricas de nuestro primer río; tierras bajas, marismosas, en las que alternan las zonas en desecación con los cultivos intensivos. Es un área de características microclimáticas bien diferenciadas en la que tienen cobijo varias especies de aves acuáticas y migratorias. Es una reserva ornitológica y biológica de extraordinario interés. Las playas son amplias y extensas. Y la plataforma subacuática es, al parecer, rica en yacimientos petrolíferos.

El territorio de la costa catalana es, como corresponde a su variedad geográfica, un territorio de tipología multiforme, con acusadas variaciones entre los sectores diferenciados. Sobre este territorio, que hace cien años sólo estaba solicitado por pescadores y navegantes, se ha producido una espectacular transformación motivada por el "redescubrimiento" de la Naturaleza por la población urbana.

## **Del conocimiento científico del país a la civilización del ocio: la ocupación masiva de las playas**

Durante la segunda mitad del siglo XIX, se produjeron en Catalunya, como en la mayor parte de los países europeos, los primeros balbuceos organizados de lo que más tarde vendría a ser la llamada civilización del ocio. Estos balbuceos tuvieron un carácter a la vez científico, recreativo y de afirmación nacional, y cristalizaron en el extraordinario empuje del movimiento excursionista catalán. Movimiento de carácter eminentemente urbano, nacido en las grandes ciudades como válvula de escape a las condiciones de vida cada vez más precarias a que conducía la expansión industrial, el excursionismo inició sus actividades entre nosotros dirigiendo sus miras a un conocimiento profundo de la realidad física, cívica y cultural del propio país como un elemento fundamental de la "Renaixensa" y de las reivindicaciones nacionales. En 1915, Antoni Rubió i Lluch escribía: "L'excursionisme ha estat durant molts anys el fogar de la ciència catalana, es a dir, de la ciència sentida i vestida en la nostra llengua, a la qual estaven barrades abans totes les portes, no sols de les corporacions literàries i científiques oficial-sinó àdhuc les de les fundades i sostingudes pels mateixos fills de la terra". La primera



entidad excursionista fue la "Associació Catalana d'Excursions Científiques" fundada por doce excursionistas en 1876, tras una excursión al "Turó de Montgat", pequeño montículo de la costa a 12 km. de Barcelona. A ésta siguieron en 1878 la "Associació d'Excursions Catalana" y la "Agrupació Excursionista de Mataró", en 1884 la "Associació Excursionista Ilerdense", en 1890 el centro excursionista "Los Montanyenches" y en 1891 el "Centre Excursionista de Catalunya", como fusión de las dos primeras entidades (2).

Si bien el movimiento excursionista, como puede deducirse del nombre de las instituciones, tuvo un carácter eminentemente montañoso, su labor de difusión del conocimiento de la Naturaleza y del propio país entre la población urbana tuvo pronto una notable repercusión en la utilización recreativa de la costa. Así, en los albores del siglo XX se inicia el desarrollo de los baños de mar como práctica social, deportiva y recreativa, y en 1907 Bernard Picornell funda el Club de Natació Barcelona, la primera entidad polideportiva que tiene a la natación como principal justificación y a la costa barcelonesa como marco de sus actividades. La sociedad catalana barre rápidamente los prejuicios de orden moral y religioso que limitaban la expansión de la práctica higiénica y deportiva de los baños de mar, y en la primera década de este siglo Sitges y Caldes d'Estrach (Caldetes) son centros balnearios costeros de reconocido prestigio entre la burguesía. La introducción en Cataluña, a partir de 1901, del movimiento de "l'escola nova", superador de la enseñanza autoritaria tradicional y adaptado a las nuevas necesidades de la burguesía liberal, colabora a la difusión entre la juventud de las ideas propicias a un mayor contacto con la Naturaleza y culmina en 1922 con la inauguración de la "Escola del Mar", institución modélica, construida por el Ayuntamiento de Barcelona en la playa de la Barceloneta, que acogería a los niños con dificultades físicas y necesidad de baños de mar (3).

En la década de los 20, la población de la metrópoli barcelonesa se vuelca sobre su litoral inmediato y los pioneros del veraneo extienden su radio de acción hasta Lloret y Tossa, poblaciones clave del litoral gerundense que Ferrán Aguilló bautizara como "Costa Brava" en 1905. En 1932 la revista "A. C." del G. A. T. C. P. A. C. publicaba un editorial con el título "La necesidad de la vida al aire libre", que es el primer manifiesto programático de la civilización del ocio:

"El deporte, la vida higiénica al aire libre, el perfecto equilibrio físico, constituyen hoy día una necesidad ineludible para las masas".

"El ritmo veloz, absorbente y dinámico de la vida moderna exige estos paréntesis de contacto directo con una atmósfera absolutamente sana".

(2) Ver *L'excursionisme a Catalunya, 1876-1976*. Editorial Barcino. Barcelona, 1976.

(3) Ver A. C.: *Documentos de Actividad Contemporánea*, núm. 7, tercer trimestre de 1932. Reeditado en "paperback" por Ed. Gustavo Gili. Barcelona, 1975.

"Existe la necesidad, pero no los medios fáciles de satisfacerla. Es preciso, pues, crearlos, de una manera inteligente y racional".

"Es urgente organizar las zonas de reposo de que carecen las grandes ciudades y facilitar al ciudadano los medios rápidos y económicos de transporte a estas zonas".

"Las autoridades, mandatarias del pueblo, deben recoger este deseo, esta necesidad de las masas. Y deben tener la obligación de organizar, crear y estructurar por los medios más modernos las zonas dedicadas al reposo y a la vida al aire libre, antes de que el crecimiento de la ciudad lo haga imposible".

En el mismo número de "A. C." se presentaba el proyecto de la "Ciutat de Repòs" de Barcelona, que con un programa mixto de zonas de baños, fin de semana, residencia y reposo, ordenaba 9 km. de playa en la zona del delta del Llobregat en los términos de Castelldefels, Gavà y Viladecans. Frente al criterio urbanístico imperante en la época del paseo marítimo inmediato a la costa, la parcelación intensiva y la especulación privada del suelo, el GATCPAC proponía un paseo interior, la reducción de la parcelación y la organización de la zona costera como suelo de uso recreativo público. El proyecto fue incorporado en el "Pla Macià" elaborado por Le Corbusier y el GATCPAC y adoptado por la Generalitat de Cataluña tras la creación en 1934 de una cooperativa para realizar la "Ciutat Obrera de Repòs i de Vacances".

Después, la guerra civil, la derrota, la aniquilación de la Generalitat y la instauración del miedo, la miseria y la represión de la posguerra.

El bloqueo de las comunicaciones fue total y, durante los años cuarenta, la población de Barcelona, que pretendía disfrutar de una mañana festiva en la playa, llegaba a duras penas a pie, o en tranvías abarrotados hasta los topes, a los establecimiento de baños de la Barceloneta o de Badalona, donde podía sumergirse en las aguas pestilentes, contaminadas por los detritus urbanos y los residuos industriales. Sólo unos pequeños grupos de "veraneantes" privilegiados tenían acceso a las playas de las poblaciones costeras del Maresme y de Castelldefels o de Sitges. En esta época los pocos veraneantes se agrupaban en las playas próximas a las estaciones del ferrocarril litoral y, así, los domingos, podían exhibir su *status*, y algunos hasta su caseta de baños particular, los escasos ciudadanos barceloneses que alcanzaban a tomar un tren, siempre atestado y renqueante, que les condujera a gozar de un día en el mar.

A partir de 1950 los transportes públicos iniciaron su recuperación, en 1953 se inició la producción en cadena de automóviles nacionales y a partir de 1960, con la proliferación de los vehículos utilitarios, la conurbación barcelonesa se volcó materialmente sobre las playas del litoral. La precariedad de la infraestructura vial, consecuencia del fabuloso drenaje de recursos de Cataluña, practicado sistemáticamente por la Administración Central desde 1939, con-



## La actividad recreativa

virtió las excursiones domingueras a las playas en un verdadero calvario para los ciudadanos enlatados en su automóvil utilitario bajo un sol inclemente y a 35° de temperatura. Pero poco a poco y de metro en metro, ante el clamor popular, las increíbles carreteras de la región fueron ensanchándose, y a partir de 1969 Catalunya tuvo el honor de contar con la primera autopista —“de peaje”— entre Montgat y Mataró, cuyos primeros usuarios masivos fueron los alborotados bañistas domingueros que desde Barcelona se trasladaban a las playas del Maresme.

En la década de los sesenta, la movilidad recién adquirida y el relativo desarrollo económico interaccionaron sus efectos multiplicadores con la llegada tumultuaria a nuestras costas del turismo internacional, que complementando su presencia con la de la población autóctona convirtió a la totalidad de la zona costera catalana en un abigarrado mundo que tiene al sol, la playa y el mar como pretexto, y a la especulación del suelo, la degradación del paisaje urbano y rural y la contaminación del medio, como secuelas consecuentes con la falta de planificación. La densidad de utilización de las playas superó en las zonas más congestionadas las 4.000 personas por Ha., y la distribución de los usuarios a lo largo de la costa guardaba escasa relación con los recursos disponibles y con la calidad del entorno (4). Así, mientras miles de ciudadanos barceloneses se lanzaban cada día festivo a recorrer a paso lento las atestadas vías de comunicación para alcanzar las congestionadas playas del Norte o del Sur de la conurbación metropolitana, en el delta del Llobregat, en el mismo punto central de esta comunicación, varios kilómetros de excelentes playas permanecían desérticas, bloqueados sus accesos por los propietarios de los terrenos colindantes o por concesiones administrativas de dudosa racionalidad.

El fenómeno de la civilización del ocio, del turismo y del tiempo libre, encadenó sus efectos con la expansión formidable de la promoción de urbanizaciones de segunda residencia, que dadas las circunstancias sociopolíticas que sufría el país causó un impacto demoledor sobre la extraordinaria belleza del paisaje natural de la zona costera catalana. Desde Llança a Les Càsas d'Alcanar, la costa catalana es un continuo de parcelaciones de escasa calidad (5).

En 1973, podríamos decir que ha funcionado en todo el país, y a pleno rendimiento, una inmensa máquina de devastación del territorio capaz de devorar urbanísticamente una comarca cada quinquenio. El Maresme, la Costa Brava y la Costa Dorada de Tarragona son los hitos costeros que jalónan el paso de esta máquina insaciable. Un vacío institucional urbanístico, apenas disimulado por la presencia de equipos técnicos de planificación, hace que una situación

(4) Ver *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, publicación del C. O. A. C. B., núm. 86, Barcelona, noviembre-diciembre 1971, págs. 37-53.

(5) Ver *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, núm. 98, septiembre-octubre 1973. "El Paraíso de las Urbanizaciones".

insostenible se prolongue por decenios, siendo imposible atajar, en los frentes político, económico, técnico, cultural y legal, el avance desbocado de este proceso irreversible de degradación del territorio.

Sólo a partir de 1974, con la primera inflexión de la curva de crecimiento del turismo extranjero, algunas tímidas voces se atrevieron a sugerir que la escasa calidad de nuestro entorno podía ser una de las causas de la pérdida relativa de posiciones de nuestro país en la oferta turística mundial (6). Pero el proceso ya estaba desencadenado, y los agentes de la degradación y la especulación no sólo actuaban en el territorio, sino que, agotada casi su materia prima en la tierra, extendían su campo de acción en el mar.

### Los puertos deportivos

En los últimos quince años se ha producido en Catalunya, como en los demás países europeos industrializados, un considerable aumento de la flota deportiva y recreativa. Más de la recreativa que de la deportiva.

A ello han colaborado una serie de factores entre los que cabe señalar: el relativo incremento del nivel de vida; la labor de difusión de los Salones Náuticos y del Deporte, de los que este año se ha celebrado en Barcelona la decimoquinta edición; el turismo internacional que ha mostrado a la población autóctona unos estándares de equipo recreativo de posible emulación; y toda una serie de factores socioeconómicos entre los que es posible destacar la elevación de "status social" que se atribuye a la posesión de una embarcación en un momento en que el signo externo del automóvil se ha vulgarizado.

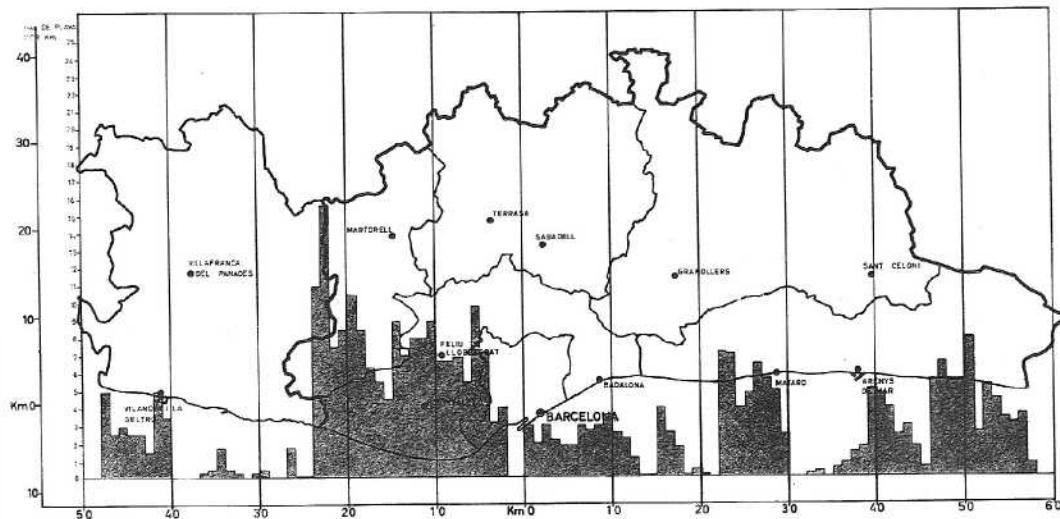
Según un documentado estudio realizado por el Grupo de Puertos de Barcelona y Tarragona (7), el incremento del número de embarcaciones se ha producido en el período 1961 a 1972 con una tasa de crecimiento del 7,8 por 100 anual acumulativo. En cuanto a la prognosis de la demanda, los estudios desarrollados en el Plan del Área Metropolitana de Barcelona prevén para el año 2010 una dotación de 1.875 embarcaciones deportivas por cada 100.000 habitantes, lo que supone una flota deportiva de 122.000 embarcaciones generadas por personas residentes en dicha área. El crecimiento, en este caso, sería del 9,7 por 100 anual acumulativo. En estos estudios se supone que un 25 por 100 de la flota, es decir, unas 30.500 embarcaciones, precisarían atraque permanente y que de estos atraques sólo un 37 por 100 permanecería en los puertos del área de Barcelona, por lo que el resto de embarcaciones se desplazaría a las costas de Girona y Tarragona, menos pobladas, con mayores

(6) Ver el artículo "Turismo y política. Los problemas de un sector que entra en una fase preocupante", por MIQUEL DE MARC. *Diario de Barcelona*, 24 de agosto de 1976.

(7) Ver DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS Y SEÑALES MARÍTIMAS. GRUPO DE PUERTOS DE BARCELONA Y TARRAGONA: *Informe sobre el establecimiento de puertos deportivos en el delta del Llobregat*. Barcelona, 1972.

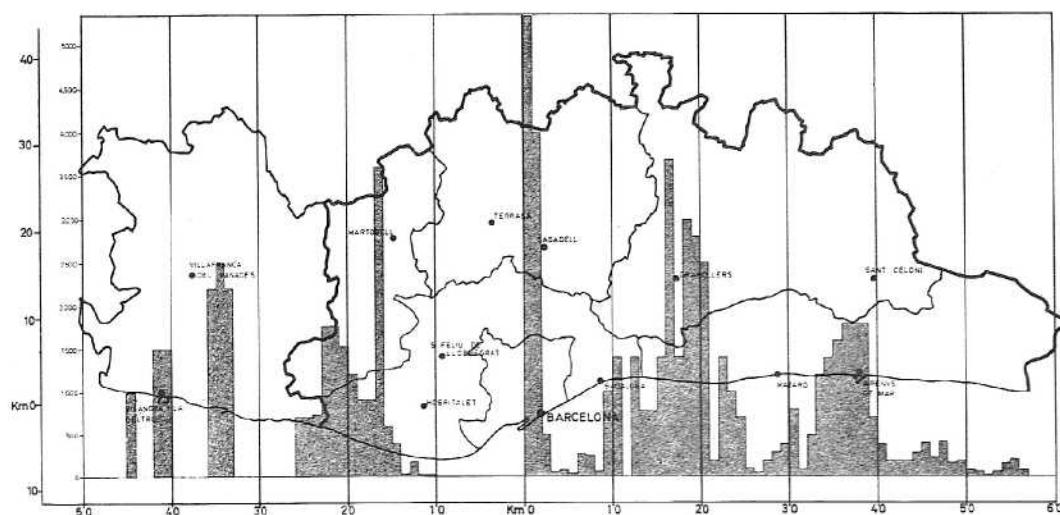
**Gráfico 2**  
**Recursos**

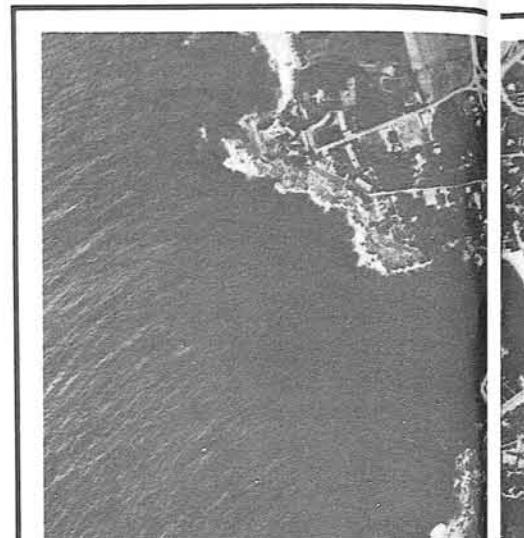
Hectáreas de playa por km de costa



**Gráfico 7**  
**Utilización de los recursos**

Número de personas por ha. de playa, domingo día 6 de julio de 1969  
Contajes efectuados a partir de fotografías aéreas tomadas entre las 12,30 y 14 horas





## LLAFRANC: UN FESTEJO CONSUMAT

atractivos naturales y con mayores posibilidades de permitir los deportes náuticos.

La demanda de amarres en el área de Barcelona quedaría en 11.500 para el año 2010, lo que significaría una tasa promedio de crecimiento anual acumulativo del 8 por 100.

Al socaire de estas perspectivas, y habida cuenta de la voluntad repetidamente manifestada por la Administración de privatizar al máximo las inversiones en este terreno a través de las concesiones administrativas, se ha producido un verdadero desmadre de la oferta. Las iniciativas para la construcción de puertos deportivos surgen por doquier, y no siempre su finalidad última es la de atender racionalmente una demanda potencial. Entre los factores que detecta el mencionado estudio del Grupo de Puertos como dominantes del proceso de promoción de los puertos deportivos están los siguientes:

— Construcción de un puerto como elemento de revalorización diferencial de un terreno urbanizable.

— "Operación Puerto" como cortina de humo para un cambio de calificación urbanística de una zona.

— "Operación Puerto" como camuflaje de una operación de adquisición de terrenos bien situados y a buen precio.

"Todos estos factores —concluye el estudio— son positivos al poder ser considerados como motores de iniciativas que tienden a satisfacer la demanda real; pero pueden convertirse en negativos por legítimos que sean al producir un enmascaramiento del verdadero y profundo sentido de la petición y condicionar gravemente, con posibilidades de lesionar los intereses generales del país, la adopción de una decisión justa".

Al amparo de estas condiciones generales, la oferta se ha desbocado. En 1977 la oferta supuesta quintuplica a la demanda prevista y, de seguir la tendencia, en 1985 la oferta de amarres será de seis veces las necesidades reales de los mismos.

Entre tanto se puede decir que a la especulación del suelo ha seguido la especulación del mar; gentes que se marean al pisar una embarcación y que jamás piensan adquirir ninguna han comprado un amarre en un puerto deportivo, como si se tratara de una inversión productiva.

El fenómeno deriva hacia una multiplicación extraordinaria de pequeños puertos o iniciativas, ubicados en lugares poco idóneos, seleccionados no por sus cualidades físicas intrínsecas y de servicio, sino por la voluntad y tesón del grupo promotor. Ello ha conducido a un desarrollo caótico no ordenado, especialmente cuando la ubicación de los puertos se ha producido en tramos de playas importantes lindantes con zonas de fuerte desarrollo urbano o turístico.

Escándalos como el del puerto deportivo de Llafranc en Palafrugell o el de Canyelles en Lloret de Mar, que han destruido el encanto de dos de las mejores playas de la Costa Brava, o polémicas como las suscitadas por los puertos de Badalona y Mataró, son hechos significativos de la importancia del problema.

### La carrera del mar

En el fondo, la ordenación de la zona costera plantea en forma lineal, y por tanto de manera más comprensible, el problema general de la primacía en la ocupación del territorio.

Lo acontecido en la fijación de usos del suelo

en la línea costera no es más que un reflejo del proceso de ocupación del suelo urbano en nuestro contexto político y socioeconómico.

La situación inicial sería el territorio costero virgen, de dominio y uso públicos, garantizados por la Ley a través de la delimitación de la zona marítimo-terrestre: las llamadas playas libres, en contraposición a las usadas para varado de embarcaciones, tendido de redes, etc., que se situaban en un pequeño espacio recogido frente a los poblados de pescadores.

A partir de la afluencia masiva de la población urbana a las playas, la Administración autorizó, en un primera etapa, las primeras instalaciones balnearias provisionales en la costa de los grandes centros urbanos. A medida que el número de usuarios se incrementaba, los atractivos de las playas urbanas fueron disminuyendo, debido a las incomodidades de la congestión y al envejecimiento prematuro de las instalaciones por su carácter de renovada provisionalidad. Los usuarios de rentas altas, que gozaban de un más amplio radio de acción en sus desplazamientos, abandonaron el uso de las instalaciones urbanas e iniciaron la ocupación de las playas vírgenes, más alejadas de los núcleos residenciales, en busca de unos estándares de servicio de calidad superior. En esta primera etapa, el uso recreativo de la zona costera en Cataluña se limitaba al baño de sol y mar, y las escasas embarcaciones deportivas se agrupaban en las playas, junto a las de los pescadores, frente a las poblaciones del litoral. La única diferencia apreciable en el uso de las playas, aparte de las características del paisaje, era la mayor o menor densidad de ocupación por los bañistas.

Pero a medida que se incrementaba la movilidad de la población, y por tanto las posibilidades de acceso mayoritario a las playas de me-

jor calidad, alejadas de los núcleos urbanos, se hicieron más patentes las necesidades de equipo que requiere un uso intensivo de la costa.

Las actuaciones para dotar a la costa catalana del equipo necesario para uso recreativo intenso han sido escasas, y en muy pocas ocasiones encaminadas a resolver los problemas de saneamiento, limpieza, protección y servicios de las playas populares.

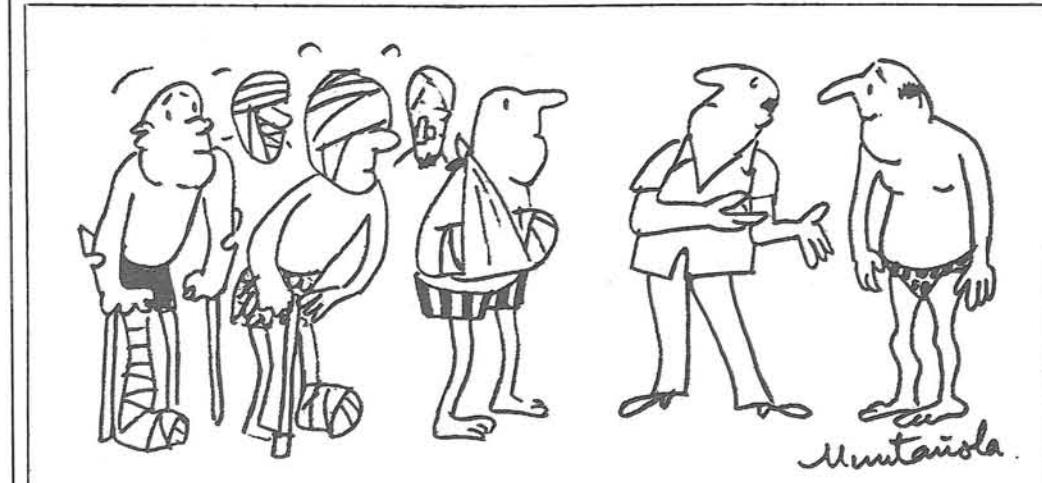
El proceso de degradación del territorio ha sido muy rápido. Y la Administración lo ha contemplado sin emprender otras acciones positivas que las promovidas por la iniciativa privada, a través de las concesiones administrativas en la zona marítimo-terrestre.

En el marco político de los últimos cuarenta años, la pasividad del sector público en la ordenación territorial de la costa ha supuesto que las únicas acciones emprendidas hayan sido las promovidas —porque favorecen sus intereses— por los grupos sociales próximos al poder, en menoscabo evidente de la satisfacción de las necesidades de la mayoría de la población. Todo con la infracción de un grave daño a la integridad física del territorio costero que es de características inestables y delicado equilibrio ecológico.

Estos grupos iniciaron su intervención practicando un "auto apartheid" a partir de las concesiones de acotados de playa, unas veces legales y otras simplemente tolerados. El resultado de esta acción fue un evidente contraste entre el nivel de servicio de las playas acotadas y de las playas populares.

La mayoría de los acotados, por su fragilidad física, fueron fácilmente desbordados por la presión de utilización de las playas populares, y en cualquier caso nunca supusieron otra cosa que la mejora de prestaciones de un territorio

## EL COLOR DE MI CRISTAL



LLAFRANC

-Les presento al bañista que todavía no le ha atropellado ninguna lancha.

por MUNTAROLA

## VENTA DE AMARRES - NOTA DE PRECIOS

AMARRES TIPO	NETO CONTADO	12 MESES a	Carné	
			24 MESES a	36 MESES a
*A            6 x 2'5	471.000	42.547	22.922	16.380
*A - 1       6 x 3	576.000	52.032	28.032	20.032
B            8 x 3'5	886.000	80.035	43.118	30.813
C            10 x 4	1.200.000	108.400	58.400	41.733
D            12 x 5	1.800.000	162.600	87.600	62.600
E            14 x 6	2.100.000	189.700	102.200	73.033

\* Agotado

público a costa de un intento de privatización que no atentaba a su integridad.

La construcción indiscriminada de los nuevos puertos deportivos, segunda etapa de privatización de la costa, tiene otro cariz. La localización de los puertos deportivos se ha intentado, unas veces con éxito y otras sin él, en situaciones gravemente atentatorias a la integridad física de excelentes playas. Las playas de **L'Estartit**, Llafranc y Canyelles en la Costa Brava, o la del Balís en el **Maresme**, han sido gravemente afectadas por la construcción de sus respectivos puertos, que no sólo han supuesto la privatización, al servicio de unos pocos, de un bien de la comunidad, sino que han causado un daño irreparable al territorio (8).

En otros casos, como en **Roses**, Mataró, Badalona y Sitges, la acción popular, alentada por los incipientes movimientos asociativos, ha impedido la consumación del desaguisado. Pero la acción popular en el ejercicio de vigilancia del destino de los territorios **costeros** no puede ser plenamente efectiva si no viene enmarcada en un Plan Especial de Ordenación de las costas de Cataluña, auspiciado por el sector público y al

margen de los intereses privados que hasta la fecha han intervenido en la promoción de las instalaciones.

Es necesario definir los paisajes protegidos, planificar las playas populares a la medida de las necesidades, ubicar los puertos deportivos de correcta dimensión en las zonas adecuadas, planificar las urbanizaciones, el turismo, los asentamientos industriales costeros, las explotaciones petrolíferas submarinas y la ubicación de las centrales nucleares, ordenar los accesos, el aparcamiento, el saneamiento y el mantenimiento del frágil equilibrio **ecológico** del litoral (9).

Es necesario que la Administración Pública recupere una iniciativa que jamás debió abandonar. Que, como hiciera en 1934 la Generalitat de Catalunya al patrocinar el Plan del GATCPAC, "las autoridades, mandatarias del pueblo, organicen, creen y estructuren, por los medios más modernos, las zonas dedicadas al reposo y a la vida al aire libre". También, en lo que se refiere a la planificación y utilización de la costa, con la Generalitat recuperada, Cataluña podrá olvidar una larga pesadilla.

(8) Ver *Presencia*, núm. 320, 25 de mayo de 1974. Cerona.

(9) Ver *Natura, ús o abús? Llibre Blanc de la Gestió de la Natura als Països Catalans*. Ed. Barcino. Barcelona, 1976.