

ELS CAMINS DE RONDA DE LA
COSTA BRAVA

(I)

Antecedents, Fonts, Estat Actual i
Propostes de Futur

dels Itineraris Peatonals a les Zones Rocalloses del Litoral
Gironí

Ernest Redondo Dominguez, Arqt.

1991

Capítol 5

S'Agaró. El Primer Camí de Ronda.

5.1 La Urbanització de S'Agaró.

El procés d'apropament històric dins l'estudi que estem realitzant en els itineraris peatonals al llarg del litoral, per tal d'esbrinar l'origen dels actuals camins existents, passa forçosament pel projecte de nucli residencial de S'Agaró.

Aquesta proposta de creixement urbà dirigida fonamentalment a l'explotació dels atractius turístics del litoral i contemporànea en el temps a d'altres processos d'urbanització de grans finques del nostre litoral, com per exemple, els jardins de Santa Clotilde a Lloret de Mar de 1.919, obra de Nicolau Maria Rubió i Tudurí ¹, o els jardins de Mar i Murtra ² o Horturs Botànica de 1.921 promogut per Karl Faust a Blanes ³, o els jardins de Cap Roig de 1.927 ⁴ promoguts pel militar i arquitecte rus Nicholas Woevowsky ⁵, o fins i tot el Parc D'Aiguafreda de les famílies Tayà i Pella de 1.918 ⁶, ⁷ presenta el tret diferenciador de ser un conjunt residencial amb una estructura urbana i que en la seva façana marítima incorpora un passeig marítim, el qual esdevindrà a la fi l'actual camí de ronda.

No es pot dir que fos la primera intervenció, sí, en canvi, que és la que presenta per primera vegada un projecte de passeig al llarg del litoral, passeig públic, entès com un recorregut global. No obstant, amb anterioritat als primers projectes podríem destacar altres actuacions, que com hem vist en els capítols anteriors, podrien presentar indicis d'aquests itineraris, concretament ens estem referint al cas de la cala Canyet, promoguda per la família Castelló de Sant Feliu de Guíxols, amb anterioritat a 1.907 ⁸; exemple particularment documentat, molt més que el del Parc d'Aiguafreda.

¹ Bosch, Josep. cord. *Nicolau Maria Rubió i Tudurí (1891-1981)*, Barcelona, ed. Regidoria d'edicions i publicacions, Ajuntament de Barcelona, , 1.989, pàg. 92

² Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, Sant Hilari Sacalm, 1.986, pàg. 125 a 130.

³ Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit. pàg. 129.

⁴ Ferran, Oriol, "Mar i Murtra", *Cap Roig, Presència*, núm 80, 28 de juny de 1.987, pàg. 39

⁵ Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 235 i 236

⁶ Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 252.

⁷ Pla, Josep. *Guia de la Costa Brava*, Barcelona, ed. Destino, 1.941, pàg. 216 i 217, edició de 1.945.

⁸ Pla, Josep, *Guia de la Costa Brava*, ob. cit. pàg. 55 i 56.

La importància de S'Agaró, radica en què és un dels punts d'inflexió del nostre treball juntament amb les normes de 1.954 (veure capítol 6.4.3. i Apèndix J), i comportarà un primer precedent, model per totes les posteriors operacions anàlogues, i en conseqüència creiem que és obligat el seu estudi en particular.

5.2 Hipòtesis.

Pretenem demostrar que S'Agaró és fruit d'un conjunt de circumstàncies socio-culturals, polítiques i arquitectòniques, que van coincidir en un indret precís del nostre litoral i que de retruc varen comportar l'aparició del primer Camí de Ronda, pròpiament dit, com a passeig peatonal vora el mar, en una zona rocallosa.

Aquesta obra, aparentment unitària, amaga en el fons tot un seguit d'intervencions disperses, fruit de diferents autors i iniciatives, que es van perllongar desde l'any 1.923 fins als anys 1.960, restant a l'actualitat encara inconclooses.

El seguit de diferents actuacions comporta diferents interpretacions del que es considerava l'aspecte que havia de tenir l'espai físic que actualment ocupa el passeig peatonal, això ho veurem clarament a l'estudiar la diferent concepció del mateix, de Rafael Masó (Girona 1.880 - Girona 1.935)⁹ i Francesc Folguera i Grassi (Barcelona 1.891 - Barcelona 1.960)¹⁰.

El conjunt de solucions formals, de tipologies, de materials emprats ha esdevingut modèlic per altres intervencions anàlogues, i aixó quedarà palés clarament quan estudiem en particular tots els itineraris peatonals, que conformen l'àmbit d'aquest estudi (veure capítol 8, 9 i 10).

5.3 Consideracions Prèvies.

Fruit de la naturalesa pròpia del tema que estem estudiant en aquest capítol, no es creu convenient estendre's massa en la definició de l'àmbit cronològic de l'estudi, val a dir que el primer projecte de S'Agaró es pot datar a l'any 1.923¹¹, i que fonamentalment el camí roman acabat en l'estat actual a l'any 1.959. S'exceptuarien doncs, les darreres intervencions realitzades l'any 1.990 i que han completat dues escalinates, concretament les de la Conca, perllongant al mateix temps el C.R., i l'escalinata central que Condueix al Temple, entre les cases que anomenarem Gual i Bebié¹² nom dels seus primers propietaris.

El Context Socio-Cultural i Polític.

L'actuació de S'agaró es pot inscriure dins del conjunt d'esforços, per potenciar el turisme a la Costa Brava, reflexe dels quals també serien les publicacions turístiques esmentades a l'anterior capítol, i a les quals l'àlbum guies de la Costa Brava de

⁹Tarrús, Joan, *Rafael Masó*, Barcelona, ed. Col·legi d'Arquitectes de Catalunya i Balears, 1.971, pàg. 27 a 32

¹⁰Fontbona, Francesc, *Gran Enciclopèdia Catalana*, Vol. 11, Felip-Gee, Barcelona, Ed. Enciclopèdia Catalana, 1.987, pàg. 212

¹¹Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 107

¹²Pere Gual i Villalbí, propietari original de la casa que portarà aquest nom, i Albert Bebié-Hurst primer propietari de la que anomenarem a partir d'ara Casa Bebié

l'Ateneu Empordanés de 1.925 n'és un clar reflexe. En aquesta obra ja trobem les primeres notícies de les propostes d'urbanització a fer en aquet indret, en boca del seu promotor, Josep Ensesa ¹³.

Com ja hem dit, aleshores la Societat Catalana cercava obrir les seves portes a l'exterior a la vegada que aprofundia en les seves arrels i en la seva identitat ¹⁴. La Costa Brava que recent inaugurava nom ¹⁵, era lloc d'estada de nombrosos prohoms de la cultura i la política catalana, els quals de la mà de la Lliga havien promogut la Societat d'Atracció de Forasters, de clara inspiració francesa ¹⁶, a la vegada que es donava vida a tot un seguit d'associacions entre les que trobem el Centre Excursionista de Catalunya i l'Ateneu Empordanés, la tasca dels quals a la promoció de la C.B. es veu reflectida en les seves publicacions estudiades en el capítol anterior.

En aquest ambient la personalitat de Rafael Masó, arquitecte, poeta, etc., és el reflexe a nivell local de totes aquestes iniciatives, membre fundador de les principals institucions gironines ¹⁷, participa intensament en la vida política de Girona de la mà d'una coalició política en la qual també s'integraria la Lliga regionalista de Francesc Cambó ¹⁸, en la seva tasca com a regidor a l'Ajuntament de Girona.

Crearia a l'any 1.918 el Centre cultural L'Athenea en el que tindrien cabuda exposicions i conferències de diferents personalitats del món cultural de l'època entre les que destacariem Puig i Cadafalch, Eugeni d'Ors, Josep Carner, entre altres. Representant de les propostes de l'arquitectura Secessió Vienesa, i admirador en general de l'arquitectura centro-europea de l'època, que es reflectiria en el seu projecte de S'Agaró.

Personalitat homòloga a Masó és la de Josep Ensesa i Gubert, membre d'una nisaga que va veure a S'Agaró el lloc on construir, en un principi, la seva residència d'estiueig ¹⁹, però que ell convertiria en una urbanització capdavantera en el Mediterrani per tal de captar l'incipient turisme, barceloní fonamentalment, que s'acostava a aquest indret, mitjançant els Creuers Blaus, ²⁰ o el públic gironí a través del carilet de Sant Feliu ²¹, i que completaria amb la construcció de l'Hostal La Gavina a partir de l'any 1.932, autèntica fita social de la nostra costa ²².

La darrera aportació vé de la mà de Francesc Folguera, arquitecte de la urbanització des de 1.935 ²³, membre, juntament amb Josep Ensesa, del Patronat Costa Brava, i que com a tal amb posterioritat i un cop desapareguda aquesta institució arran de la Guerra Civil, continuarà aplicant els seus criteris, en l'itinerari del camí de ronda. Adscrit també com Masó, al corrent Noucentista i contemporani

¹³ Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 106 i 107

¹⁴ Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit.

¹⁵ Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit.

¹⁶ Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 28

¹⁷ De Camps i Arboix, J., "Evocación de rafael Masó i Valentí" a *Rafael Masó*, ob. cit. pàg. 17 i 18.

¹⁸ De Camps i Arboix, J., "Evocación de rafael Masó i Valentí", *Rafael Masó*, ob. cit. pàg. 18.

¹⁹ Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 107.

²⁰ Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 105, cita de l'autor fent referència a Vicens Gandol, antic batlle de Sant Feliu de Guíxols

²¹ Pla, Josep, *Guia de la Costa Brava*, ob. cit. pàg. 75

²² Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 105.

²³ Pla, Josep, *Guia de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 71, ed. 1.978.

d'ell, presenta majors influències racionalistes ²⁴, no obstant aquestes no es veuen reflectides a S'Agaró, doncs amb posterioritat a 1.939, la seva arquitectura esdevé tradicionalista de clara influència italianitzant, i és aquesta la que ha deixat la seva empremta.

Per fi cal comentar una darrera consideració, i és la que el projecte d'aquesta urbanització, bàsicament es desenvolupa sota la influència d'un marc legal limitat quasi exclusivament a la legislació de Costes de 1.880 i que amb posterioritat a l'inici de les obres a l'any 1.928 va ser modificat; com es veurà en el següent capítol (veure capítol 6). Es allà on s'articulen les servituds de vigilància i salvament del litoral, la primera justificarà l'ús que es farà d'aquest itinerari per part de les forces d'ordre i a les quals aludirem amb posterioritat.

El Marc Arquitectònic i Urbanístic.

Aquestes darreres consideracions són el punt de partida per una reflexió que intentarà cercar a l'entorn arquitectònic les influències externes que van incidir a S'Agaró.

Hem parlat de Rafael Masó com a membre d'una generació d'arquitectes que inicia la seva tasca professional a l'entorn de l'any 22 i que juntament amb Pericas i Goday conformarien la Generació d'arquitectes immediatament posteriors a la crisi del Modernisme i que donaria lloc a una perllongació amanerada del mateix en un procés regressiu, eclèctic i de variades influències exteriors ²⁵, però no és en particular tant la seva arquitectura com la seva manera d'entendre un possible creixement urbà, el que es transmetria en l'actual C.R..

Com ja hem dit, proper en el temps, 1.919 és el projecte de Nicolau Maria Rubió i Tudurí per Santa Clotilde, la seva influència italiana ²⁶ és evident, en les seves axialitats, el paisatge natural com a fons per un jardí en primer terme ordenat, aspecte aquest de clara influència oriental ²⁷ i que es reflectiria en les escalinates que obren panoràmiques sobre el mar i que s'han mantingut des del primer projecte de Masó.

No obstant, i com veurem posteriorment, al nostre entendre, el projecte que va marcar l'inici de les propostes del passeig a S'Agaró va ser l'avant-projecte per l'ordenació del Passeig Arqueològic de Girona de l'any 1.931 ²⁸ i a on Masó es planteja per primera vegada una obra d'aquestes característiques. A partir d'aquests instant comença a prendre cos en el pensament de Masó, la idea de realitzar el Passeig del Mar d'una manera determinada, l'analogia amb un recorregut a peu de muralla damunt del llit d'un riu força escarpat, és evident.

Fins aquell moment Masó s'havia limitat a conformar les tanques perimetrals de les diferents parcel·les amb façana a mar, així com les ja esmentades propostes d'escalinates, al nostre entendre, doncs, cal cercar les influències en les obres anteriors a 1.923, i dins el conjunt d'aquestes obres considerem que els ajardinaments fets a Barcelona per Jean Claude Nicolas Forestier (Aix-les-Bains, 1.891 - París, 1.930),

²⁴ Fontbona, Francesc, *Gran Enciclopèdia Catalana*, ob. cit., pàg. 212.

²⁵ Tarrús, Joan, *Rafael Masó*, ob. cit., pàg. 12.

²⁶ Bosch, Josep, "Els jardins de Nicolau M. Rubió i Tudurí", *Nicolau M. Rubió i Tudurí (1.891-1.981)*, El Jardí obra d'Art., Barcelona, ed. Fundació Caixa de Pensions, 1.985, pàg. 50-51.

²⁷ Ashihara, Yoshinobu, *El diseño de espacios exteriores*, Barcelona, ed. Gustavo Gili, 1.982.

²⁸ Tarrús, Joan, *Rafael Masó*, ob. cit., pàg. 32

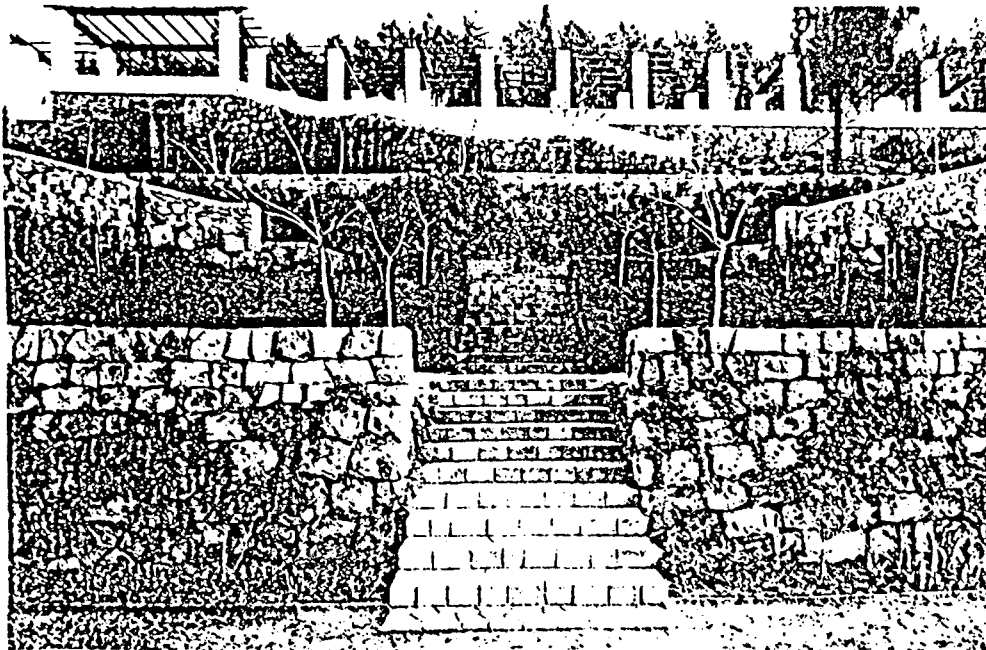


Figura 5.1: Fotografia dels jardins de Laribal. Barcelona. 1916

amb motiu de l'Exposició Internacional de Barcelona a petició de Francesc Cambó²⁹, poden ser un bon precedent.

Dins el conjunt d'aquesta obra destacaríem els jardins anomenats de Laribal, a la muntanya de Montjuïc a Barcelona, 1916. En ells Forestier planteja tot un seguit de murs de mamposteria de pedra que es rematen amb una franja remolinada blanca per damunt de la qual apareixen pèrgoles amb el mateix material, clarament evocadora d'una tradició mediterrànea. Aquests murs els trobem a S'Agaró conformant el perímetre de quasi totes les parcel·les que es van contruir fins a 1.935.(foto 5.1).

No obstant aquests consideracions, cal fer una reflexió a priori més profunda, sobre l'autèntic fons de la proposta urbanística de Rafael Masó. Fins aquí trobaríem referències a la proposta de paisagisme inherent a la seva actuació, però és evident que estem fent una lectura, a priori, superficial. Bàsicament, el fins ara dit respon, a una concepció purament urbanística.

El marc de referència d'aquesta proposta de creixement urbà cal trobar-lo a partir de la pròpia definició donada per l'autor al seu projecte. L'anomena Colònia-Jardí (plànol 5.2), i com veurem en el capítol següent no es pot inscriure dins cap proposta global d'ordenació del territori, doncs el planejament del nostre litoral a l'any 1.923, era molt escàs, i malgrat que disposem de documentació del projecte del Pla General de reforma i millores de 1.897 de General Guitart (veure figura 1.3), res en ell fa esment d'aquest possible creixement a la Conca si bé val a dir que l'emplaçament de S'Agaró pertany al municipi de Castell-Platja D'Aro.

²⁹Rubió i Tudurí, Nicolau. M., "Forestier", *Quaderns d'Arquitectura i urbanisme*, núm. 151, març-abril 1.982.

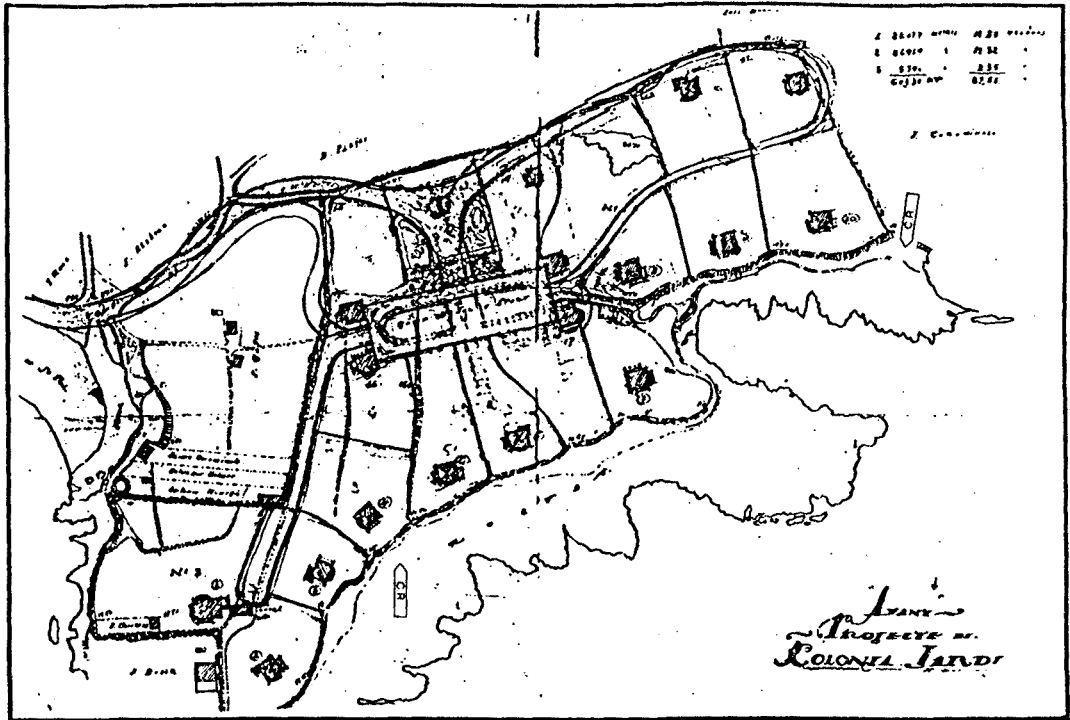


Figura 5.2: Avant Projecte de Colònia-Jardí. Rafael Masó. S'Agaró. 1923

Així doncs, ens trobaríem davant d'una operació absolutament autònoma, un fet aïllat fruit d'una iniciativa personal de Josep Ensesa, qui deixa en mans de Rafael Masó la concepció d'aquesta ciutat-jardí.

Estem davant d'una operació quasi contemporànea als projectes de ciutat-jardí per Welwyn de 1.919³⁰, conseqüent a les propostes de models urbans Ebenezer de Howard, a partir de la publicació del seu llibre "*Tomorrow, a Peaceful Path to real Reform*" de 1.898, reeditat posteriorment amb el títol de "*Garden Cities of Tomorrow*", a l'entorn de les grans ciutats, moviment que a la vegada estava vinculat a les propostes dels Arts and Crafts. No obstant aquestes propostes van tenir pocs reflexes al nostre país, si exceptuem les propostes de Cipriano de Montoliu i Togores, qui a 1.912 funda la "Sociedad Cívica" "La Ciudad-Jardín", i que va editar la revista *Civitas*, òrgan difusor de les idees de Howard en el nostre país, o l'Institut de Reformes Socials amb els seus plans de Cases Barates de 1.921 i 1.922, que s'inspirava en els mateixos preceptes³¹, i crec que cal anar a cercar en les experiències centro-europees, concretament a Alemanya i Austria, on, com s'ha exposat anteriorment Masó va bucar els seus models d'arquitectura, exemples de creixements en forma de "suburbios-jardín" com el Cottage Anlegen de Viena³².

Es tracta d'una altra idea, no són ciutats, comunitats modèliques socialment ,

³⁰De Fusco, Renato, *Historia de la Arquitectura Contemporánea*, Madrid, ed. Blume. col. Biblioteca básica de arquitectura, 1.981, pàg. 57 a 63

³¹Bassols i Coma, Martín, *Génesis y Evolución del Derecho Urbanístico Español, 1.812, 1.956*, Madrid, ed. Montecorvo, 1.973, pàg. 421 i 422

³²Collins George, R. i Cr., *Camillo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno*, Barcelona., ed. Gustavo Gili, col. Biblioteca de Arquitectura, pàg. 111 i 113, 1.980.

com és el cas anglès, sino que són creixements urbans, propostes per barris obrers més que una nova ideologia de vida, i en les que tenia un gran pes específic les propostes viàries de Camille Sitte³³, que es manifestarien clarament en el primer projecte de Rafael Masó en l'ordenament de la Plaça dels Jocs, nucli vertebrador de la proposta de S'Agaró.

5.4 Metodologia de la Recerca.

Tota la documentació utilitzada per aquest treball prové dels arxius històrics del col·legi d'Arquitectes de Catalunya, de les seves Demarcacions de Girona, en el cas de Rafael Masó i de la de Barcelona en el cas de Francesc Folguera. A partir de la documentació hem procedit a una selecció específica dels projectes i realitzacions concretades a S'Agaró, les quals a la vegada, han estat catalogades per ordre d'antiguitat i finalment concretant-se en aquelles que exclusivament presenten façana a l'espai físic del camí de ronda.

En un treball d'aquestes característiques, de recerca i constatació gràfica, forçosament aquest darrer apartat ha de tenir un gran pes específic, és per això que s'acompanya el text d'abundant nombre d'imatges que a la fi esdevenen l'únic testimoni mud que ens pot corroborar les nostres hipòtesis.

Procedirem doncs, en primer lloc, a una anàlisi de l'obra de Masó que fonamentalment es concreta en la proposta de l'organització general de la urbanització, i en la previsió de l'espai que haurà d'ocupar el futur camí de ronda, més que pròpiament la construcció del mateix, estudiant en primer lloc els diferents avant-projectes i fases de la urbanització per després cercar en les obres amb façana directament al passeig algun indici sobre el mateix, per finalment centrar-nos en el projecte de la casa Gual de 1.935; amb posterioritat cercarem a l'obra de Folguera el conjunt de realitzacions que a la fi van acabar conformant l'actual passeig vora al mar. L'estudi de les diferents actuacions dins d'ell com de les edificacions amb façana al mateix, al llarg del temps, ens permetrà detectar les fases de la seva construcció a la vegada que ens permetrà constatar la no presència d'un projecte únic per aquest itinerari.

Això ho concretarem en particular en tres obres de tota la producció, els projectes de les lògies de 1.950 a 1.952, els projectes de la casa Bebié de 1.945 a 1.950 i el projecte per la casa d'Anselmo López de 1.958 a 1.960, si bé precedint-les es faran altres apartats, incloent les propostes d'ampliació de la urbanització cap a la Conca.

5.4.1 Les Realitzacions de Rafael Masó.

Els Primers Projectes d'Ordenació.

La proposta primera d'ordenació global de la urbanització ja l'hem mostrada grafada en el plànol núm. 3.2. Es tracta d'una proposta que s'articula a l'entorn d'una plaça o camp d'esports central al voltant del qual s'ubiquen en un principi, disset parcel·les de dimensió considerable dins les quals, es preveu la construcció de vivendes unifamiliars aïllades. D'aquest espai central sorgeixen els vials que faciliten

³³Collins George, R i Cr., *Camillo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno*, ob. cit., pàg. 111 a 113.

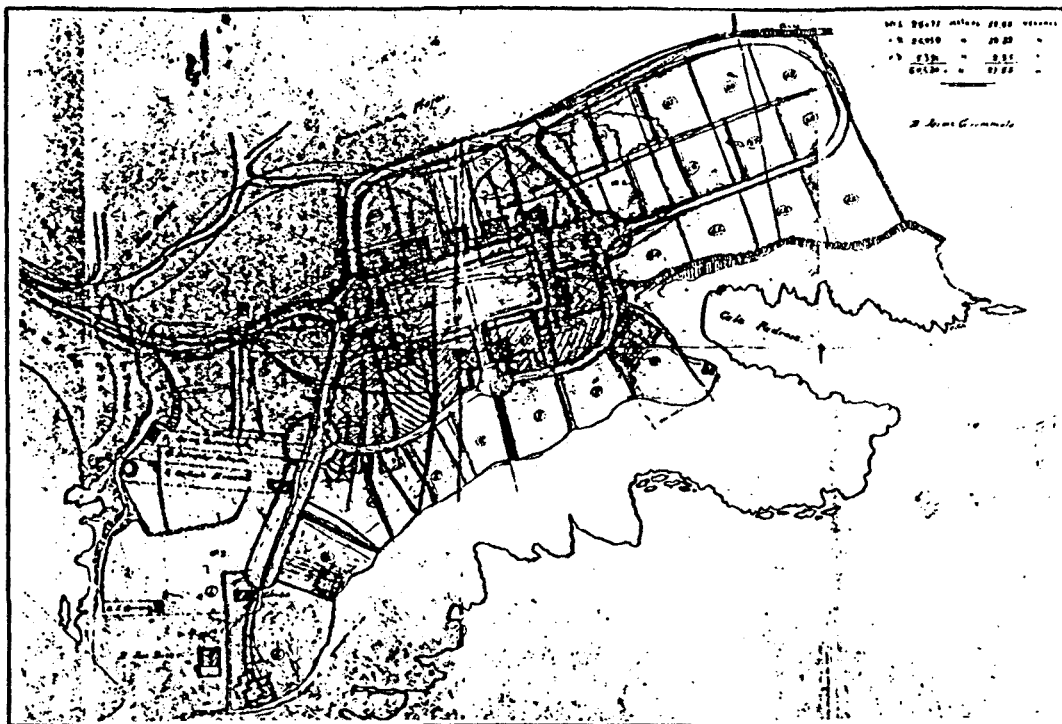


Figura 5.3: Plànol del segon avant-projecte. Rafael Masó. S'Agaró. 1923

l'accés a tota la urbanització així com l'accés pròpiament dit al mar, concretament a la cala Palosa i que s'ha mantingut com a constant fins els nostres dies.

Podem verure al plànol esmentat que aquest accés peatonal connecta amb un camí que discorre paral·lel al mar i que seria la constatació gràfica de l'existència amb anterioritat a la urbanització d'un itinerari al llarg del litoral.

L'edificació proposada, fonamentalment és aïllada, però a l'entorn de l'espai central, aquesta s'alinea amb el carrer cercant una major configuració urbana, cosa que després esdevindrà característica per a tota la urbanització executada per Masó.

En el següent avant-projecte datable a l'entorn de 1923 (plànol 5.3). En ell es modifica substancialment l'accés que ho fa en el sentit longitudinal de la plaça central, però el major canvi es denota en l'increment del número de parcel·les, el seu major esmiculament, en l'edificació resseguint la façana de la plaça central d'un conjunt de vivendes interconnectades entre elles per una pèrgola, però l'aportació més gran pel nostre interès és l'obertura de les escalinates que condueixen a mar i que amb posterioritat s'anomenaran de la Gasela.

La proposta d'ocupació de Masó consisteix en col·locar l'edificació en el límit de la parcel·la i pel que fa a les situades damunt de la costa, ubica les vivendes just sobre l'espai que ocuparà el camí de ronda.

Aquest fet es concretarà en el projecte definitiu, en el qual destaquen les vivendes aparellades de la plaça de la unió de les quals, en el cas de les que donen a la banda de Sant Pol, es crearà el primitiu Hostal La Gavina. La resta de vivendes a l'entorn de la plaça eren xalets per vendre, a la clientela barcelonina, la qual per contra només els llogava. (plànol 5.4)

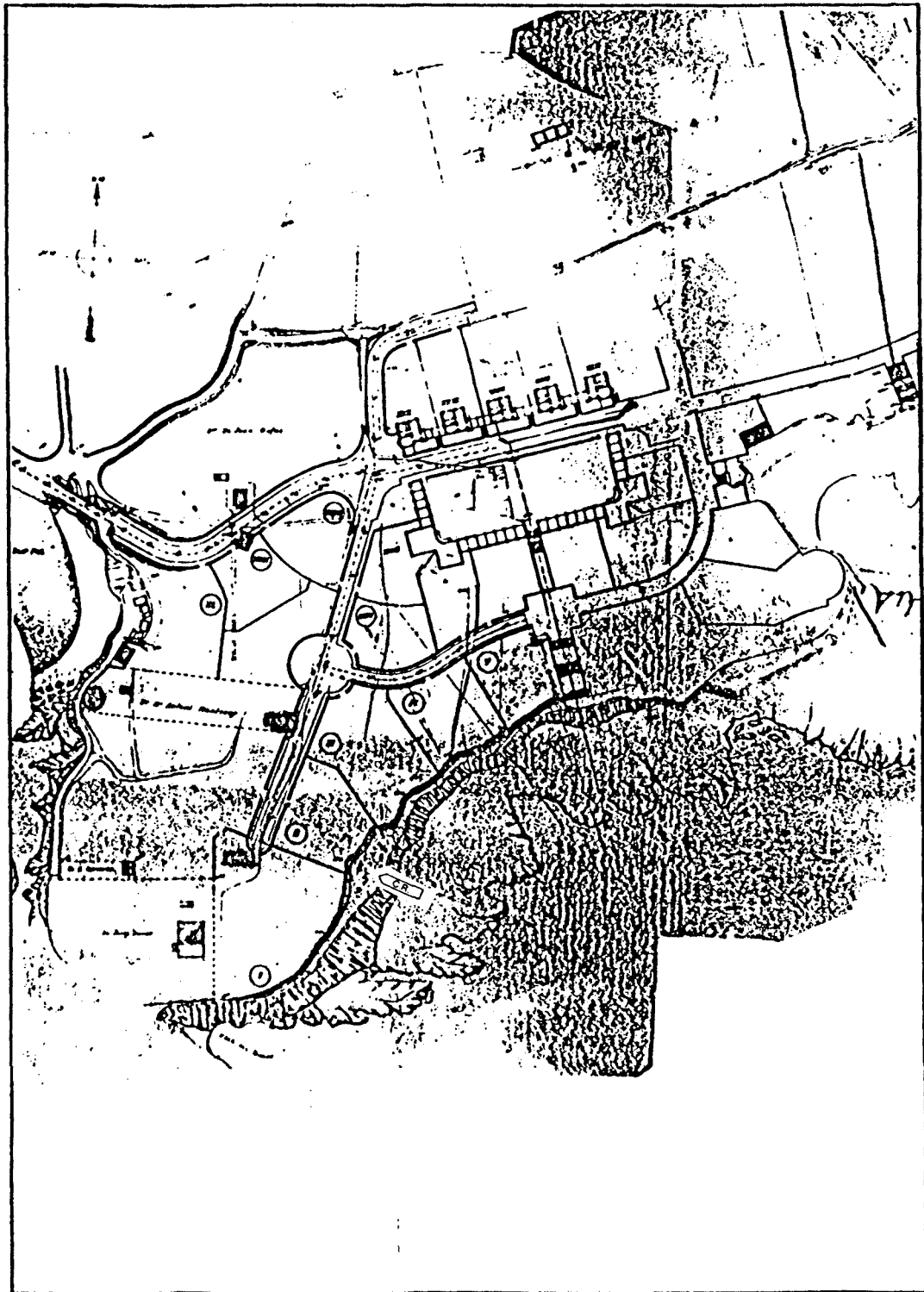


Figura 5.4: Plànol del projecte definitiu. Primera Fase. Rafael Masó. S'Agaró. 1.923

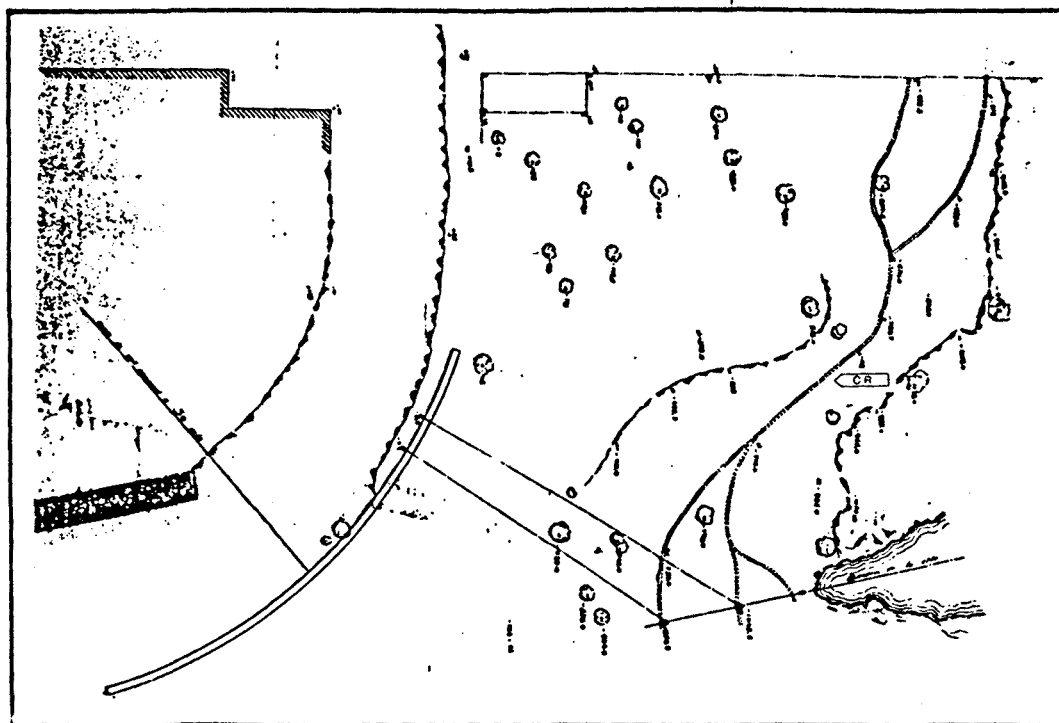


Figura 5.5: Plànol topogràfic del terreny que ocuparà el xalet núm. 9. Rafael Masó. S'Agaró. 1.923

S'aprecia en ell com el camí que ressegueix la costa es manté, grafiat al damunt d'un terraplenat, que conforma una petita plataforma, per damunt de la qual un nou moviment de terres prepara el terreny per les futures parcel·les i que apareix dibuixat clarament en el plànol topogràfic i delineacions del terreny que ocuparà posteriorment el xalet núm.9. (plànol 5.5)

Centrant-nos específicament en el paper que té el paisatge perimetral per l'obra de Masó, descobrirem, observant el projecte del xalet núm.9, ubicat a l'inici de les escales d'accés a cala Palosa com la imatge urbana resultant permet veure els petits jardins particulars sobresortint damunt de tanques, força altes, cercant la privacitat dels mateixos, i com s'emmarca la vista del mar en les dues escalinates esmentades, essent teló de fons i fuga visual d'un primer pla molt arquitecturitzat. (foto 5.6), (foto5.7)

La consideració que rep per Masó l'espai que actualment ocupa el camí de ronda és purament residual i presta poca atenció, tan sols la de continuar permetent un cert trànsit de passeig ocasional, executant mínimes obres de consolidació del mateix, a posteriori del moviment de terres per la parcel·lació. (plànol 5.8). Correspondria al projecte d'ampliació de la urbanització cap a la Conca, executat en una segona fase, probablement a l'entorn de l'any 1.929.

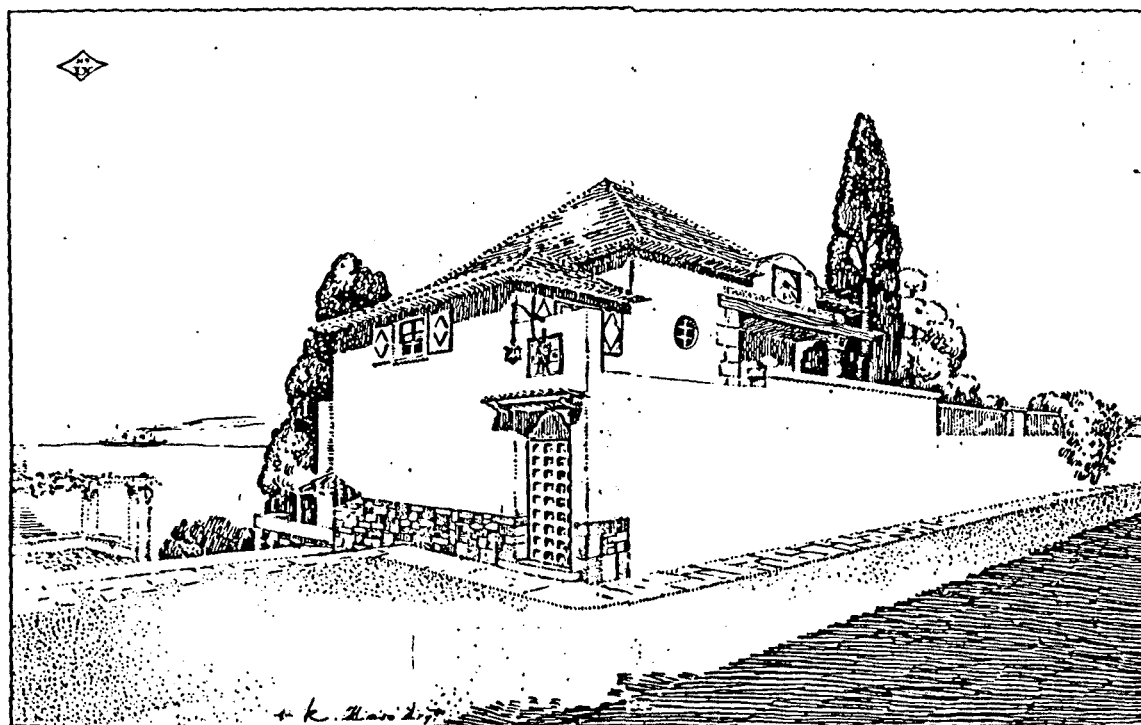


Figura 5.6: Fotografia de la perspectiva del Xalet núm. 9. Rafael Masó. 1.924. S'Agaró

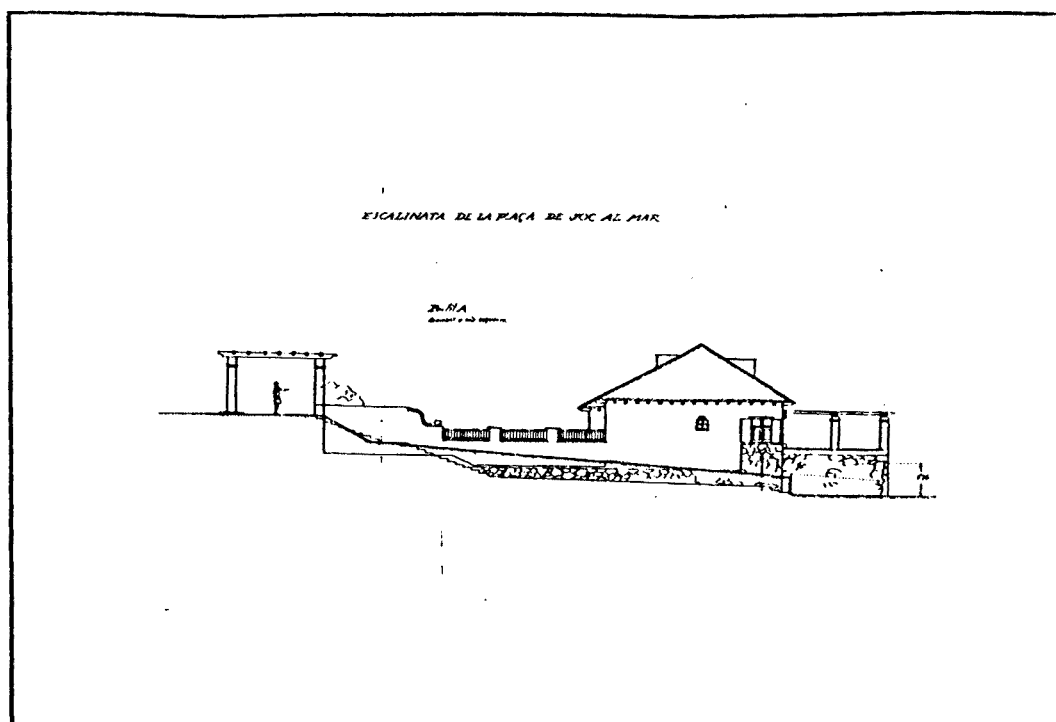


Figura 5.7: Fotografia de l'escalinata de Joc al Mar. Rafael Masó. S'Agaró. 1.924

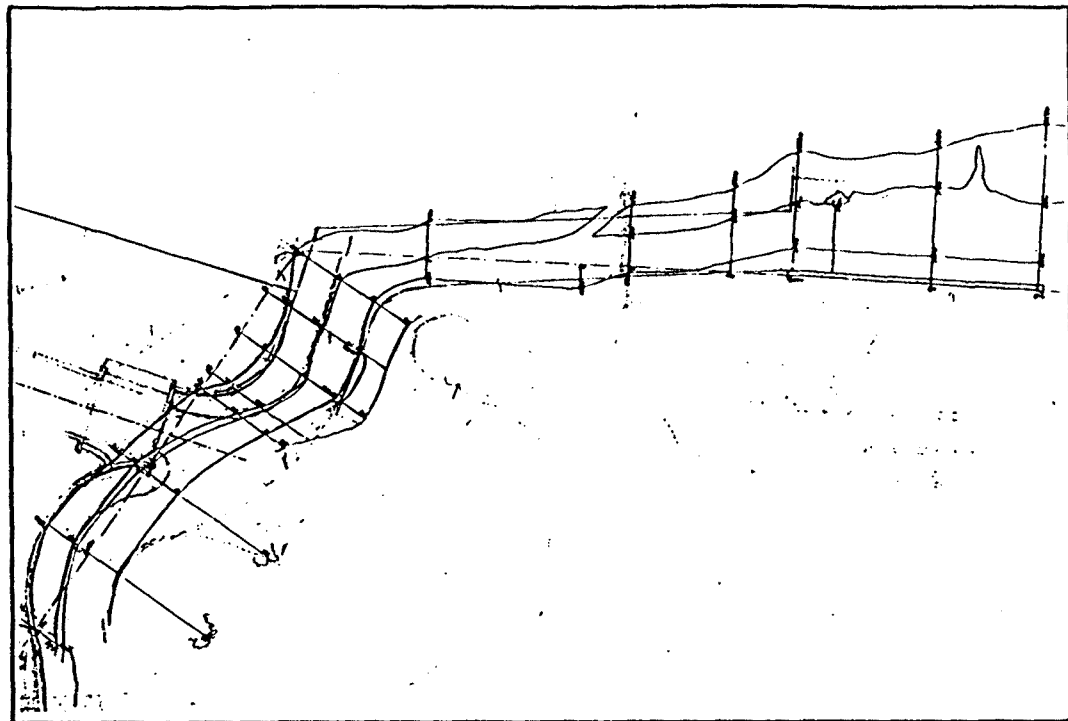


Figura 5.8: Plànol de la planta de l'espai residual damunt els penya-segats. Rafael Masó. S'Agaró. 1.929

L'Ampliació cap a la Conca.

Aquesta segona fase de la urbanització presenta un creixement més geometritzat, que es centraria a l'entorn d'una gran plaça exagonal, que mai s'arribaria a construir, aproximadament a l'entorn de l'espai que actualment ocupa l'església. D'aquesta plaça surdeixen nous vials radials que acaben amb escalinates damunt els penyasegats, concretament a la figura anterior, fem referència a l'escala de la cala de les Vaques, no construïda. Es manté, en aquests documents, el traçat de l'itinerari peatonal de molt poca importància, a jutjar pel grafisme emprat, i que es mostra clarament en el plànol topogràfic i de les propietats preexistents (plànol 5.9)

El camí esmentat realment discorre, com era lògic, una mica més a l'interior que l'actual, ocupant el mateix indret per on ara discorre el vial per a trànsit rodat paral·lel al mar, i en conseqüència resta sense parcel·lar una gran superfície de terreny que en posterioritat serà ocupada, com veurem a les tasques realitzades sota la direcció de Francesc Folguera, quedant tancada en el seu perímetre la proposta per un vial que més tard va permetre un posterior desdoblament de l'edificabilitat. (plànol 5.10)

El tractament previst per Masó per aquesta parcel·lació directament situada sobre la primera línia de mar, que curiosament no apareix grafiada com a tal en la proposta anterior, però que considerem inscrita dins un procés obvi de l'aprofitament del terreny, continua sient la mateixa que en la primera fase de la urbanització, és a dir, s'ubicaria l'edificació en aquest cas damunt de la tanca perimetral, sobre les

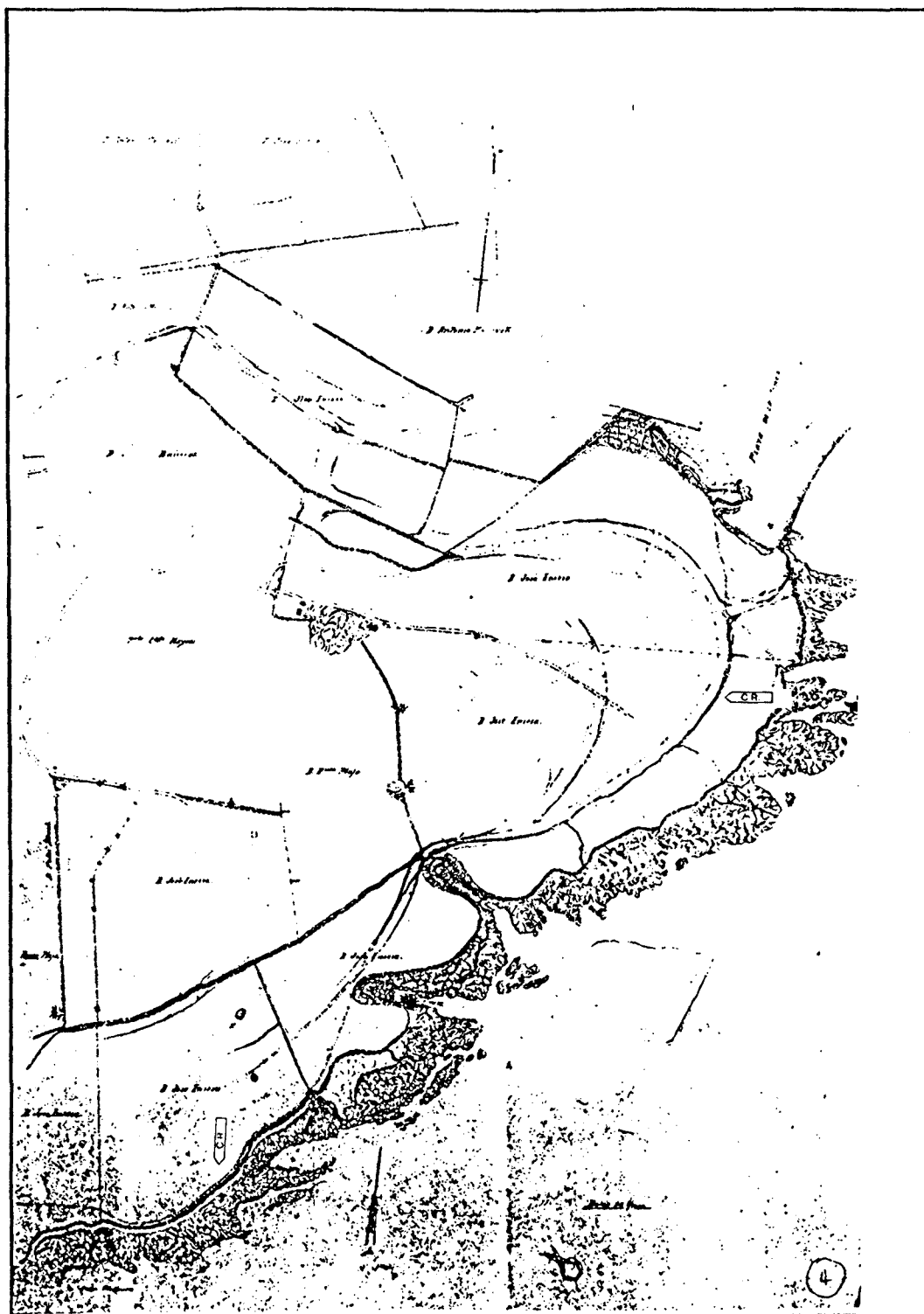


Figura 5.9: Plànol de les propietats existents amb anterioritat a l'ampliació de S'Agaró cap a la Conca. Rafael Masó. 1929

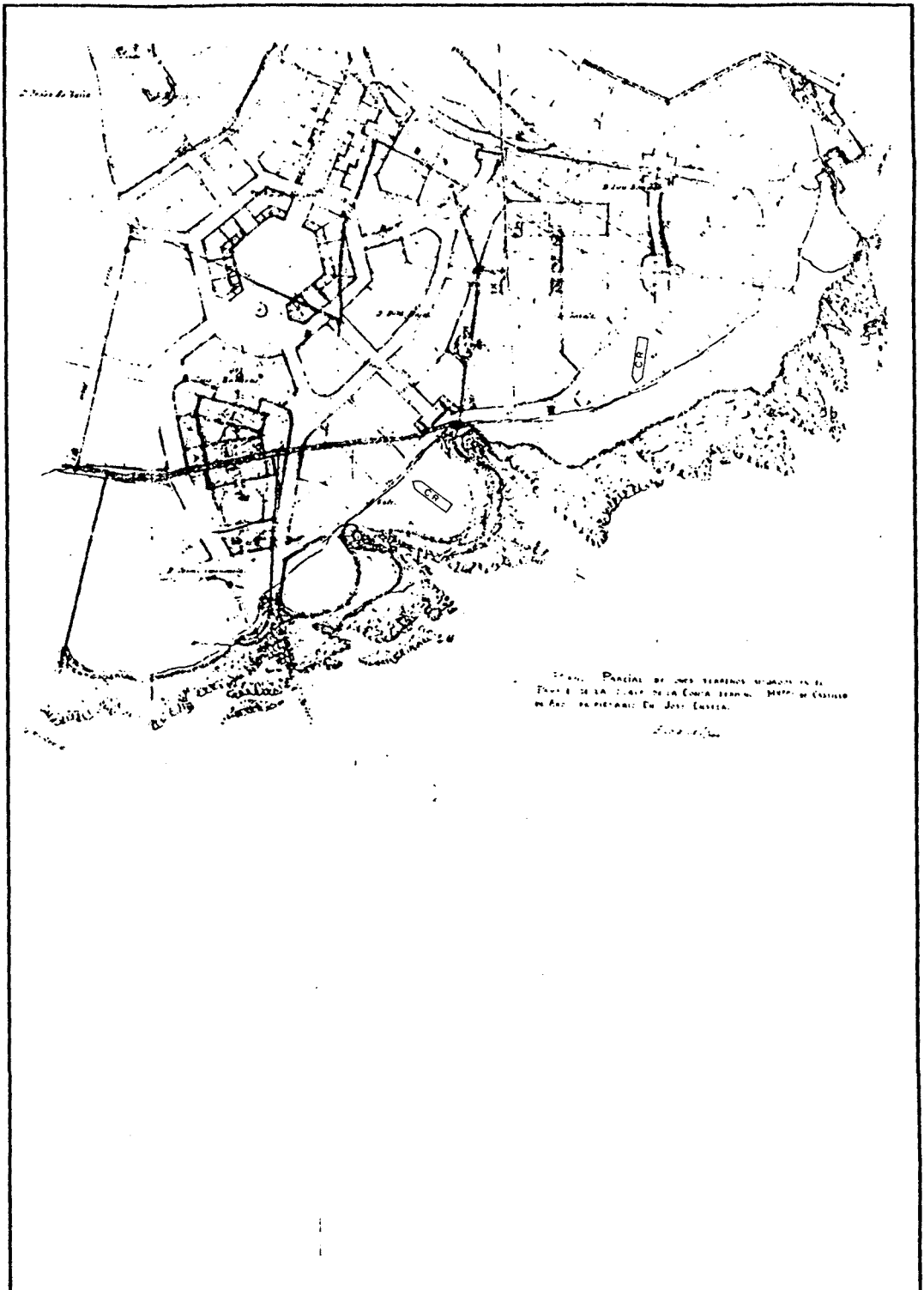


Figura 5.10: Plànol de la 1a. proposta d'ampliació de la urbanització. Rafael Masó. S'Agaró. 1.929

roques, les quals resten sense cap mena de tractament, conformant el terreny un primer àmbit de jardí privat en el que continuem veient que apareixen els xipresos, deixant la resta de la parcel·la com a jardí-bosc. Exmple d'això, el trobaríem a l'avant-projecte d'una vivenda ubicada en un parcel·la sense especificar, però que molt bé podria ser, la que ocuparia posteriorment la casa Gual. Sorprén que la proposta de visió que fa Masó és de la casa vista des del mar, contràriament a les que havia fet fins aquell moment, mostrant així una incipient preocupació per aquesta façana, que aniria en augment fins que a l'any 1.935, comença a plantejar les primeres propostes per a la seva ordenació. (plànol 5.11)

Les Construccions a la Façana Marítima.

S'endega així, un procés de consolidació d'aquesta façana mitjançant la construcció d'un seguit d'edificacions que anirien conformant aquest espai, el qual restaria de moment lliure, sense tractament, però està clar que ja existia una clara voluntat d'ordenar-lo, així l'edificació i el tancament crea retranquetjos en aquells punts singulars a on s'ha d'accedir mitjançant les escalinates des dels carrers centrals. Poc a poc es va configurant un paisatge domèstic, en el sentit de què les vivendes abocades sobre el futur camí de ronda, n'obren finestres, balcons, com si d'un carrer qualsevol es tractés, no és un perímetre tancat opac, produint-se un procés de terraplenat i nivellació del terreny per tal de crear un espai per ajardinament més pla, configurant-se una tipologia de vivenda en diversos nivells, que s'anirà adaptant exquisitament al terreny. D'aquesta època seria representatiu el projecte del xalet per Santiago Masó -germà de Rafael Masó-. (Plànol 5.12).

Per contra sobten algunes propostes o avant-projectes en els quals l'edificació es situa centralment dins la parcel·la, i el terraplenat del terreny permet la creació d'un seguit de terrasses i edificacions auxiliars fins arribar al pla de façana marítima. Aquest seria el cas de les propostes de parcel·lació pel que seria el primer projecte de la casa per Josep Ensesa o la de la Senya Blanca. El paral·lelisme amb la qual seria evident, a la vista de la portalada d'accés que s'ubica en l'actual C.R. i que tindria el seu precedent en la proposta dibuixada.(Plànol 5.13)

Les Propostes del Passeig de Mar.

En aquest procés de colmatació de la urbanització, surgeix la necessitat, esmentada amb anterioritat, de crear un nucli hotel·ler, per donar cabuda a un altre tipus de turisme, diferent del previst inicialment. Comença així l'explotació comercial que s'autorestringirà voluntàriament, reduint-se exclusivament a aquesta operació, i que s'endegarà amb la reconstrucció i adequació de dues vivendes ja existents realitzades pel propi Masó, al 1.931. Concretament els xalets números 33 i 34, als quals s'afegiria posteriorment el 35.

Amb la creació d'aquest equipament surgeix inevitablement la necessitat de dotar-lo d'una certa infraestructura que es farà extensible a la resta de la urbanització, i en aquest procés és quan es detecten els primers indicis de la construcció del futur camí de ronda, en aquell moment anomenat Passeig de Mar i que fins el moment no havia estat més que un corriol resseguint el litoral ³⁴, al qual es podia

³⁴Barbaza, Ivette, *El Paisatge Humà de la Costa Brava*, ob. cit. pàg. 331, nota a peu de pàgina,

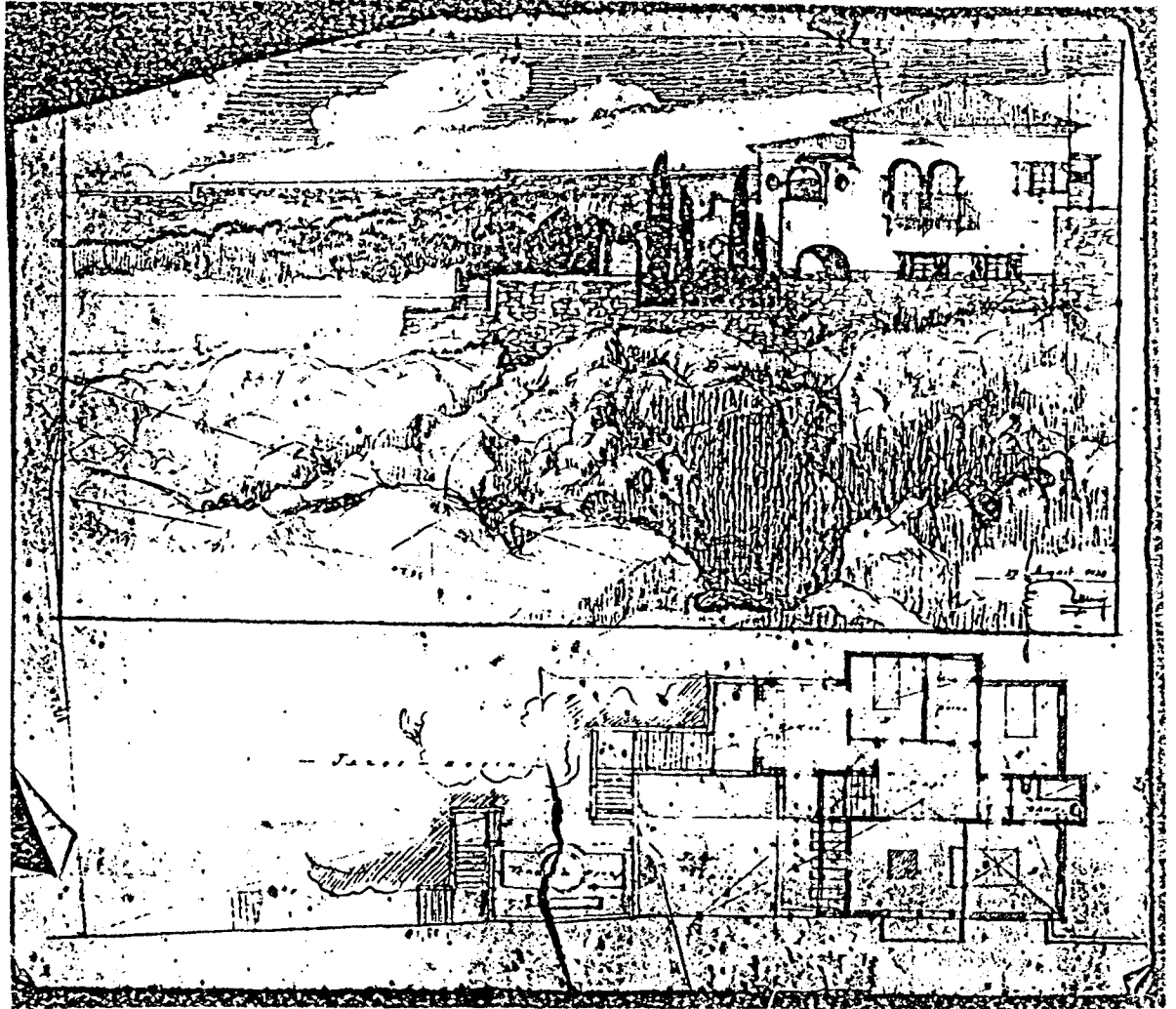


Figura 5.11: Plànol perspectiva i planta d'una vivenda ubicada en una parcel·la front de mar. Rafael Masó. S'Agaró. 1.929

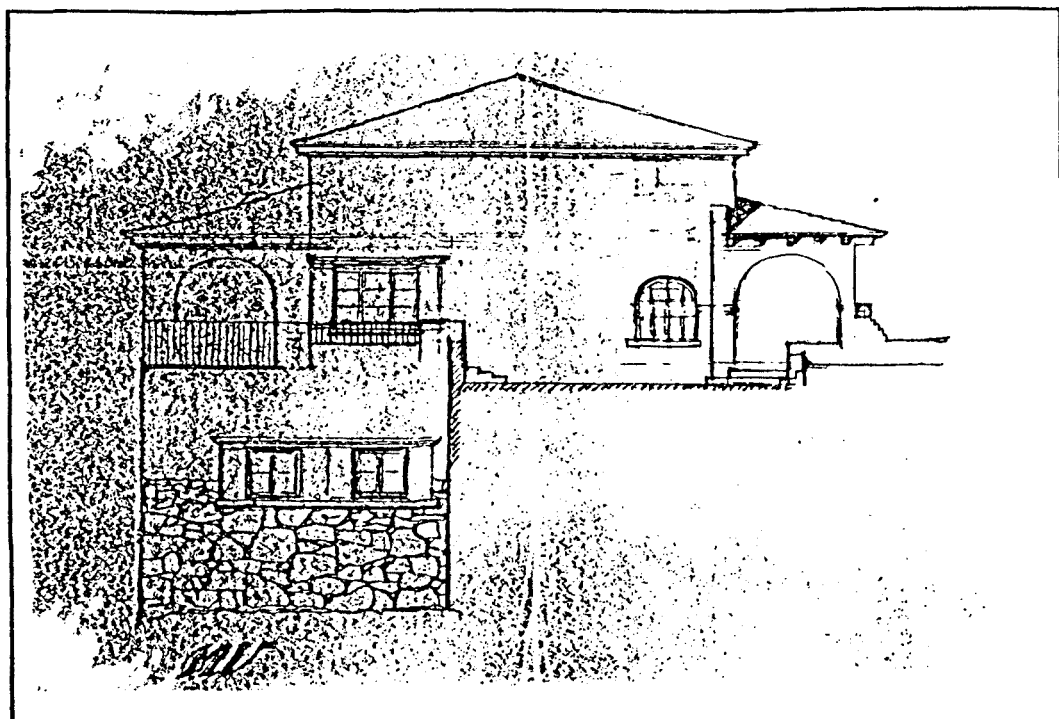


Figura 5.12: Plànol secció-façana del projecte de vivenda per Santiago Masó. Rafael Masó. S'Agaró. 1.930

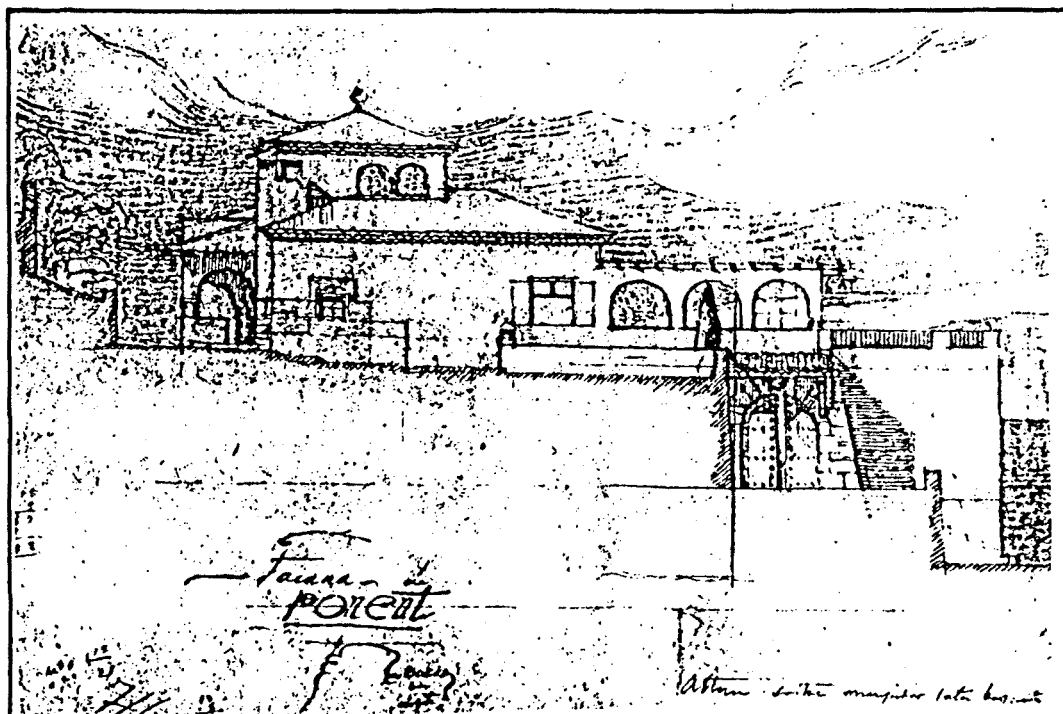


Figura 5.13: Plànol secció-façana d'una vivenda. Rafael Masó. S'Agaró. Sense data

accedir per comptats indrets. Mostra d'aquest interès ho seria que el propi Masó preveu en un índex d'obres a realitzar en aquesta segona fase de la urbanització, la construcció d'un Passeig de Mar.(Foto 5.14)

Sobta que en tot aquest llistat d'obres a fer no es parli del conjunt monumental que conformarà l'espai on actualment està construït el temple. El procés per la seva construcció és posterior, a la vista de les dades obtingudes, i es concretaria amb posterioritat a la construcció de la casa Gual, 1.935; una de les darreres obres de l'autor a S'Agaró. Aquesta vivenda que ocupa un lloc singular dins de la urbanització, es disposa en una parcel·la d'uns 1.500 m², i continua amb la proposta d'ubicació mantinguda per Masó a quasi totes les obres. Es disposaria així, doncs, en una de les cantonades del terreny, abocant les vistes al mar i a la badia de Palamós, i singularitzant aquest fet, arquitectònicament.

Per tal d'adaptar-se a l'orografia del terreny la construcció s'esgraona però a la vegada es concentra en tota la seva verticalitat a la cantonada amb façana al mar, el tractament de la seva arquitectura és l'habitual en aquella època de Rafael Masó, es continua utilitzant e integrant en l'obra tot un repertori de tècniques i elements tradicionals de l'arquitectura catalana, però filtrats per l'òptica personal de l'arquitecte ³⁵ "La doble aspiració de respectar la natura i de seguir fidel a l'esperit català havien necessàriament de portar J. Ensesa i R. Masó a buscar la inspiració en les més belles construccions rurals, encara tant perfectament adaptades a les condicions naturals i que expressen alhora d'originalitat de la raça. Per tal de penetrar dins l'esperit de l'estil de les masies, van recórrer les zones rurals de l'Empordà i del Gironés, dibuixant façanes, mesurant portes i finestres, i de vegades comprant pedres velles de les cases enrunades: marcs de portes i finestres, columnes, capitells... per incorporar-los a les construccions de S'Agaró, que així guanyaria un segell d'autenticitat insubstituïble. Es evident, però que les residències de S'Agaró són una interpretació, una transposició de l'estil de les masies i no una còpia; però una transposició fidel, en el que els elements funcionals esdevenen elements decoratius; així les velles torres de defensa, les galeries obertes, tan elegants (que a le cases rurals serveixen d'assegador dels grans i de la fruita), els ràfecs de coronament, llargs ràfecs curulls de teules arrodonides,... s'ajunten a les residències de S'Agaró, però amb variacions en el joc de volums i en el recurs de materials, espai - amb el granit com a base-, parets blanques de calç, marcs de finestres de pedra picada... múltiples combinacions en l'ús dels elements decoratius, que eviten la monotonia."

El tractament del tancament perimetral és el mantingut fins el moment a tota la urbanització, i així damunt una base de mamposteria de pedra es disposa una franja remolinada i pintada blanca que es remata en una peça ceràmica o es perllonga verticalment en la construcció principal, aquesta base de pedra es retalla, es singularitza barrejant una certa idea de segona pell, la qual es s'extén verticalment en algunes de les cantonades de l'edifici, actitud aquesta ja utilitzada per Masó freqüentment en les seves obres i singularitzada especialment en la Farinera Teixidor en forma de

"La Llei espanyola imposa als propietaris de residències situades a la vora del mar l'obligació de deixar lliures i fins i tot de mantenir els camins que voregen totes les costes espanyoles i fan de camí de ronda des d'on els carrabiners vigilen el mar i els contrabandistes. Però els nombrosos propietaris creen, de manera més o menys dissimulada, tota mena d'obstacles per impedir l'ús d'aquells vells camins. J. Ensesa, en canvi, els ha convertit en camins accessibles a tothom"

³⁵ Barbaza, Ivette, *El Paisatge Humà de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 331.

revestiment ceràmic als anys 1.910 i 1.911.

En els documents definitius del projecte d'aquesta vivenda, i concretament en les seves dues façanes marítimes, es concreta o es preveu, la futura organització del gran conjunt monumental d'escalinates, així com la rasant que haurà de tenir aquest futur passeig. Es la primera vegada que apareix, i com s'ha comentat al principi d'aquest capítol, estaria relacionat amb les propostes contemporànies en el temps, de l'ordenació del Passeig Arqueològic de Girona. (Plànol 5.15) (Plànol 5.16)

Curiosament a l'hora d'executar les obres d'aquesta casa surgeix la necessitat de l'obertura d'una porta d'accés directament a aquest camí, i que actualment encara existeix, per la qual Masó dissenya un cancell de fusta que titula Portalet Pas Ronda, primera al·lusió clara a la utilització que es feia fins aquell moment de l'itinerari peatonal per part de les forces que exercitaven la vigilància fiscal. Aquesta porta es reproduirà a la vivenda coneguda com Casa Bonet, contemporània en el temps i que comentarem amb posterioritat. (Plànol 5.17)

Simultani en el temps és el projecte d'ordenació del conjunt monumental d'escalinates, que ara porten el nom de Rafael Masó i que el propi autor va preveure, executant diferents avant-projectes i dins dels quals s'apreciaria ja l'inici d'urbanització del Passeig de Mar, que començant al peu d'aquestes escalinates s'extendria a dreta i esquerre cap a la casa Gual i la casa Bebié.

Dissortadament, com veurem posteriorment, no va arribar a executar cap d'aquestes obres, però va deixar l'empremta precisa per tal que a la fi, es fessin, conformant una sèrie d'espais característics dins l'actual camí de ronda i que com posteriorment veurem es diferenciarien clarament dels executats per Francesc Folguera. (Plànol 5.18) (Plànol 5.19).

En tots dos documents s'aprecia la preocupació de Masó per cercar una axialitat i simetria en els vistes que es generarien, mostrant-se d'altra banda en alguns dels seus esboços la preocupació del resultat final vist desde terra i on el mar apareixeria de fons. Aquesta centralitat de vistes, no va ser mantinguda en la proposta d'ordenació d'aquest espai per part de Folguera al col·locar l'actual temple de manera més casual, cercant una imatge menys rígida. Era lògic esperar que el tractament rebut per la parcel·la simètrica a la Gual i encara sense edificar, s'havia de preveure, i així Masó fa un projecte per la tanca perimetral de la mateixa en el qual es grafia la secció d'una possible font al peu de les escales però en el que destacaríem l'al·lusió precisa que es fa al "Camí de ronda". (Plànol 5.20)

El Camí de Ronda com a Via de Servei Durant la Construcció de les Obres.

Es necessari comentar que en aquesta tanca també apareix una porta d'accés a aquest camí que deixa de ser residual per passar a ser participat directament per les edificacions que el conformen. Contemporani temporalment, és el projecte de la casa Bonet. Aquesta casa es situa en una parcel·la més propera a la Conca, i si bé el seu projecte és anterior, aquesta es conclou a l'any 1.935. De la visió de la seva documentació destacaríem dos trets significatius, en primer lloc el fet de què malgrat obrir-se un portalet anàleg als fins ara esmentats, el camí no rep cap mena de tractament especial, i l'edifici es grafia en la seva entrega contra el terreny d'una manera més o menys rectilínea, manifestant així, que la preocupació per ordenar

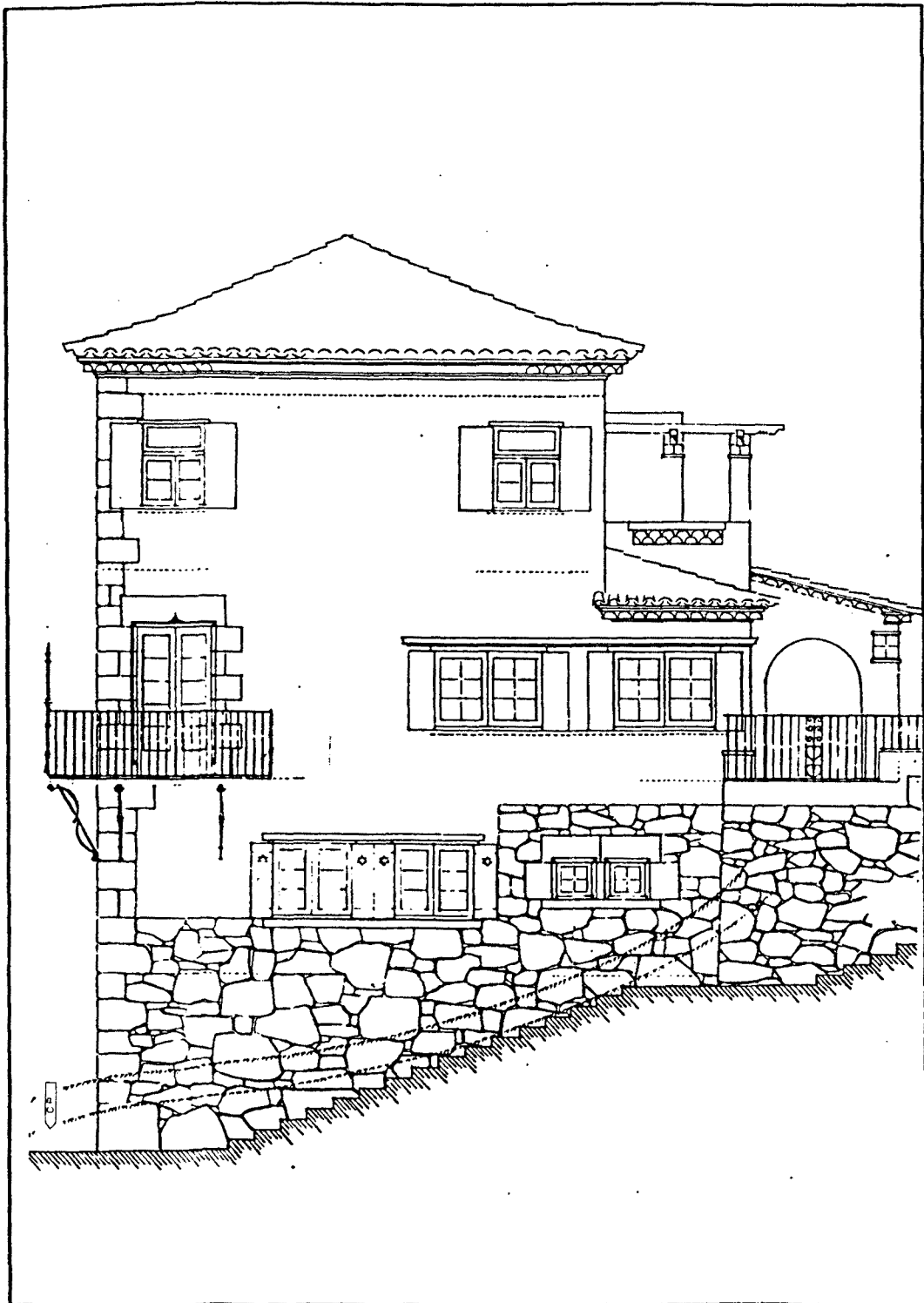


Figura 5.15: Plànol secció-façana de la casa Gual en el conjunt de l'escalinata monumental. Rafael Masó. S'Agaró. 1.935

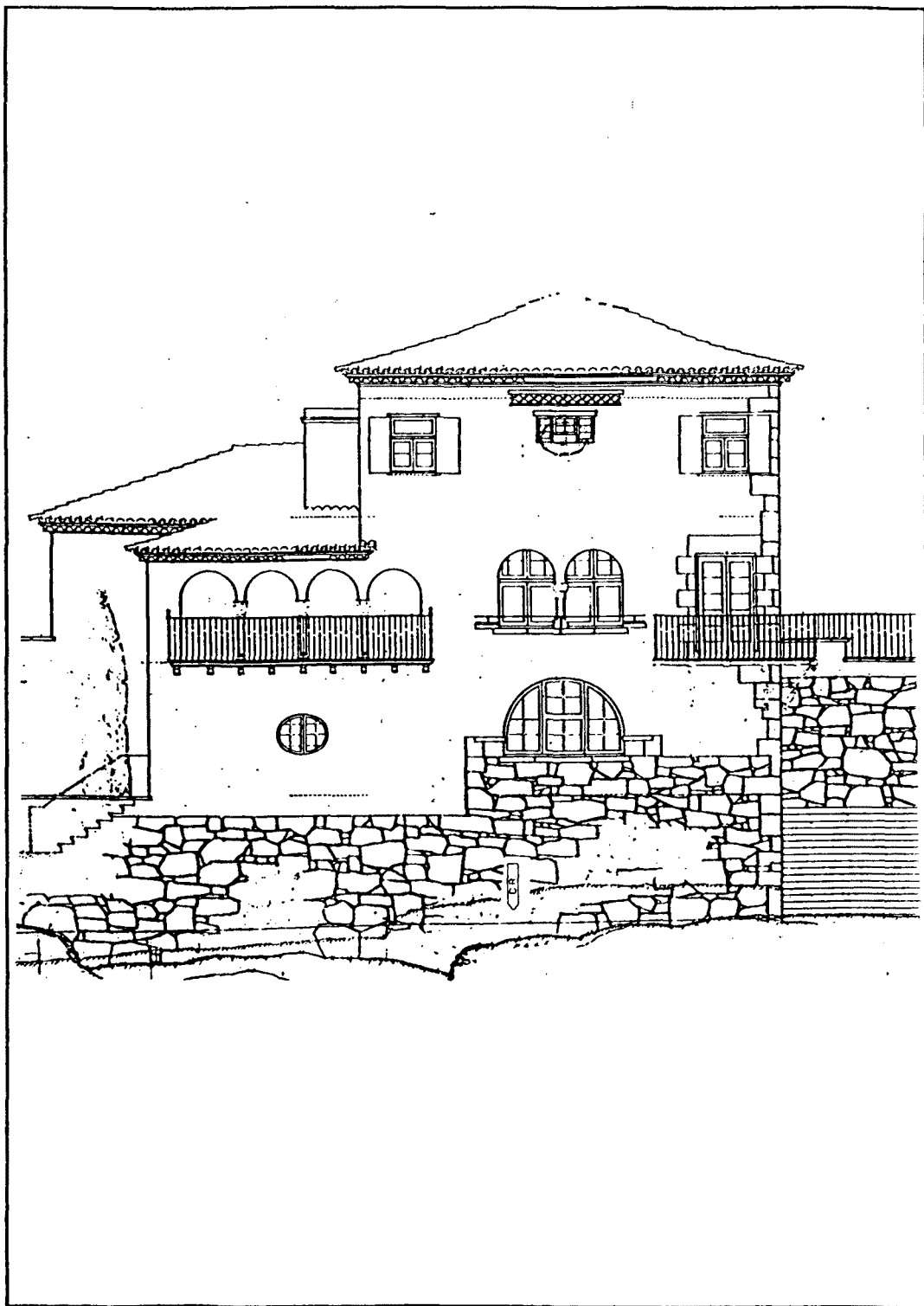


Figura 5.16: Plànol secció-façana a Passeig de Mar de la casa Gual. Rafael Masó. S'Agaró. 1.935

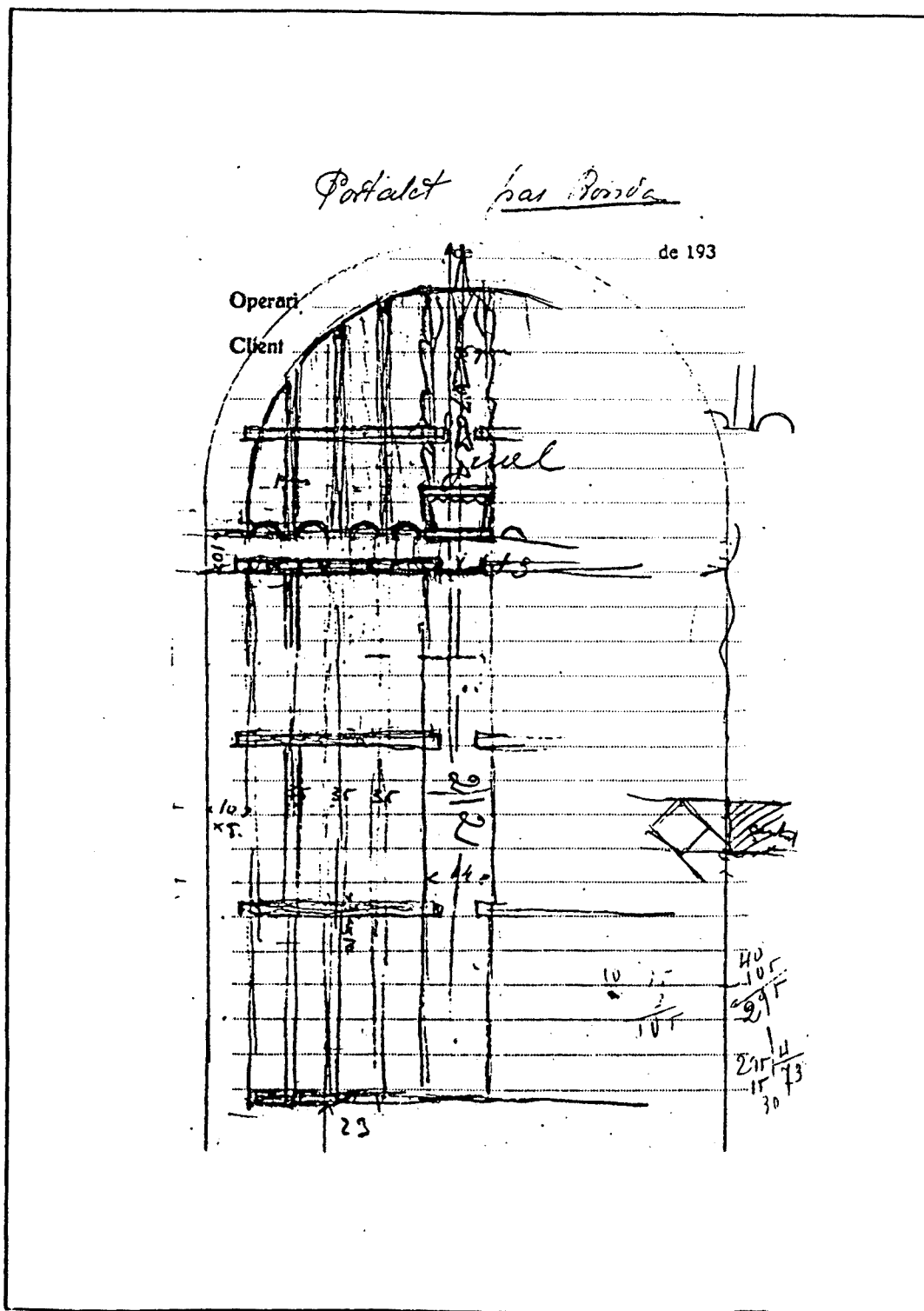


Figura 5.17: Plànol alçat Portalet Pas Ronda de la Casa Gual. Rafael Masó. S'Agaró. 1.935

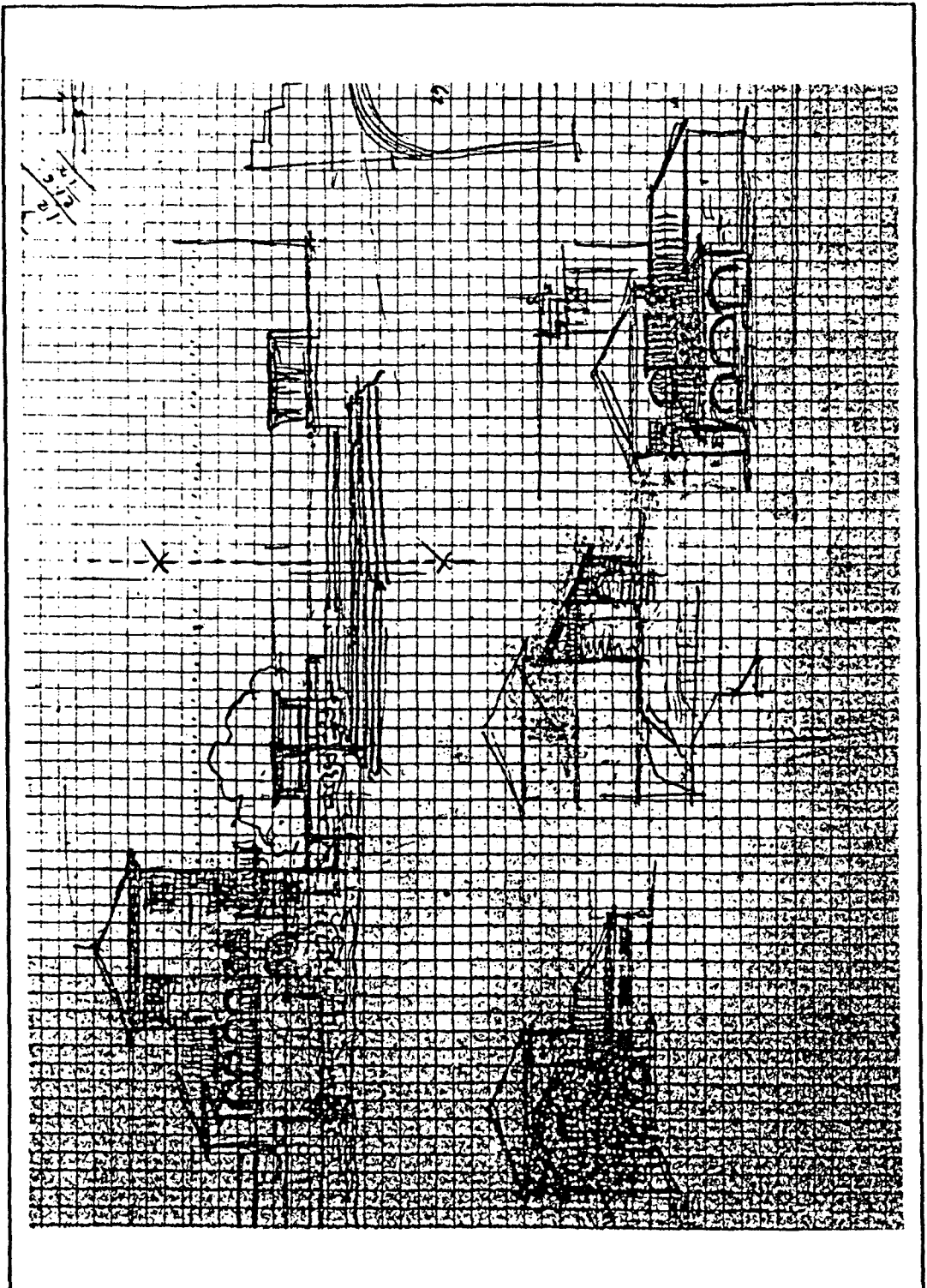


Figura 5.18: Plànol alçats proposta de l'escalinata al peu de la casa Gual. Rafael Masó. S'Agaró. 1.935

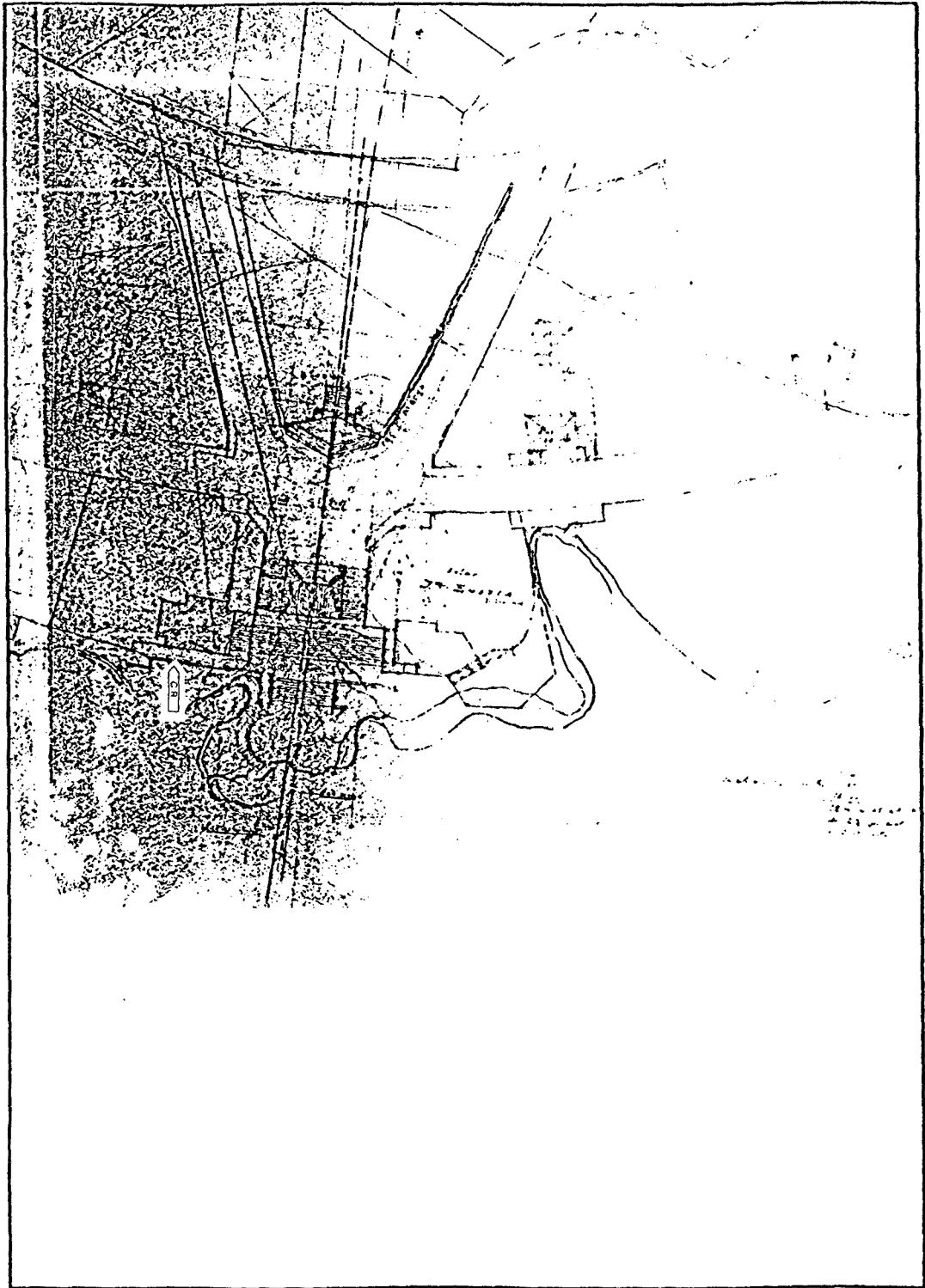


Figura 5.19: Plànol planta del conjunt monumental de l'escalinata. Rafael Masó. S'Agaró. 1.935

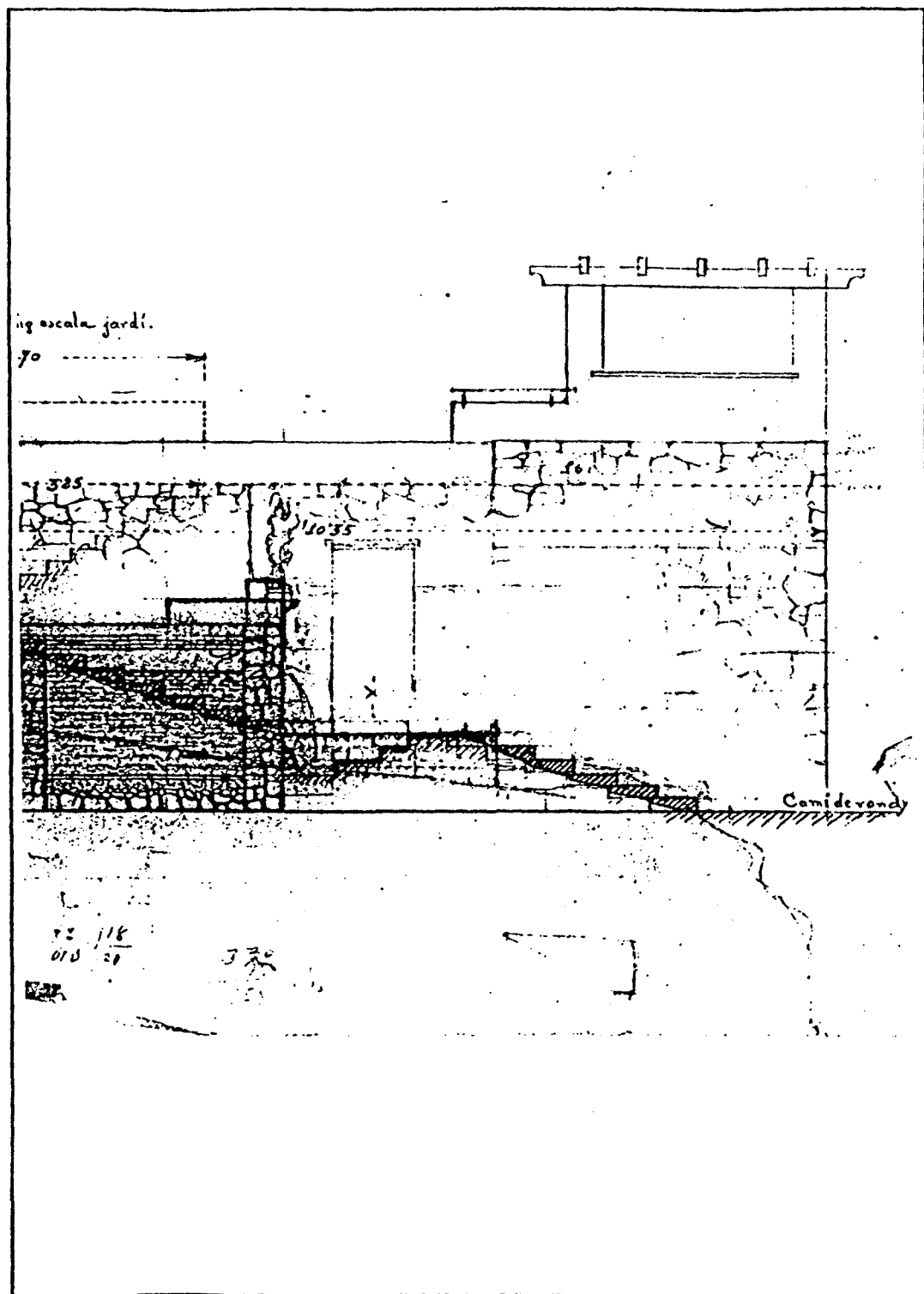


Figura 5.20: Plànol alçat de la tanca de la parcel·la simètrica a la casa Gual, Rafael Masó. S'Agaró. 1.935

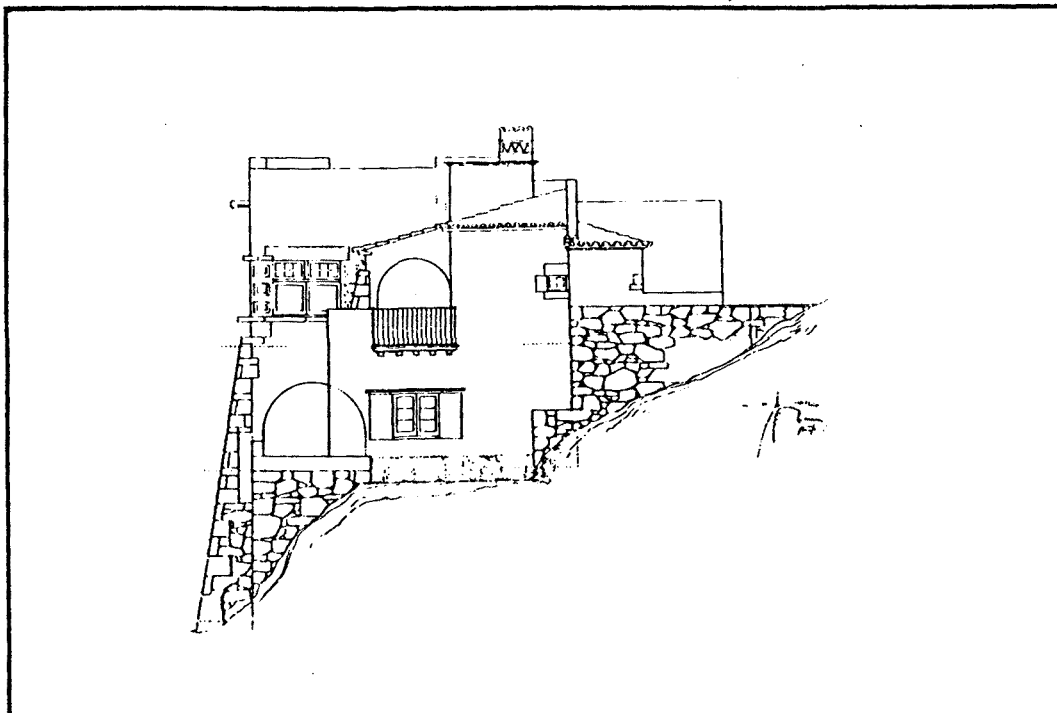


Figura 5.21: Plànol secció-façana de la casa Bonet. Rafael Masó. S'Agaró. 1.935

aquest camí es centrava més en un altre indret i la possible actuació en aquest sector, seria més tardana. (Plànol 5.21) (Plànol 5.22)

La justificació per aquest abandó temporal la trobem concretada en el fet de què aquesta part de l'itinerari era emprada per traslladar sorra extreta de la plata de la Conca, prèvia concessió, i transportada mitjançant vagonetes damunt d'una via fèrrea, per tal de procedir al reompliment de determinats punts de la urbanització, la qual cosa es testimonia mitjançant la fotografia de l'any 1.935 i que apareix publicada a la monografia sobre Rafael Masó, publicada pel Col·legi d'Arquitectes de Catalunya i Balears l'any 1.971, obra de Joan Tarrús a la pàg. 102. (Foto 5.23).

La mort el 13 de juliol de 1.935, estrunca els projectes de Rafael Masó a S'Agaró, com el traçat d'aquest futur passeig, però com hem dit, va deixar les premisses necessàries i la voluntat d'així fer-ho, perquè posteriorment s'acabés consolidant com un dels recorreguts del nostre litoral més atractius. Dissortadament, s'ha de dir, que els seus continuadors van modificar les propostes inicials i juntament amb la no execució d'algunes de les obres com la de la gran escalinata central - feta recentement- i en conseqüència distorsionant molt la proposta de "paisatgisme", implícita a l'obra de Masó. Val a dir, al nostre entendre, que aquesta proposta no era específica per aquest recorregut, sino que inicialment l'espai que ara ocupa el camí de ronda era un marge exterior, que es deixava en el seu estat natural més pur, al qual s'accedia per molts comptats llocs i el que quasi exclusivament el mar i el paisatge llunyà de Palamós i Sant Feliu, servia de teló de fons a les possibles vistes. No es plantejava, inicialment, la visió que es tindria des del recorregut perimetral, i quan es plantegen els alçats de les façanes a mar aquests ho són, generalment,

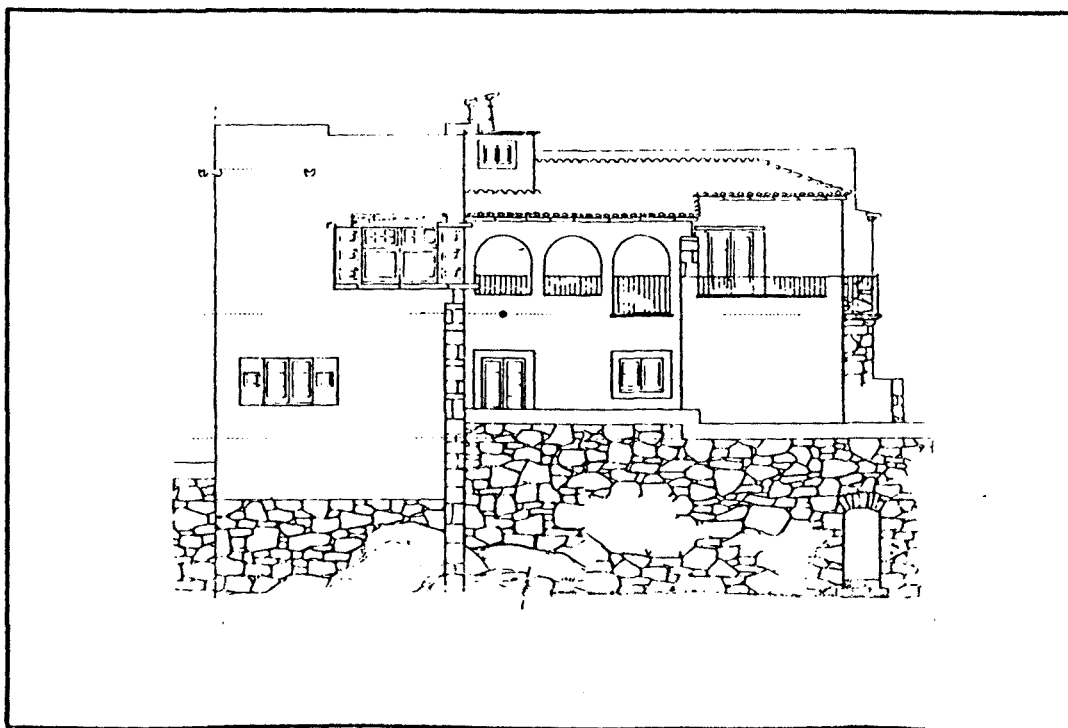


Figura 5.22: Plànol façana a mar de la casa Bonet. Rafael Masó. S'Agaró. 1.935

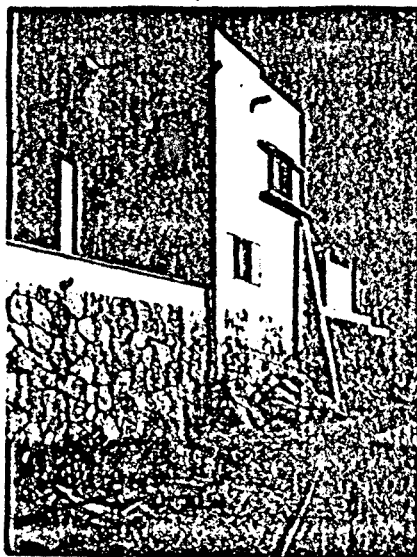


Figura 5.23: Fotografia del camí al peu de la casa Bonet. Rafael Masó. S'Agaró. 1.935

per estudiar en ells la integració de la seva arquitectura amb l'entorn a partir de la perllongació del terreny rocós natural, verticalment mitjançant murs de mamposteria de la mateixa pedra, que a la fi seria una de les empremtes més clares deixades per Masó en aquest projecte, i aquesta sí mantinguda exquisitament per Folguera.

5.4.2 Les Aportacions de Francescs Folguera.

Francesc Folguera es fa càrrec de les obres com arquitecte a partir de la mort de Rafael Masó a l'any 1.936. És ell qui a la fi recull el seu llegat, i entre altres emprèn la tasca de concloure el C.R. Així ho reconeix el propi Folguera en l'article a la revista de S'Agaró en commemoració del vint-i-cinquè aniversari ³⁶, "...i sobre esta festoneante línea Rafael Masó nos ofrece finalmente la visión del camino de ronda de S'Agaró que es la más reciente de las muestras póstumas de su gran talento; y que a mí más que a ningún otro salvando a Don José Ensesa como testimonio de mayor excepción, me ha sido dado poder admirar en el cometido con que se me ha honrado de seguir las trazas con tanta clarividencia impuestas al crecimiento de S'Agaró." En un principi es limitarà a realitzar modificacions i nous projectes seguint les directrius existents, i prova d'això són els projectes de reformes com els de la casa Gómez de l'any 1.941, i en els quals utilitzant com a base la documentació de Masó el.labora modificacions i ampliacions de les vivendes deixant de banda qualsevol possible tractament del passeig. (Plànol 5.24)

Inici del Traçat Definitiu del Camí de Ronda.

Tònica aquesta que es mantindria fins l'any 1.944 en què realitza el projecte de la casa Carandini reutilitzant l'edificació existent al peu de les escales de la Gasela, i ubicant l'edificació sobre el mateix camí de ronda. Camí que ja és plenament previst i així apareix, doncs a l'aixecament planimètric previ a la construcció de la vivenda, aquest es grafia i es veu com ocupa part del terreny que abans ocupava l'edificació. (Plànol 5.25)

El projecte executat, que en l'actualitat encara es conserva, disposa la vivenda en un seguit de nivells, tres concretament, abocant plenament les vistes a la badia de Palamós a la vegada que crea un accés al peu de les escales abans esmentades, i la seva construcció comportaria l'inici de la construcció del camí de ronda pròpiament dit, tal i com l'entendem ara.

Fet aquest que es manifestarà a l'hora de procedir a la parcel·lació dels terrenys propietat de Montserrat Ensesa de Valls, el mateix any. Operació simultànea en el temps a l'anterior i que comportarà una modificació del traçat que fins aquell moment utilitzava l'itinerari arran de mar, per, en una operació d'ordenació ja més global, de tot aquest tram d'itinerari, ampliar la superfície d'algunes parcel·les apurant al màxim les seves possibilitats, i guanyant un bon nombre de metres. La superfície d'aquestes unitats supera els 3.500 m². i a partir d'aquí el tipus d'ocupació proposat es modificarà substancialment (Plànol 5.26) (Plànol 5.27)

Podem dir que és a partir d'aquestes obres que es realitza el traçat preliminar de l'actual C.R., en el qual es realitzaran, fins l'any 1.948, les obres bàsiques de

³⁶Folguera, Francesc, *S'Agaró 1.924- 1.949* Vint-i-cinquè aniversari, Barcelona, ed. S'Agaró, 1.949, pàg. 37

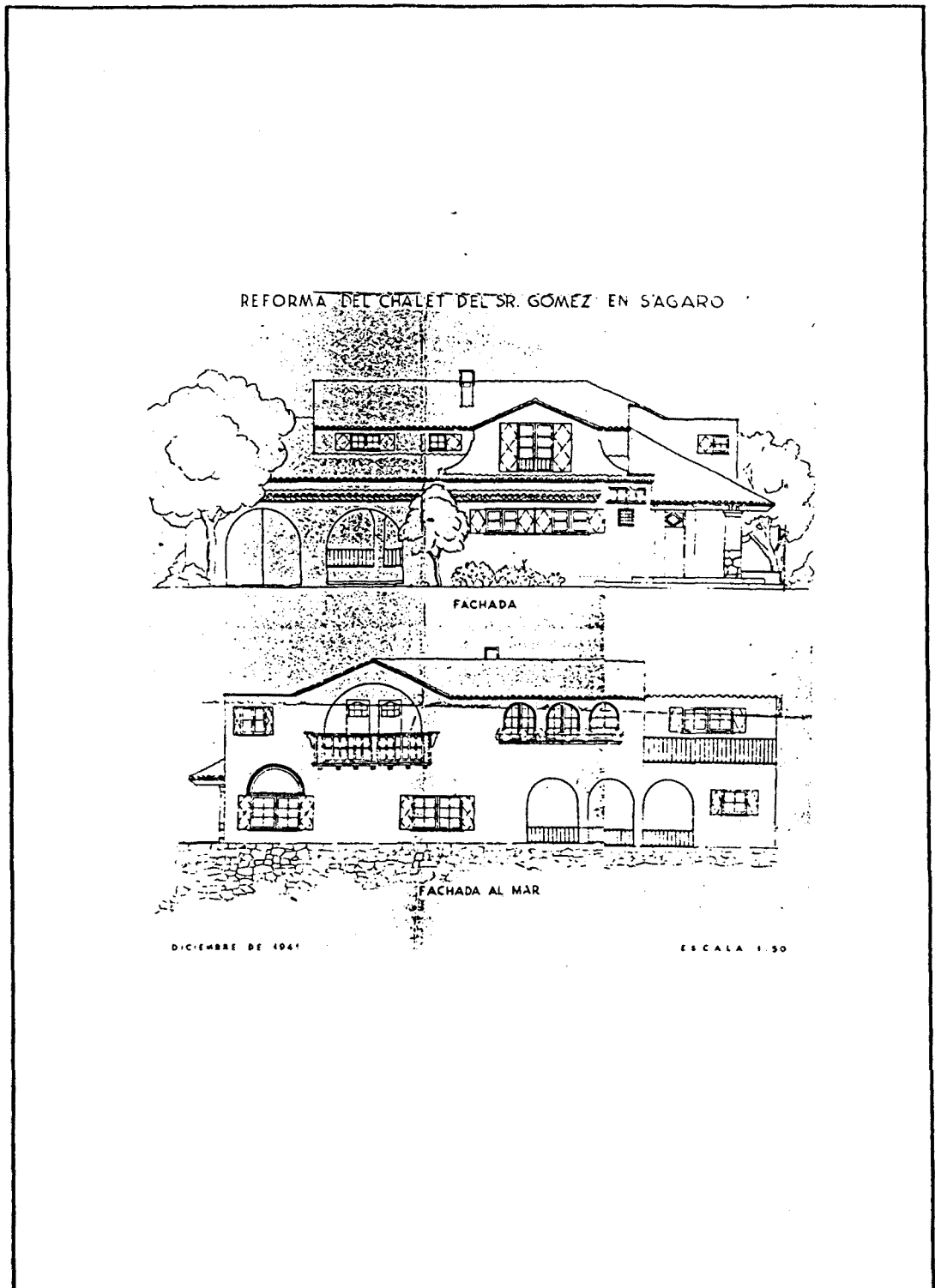


Figura 5.24: Plànol façanes de la reforma del xalet dels Gómez. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.941

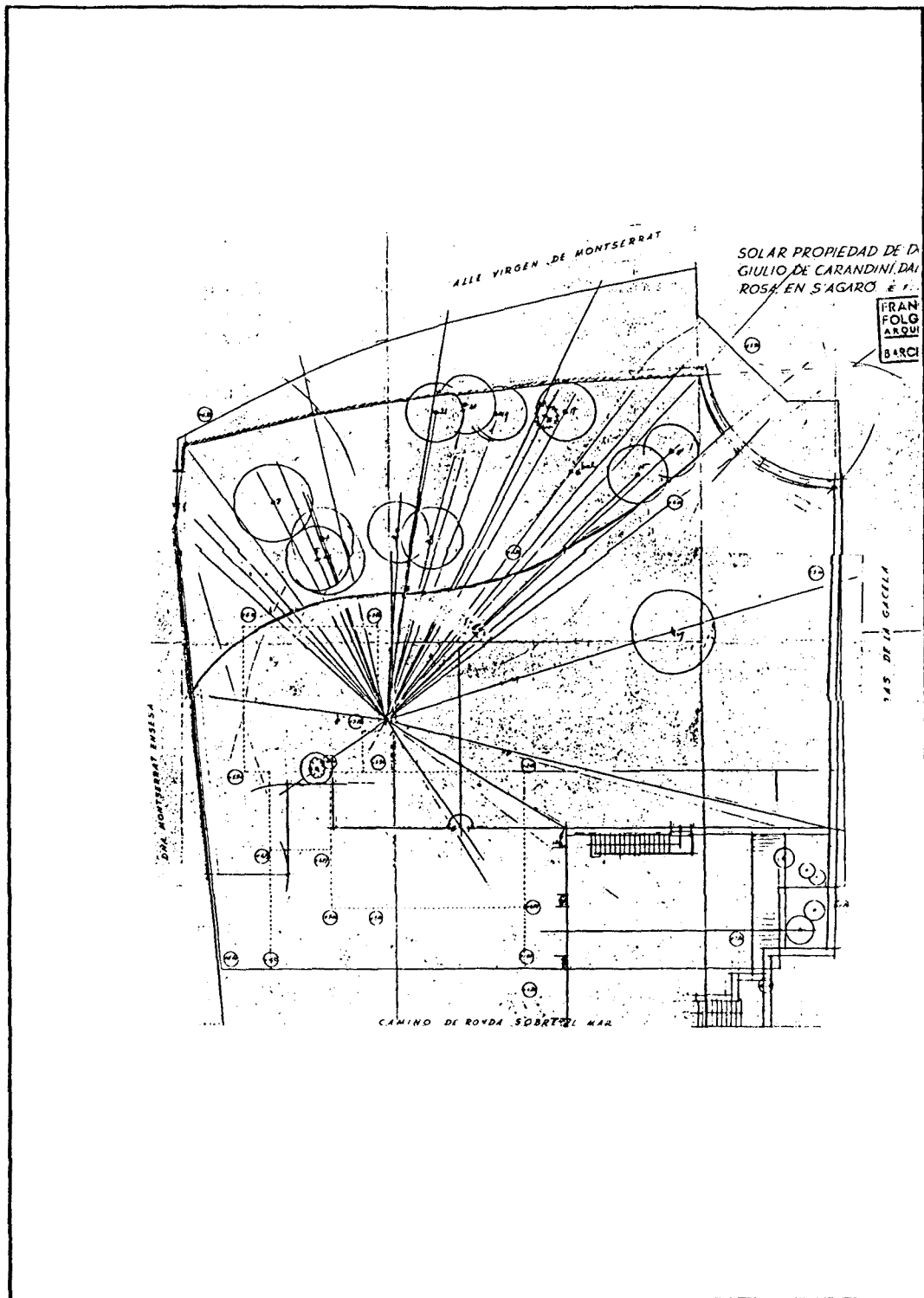


Figura 5.25: Plànol del solar propietat de Giulio de Carandini. Francesc Folguera. S'Agaró. 1944

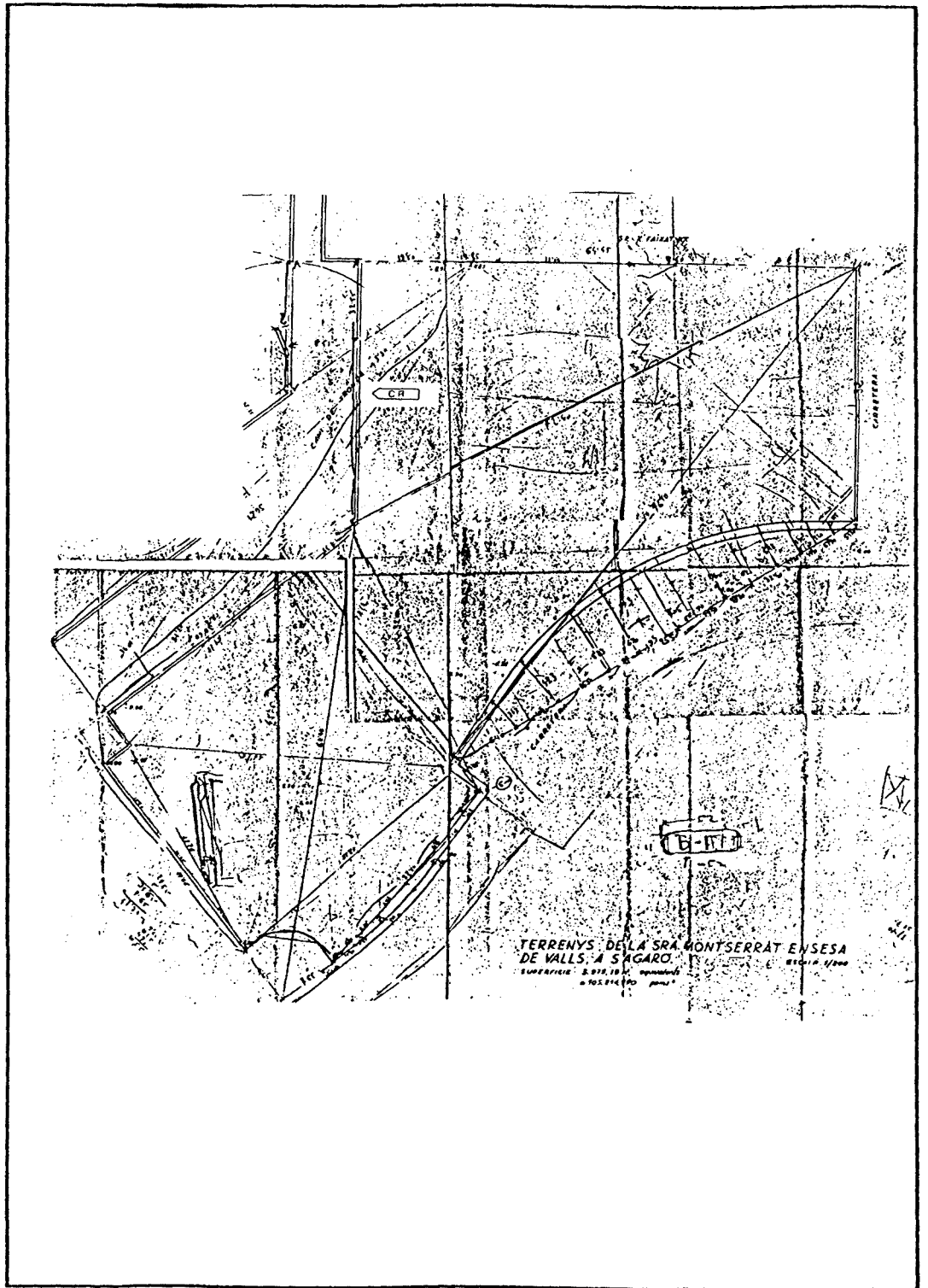


Figura 5.26: Plànol dels terrenys propietat de Montserrat Ensesa. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.944

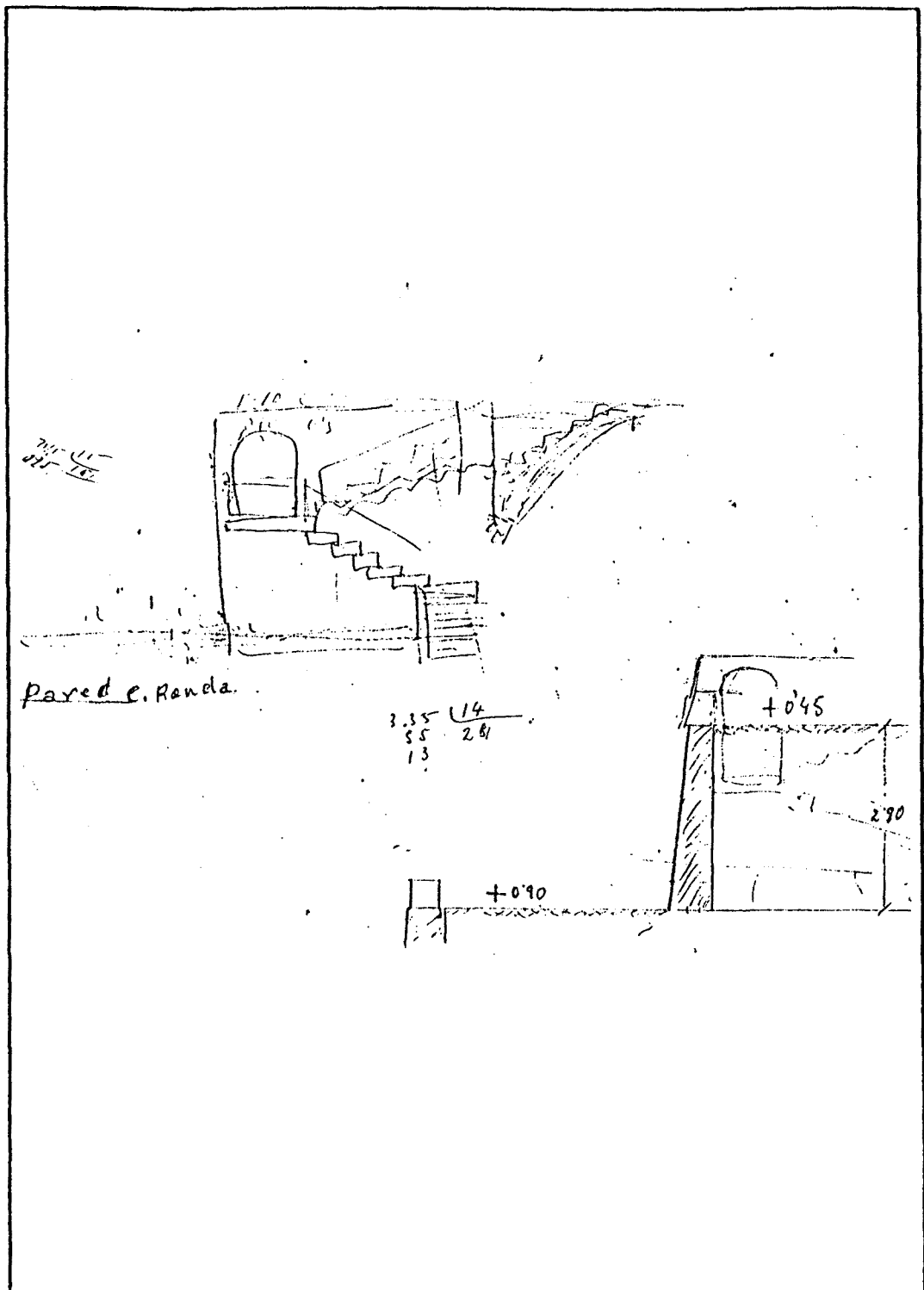


Figura 5.27: Plànol esbós de l'escala d'accés de la propietat de Montserrat Ensesa al C.R. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.944

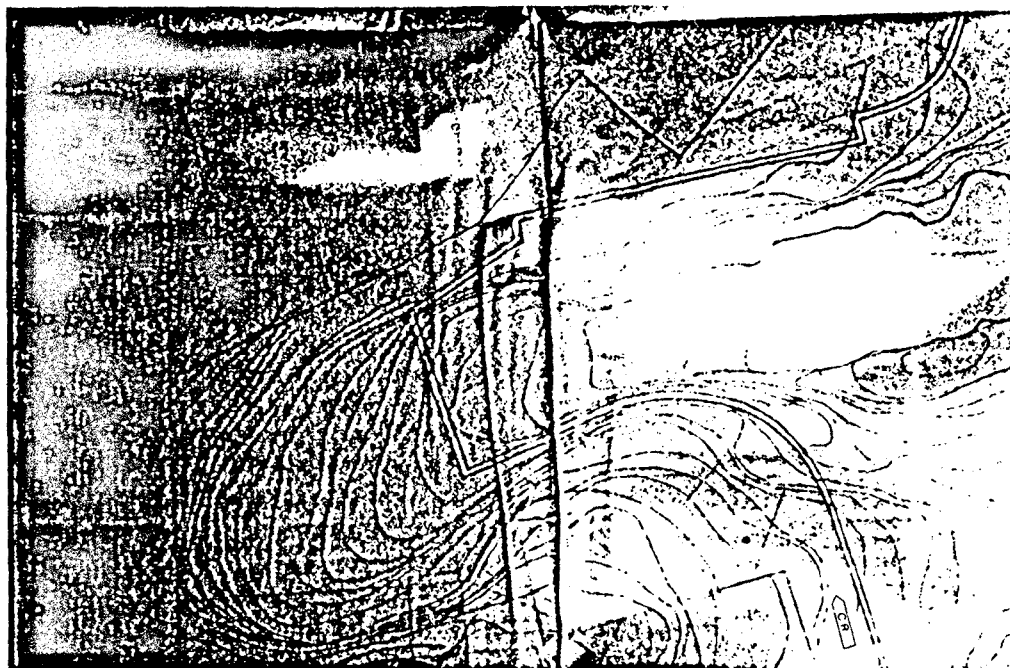


Figura 5.28: Plànol de la topografia existent de la cala al peu de la casa Bebié. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.948

delimitació exterior a la part del traçat fins al peu de les Lòggies en direcció a Sant Feliu de Guíxols, i fins a la futura casa Bebié en direcció a Palamós.

El Projecte de la Casa Bebié, 1.948.

Ens aturarem breument en l'estudi d'aquesta actuació per quant a l'entorn d'aquesta dada i de la construcció d'aquesta vivenda es produiran les obres bàsiques que conformen el tram central del C.R.. Es en l'execució de les mateixes, quan s'assenten els criteris fonamentals que més tard s'extendran a tota la resta de l'itinerari.

La parcel·la que ocuparà la casa Bebié, es situa simètricament a la de la casa Gual, en un punt d'inflexió de la costa i amb una visió extraordinària de la badia de Palamós. L'orografia de la mateixa es troba emmarcada, bàsicament, per l'entrant generat per una petita cala sense nom, molt tancada i que va comportar la realització d'una certa obra de contenció. Simultàneament a les primeres idees de la vivenda, la qual quasi be des del començament, presentarà un cos central cilíndric amb dues ales, obrint-se a Ponent, es procedeix al traçat del perímetre interior i exterior del C.R. que conformarà la parcel·la definitiva.

L'arquitecte, utilitzant una topografia molt detallada, procedeix a la definició del traçat del C.R., en el qual es fa l'esforç de salvar un bell pi que obligarà a la realització d'un trancament en el mur perimetral. (Plànol 5.28) (Plànol 5.29)

Amb posterioritat i un cop el programa de la casa es troba més delimitat es procedeix a la construcció del tancament interior del camí de ronda, el qual s'acota



Figura 5.29: Plànol de la primera proposta de traçat del C.R.. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.948

en uns quatre metres d'amplada, servint a la vegada per la realització d'una àmplia superfície pavimentada, damunt del mateix. No sense abans haver fet diverses propostes de creació d'un edifici aporxat sota la mateixa, (Plànol 5.30) (Plànol 5.31) (Plànol 5.32), acontant-se la possibilitat d'ocupació de la parcel·la en funció de la no limitació de visibilitat de les finques veïnes, en particular de la casa Gual, a la vegada que es fa un estudi acurat dels vents dominants per tal de crear un espai arrezerat, protegit per l'edificació principal.

Donada la ubicació central d'aquesta vivenda, considerem que contemporànees a ella han de ser el conjunt de disposicions que amb el títol Estatuto que Regirà las "Edificaciones de la Zona Urbanizada de S'Agaró" i que es detallen a l'apèndix E ³⁷, fan esment de la necessitat de separar l'edificació principal 3m. del límit del solar, possibilitant la construcció d'edificacions auxiliars en el límit de la parcel·la, amb una alçada màxima de quatre metres, a la vegada que es donen atribucions plenes a l'arquitecte de la urbanització per decidir la disposició de l'edificació per tal de no limitar la visibilitat de les finques veïnes. (veure articles 4 i 5 de l'apèndix E).

Aquestes disposicions, amb posterioritat, es veuran oblidades pel seu propi autor a l'hora de plantejar la proposta d'ampliació de la superfície aterassada al peu de la finca, edificant damunt del traçat del C.R. ja construït i que es desenvoluparia amb dues plantes, mitjançant una planta baixa aporxada i una lòggia en primer pis, la qual a la fi no es va executar. (Plànol 5.33) (Plànol 5.34)

Per la formalització del projecte realment executat, i que il·lustrarem al final del

³⁷Barbaza, Ivette, *El Paisatge Humà de la Costa Brava*, ob. cit.

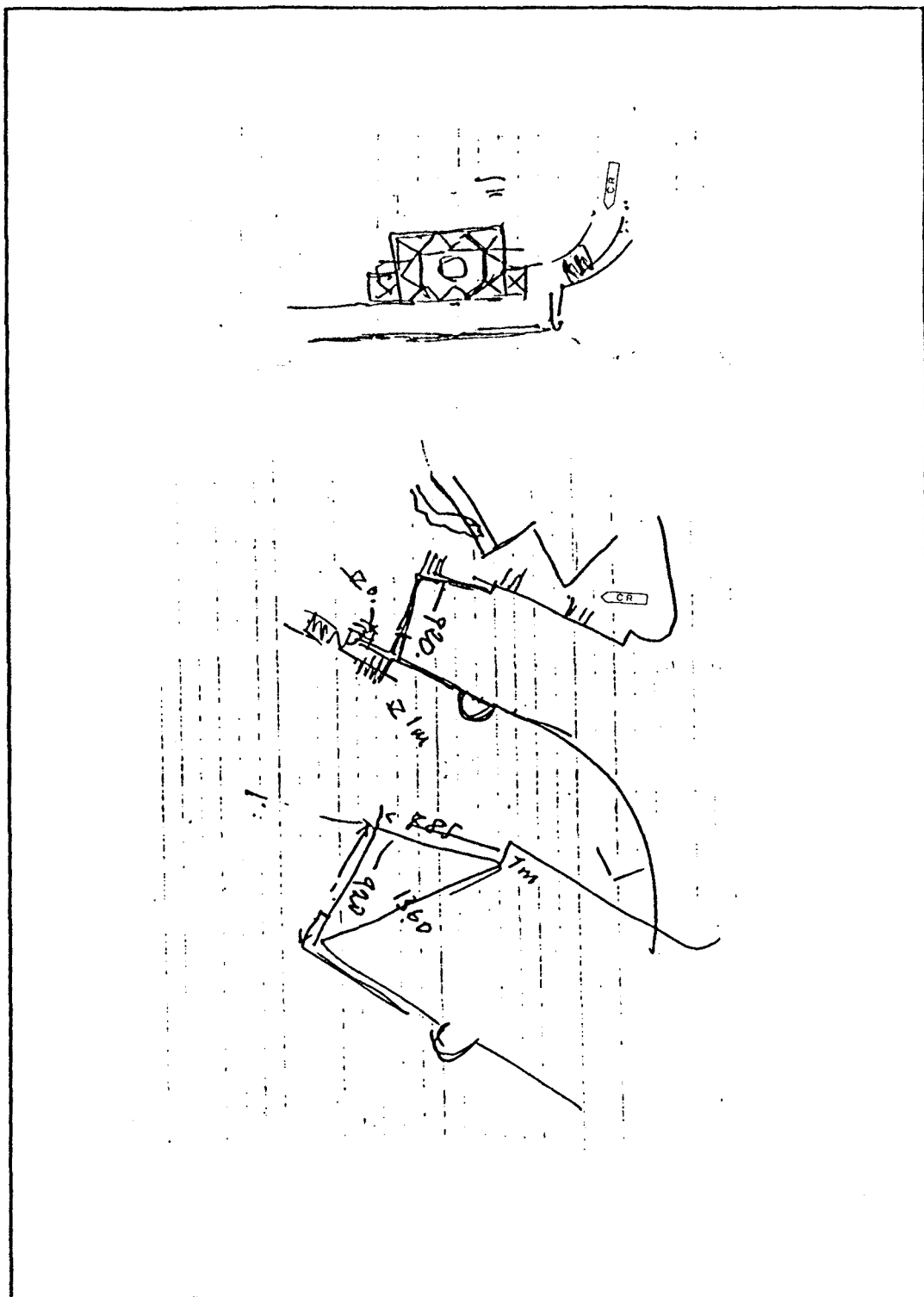


Figura 5.30: Plànol-cròquis del mur exterior del C.R. previ a la construcció de la casa Bebié. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.948

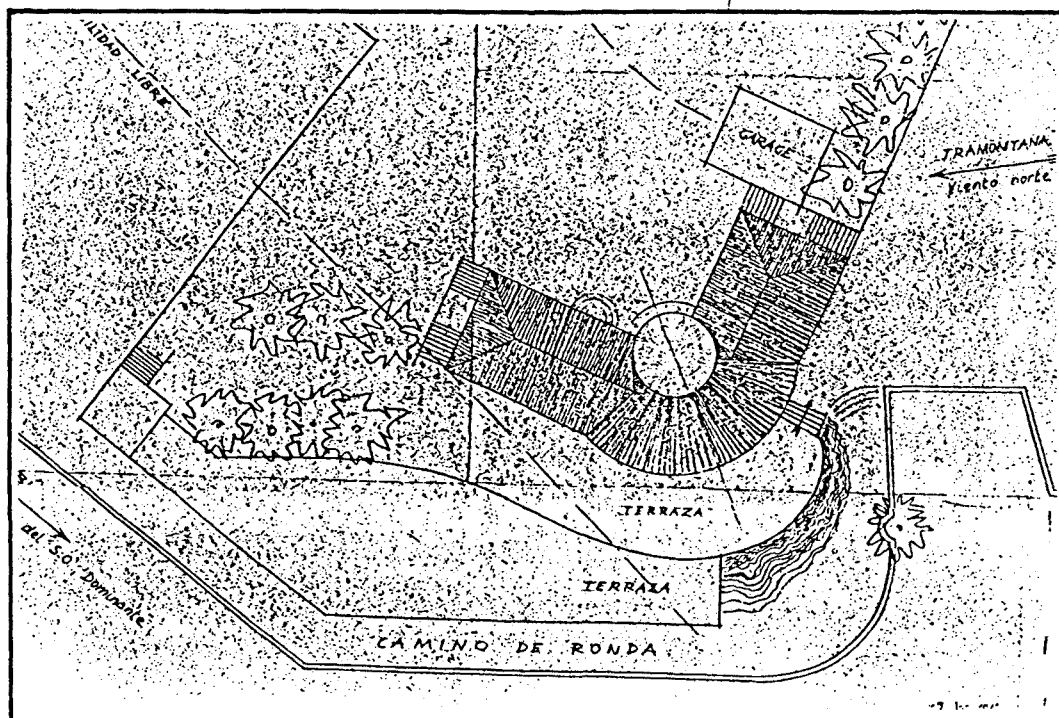


Figura 5.31: Plànol preliminar per la situació de la casa Bebié. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.948

present capítol, es desprén que aquesta construcció és posterior en el temps a les altres edificacions anàlogues, realitzades a la finca coneguda com la Senya Blanca. El procés de successiva arquitecturització i ocupació d'aquest C.R., es veu clarament il·lustrat en les obres realitzades en aquesta parcel·la, i comportaran un canvi radical en el plantejament inicial del C.R., configurant un espai-itinerari molt més monumentalitzat guarnit d'un seguit de fites arquitectòniques singulars, fonamentalment loggies, trencant el caràcter de naturalitat, de quotidianitat i integració que tenia en les propostes de Masó; doncs, les parcel·les difícilment obren finestres damunt del C.R. el qual passa a estretar-se sensiblement i a veure's limitat per murs interiors de gran alçada.

El Procés de l'Arquitecturització del Recorregut.

A l'any 1.948 es troba en plena construcció el tram central del C.R., cosa que justifiquen els documents detallats en l'apèndix F i G. En el primer d'aquests documents es pot apreciar com l'arquitecte comenta a sol·licitud del Sr. Gual. com es troben les obres de la construcció d'aquest passeig al peu de la seva finca; obres ja previstes per Rafael Masó, com hem vist anteriorment. El resultat de les mateixes dóna lloc a la possibilitat d'ampliació, en un sentit o altre, de la vivenda. Es il·lustratiu el cròquis esbós, trobat a l'arxiu de Francesc Folguera de la pròpia casa Gual i del seu entorn, i en el que apareix clarament, la presa de mesures preliminars a la construcció o projectació de l'escalinata central. (Plànol 5.35)

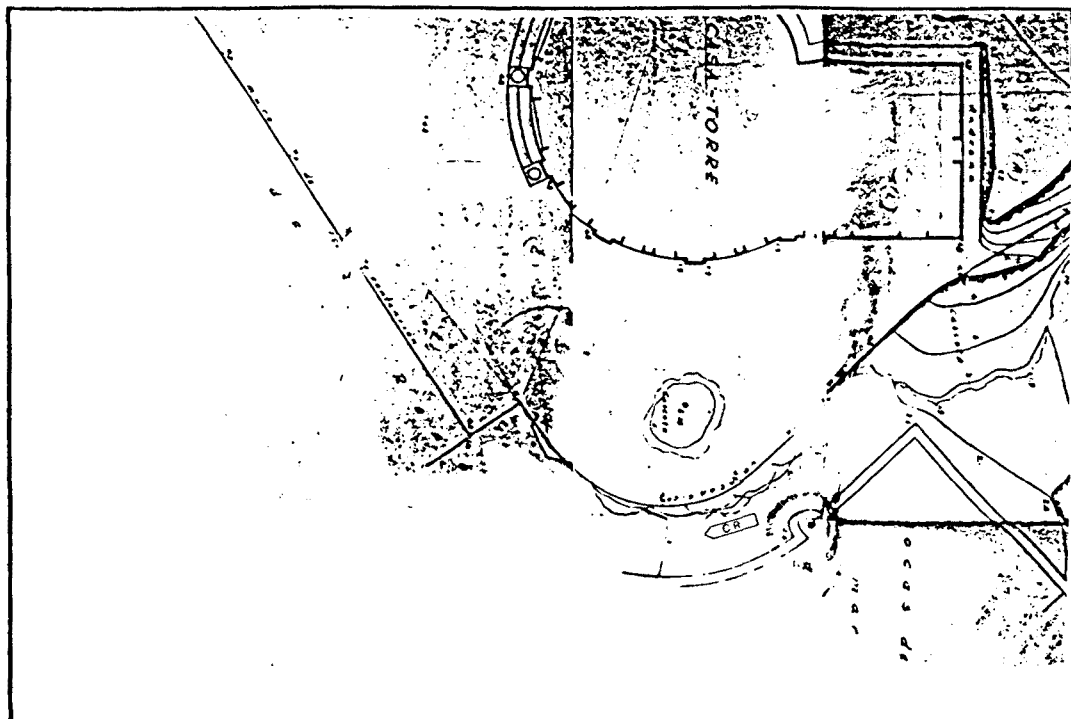


Figura 5.32: Plànol d'emplaçament definitiu del projecte de la casa Bebié. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.948

Es procedeix aleshores al projecte d'ordenació d'aquest espai mitjançant una primera previsió de delimitació exterior del mateix, ubicant un templet a l'extrem de migdia de l'esplanada sobre el mar. (Plànol 5.36)

Aquesta actuació que plantejaria un cert trencament en els esquemes inicials de simetria, previstos per Rafael Masó per aquest espai, es complementaria en posterioritat, amb el projecte no realitzat i de dada desconeguda, però que considerem simultani a la construcció de les Llotges de la Senya Blanca a l'entorn de 1.950, 1.952, i que ha estat finalment executat seguint bàsicament aquests trets l'any 1.990. (Plànol 5.37) (Plànol 5.38)

Dins aquest procés a l'any 1.949 es proposa la realització de la Loggia de la Senya Blanca adjunta a una altra ja construïda tal i com s'aprecia a l'escrit del constructor d'obres Felip Masó de 14 de desembre de 1.949 i en el qual detalla al Sr. Josep Ensesa les zones més batudes pel temporal de Llevant en el camí de ronda, i en el qual s'aprecia com no es trobava executada la delimitació interior del C.R. al peu d'aquesta parcel·la, trobant-se ja aleshores construïda la loggia més modesta. El traçat presentava una amplada no superior a 2m. en aquesta zona, i seria ampliat aprofitant la nova construcció.

El projecte d'aquestes noves loggies, doncs es va enderrocar l'existent, va precisar de molts estudis preliminars configurant-se a la fi com un coronament continuat que disposant-se a la part superior del mur de tancament del camí de ronda, crearia un itinerari i escenari emmarcant dins les seves obertures el mar de fons, en un conjunt

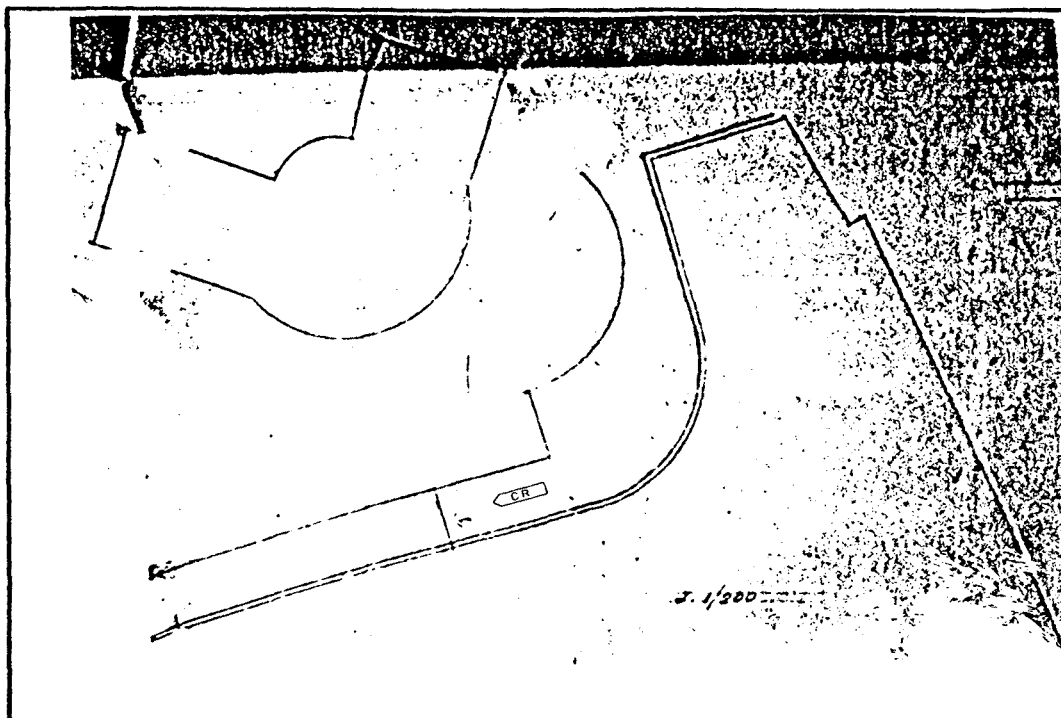


Figura 5.33: Plànol de la planta de situació de l'ampliació de terrassa damunt el C.R. de la casa Bebié. Francesc Folguera. S'Agaró.

que ha estat lloat nombrosament.³⁸, (veure Apèndix H). (Plànol 5.39) (Plànol 5.40)

La formalització final d'aquest conjunt i el seu ajardinament simètric ens fa pensar que aquesta seria una operació simultànea en el temps a la proposada per la gran escalinata monumental i donaria pas a tot un altre seguit de propostes d'ocupació del C.R., a l'entorn de l'any 1.953, que afortunadament no es durien a terme, i que es formalitzarien en el porxo que s'ubicaria amb anterioritat a la lòggia de la Senya Blanca cobrint part del recorregut del C.R. o amb l'inici d'una construcció finalment no conclosa a la part del camí que tanca la badia de Sant Pol pel costat de Llevant. (Plànol 5.41) (Plànol 5.42)

El que no queda clar és la dada en què es van executar les obres de perllongament del camí fins a la platja de Sant Pol. Josep Pla (veure apèndix F) les relata com conclosos a l'any 1.954, mentre que altres autors^{39 40}, les daten a l'any 1.958. La informació per nosaltres trobada bàsicament es redueix a les obres d'ampliació de l'hostal La Gavina, per tal de construir el conjunt d'edificacions annexes més properes a la platja de Sant Pol i que es podrien datar en els anys 1.958-60, en elles, i dins el conjunt de propostes d'ordenació de l'illa que les comprén apareix ja grafiat, l'inici del C.R. amb una amplada de tres metres resseguint un previst vial rodat que mai s'ha arribat a construir (Plànol 5.43)

Per procedir a la realització d'aquestes obres va caler que amb anterioritat, fossin

³⁸Pla, Josep, *Revista de S'Agaró*, "El extraordinario Camino de Ronda de S'Agaró", ob. cit.

³⁹Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 198

⁴⁰Barbaza, Ivette, *El paisatge Humà de la Costa Brava*, ob. cit., vol. 2, pàg. 331.

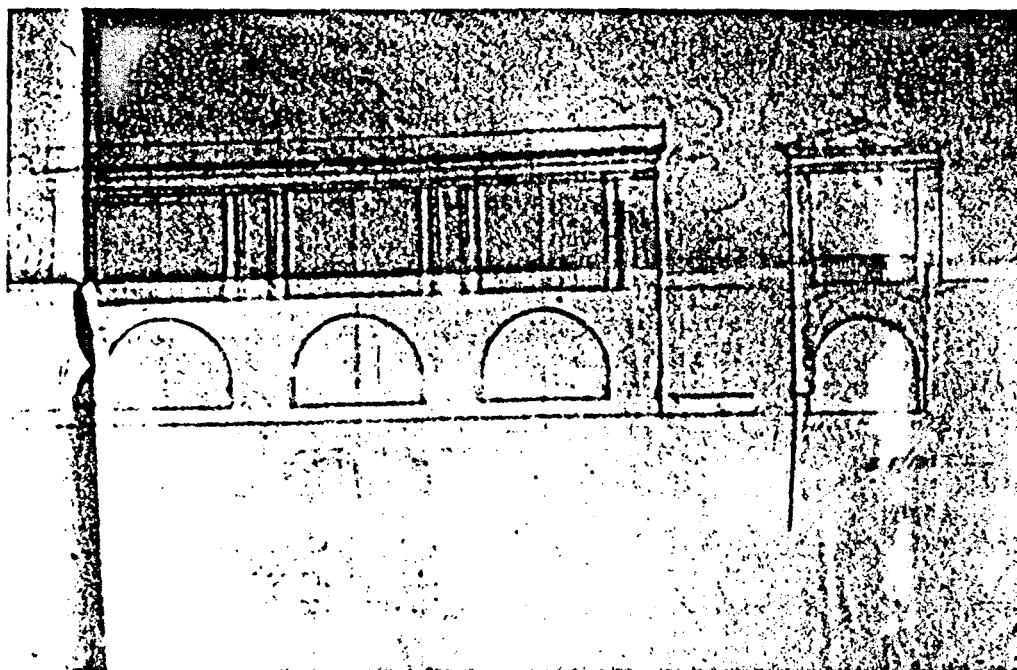


Figura 5.34: Plànol alçat de la primera proposta de la casa Bebié. Francesc Folguera. S'Agaró.

adquirides un conjunt de petites parcel·les entre les que s'hi incluïa la propietat del Sr. Montseny, a l'interior de la qual, i aprofitant una antiga construcció el mestre d'obres Montseny, havia executat un seguit d'obres de clara influència modernista en un procés perllongat al llarg del temps i que com ja varem esmentar en el capítol de les imatges del litoral, (veure capítol 3), són anteriors a 1.942. Considerem que compreses entre 1.915 i 1.930. (Foto 5.44) (Foto 5.45)

Les Darreres Construccions en el Camí de Ronda.

L'altra obra datada i que ens permet completar el procés d'execució del camí és la Casa en el camí de ronda per Anselmo López. Aquesta intervenció, al nostre entendre, culminaria el procés d'arquitecturització del camí fins a un punt excessiu. Es tracta de l'aprofitament d'una parcel·la residual al peu d'una de les previstes escalinates, que a l'hora de la veritat es va construir en forma molt modesta i amb un desnivell de 18m en els 12 que fa de fondaria, la qual cosa va obligar a l'execució d'un edifici assentat damunt d'una plataforma sustentada per un conjunt de contraforts que superen els 25m. fins arribar a mar.

Es una operació evidentement especulativa, i malgrat la topografia que es realitza i en la qual es detalla clarament l'arbrat existent, a la vegada que se'ns mostra com el camí de ronda estava consolidat tant a dreta com a esquerra de la vivenda, i que discorria al peu de la parcel·la en forma d'un estret corriol per la realització del qual havia calgut, fins i tot, realitzar obres de contenció. (Plànol 5.46)

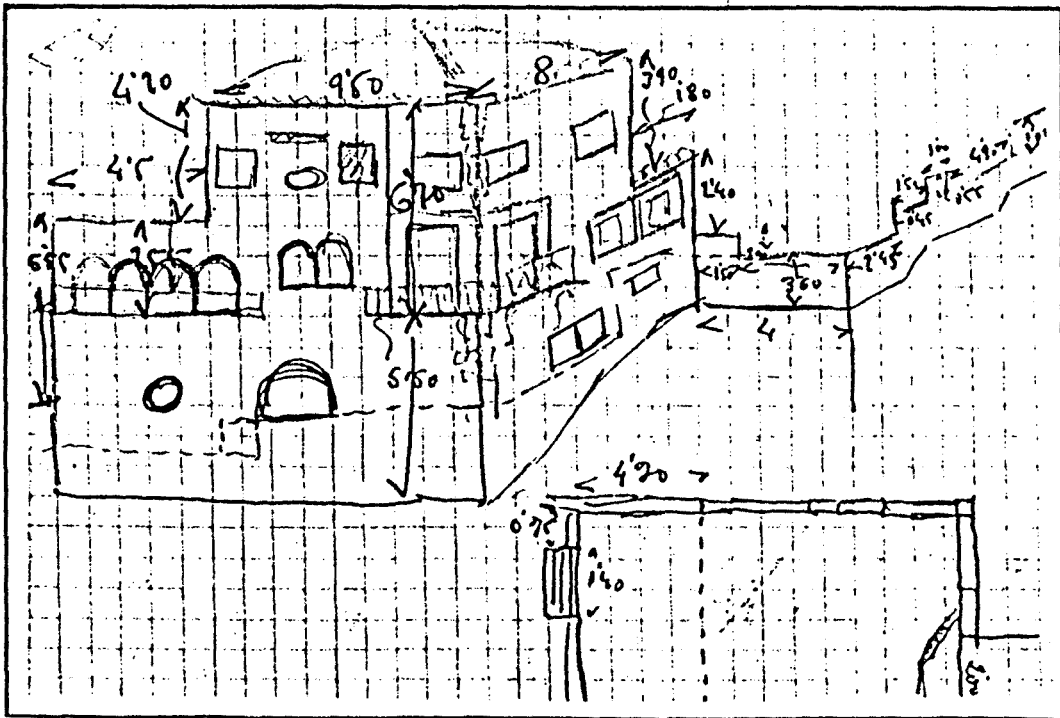


Figura 5.35: Plànol-esbós-perspectiva de les façanes casa Gual. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.948

El fet de què ja existís el traçat és el que ens dóna peu a considerar que les declaracions de Josep Pla, es basaven en el fet de què l'itinerari ja era complet d'alguna manera, però no presentava l'amplada ni l'aspecte actual ⁴¹, tal i com es pot apreciar a la fotografia de l'any 1.963, si be ja es trobaven realitzades les obres per descendir a l'embarcador que hi ha al peu de la mateixa, (Foto 5.47), havent-se realitzat, però, la seva major part.

La realització d'aquesta obra ingent, de contenció de terres es deu bàsicament al fet de què la superfície que restava lliure de parcel·la era inferior a la fixada per la normativa de la urbanització i per tal d'aconseguir-ho, deduïnt que sota fortes pressions, no va haver cap inconvenient per executar uns murs de contenció de pedra aplacats amb pedra de Banyoles, bàsicament, de la mateixa manera que ho havien estat els realitzats en la base de la lòggia de la Senya Blanca i que desvirtuaven totalment el concepte d'integració amb l'entorn que s'havia anat mantenint desde l'inici de les obres. (Plànol 5.48)

Consideracions Finals.

El que queda clar és que en el procés de successiva construcció d'aquest itinerari, Francesc Folguera va realitzar un seguit d'aportacions amb un criteri absolutament

⁴¹Luján, Néstor, *Costa Brava*, Barcelona, ed. Noguer, 1.963, pàg. 56 a 58.

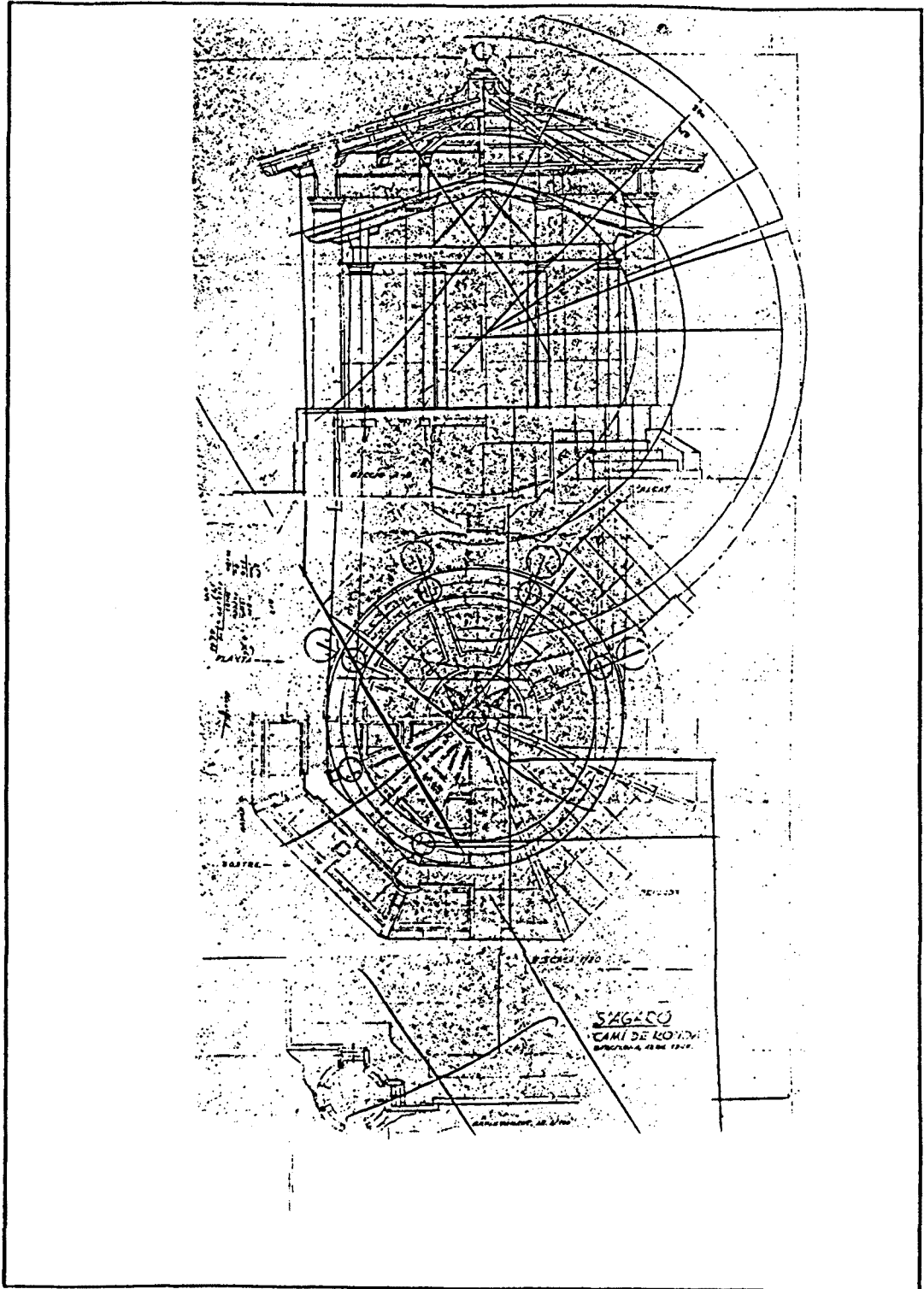


Figura 5.36: Plànol planta i alçats del temple a ubicar en el camí de ronda de S'Agaró. Francesc Folguera. S'Agaró. Abril. 1.948

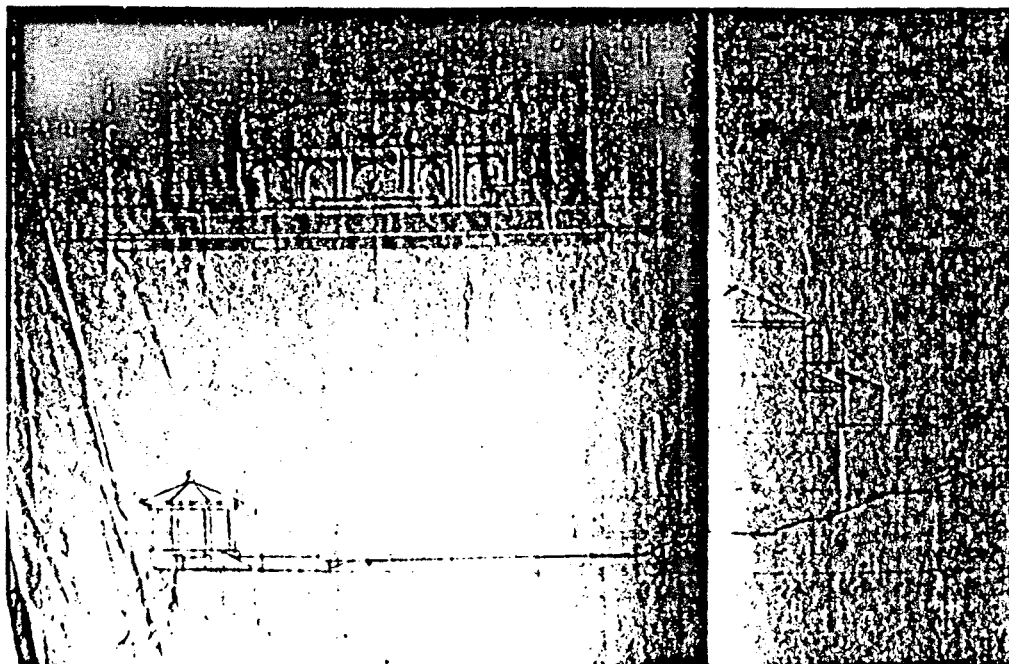


Figura 5.37: Plànol de la secció i alçat de l'escalinata monumental. Francesc Folguera. S'Agaró.

personal, (veure apèndix E) ⁴² doncs ell era l'autor de quasi totes les construccions a realitzar, en el que principalment, a més d'alguna de les obres abans esmentades com les lògies, destacaríem que inicialment ell va continuar amb els criteris plantejats per Rafael Masó pel que fa al tractament que havien de rebre els murs que limitaven el C.R., per la realització del qual es procurava en tot moment conservar l'arbrat singular existent, a la vegada que procedia a la pavimentació, al nostre entendre molt encertada, del camí amb sauló, que convenientment drenat s'ha conservat fins els nostres dies.

Aporta la inclusió d'un nou material, la pedra de Banyoles ⁴³, d'una certa tradició en la jardineria per la seva porositat i que ell utilitza fonamentalment en l'esgraonat necessari per salvar els diferents desnivells, sempre mínims, del recorregut, o per l'execució de les obres manifestament monumentals. Amb això s'obtenia una molt bona aparença a un reduït preu, i el fet de què fonamentalment S'Agaró estigui orientat a migdia i en una zona càlida del nostre litoral, ha salvat les obres executades amb aquest material de la disgregació que s'hauria produït si fos una zona més septentrional o més batuda pels temporals.

La millor aportació és la que el va dur a integrar, plantar dins el propi camí,

⁴²L'arquitecte de la urbanització tenia plens poders per imposar els criteris als quals fa referència l'Estatut, i ell a la va ser el qui va anar conformant l'aspecte definitiu de les obres

⁴³Barbaza, Ivette, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 331, "Els pendents més forts han donat peu a la creació de les grans escales que obren lluminoses perspectives cap al mar i que deuen l'acabat daurat a les especials qualitats de la pedra de Banyoles".

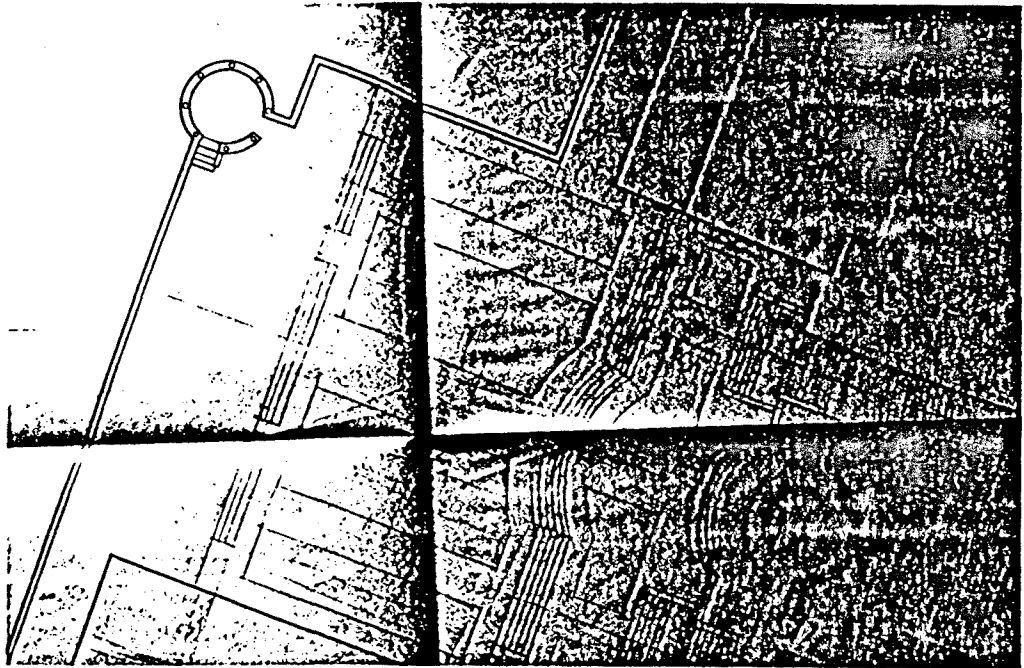


Figura 5.38: Plànol de la planta general de la proposta d'escalinata monumental i plaça adjacent. Francesc Folguera. S'Agaró.

espècies vegetals, com pins, ginesta, aloes, atzavares, etc.,⁴⁴,⁴⁵, (veure apèndix O), “Estos muros se han levantado en consonancia con el color preciso del lugar y han sido grisáceos cuando el granito ha tenido este color o rojizos uando lo ha sido el basalto. Sobre la tierra salvada por estos muros se han plantado los árboles adecuados -tamarindos, cipreses, chumberas, pitas, y toda la admirable botánica meridional- que en muchos casos han debido defenderse cuidadosamente de los temporales de Levante.” de clara vocació mediterrànea i que s’ha demostrat que es troben perfectament aclimatades per la seva missió, cercant a l’ubicar-les d’una manera espontànea, a les esclatxes de les pedres, al mig del camí, etc., un cert paisatgisme naturalista, que contrastaria amb l’arquitecturització de les seves propostes constructives.

Ell és també el qui en els darrers anys de la seva intervenció va proposar l’ordenació de la continuació de la urbanització ocupant tota la badia de la Conca fins a Punta Prima, perllongant el C.R., el qual discorria en els seus diferents avant-projectes, en el límit de la sorra de la cala o be s’endinsava resseguint la topografia de la cala i perllongant les escalinates que descendien de l’església per ell construïda

⁴⁴Barbaza, Ivette, *S'Agaró "La vie urbaine"*, Paris, ed. B.A.G.F., 1.958., pàg. 132, “Per evitar la construcció d’obres que , vistes des del mar, haurien desfigurat el paisatge, el camí de ronda ressegueix els contorns de la costa. L’arquitecte ha aportat el bon gust fins el punt d’aparellar el color de les estructures menors al granit dels voltants (gris o rosa), i la coqueteria fins el punt de plantar mates d’argelaga o d’aloe entre les pedres de les parets, a fi de donar-li aquella compenetració amb el paisatge que normalment només el temps pot produir...”

⁴⁵Pla, Josep, *Revista de S'Agaró*, “El extraordinario camino de ronda de S'Agaró” , 1.954.

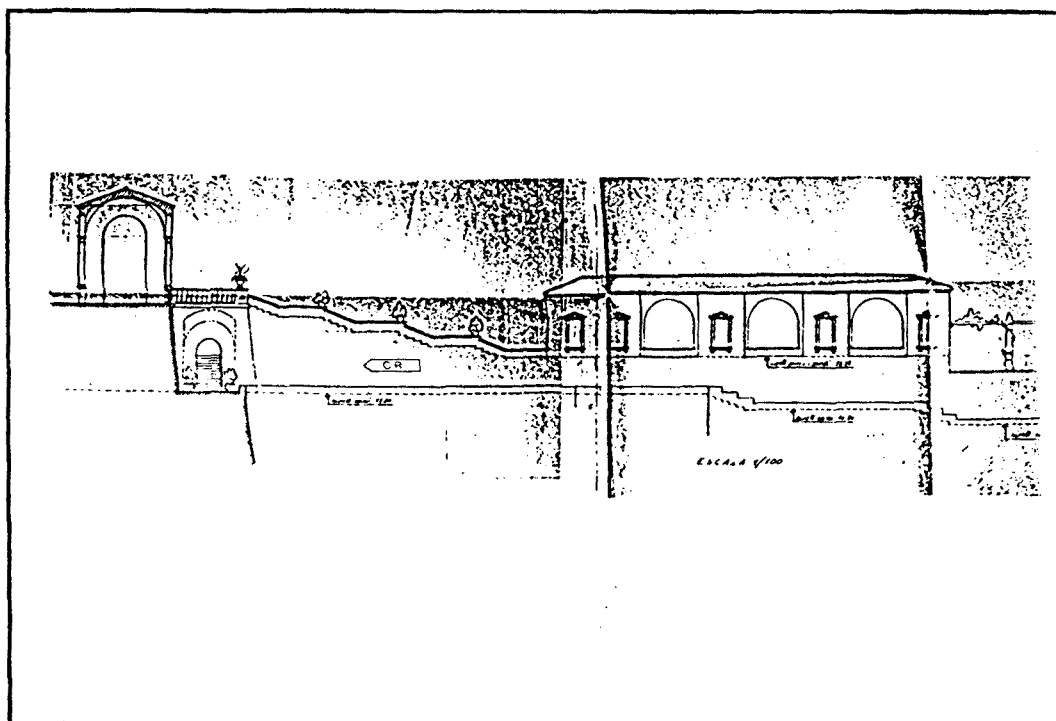


Figura 5.39: Plànol alçat desenvolupat de les façanes de les lògies. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.950

al 1.954, i que presideix tot el conjunt de S'Agaró com a fita singular. (Plànol 5.49) (Plànol 5.50) (Plànol 5.51). Sobta en aquestes darreres propostes la inclusió d'un cert equipament comercial i hotelier contrari a les premises inicials de la urbanització que limitaven molt dràsticament aquest possible ús.⁴⁶ No obstant, aquestes darreres propostes de creixement, per la seva lògica d'adequació al terreny i de creixement de la urbanització han esdevingut integrades quasi totalment el el planejament de la zona.

5.5 Conclusions.

A la part final d'aquest capítol no voldríem deixar de banda, encara que fons a modus de petit incís, el ja manifestat projecte executat d'escalinata monumental i final de camí de ronda al peu de les escales de la Conca, executat pels equips tècnics municipals del municipi de Castell-Platja D'Aro als anys 1.990-91. En el primer cas el projecte ha volgut mantenir l'esperit de les propostes realitzades per Folguera, que no les de Masó, doncs el segon plantejava una edificació singular com a remat superior d'aquestes escales i que amb posterioritat fou rebutjada per Folguera.

S'ha mantingut els criteris de simetria i ceremonialitat de les propostes de tots dos arquitectes, no obstant, el que més sobta és el fet de què els materials amb que

⁴⁶ Barbaza, Ivette, *El Paisatge Humà de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 332. "Les construccions en cap cas no podran tenir una funció utilitària. Només l'Hostal de la Gavina i el Club Garbí (*night-club*, vinculat a l'Hostal) tenen una finalitat comercial".

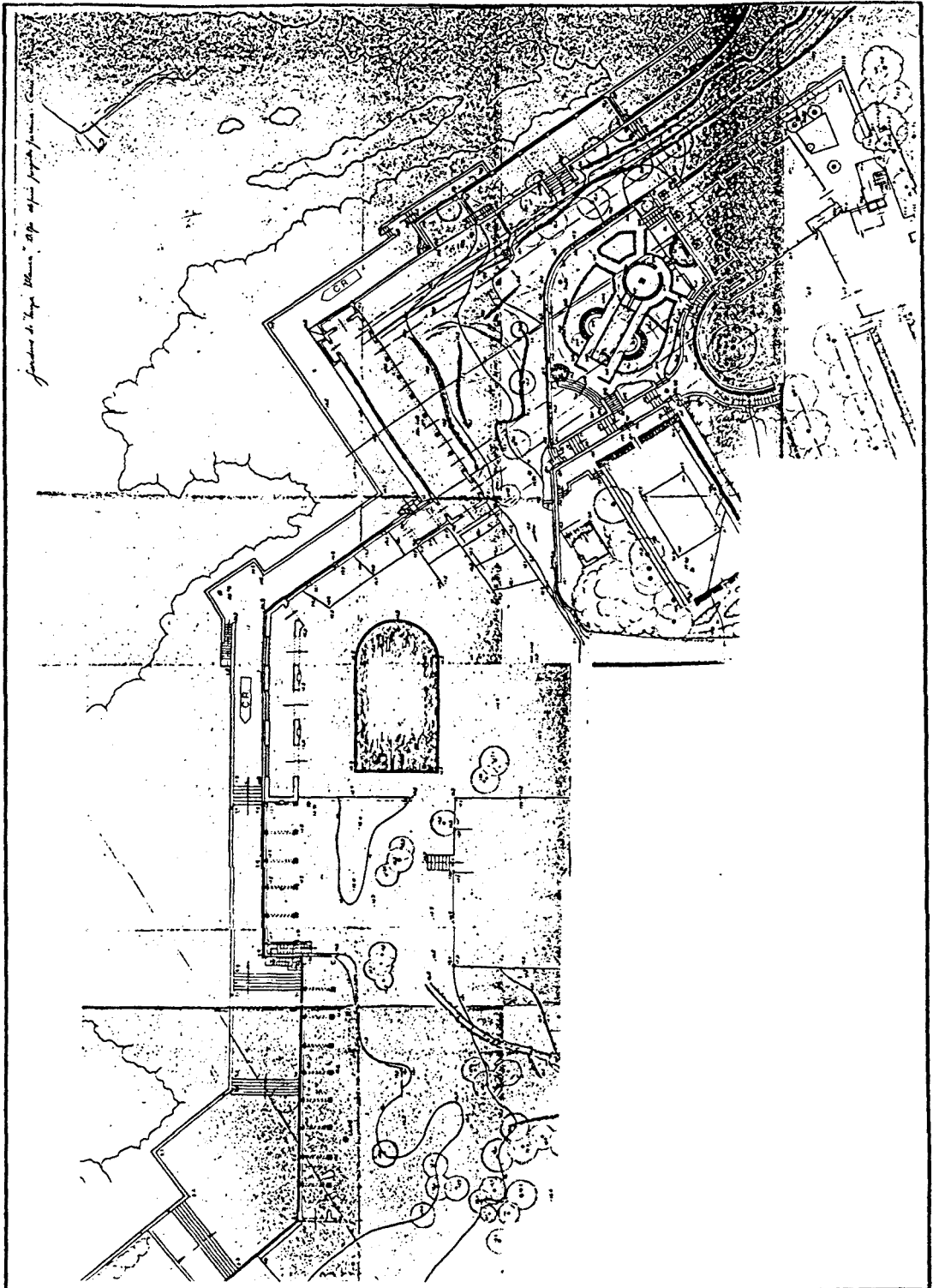


Figura 5.40: Plànol de la planta general del conjunt monumental de les lògies i proposta d'ajardinament. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.950

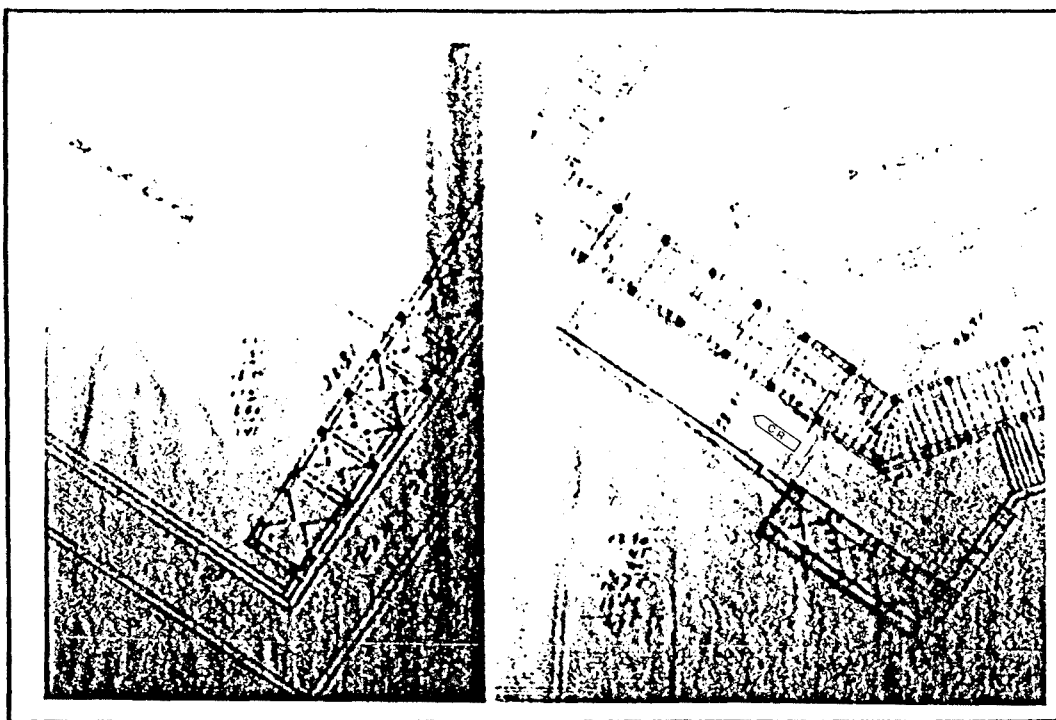


Figura 5.41: Plànol planta de proposta d'edificació aporxada damunt el C.R. Francesc Folguera. S'Agaró 1.950-53

ha estat executat poc o res tinguin a veure amb el que era la tònica general en el camí. Així si be s'ha utilitzat la pedra de Banyoles com a remat i revoc, aquest no és pintat blanc i no disposa de zócol ni de base de mamposteria de cap mena, la qual cosa ens fa aventurar un ràpid degradament del mateix. (Foto 5.52).

No es tracta de què defensem una actitud mimètica de les intervencions arquitectòniques, el que considerem és que el conjunt de propostes constructives realitzades al llarg del camí de ronda, durant tots els anys que va durar la seva construcció, han demostrat que algunes no eren vàlides per l'ambient marí, mentre d'altres han suportat perfectament les inclemències. (veure capítol 9), i crec que s'han escollit les no vàlides. D'altra banda la proposta d'acabament de l'escalinata de la Conca i la seva trobada amb el C.R. s'ha solucionat amb tecnologia anàloga, si be formalment, s'ha utilitzat la rocalla com a mitjà d'entrega entre el paviment realitzat i el tancament de la finca propera, en una clara evocació a les roques que en el seu estat natural surgeixen repetidament al peu dels murs.

La proposta era de concloure aquí el recorregut, i no perllongar-lo més, perpendicular al mar, com és evident que estava previst, donat que el mur de mamposteria que el limitaria per la seva part interior s'aixeca damunt una base de formigó en massa, que evidentment es volia reomplir amb el paviment. Operació aquesta que hagués dut el camí a un punt molt allunyat del mar i en direcció contrària a la seva direcció lògica. El que no ens sembla prou adient és que no s'hagi previst aquesta possibilitat en el futur, en el moment en què es creïés convenient crear un petit passeig marítim en el fons de la badia de la Conca. Cosa que de realitzar-se obligaria a

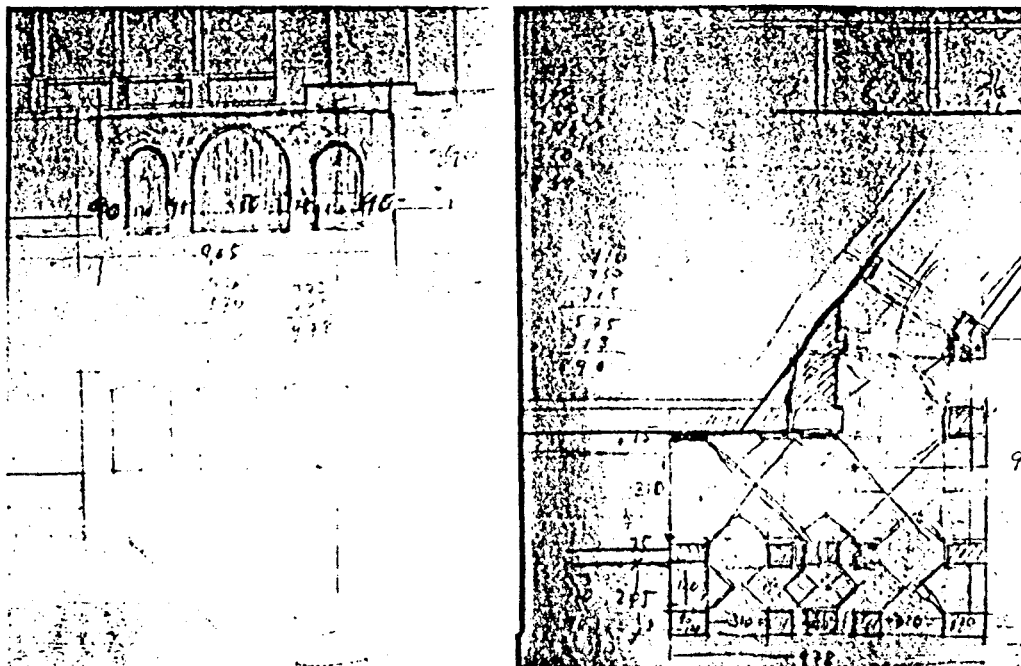


Figura 5.42: Plànol d'una segona proposta d'edificació damunt del C.R. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.950-53

enderrocar part de les obres recentment fetes (veure Apèndix O, darrera foto).

5.5.1 Els Espais Resultants Finals en el C.R. Existent.

S'ha procedit a la realització d'un itinerari fotogràfic des de la platja de Sant Pol fins a la Conca, per un ulterior anàlisi més detallat (veure apèndix O), per tal d'analitzar els diferents espais resultants, el seguit de fites i plans que les emmarquen, les possibles connexions, entrades o sortides d'aquest recorregut, etz. Ara i a modus de resum, i limitant-nos bàsicament a comentar l'estat físic de conclusió d'aquest camí passarem a fer un quadre resum, com hem fet en els capítols anteriors, (Plànol 5.53)

Iniciant aquest comentari a la platja de Sant Pol, en un punt on probablement s'intervindrà quan es construeixi el passeig marítim d'aquesta platja -recentment aprovat-, la qual cosa comportarà el reordenament de la zona de bany al peu de la Taverna del Mar, ens trobem amb una primera fase singularitzada per una palmera i una fita en pedra, on s'indica que s'arriba a S'Agaró, amb un camí limitat perfectament per tots dos costats, però amb un tractament diferent dels seus paraments. L'interior és amb mur de mamposteria de pedra de Banyoles carejada mentre que l'exterior és el tradicional a tot el camí. Ens trobem davant d'un desdoblament (Tram 1 i 2 Apèndix O) d'un vial rodat i en el que el pas de vianants desapareix quedant únicament el C.R..

El segon tram és l'ubicat al peu de les instal·lacions auxiliars de La Gavina i que

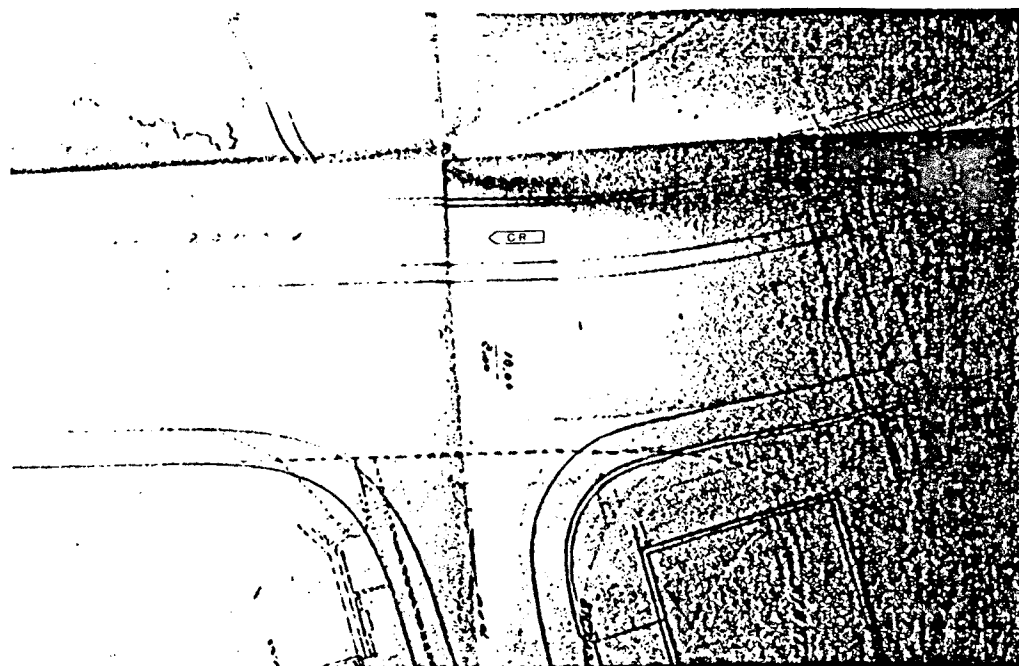


Figura 5.43: Plànol planta de l'alineació dels vials al peu de l'hostal La Gavina. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.958-60

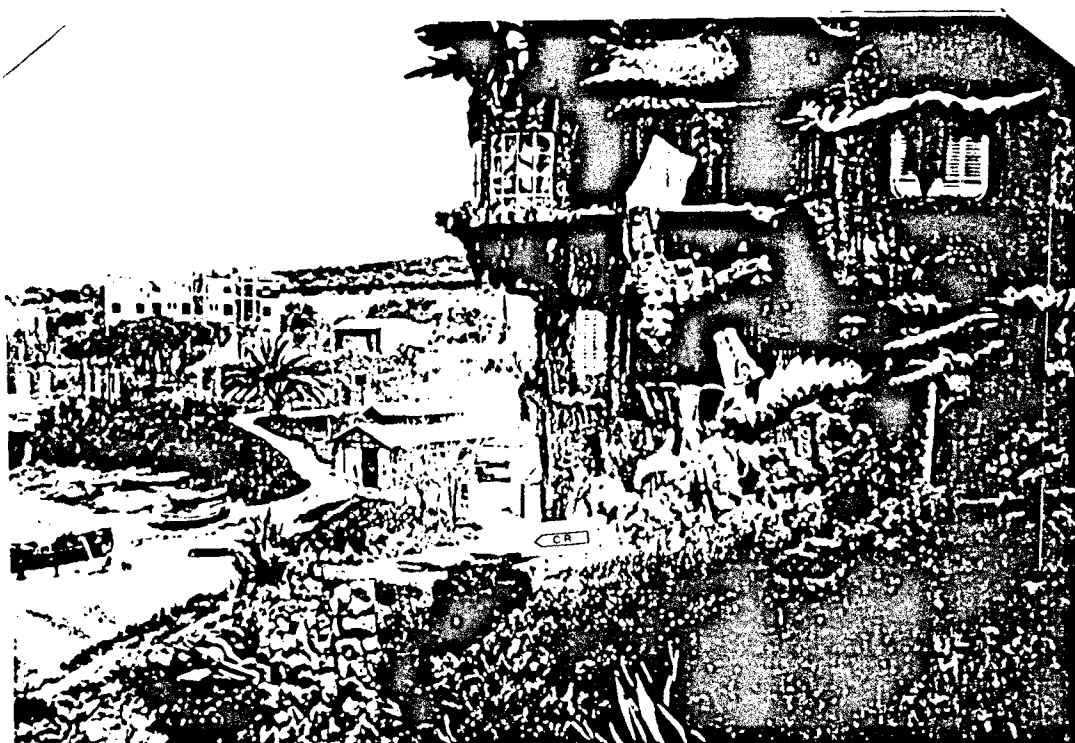


Figura 5.44: Fotografia de la torre del Sr. Montseny damunt el camí de ronda. Montseny. S'Agaró. 1.942

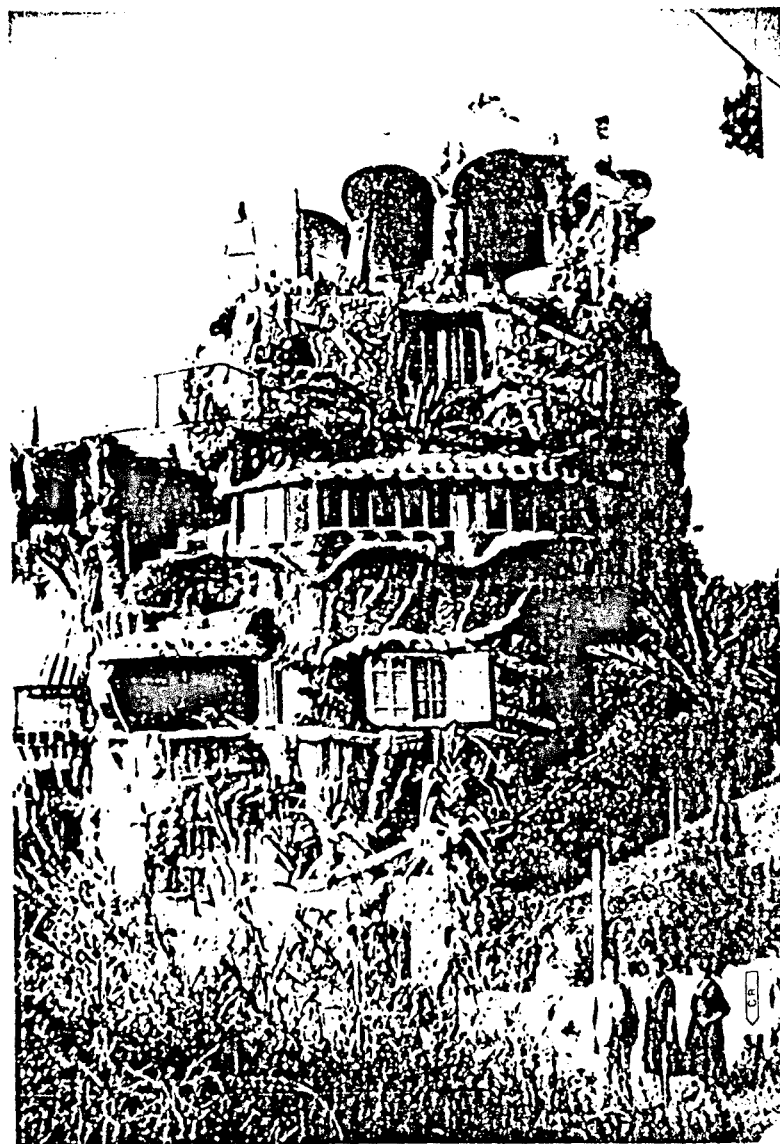


Figura 5.45: Fotografia de la finalització de la torre del Sr. Montseny. Montseny. S'Agaró. 1.945

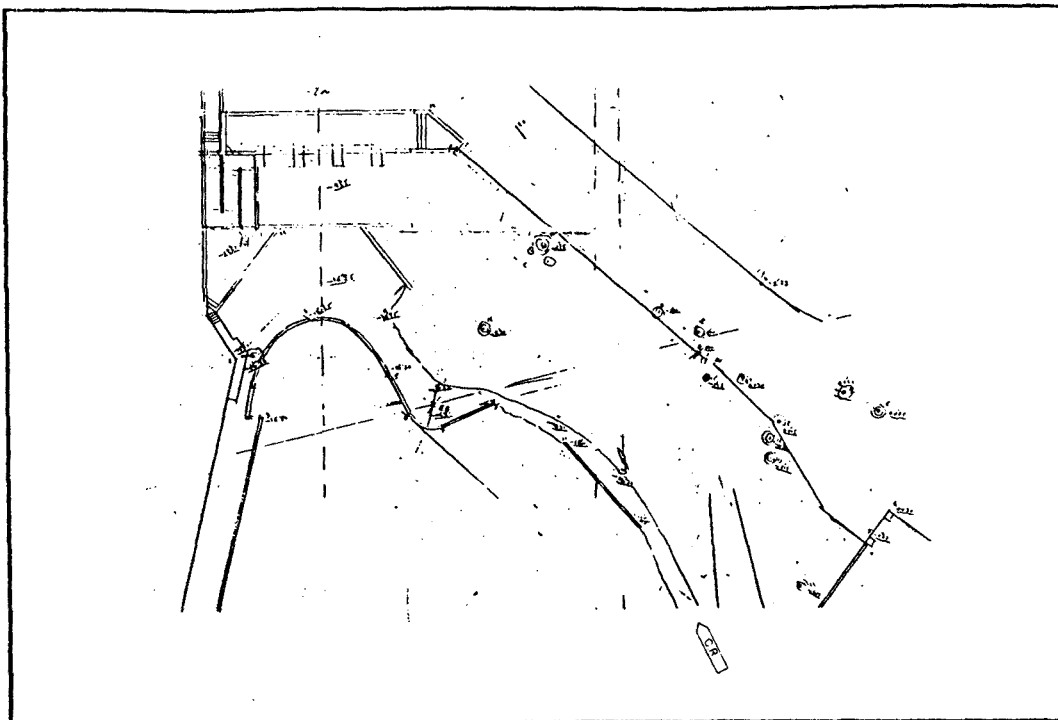


Figura 5.46: Plànol topogràfic de la parcel·la propietat d'Anselmo López. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.958

es troba força desordenat al no haver estat perllongat el vial rodat i en conseqüència no té límit interior i faltant per executar algunes obres en un possible mirador, del qual només hi ha la base.

A partir d'aquest punt s'enceta un llarg tram fins arribar a la punta d'en Pau, a Llevant de la badia de Sant Pol (Tram 3 i 4 Apèndix O), en el que bàsicament l'espai arquitectònic es troba plenament definit i només restaria per completar, el coronament del mur interior.

On realment es veu que el camí va restar abandonat (Tram 4) és quan s'arriba a la proposta, d'entemem nosaltres, una pèrgola, construïda en un terraplenat molt vertical sobre el mar, i de la qual només es van arribar a executar les bases. El fet que tant interiorment com exteriorment es trobin inconclusos fa que el camí presenti un aspecte lamentable, cosa que es deixa de banda per tornar a retrobar una fase com l'anterior a la darrera esmentada.

El primer punt singular, pròpiament dit, acabat és el gran mirador profusament obert que permet admirar les roques del Freu de la Punta d'en Pau. A partir d'aquí la situació canvia i el que esdevé complet és el tancament interior (Tram 5) però no així l'exterior del qual resten inconclusos varis miradors. Al nostre entendre aquesta és una de les darreres fases amb què es va executar el C.R., doncs el tractament del mur de mamposteria interior és totalment diferent en el seu material al fet fins aquell moment.

S'arribaria doncs, a la primera cala, pròpiament dita, avant-sala de la part més monumental del C.R., i des de la que s'aprecia una esplèndida panoràmica de les



Figura 5.47: Fotografia de l'embarcador al peu de la parcel·la d'Anselmo López. S'Agaró. 1.963

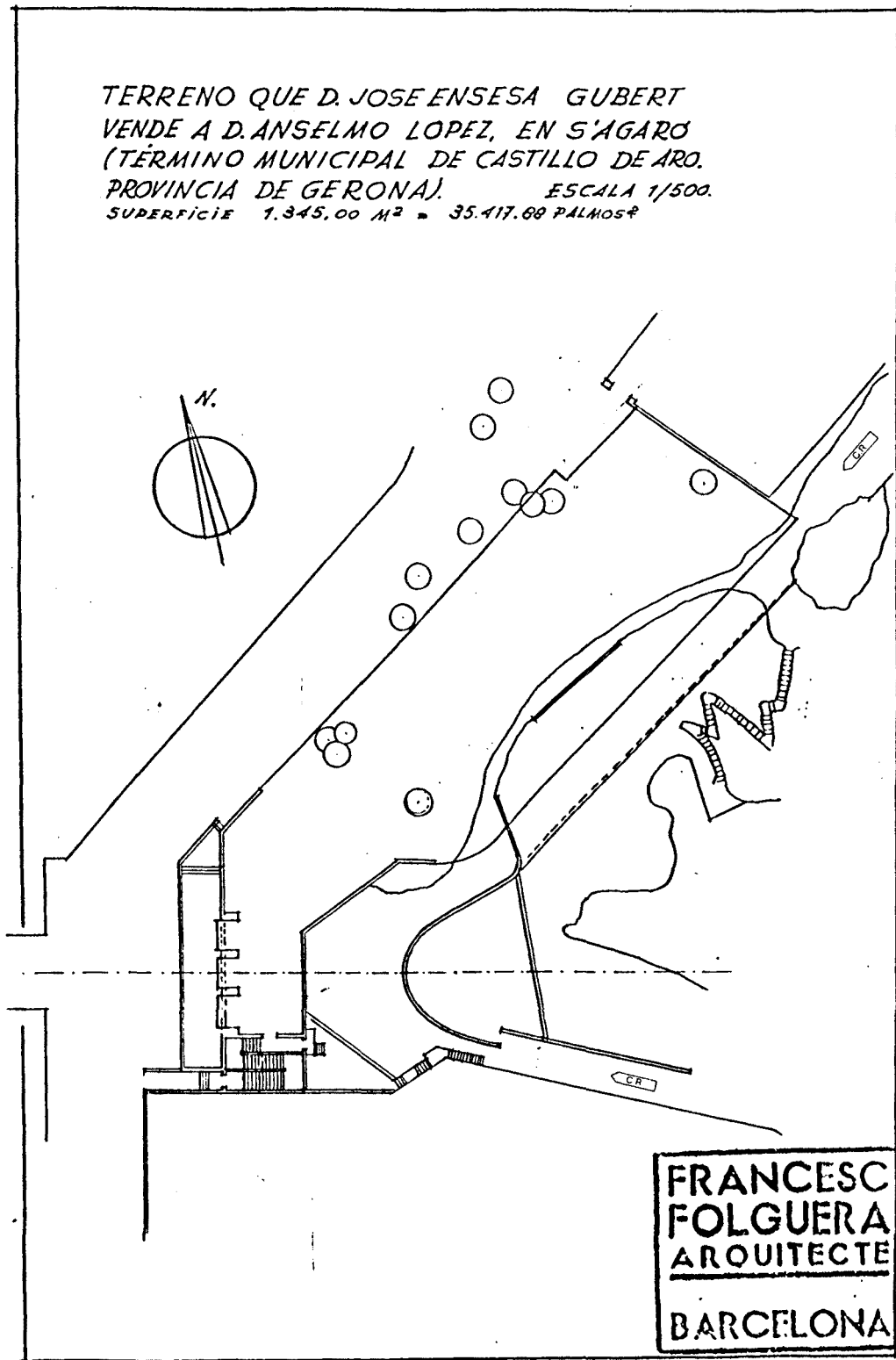


Figura 5.48: Plànol del terreny que vén Josep Ensesa a Anselmo López. S'Agaró. 1.958-60

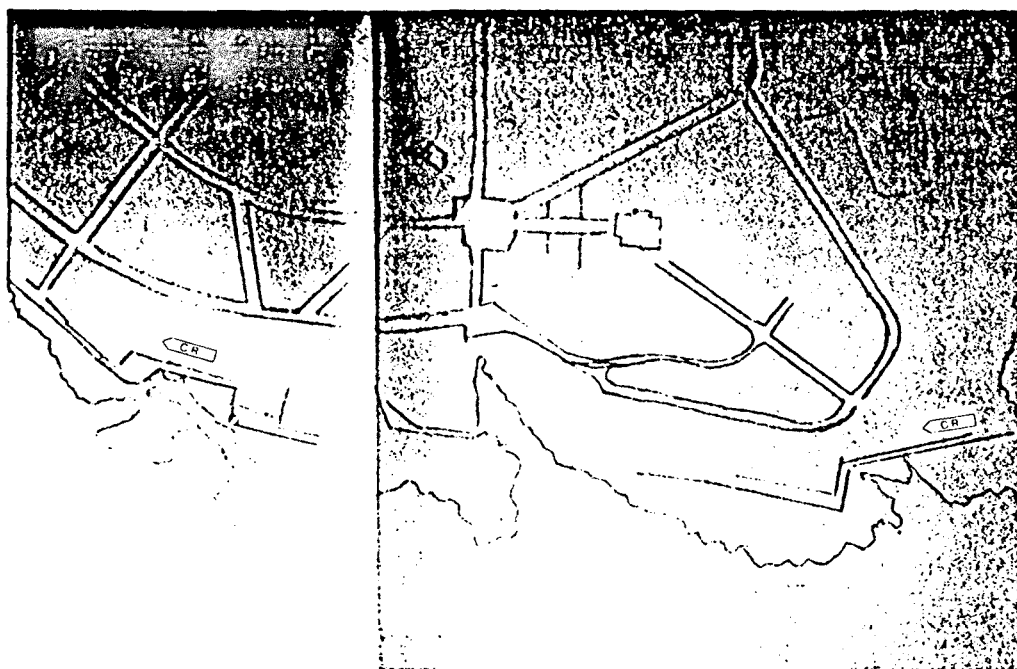


Figura 5.49: Plànol general de l'ordenació on s'aprecia l'estat del C.R. a l'entorn de l'any 1.954. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.954

lòggies amb la badia, al fons, de Palamós. Es aquesta una de les vistes més ensalzades per Josep Pla ⁴⁷ (veure apèndix H).

El següent tram és estrictament el més dramàtic arquitectònicament parlant d'aquest itinerari, iniciant-se amb un recorregut cobert per un espai porxat que ens obliga a fer una inflexió en el nostre itinerari, i després d'un emmarcat successiu d'imatges del fons marí en les seves arcades, passem a trobar-nos als peus d'una obra monumental amb un tractament de materials que vol ser més noble i que en un seguit de vistes canviants molt tenses ens fa oblidar un xic el paisatge de fons. Els espais fins ara vistos, al nostre entendre, són clarament obra de Francesc Folguera i solament en aquest darrer tram la inclusió d'algun tamariu humanitza el recorregut.

L'amplitud de l'itinerari no ha superat els 4m. tret d'algun punt d'inflexió, i serà aquesta una constant en tot el traçat obra d'aquest arquitecte. Un cop superats uns petits graons passem a trobar-nos en un espai que denota clarament la influència de Rafael Masó. Estem davant d'un autèntic passeig de 10m. (Tram 7) d'amplada, al qual s'obren les vivendes que el limiten i a on l'orografia presenta un desnivell molt més suau que el fins ara vist. La integració de l'arbrat existent amb les noves plantacions de manera aleatòria i tapant les visuals del fons, ens dóna una imatge quotidiana i confortable, molt més relaxant, al temps que ens permet observar, a la meitat del recorregut les escalinates que condueixen a la plaça central del conjunt de S'Agaró.

Aquesta tònica es manté en el següent tram que si be té una menor amplitud,

⁴⁷Pla, Josep, *Revista de S'Agaró*, "El extraordinario Camino de Ronda de S'Agaró", ob. cit.



Figura 5.50: Plànol de la proposta de creixement de la urbanització damunt la badia de la Conca. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.958

en té pel ja dit, un aspecte molt més dócil i on els dits arbres ofereixen una ombra que contrasta amb el color de les buganvilles dels paraments interiors. Aquest tram conclou a la punta de la cala Palosa, on el camí fa un brusc canvi de sentit i s'allunya temporalment del mar deixant una franja arbrada àmplia.

En arribar a aquesta cala es manté l'equilibri si be excessivament poblat d'edificacions, que ens portaran fins a les escalinates ja previstes en el primer projecte de Rafael Masó. Aquí el camí presenta alguns indrets d'especial angostura, però l'amplitud de la cala fa que no sigui una sensació agobiant. A partir d'aquí comença un tram que al nostre entendre demostra clarament de nou les propostes d'espai que per aquest camí tenia Francesc Folguera. Es un tram, el 10, esgraonat d'alts paraments de pedra, superior a cinc metres, que fa que el caminant discorri per ells ràpidament. A la fi s'arriba a una panoràmica del conjunt del temple al peu de la casa Gual, amb el fons de la badia de Palamós.

A continuació i com a preàmbul de la gran esplanada de la gran escalinata el camí es torna a estretar, sient aquest l'11, un dels pocs que podia haver arribat a executar Rafael Masó. En particular perquè trobem per primera vegada uns graonets baixos de mamposteria que endulciren l'entrega amb l'alta silueta de la casa Gual.

L'espai al peu de la gran escalinata, molt obert, resta inconclós per manca d'un ajardinament que probablement li donaria una escala més humana. Es tracta d'un espai que s'ha mantingut en aquest estat fins als nostres dies, i considerem que precisaria una major qualificació. La seva continuació cap a la Conca (Tram 12 Apèndix O) és novament arquitecturitzada amb algun porxo que el cobreix en algun

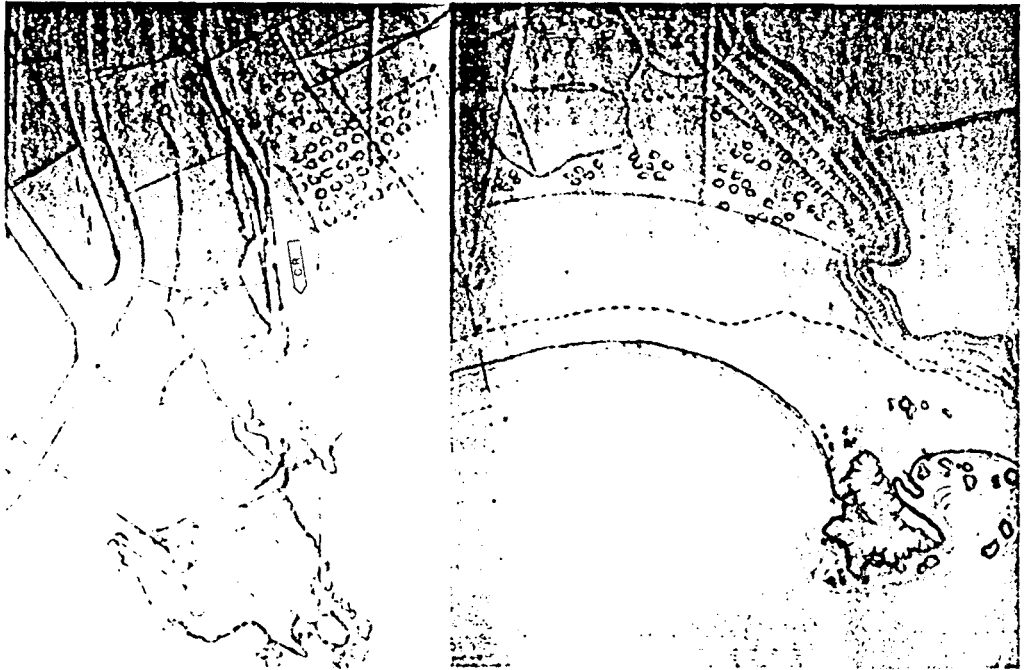


Figura 5.51: Plànol del projecte de traçat final del C.R. amb la previsió de les escalinates de la Conca. Francesc Folguera. S'Agaró. 1.959

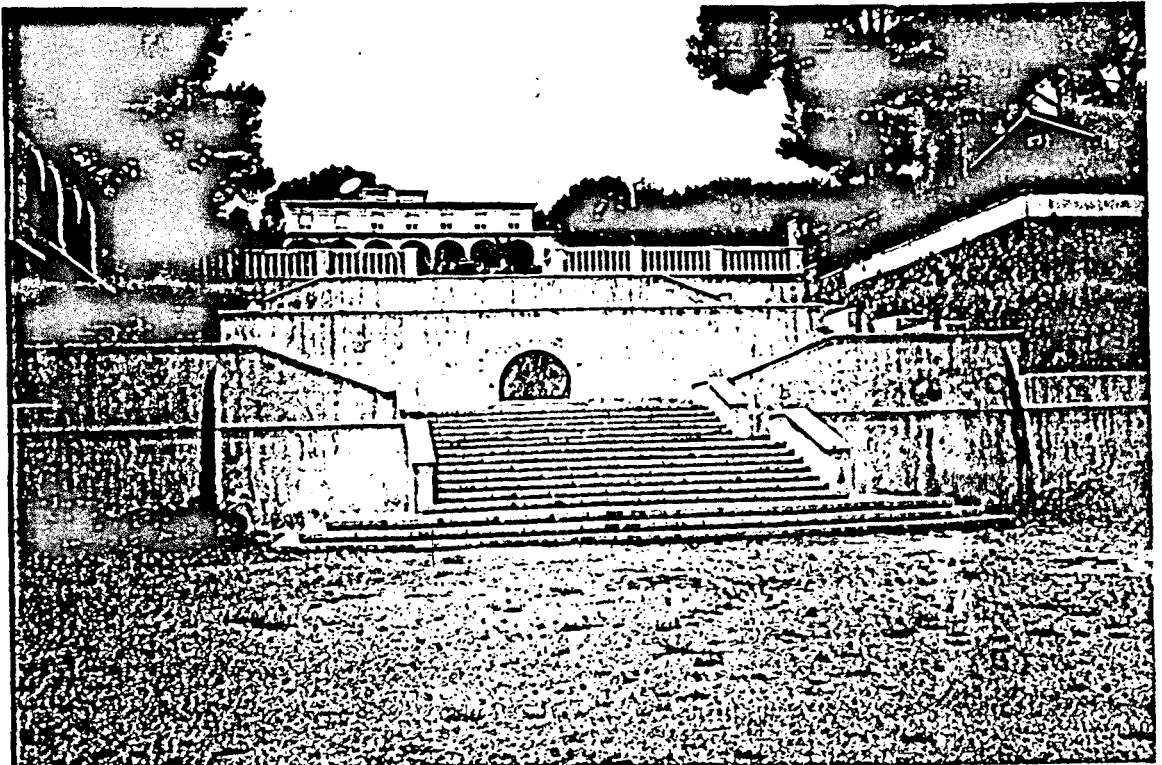


Figura 5.52: Fotografia de l'escalinata central recentment executada. S'Agaró. 1.990

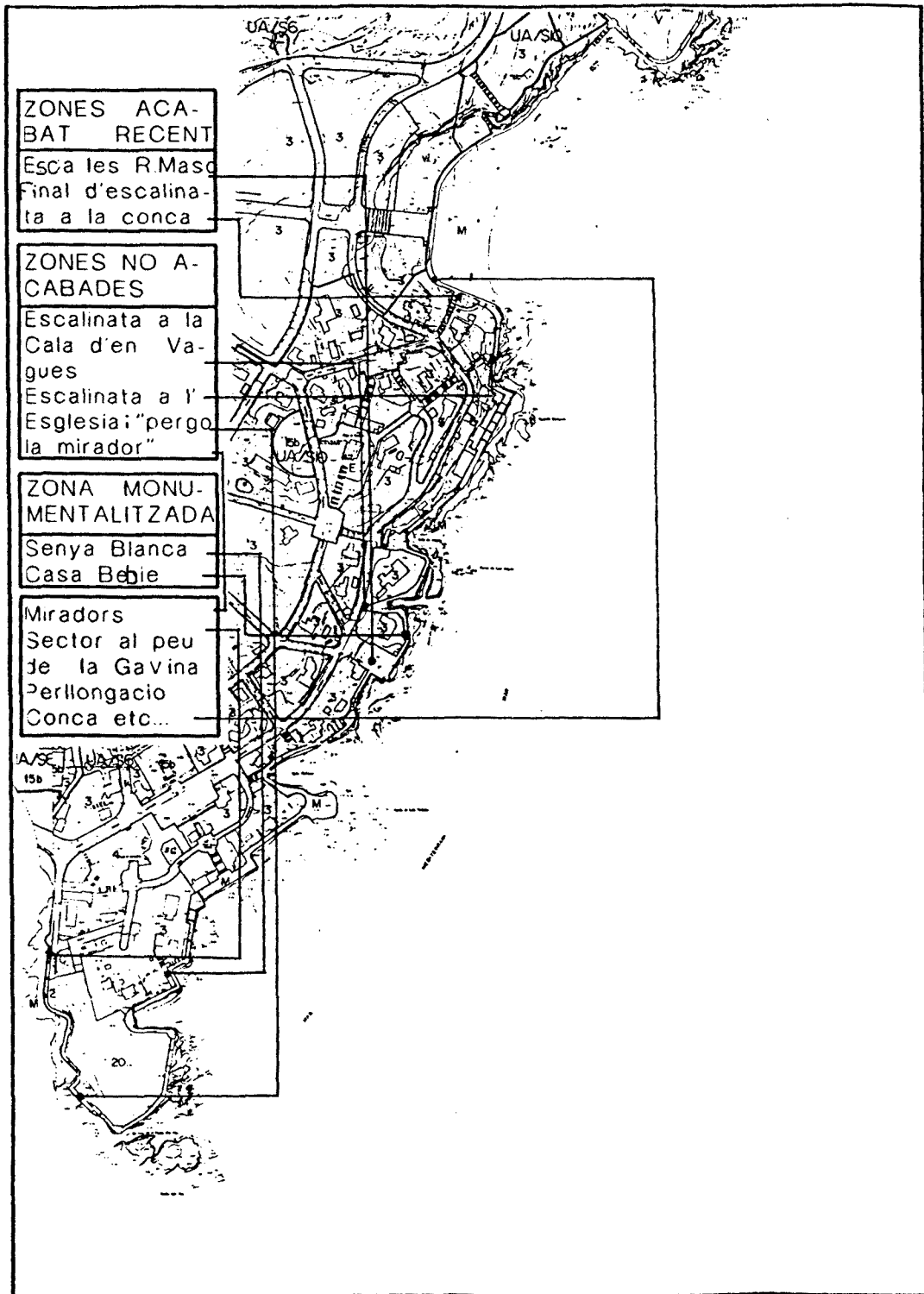


Figura 5.53: Plànol resum

tram, al peu de la casa Bebié i un cop superada la cala següent, a on l'escalinata que facilitaria l'accés al vial rodat, no ha estat mai construïda, passem a trobar-nos novament en un espai tens, amb un límit interior de mur de mamposteria, excessivament alt. Situació aquesta que arribarà al seu màxim punt d'exaltació al peu de la casa d'Anselmo López al fons de la cala de les Vaques, que aquesta si presenta una senzilla escala d'accés.

Segueix un fragment inacabat, tant interior com exteriorment del C.R., i a on les roques en el seu estat natural són l'únic marc. Superat aquest tram arribem de nou a un sector que reflexa la influència de Rafel Masó. Estem al peu de la casa Bonet i de les edificacions properes. Novament s'eixampla el camí, recuperant una amplada de 10m. el qual conclourà amb una vista sobre la Punta Prima, límit septentrional de la badia de la Conca.

Aquest caire es perllonga pràcticament fins al final del recorregut, el qual conclou amb les escalinates comentades amb anterioritat. El conjunt d'aquestes consideracions fases i accessos, es grafia en el plànol adjunt.

5.5.2 Comentari Final.

Ens trobem així, amb què aquesta primera realització d'un itinerari peatonal damunt les roques a la Costa Brava, no és obra d'una única proposta projectual i si be podria plantejar-se alguna similitud amb altres actuacions d'ajardinament de la façana marítima, contemporànies en el temps i en el marc físic del litoral Gironí, res d'elles se'ns mostra clarament en el traçat d'aquest recorregut.

El seu origen es troba vinculat al projecte de colònia-jardí de S'Agaró, però amb anterioritat ja existien uns certs itineraris que resseguien tota aquesta part del litoral, utilitzats en part per facilitar l'accés als seus diferents indrets, així com la vigilància del mateix.

La seva formalització definitiva esdevé fruit d'un procés d'evolució, a partir d'una idea inicial d'espai residual i a on se'l considerava com a fons d'una visió llunyana, per passar amb posterioritat a plantejar-se un espai de passeig, més ordenat, doncs si be amb anterioritat ja existia aquesta possibilitat, i així ho manifestava el propi Josep Ensesa, (veure capítol 4.5.3.), era aquesta una opció d'un camí per descobrir el paisatge natural, que després esdevindria arquitecturitzat, fins arribar a extrems, al nostre entendre, exagerats, a les darreres intervencions de Francesc Folguera, passant a un espai del qual no participen les edificacions veïnes i que esdevé en alguns punts, un conducte tens, que no possibilita una visió reposada de l'entorn.

Aquest itinerari, a més de tenir la utilitat de trànsit i vigilància i abans d'esdevenir un autèntic passeig, va ser via de subministrament de matèries primeres, concretament àrid de la Conca, i la seva configuració definitiva va ser fruit d'un procés de delimitació i acotació de la parcel·lació veïna, la qual cosa no estava definida en un principi.

Hem dit a l'apartat anterior, que s'evidencien clarament aquelles parts del recorregut que per la seva major amplitud i la proporció més humana de les seves dimensions mostren clarament la influència de l'obra de Rafael Masó. Del qual només trobaríem testimoni, possiblement, en algun tram de les escales de la Gasela, i en el possible tractament al peu de la casa Bebié.

La importància d'aquest itinerari, al ser el primer, és cabdal per quant va ser

model i exemple per altres operacions posteriors que desgraciadament es van limitar, quasi exclusivament a un ús similar de certs materials.

La seva continuació en el darrer temps demostra l'interés per part de les institucions locals, en la conservació i potenciació d'aquests recorreguts, que han esdevingut un dels únics mitjans que resten per admirar el paisatge de la Costa Brava en el seu aspecte més humanitzat i que sovint han estat profosament difusos en el cas de material gràfic, com és el cas de la Senya Blanca, o com seria el cas del camí de Calella a Llafranch però que difícilment han rebut cap altra consideració.

Els materials emprats, els criteris d'ajardinament, també han esdevingut prototípics, si be considerem que en gran part el secret de S'Agaró i el seu bon estat de conservació es deu a un manteniment acurat per part de les propietats veïnes i el fet de tenir ben solucionades les obres de drenatge, les quals són les que més malmanen aquests itineraris. Destacariem l'estat d'abandó que presenten les baranes metàl·liques que si be són de forja, difícilment poden mantenir 50 anys de no manteniment; trobant-se a faltar un bon enllumenat que singularitzi alguns punts del recorregut i faciliti el trànsit nocturn.

La darrera consideració es centraria en les obres recentment executades i en les quals s'ha volgut mantenir certs criteris a partir d'una interpretació de l'obra realitzada i que al nostre entendre han actuat amb un elevat grau de mimesis, deixant de banda consideracions tècniques que assegurin la perdurabilitat de les mateixes.

Capítol 6

Legislació i Marc Competencial

6.1 Les Lleis i Normes en els Camins de Ronda

El fet de, al nostre entendre, ja probada existència d'un conjunt d'itineraris peatonals que anomenem C.R. des dels inicis del present segle motivats per un ús variat del litoral , defensiu, aprofitament econòmic, turístic.., ens dóna peu a preveure que havia d'existir un cert marc legal per solventar els possibles conflictes de dret que es plantejaven, doncs, és evident que aquests itineraris discorrien per dins de propietats, i no ha quedat clar pel vist fins ara, que els itineraris per nosaltres detectats, fossin exclusivament camins públics.

Aquest conjunt de normes, a priori, ha d'ésser el punt de trobada de dos grans famílies de disposicions legals, d'una banda les provinents de l'ús del territori i d'altra de l'ús del mar, i és la franja litoral aprop de la que s'inscriuen els C.R., el lloc de trobada, límit ,també, entre els bens públics i els bens privats, la qual cosa ens fa aventurar l'existència d'acotacions del dret per uns i altres que han d'incidir forçosament sobre aquests itineraris que comparteixen un mateix marc físic que anomenem litoral

Fet aquest incís no ens sembla extrany que sigui aquesta una via obligada d'estudi, que ens ha de dur a les bases del Dret Civil i Administratiu per, en posterioritat, anar acotant aquest marc legal, la qual cosa ens permetrà comprendre l'actual situació en què es troben els C.R..

6.2 Hipòtesis

Com hem dit, està clar que aquests recorreguts, i els terrenys colindants amb ells han estat legisllats d'alguna manera. En primer terme creiem que hem d'anar a cercar en la legislació sobre el domini de les coses, de la propietat privada, en la diferent consideració que pot tenir el mar com a cosa pública, així com en els camins que accedeixen a ell, per trobar els fonaments de Dret d'un ús continuat del litoral..

En segon lloc, si establim una cronologia normativa, aquesta, ens donarà les bases per considerar si els camins existents a posteriori de cadascun dels seus períodes ho són, per la pròpia influència de la Llei o preexistien motivats per una altra causa, doncs presuposem que els itineraris en determinades zones, han existit sempre i el que ha succeït és que sobre ells s'han sobreposat usos reglats de diferent manera.

Aquest conjunt de Lleis, fruit de motivacions vàries, ha tingut incidència diversa sobre els recorreguts i no sempre els ha afectat amb la mateixa contundència al llarg de tot el litoral. Havent-se dictat normatives específiques a ells, com és el cas de la legislació de 1.954, dictada per la Comissió Provincial d'Urbanisme (veure apèndix J) o d'altres generals per tot el litoral del país, amb incidència variada.

6.3 Consideracions Prèvies

Fruit de tot l'abans dit es fa evident que s'haurà de recórrer als orígens del nostre Dret actual, el Dret Romà, per intentar descobrir en ell potser d'una manera diferida, doncs considerem que difícilment trobarem en ell algun acte de jurisprudència específic per un itinerari com els nostres, i esbrinarem doncs, les bases en què s'assenta la diferència entre el domini públic i el domini privat, en el límit dels quals s'ubiquen els itineraris objecte d'aquest estudi.

El que està clar, des d'un principi, és que el mar i la seva riba, han estat sempre un bé públic, millor dit, un bé de tots. El conflicte es planteja quan es tracta de definir, precisament, el límit de la seva riba, el de la zona marítimo-terrestre, tal i com s'entén ara i el fet d'accedir a aquest litoral des de terra pot plantejar conflictes o servituds, per les propietats llandants.

Aquest conjunt de conceptes ha perdurat a tot el llarg de la nostra història matitzant-se i legislant-se de manera cada cop més complexa, però el problema, en el fons sempre és el mateix, el d'establir aquest límit, el d'evitar la privatització del mar i la seva riba.

A la vegada totes les normes o lleis que ens poden interessar, es divideixen entre les que afecten el Dret Civil i les que ho fan principalment al Dret Administratiu, en tant que les unes afecten a les relacions entre persones i els seus béns i les altres, a les relacions entre les institucions de l'administració pública. Aspecte aquest el prioritari, complicat amb l'actual esgraonat de competències fruit de l'actual marc constitucional que dóna lloc a un seguit de legislació detallada molt diversa, a la que cal afegir el conjunt de normes que ens afecten per la integració en el sistema europeu.

6.4 Metodologia de Treball

El procés per l'anàlisi d'aquest marc legal consistirà en acotar els diferents períodes històrics en funció de l'existència en ells de legislació que considerem hagi afectat als C.R.. per aprofundir dins de cada període cercant les referències precises i a la fi poder extreure en cada cas, les conclusions corresponents.

Però com tota investigació jurídica aquesta s'ha de centrar en la recerca en el Dret Positiu, en el dret vigent en cada moment ¹, i per això aquest capítol es situa en una posició intermitja en el present estudi, un cop descoberts ja els antecedents dels itineraris, per amb posterioritat analitzar-los en el seu estat actual, intentant per això referir cada període als indicis trobats en cada cas.

¹ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, Su Régimen Jurídico y Administrativo, Madrid, ed. Montecorvo, 1985, 2 ed. Prólogo de Clavero Arévalo, Francisco, pàg 18

Anomenarem en primer lloc Dret Històric, a aquell que existiria fins a la promulgació de la primera llei que considerem té incidència directa sobre els C.R., la Llei d'Aigües de 1.866 ² per la que es regula inicialment els conflictes que es puguin suspenedir en matèria d'aigües, fent per primera vegada precisions en matèria d'aigües marítimes.

El segon període serà el que durà des d'aquesta dada fins a l'aparició de la Llei de Bases de Règim Local de 1.953 ³, a la qual es donen competències en matèria urbanística als diferents municipis.

En el tercer període ens centrarem exclusivament en el conjunt de normes dictades per la Comissió d'Ordenació Urbana de la província de Girona, específiques per la Costa Brava, de 1.954. ⁴ i que considerem som lleis vertebrador de totes les realitzacions efectuades en posterioritat sobre els C.R. (veure apèndix J).

Amb posterioritat estudiarem el conjunt de disposicions que inciant-se amb la Llei del Sòl de 1.956 ⁵, conclourà amb la Llei de Costes de 1.988 ⁶, penúltima ordenació del nostre litoral.

El darrer període ens portarà fins els nostres dies conclouen amb l'entrada en vigor del Reglament que desenvolupa la Llei de Costes de 1.988 ⁷, i que obra les portes a una possible nova consideració de tota la problemàtica que es crea en tots aquests itineraris, per donar accés lliure i públic al mar.

Dins de cadascun d'aquest apartats s'estudiaran específicament les normatives que fan referència al territori, les que ho fan de la Costa o des del mar, subdividint-se cadascuna d'elles, en funció de l'existència de normativa perifèrica, i per fi les disposicions varies que també tenen incidència encara que en menor grau.

6.4.1 Els Antecedents Històrics.

El Dret Romà.

Es el primer ordenament jurídic a estudiar dins dels antecedents històrics. Activitat lliure i consultiva en tant que es fonamentava en l'opinió de jurisconsults i no de jutges, i serà la base de tots els posteriors, que esdevenen, com en el cas del legislat en el sistema jurídic anglès i nord-americà en un sistema obert, viu, jurisprudencial, contrari al nostre que es basa en un ordenament legal codificat impartit per jutges els quals apliquen els manaments de les lleis ⁸, en ell trobem l'origen del Dret Privat

² Aguas, Ley de, 3 de agosto de 1.866, *Boletín Jurídico Administrativo*, Apéndices al Diccionario de la Administración Española, Madrid, Apéndice 1.866, Dtor. Marcelo Martínez-Alcubilla, pàg. 418 i següents.

³ Régimen Local, Ley de Bases, 3 de diciembre de 1.953, *Ley de Régimen Local*, Textos Legales, Madrid, ed. B.O.E., 1.965

⁴ Costa Brava, Normas, *Normas Generales Urbanísticas y de Protección del Paisaje de la Zona de la provincia de Gerona denominada: Costa Brava*, Girona, Comisión Superior de Ordenación Urbana de la provincia de Gerona, abril 1.954.

⁵ Suelo, Ley de, *Ley sobre Régimen del suelo y Ordenación Urbana*, 12 de mayo de 1.956.....

⁶ Costas, Ley de, *Ley de Costas*, 28 de julio de 1.988, *Ley 22/1.988*, B.O.E. 29-7-88, publicada en *Anexos*, Butlletí Circular del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, núm. 83, setembre, 1.978.

⁷ Costas, Reglamento, *Reglamento General para desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas*, Real Decreto 1.471/1.989, de 1 de diciembre de 1989, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

⁸ García Garrido, Manuel Jesús, *Derecho Privado Romano*, Acciones, Casos, Instituciones, Madrid, Ed. Dykinson, 1989, "Los sistemas jurídicos actuales se distinguen en sistemas abiertos

actual o Dret Civil i com a tal exclusivament l'analitzarem. Es doncs, un marc que regula les relacions jurídiques entre els particulars i els seus interessos, dins dels quals considerarem els béns. Aquests béns reben diferent consideració en aquest dret, i en particular les coses, les quals o són propietat d'algú o no tenen propietari; dins de les que no són propietat de ningú o extracomercials (*res extra commercium*)⁹, es pot fer una divisió en coses comunes, públiques i de les ciutats (*res communes, res publicae, res universitatis*), i dins les comuns trobem el mar i el litoral¹⁰, en tant que pertany a tots els ciutadans.

No obstant, com era d'esperar en el propi Dret Roma es donaven diferents interpretacions al respecte¹¹, però el que està clar és que és el primer marc legal per la franja de territori objecte del nostre estudi. Estant ja definits els seus limits,¹², doncs considera ribera del mar (*litus maris*) com la superfície coberta a l'hivern per les majors onades, no dient res de servituds, però en canvi a vegades és limitada l'explotació dels seus recursos.

L'únic paral·lelisme el trobem en el cas dels rius o llacs, l'ús dels quals per al navegació es lliure però les seves ribes son privades, això si sotmeses a certes servituds,¹³, com les de pas, arribant-se a plantejar limitacions a la pesca en el mar davant de certes propietats¹⁴. Aquest complex ordenament legal però va ser fruit d'un procés d'evolució constant que s'endega l'any 753 a.C., en el període que s'anomena Dret Antic i que conclourà l'any 565 d.C. en el període Justiniaceo¹⁵.

“El Código de las Siete Partidas”

Aquest conjunt de disposicions legals¹⁶, és el següent graó en el procés de recerca del nostre treball, de marcada influència romana, com altres obres de Alfonso X,¹⁷ resulta un fet aïllat dins el marc legal del nostre país¹⁸ amb anterioritat a ell

y cerrados, según consistan en un derecho vivo y jurisprudencial, creado mediante decisiones casuísticas de los jueces, o en un derecho escrito y compilado en un cuerpo o sistema de normas. El modelo del primer tipo o “abierto” es el método del caso del derecho inglés y americano (case law método). El segundo o “cerrado” viene representado por la idea de la “codificación civil.” Pàg. 115.

⁹ García Garrido, Manuel Jesús, *Derecho Privado Romano*, ob. cit., pag 161.

¹⁰ García Garrido, Manuel Jesús, esmentant a Ulpiano, 6 opin, Digesto. 8.4.13.pr “El mar que por naturaleza está a disposición de todos”, pàg. 160.

¹¹ García Garrido, Manuel Jesús, *Derecho Privado Romano*, ob. cit., veure (Marciano, 3 ins. Digesto 1.8.2.1.), “Se dice que son comunes a todos el mar y con el sus costas, en otro (Celso, 39 dig. Digesto 43.8.3.) se dice que son del pueblo romano”, pag 160

¹² Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., “El Derecho romano definió la ribera del mar - *litus maris* - como la superficie cubierta en invierno por las mayores olas: “Est autem litus maris, quatenus hibernus fluctus maximus excurrit”, o bien, “litus est quosque maximum fluctus a mari pervenit”, esmentant a Instituta, lib. 2.o, tit. 1.o, *De vrrum divisione*, párr. 3.o. i a Digesto, lib. 50, tit 16, *De verborum significatione*, 96”, pàg. 27

¹³ García Garrido, Manuel Jesús, *Derecho Privado Romano*, ob. cit., pàg. 324 i 325

¹⁴ García Garrido, Manuel Jesús, *Derecho Privado Romano*, pàg. 388 i 459

¹⁵ García Garrido, Manuel Jesús, *Derecho Privado Romano*, ob. cit., pàg. 4.

¹⁶ Alfonso X, *Código de las Siete Partidas*, 1263

¹⁷ Castán Tobeñas, José, *Derecho Civil español, común y foral*, Vol. 1 a 4, Madrid, ed. Reus, 1.984, “Las Partidas, lo mismo que otras obras debidas a la iniciativa de Alfonso X, son el instrumento más representativo de la recepción del Derecho Romano, no solamente en Castilla sino en toda España, dado el prestigio y la influencia que adquirieron...”, pàg. 193.

¹⁸ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., pàg. 30, “Ni antes ni después de las Partidas hemos encontrado en las fuentes de nuestro Derecho histórico alusión alguna a las

cap text legal, *Fuero Juzgo*, *Fuero Viejo*, *Fuero Real* de 1252, fa alusió a les ribes del mar. Es un text clarament influenciat pel Dret Romà i d'ell manté la consideració de les ribes del mar com a cosa comuna¹⁹, tanmateix que transcriu la definició de riba del mar que es feia a la Instituta "Et todo aquel logar es llamado ribera de la mar quanto se cubre del agua della quando más cresce en todo el año, quier en tiempo de invierno o de verano"²⁰.

D'altra banda també es manté el paralelisme pel que fa a la diferent consideració que reben les aigües del riu i les seves ribes²¹.

Consolat de Mar.

Amb el recull de lleis que porta per títol *Consolat de Mar*, 1.258 donàriem inici l'estudi d'aquella legislació específicament marítima i que considerem ha tingut també influència en l'espai físic que ocupen els actuals C.R. Es un text recopilació d'altres, el primer dels quals són les *Ordinacions de la ribera de Barcelona*, text legal només precedit pel *Constitutum usus de Pissa* (segle XIIè) essent però, les Ordinacions el primer dedicat exclusivament al dret Marítim.²²

En el conjunt de llibres que el componen d'autoria múltiple²³ es pot fer una certa lectura intencional a la recerca de referències properes a la franja litoral; en aquest sentit ens interesen totes aquelles al·lusions a naufragis i salvaments des de la costa, en el ben entés que aquesta ha estat una de les utilitzacions òbvies d'aquests recorreguts, o si més no dels problemes que es podrien plantejar amb els propietaris de les terres davant de les quals naufragen els vaixells, casuística aquesta evident.

Així, dins del conjunt de textos anomenats *Nuclis Originaris, I "Costumes de la Mar"*²⁴ trobem el que portant com a títol "61 De nau o de lleny que per mal temps hagi d'embarrancar" narra com es valoraran els béns transportats per la nau i els que es salvin. En el mateix apareix dictada la norma del tercer llibre *Usatges*

riberas del mar. Las fuentes consultadas han sido: *Liber iudiciorum* o *Fuero Juzgo*; el *Fuero Real*, Alfonso X, 1.252; el *Ordenamiento de Alcalá*, Alfonso XI, 1.348; las *Ordenanzas Reales de Castilla u Ordenamiento de Montalvo*, Reyes Católicos, 1.484; *Nueva Recopilación de las Leyes de España*, Felipe II, 1.567, y *Novísima Recopilación de las Leyes de España*, Carlos IV, 1.805. "

¹⁹Martinez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., transcrivint el text de les fonts romanes (Instituta, lib. 2.o, tít. 1.o, *De rerum divisione*, párr. 3.0), "Riparum quoque usus publicus est iuris gentium, sicut ipsius fluminis. Itaque navem ed eas apperllere, funes ex arboribus ibi natis religar, onus aliquid in his reponere cuilibet liberum est, sicut per ipsum flumen navigare. Sed propietas earum illorum est, quorum praediis haerent: que de causa arbores quoque in isdem natae eorundem sunt", pàg 30

²⁰Martinez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., pag. 30.

²¹Veure Lalinde Abadía, Jesús, *Iniciación histórica al Derecho español*, Barcelona, ed. Ariel, 1.970

²²Valls i Taberner, Ferran, *Consolat de Mar*. ed. a cura de Valls i Taberner, Ferran, Barcelona, ed. Barcino, 1.931, pàg 10 i 11, Vol. I.

²³Torrent i Orri, Rafael, *Les llotges de Girona, Sant Feliu i Castelló i la projecció de Consolat de Mar fins el nostre temps*, Girona, Cambra de Comerç i Indústria, 1974, "La famosa compilació de dret mercantil marítim coneguda amb el nom de *Libre del Consolat de Mar*, fou elaborada a Catalunya, segurament a Barcelona. Aquesta compilació està integrada per una diversitat de matèries de redacció distinta i formada mitjançant la combinació d'aquells elements. *El libre del Consolat del Mar* no fou, doncs, escrit per un sol redactor, sinó que resulta una obra col·lectiva, la manifestació de l'activitat jurídica d'una escola catalana medieval de dret marítim, ben informada d'una tradició pròpia, que té un característic relleu històric.", pàg. 13.

²⁴Valls i Taberner, Ferran, *Consolat de Mar*, pàg. 56

de la Mar, 27 "De nau carregada qui va en terra" del Consolat de Mar, pàg. 131 o 76 "De nau qui haura a descarregar per cas fortuït", pàg 186, del text que estem comentant, en el qual es relaten les possibles condicions del rescat de la mercaderia o possible ajuda.

El que sí queda clar és que del naufragi d'un vaixell sobre terra ferma s'en podia treure un benefici, la qual cosa justificava ja plenament l'accés a llocs de la costa on això succeïa; que això fos més o menys freqüent és una cosa de difícil demostració, el que és cert, és que el nostre litoral, ha suportat des de temps immemorial un intens trànsit de cabotatge, i que alguns indrets del mateix presenten sovint condicions molt dures per la navegació,²⁵.

6.4.2 La Legislació Moderna.

"La Ley de Aguas de 1866".

Es la primera legislació en matèria d'aigües marítimes de l'Estat²⁶, i pionera a Europa,²⁷ diferenciant-la de les terrestres i l'esperit de la qual continua vigent hores d'ara. En ella, es fa la definició del que es consideren Béns de Domini Nacional i Públic, i dins de les que s'inclouen les ribes²⁸.

Com es veu la definició s'ha mantingut quasi inalterable des del Dret Romà, s'han fet precisions però la coincidència és gran i si més no l'esperit, el que ja no és igual és el fet de l'establiment de servituds en les finques veïnes per facilitar el salvament i la vigilància de la costa, i així en la "Exposición de Motivos" ens sorprèn el comentari que fa al respecte, per la seva justificació, després de reflectir la incidència de la legislació romana, manifesta "... y en vez de la zona contigua de 20 varas, que después se ha considerado como ensanche de aquellas, se establecen sobre las heredades limítrofes las servidumbres de salvamento y vigilancia, con las cuales quedan suficientemente atendidos los intereses de la navegación en caso de naufragios, y los de la Hacienda Pública para la vigilancia de las costas, sin la necesidad de condenar a perpetua esterilidad terrenos que en algunas comarcas son susceptibles de cultivo"²⁹, de la qual cosa es dedueixen, en primer lloc que amb anterioritat a aquesta llei no existien les actuals servituds i que l'accessibilitat al mar s'havia convertit en un ús, no reglat, consisten en considerar que les platges, tal com s'entenen tradicionalment presentaven un apèndix, un marge de 20 "varas" equivalent a 0.80 metres la vara, encara que varia d'una regió a altra, la qual cosa vol dir que es creava un espai d'aproximadament 16 metres, en el qual no es podia conrear res sota perill de perdre-ho, al substituir-lo per una servitud especial, les

²⁵ Barbaza, Yvette, *El Paisatge Humà de la Costa Brava*, Barcelona, ed. 62, pàg. 425 a 434, Text original en francès edició 1.966, ed. Armando Colin, París, 1.988

²⁶ Aguas, Ley de, 3 de agosto 1.866, *Boletín Jurídico Administrativo*, ob. cit.

²⁷ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., pàg. 34

²⁸ Aguas, Ley de, de 3 de Agosto de 1866, *Boletín Jurídico Administrativo*, ob. cit., "Título 1. de las Aguas del Mar., Cap. 1 del dominio de las aguas del mar y de sus playas, de las accesorias y las servidumbres de los terrenos contiguos. art 1. Son de dominio nacional y su uso público. 1. Las costas o fronteras maritimas del territorio español, con sus obras, ensenadas, cals, radas, bahias y puertos. 3. Las Playas, se entiende por playa, el espacio que alternativamente cubren y descubren las aguas en el movimiento de la marea, forma su límite interior la línea hasta donde llegan las mareas más altas, mareas equinocciales. Donde no fuesen sensibles las mareas, empieza la playa por la parte de tierra en línea a donde llegan las aguas en las tormentas o temporales ordinarios"

²⁹ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., pàg 35

característiques de les quals les exposarem a continuació, permetia l'aprofitament de tot el terreny fins al límit de la zona marítimo-terrestre.

Les Noves Servituds de Vigilància i Salvament.

Es nou a leshores, el concepte de servitud que es proposa sobre el terrenys llandants amb el mar. Si be les servituds ja existien des del Dret Romà, be que no explicitades en els seus textos ³⁰, com a conceptes generals, si en canvi en consideraven les de pas i pastura.

En termes generals una Servitud, s'estableix per gravar un *predi sirvent*, amb un ús limitat en favor d'un *predi dominant*, és un estat en el que es poden trobar els *fundos*, o persones propietàries de finques, també anomenades *predis* essent el *predi sirvent* la finca que veu limitada la seva utilització total d'alguna manera, en favor d'una segona o dominant que és la que té el dret de fer a sobre de la finca veïna.

Per ser considerades servituds com a tals, han de complir una sèrie de requisits, el primer és que la servitud és per al propietari de la finca sirvent, que ha de tolerar o no fer, el segon és que la servitud va lligada a un ús, és a dir no es pot separar, no es pot fer servir per una altra cosa, la tercera és que ningú pot constituir una servitud sobre una cosa pròpia, essent en darrer lloc indivisible ³¹, reflectits en termes concrets tota servitud és, inherent, intransmissible, indivisible i a perpetuïtat ³².

Les servituds a que fa referència la "Ley de Aguas" de 1.866, són les següents, tal com hem avançat anteriorment. "art. 8. Las heredades colindantes al mar o sus playas, están sometidas a las servidumbres de salvamento y vigilancia litoral". Ens extendrem en la seva exacta transcripció perquè de la mateixa manera que ho ha estat la definició del domini Públic, la de les servituds s'ha mantingut inalterable durant 100 anys de legislatura, i creiem que en aquesta la seva primera aparició reglada be mereixen un comentari detallat.

"Art.9. La servidumbre de salvamento comprende una zona de 20 metros contados tierra adentro desde el límite interior de la playa; y de ella se hará uso público en los caso de naufragios, para salvar y depositar los restos, efectos y cargamentos de los buques náufragos. También los barcos pescadores podrán varar en esta zona, cuando a ellos les movieran el estado de la mar, y depositar momentáneamente en tierra sus efectos sin causar daños a las heredades...."

Tal com s'ha dit anteriorment aquesta servitud no priva que les terres afectades siguin conreuades i el malmanament de les collites tindrà dret a indemnització fins a on arribi el valor de les coses salvades, després de satisfer les despeses d'auxili i les recompenses per les troballes, com recordarem en el *Consolat del Mar*, ja es legislava sobre aquest auxili i evidentment juntament amb altres accions resultaven una font d'ingressos acceptable pèls veïns de la costa. La referència és directa a les descripcions donades per Josep Pla (veure capítol 4.5.3) ³³, quan es refereix als camins de salvament.

³⁰García Garrido, Manuel Jesús, *Derecho Privado Romano*, ob. cit., pàg.369 a 383

³¹García Garrido, Manuel Jesús, *Derecho Privado Romano*, ob. cit., pàg. 372 i 373

³²Servidumbre, *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana*, Barcelona, ed. Espasa Calpe, vol. 55 Seli-Siez., 1.927, pàg. 667 a 680

³³Pla, Josep, *Guia de la Costa Brava*, ob. cit.

“ Art. 10 Consiste la servidumbre de vigilancia en la obligación de dejar expedita una vía, que no excederá de seis metros de anchura demarcada por la administración pública. Esta vía se hallará dentro de la zona litoral terrestre, que se halla en el artículo anterior, en los parajes de tránsito difícil o peligroso podrá internarse la vía lo estrictamente necesario. Las heredades que no hubiesen estado hasta aquí sometidas a la servidumbre de vigilancia obtendrán la correspondiente indemnización por este gravamen.”

Posteriorment s'especifica que aquesta servitud dóna pas tant als terrenys tancats com als oberts. Aquesta servitud tindria en principi el seu testimoni en la recollida en el *Quadern Gris* de Josep Pla (veure capítol 4.5.1)³⁴, però en aquell cas s'està parlant d' un corriol, no d'una via de sis metres, i d'altra banda no hem trobat referències en els Registres de La Propietat de què estiguessin escripturades, com així seria lògic de suposar en una via que era motiu d'indemnització, el que més sobta és que podia passar per l'interior d'un tancat. En aquest sentit el fet de què tradicionalment les propietats i els conreus no estiguessin closos³⁵, hauria facilitat el pas senzillament, adaptant-se a les condicions del possible trànsit, no essent aleshores, tan precís l'acotar-lo, discorrent aquest en lògica pel lloc més adient i que menys malmanés els possibles conreus.

Val a dir que ens troben devant d'un tipus especial de servitud no pas les clàssiques sobre predis rústecs,³⁶ i no són una variant de les (*iura itinerum*) senda, pas de bestiar o camí o d'altres³⁷ que puguin afectar o limitar a les construccions³⁸, són les de vigilància i salvament, *servituts legals del tipus d'interés públic*, és a dir limitacions de domini en un predi particular en benefici del domini públic o de l'utilitat pública, d'altra banda són *temporals*, doncs només s'exerceixen en el moment de passar per vigilar o per anar a un salvament, del contrari equivaldrien a una expropiació i aquest no és el cas. Cal destacar que res no s'ha dit fins aquí del lliure pas de les persones, només en cas de salvament, o les forces de l'Estat en exercici de la vigilància per motius d'hisenda Pública, és a dir per controlar el possible trànsit de mercaderies i el contraban.³⁹

Entenem doncs, que aquest tipus de servitud, si be, coincideixen en un mateix espai físic, no ha conformat específicament els C.R. que al nostre entendre es justifiquen en un *ús, lliure, que s'ha fet de l'espai directament llindant am el mar*.

“La Ley de Puertos” de 1.880 i la de 1928.

Amb posterioritat a la llei esmentada a l'apartat anterior, fou dictada una nova “Ley de Aguas” de 1879, específicament dirigida a legislar en matèria de “aguas

³⁴ Pla, Josep, *Quadern Gris*, ob. cit.

³⁵ Barbaza, Yvette, *El Paisatge humà de la Costa Brava*, Barcelona, ed. 62, 1.988, “3. Les Tanques. En conjunt, el litoral gironí és un país de camps oberts. Els límits de les parcelles generalment només estant marcats per fites, per una orientació diferent dels solcs o per ranglers d'arbres, tirant llarg, per una estreta faixa de terra incultivada, sobretot lleugerament o enclotada.”, pàg. 61

³⁶ García Garrido, Manuel Jesús, *Derecho Privado Romano*, ob. cit., pàg. 375 i 376

³⁷ Veure per ampliar aquests conceptes Iglesias, Joan, *Derecho Romano*, Instituciones del Derecho Privado, ed. Ariel. Barcelona, 1.982, pàg. 345, o també Miguel, Joan, *Lecciones de Derecho Romano*, Barcelona, ed. PPU., 1.984, pàg. 189 a 195.

³⁸ Brell Parlade, Roberto, *Las servidumbres y la construcción*, Girona, ed. Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, Delegación de Gerona, 1976.

³⁹ Servidumbre, *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo Americana*, ob. cit., pàg. 667 a 680

terrestres”, i no és fins el 1.880 en què apareix una nova Llei que incideix en el nostre camp d'estudi, és la “Ley de Puertos” de 1.880, ⁴⁰. La principal novetat és que per primer cop ja no s'utilitza el terme platja sino que apareix el de zona marítim-terrestre, amb la mateixa definició.

Les servituds es troben redactades idènticament, ⁴¹, apareixent una matització en el seu article 7. al fer referència a la possibilitat de l'existència de propietats particulars a la Z.M.T. “Los terrenos de propiedad particular colindantes con el mar o enclavados en la zona maritimo-terrestre, están sometidos a las servidumbres de salvamento y vigilancia litoral” per contra de l'anterior redacció en què es deia “colindantes con el mar o sus playas”.

Amb posterioritat es dicta el reglament per desenvolupar aquesta llei, “Real Decreto de 11 de Julio de 1.912” ⁴², i no és fins a 1928 que no és legisla de nou sobre el tema, motivat per l'arribada de la Dictadura de 1923 a 1930 ⁴³. La definició que fa aquesta llei, del que s'entén com domini públic és quasi idèntica a la de la llei de 1880 “Art. 1. Son de dominio nacional y uso público, *sin perjuicio de los derechos que correspondan a particulares.: I. La zona maritimo-terrestre, que es espacio de las costas o fronteras marítimas del territorio español que baña el mar en su flujo y reflujó, en donde son sensibles las mareas, y las mayores olas en los temporales, en donde no lo sean.*”.

En els articles del 8 al 10 es defineixen, con hem dit, ja abans, les servituds de salvament i vigilància. Amb data 19 de gener s'aprova el corresponent “Reglamento de la Ley de Puertos de 1.928”, mantenint-se així la legislació fins a 1969.

Un altre conjunt de disposicions que també podien haver tingut incidència són les que fan referència als “paseos marítimos”, ens estem referint a la Llei de 1.918, referida al cas específic de Barcelona i que després es va generalitzar amb la de 1.957 a altres municipis.....

Altres Legislacions del Període Modern.

Paralelament a tot aquest conjunt de legislacions específiques en matèria de costes es produeix la consolidació de la legislació en matèria urbanística al país, l'estudi de la qual mereix un apartat específic, i l'aparició del “Código Civil” el laborat a partir de la “Ley de Bases de 11 de mayo de 1.888” i promulgat el 24 de juliol de 1889. Com veiem és posterior a la primera “Ley de Aguas de 1866” i en ell es fa la mateixa consideració que en l'esmentada llei sobre els béns de domini públic “Capítulo III, de los bienes según las personas a que pertenecen. art.339. Son bienes de dominio público: 1. Los destinados al uso público, como los caminos, canales, ríos, torrentes, puertos y puentes construidos por el Estado, las riberas, playas, radas y otros análogos.” ⁴⁴

Establint una distinció entre béns de l'Estat, de domini públic, i els de propietat

⁴⁰ Puertos, Ley de, *Boletín Jurídico Administrativo*, ob. cit., de 7 de mayo de 1.880.

⁴¹ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., “Sorprendente es el reconocimiento que hace el artículo séptimo de la posibilidad de propiedades particulares dentro de la zona marítim-terrestre”, pàg 42

⁴² Aguas, Reglamento a la Ley de 1.880 *Boletín Jurídico Administrativo*, Real Decreto 11 de julio de 1.912, ob.cit.

⁴³ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., pag. 44.

⁴⁴ Código Civil, *Biblioteca de legislación*, Madrid. ed. Cívitas 1990, pag 186.

privada, considerant a les “playas y riberas” com de domini públic destinats a l'ús públic..., la diferència entre aquests dos termes correspon a una diversa apreciació entre riba del mar i els sorralts de les platges.⁴⁵

Amb anterioritat, fins i tot a la llei de 1866 s'havia produït una, la “desamortitzación de Mendizábal” (1836-51), , acte que es repetí en diverses ocasions amb posterioritat ⁴⁶, amb el que diferents predis tant rústecs com urbans, de diferent procedència, religiosa, real, etz., es van “enajenar” o vendre a particulars, incloent a vegades la Z.M.T., per això en la legislació de ports de 1880, parla de terrenys de propietat particular enclavats a la zona marítimo-terrestre, la qual cosa encara motiva diverses sentències, al respecte, com les recents sobre la “Manga del Mar Menor”.

Un altre conjunt de lleis que també han influenciat el la franja litoral si be ja més vinculades al Urbanisme, són el conjunt de disposicions que van compondre paulatinament l'estructura de l'administració local, ens estem referint a les diferents promulgacions de la “Ley de Régimen Local” a partir de la de 1924, la “Ley Municipal” de 31 d'octubre de 1935 ⁴⁷, posteriorment modificada al 1945 de 17 de juliol, a ella a la Base XI ⁴⁸ es senyala la competència municipal en matèria d'urbanisme, aludint-se al Pla general d'urbanització, com a figura legal obligatòria per a tots els municipis en un termini de tres anys des de la promulgació de la llei. En el text refós Ley de Régimen Local, Decreto de 16 de Noviembre de 1950, es manté aquesta premissa però considerant-la com una simple coordinació de diferents propostes de reforma interior, millora i eixample. ⁴⁹. Posteriorment torna a ser modificada a 1953. amb data 3 de desembre.

Per acabar aquest primer apartat de legislació no específica de l'ordenació del territori, ni de les Costes, hem de fer esment de les normes referents a les “Zonas de interés para la Defensa Nacional” creades a partir del “Real Decreto del 17 de marzo de 1891” que posteriorment fou ampliat i completat per d'altres disposicions fins al decret de 13 de febrer de 1936.⁵⁰ i que fonamentalment limita una zona de 300 metres a l'entorn d'una instal·lació militar en la que no es podran fer cap mena

⁴⁵ Covian, *Enciclopedia jurídica española*, esmentada per Martínez Escudero, Lorenzo pag. 47.

⁴⁶ Molí Frigola, Montserrat, *Gran Enciclopedia Catalana*, “Desamortització”, Barcelona, ed. Enciclopedia Catalana, vol. 9, demi-ensí 1987, pag 41 i 42.

⁴⁷ Carballo Caabeiro, Antonio, *Derecho Urbanístico Español Conceptos y Legislación*, Exposición sistemática de normas vigentes, Madrid. ed. Instituto de Estudios de la Administración Local, 1950., “La Ley municipal de 31 de octubre de 1935 incluye en el apartado F de su artículo 102, como jurisdicción municipal, entre otras, las siguientes materias: a) Urbanización en general, saneamiento, mejora interior y ensanche de las poblaciones, vías públicas, urbanas y rurales, alumbrado, viviendas, parques y jardines... h) Fomento del turismo, protección y defensa del paisaje, museos, monumentos artísticos e históricos, playas, balnearios...”, pàg. 77

⁴⁸ Bassols Coma, Martín, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español, 1812-1.856*, Madrid, ed. Montecorvo, 1.973, ”a) En la base XI se señala como uno de los fines propios de la competencia municipal la ”urbanización en general, saneamiento, mejora interior y ensanche de la población; vías públicas, urbanas y rurales; alumbrado, viviendas, parques y jardines; campos de deporte”, pàg 531

⁴⁹ Bassols i Coma, Martín, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español, 1.812-1.956*, Pàg. 534.

⁵⁰ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, veure la divisió que es fa en diferents tipus de zona, “de interés para la defensa nacional, de seguridad de las instalaciones militares o civiles declaradas de interés militar, de acceso restringido a la propiedad por parte de extranjeros”, pàg. 133 i 134

d'obres o activitats, aquest conjunt de disposicions que com posteriorment veurem encara són vigents, limitarien es pas dels C.R. a alguns indrets com és el cas de les instal·lacions militars creades en el període 1936-39 i mantingudes algunes amb posterioritat, aquest seria el cas de Punta Milà, Punta Montgó i terrenys adjacents a l'Escala, Punta Falconera a Roses, o el Far de Sarnella a Cadaqués, entre altres.

Els Inicis de la Legislació Urbanística.

La legislació en aquesta matèria, anterior al segle XIX és insignificant.⁵¹, i fonamentalment fa referència al *Ramo de Guerra*, amb el conjunt de disposicions dictades, perquè el "Cuerpo de Ingenieros Militares" classifiqui les diferents fortificacions, existents a totes les ciutats i viles de certa importància, dins d'aquestes "Plazas de Guerra" es trobarien Roses, Palamós, limiten el seu possible creixement en be de la bona defensa de les mateixes.

Amb la desmilitarització, com varem veure al capítol de la cartografia, (veure cap. 2) es pot procedir a plantejar l'enderroc dels cinturons emmurrallats o tanques, i els ajuntaments troben sovint frenats els seus projectes d'expansió per la interferència de l'administració de l'Estat.⁵² La "Real Orden de 25 de julio de 1834" manava a tots els municipis de més de 8000 habitants, a judici del governador, que el.laboressin un plànol geomètric de la població, els seus rabals i passetjos. Dissortadament, cap vila del nostre litoral comptava amb aquesta població⁵³ i per aquest motiu probablement no hem pogut localitzar cap document a la cartografia antiga.

Tampoc repercutiran directament a la C.B. la següent Legislació com la "Ley de Ensanche de Poblaciones" de 29 de juny de 1864,⁵⁴ ni la que la va substituir de 22 de desembre de 1876.⁵⁵, interposant-se al mig el "Real Decreto de 25 de abril de 1867", que desenvolupa la primera. En canvi si que influeix la "Ley para la regulación específica de las obras de saneamiento y mejora interior de las grandes poblaciones" de 18 de març de 1895, amb ella es completa el marc legal de les obres a realitzar, a l'exterior (eixample) de les poblacions i a l'interior (millora, reforma i sanejament), trobant l'exemple d'això en el planejament de Sant Feliu de Guixols de 1897 de General Guitart, (veure fig. 1.3) en ell es proposen els primers creixements urbans del nostre litoral. i la cartografia precisa per a fer-ho ens ha permès localitzar indicis raonables de l'existència de Camins de Ronda. El planejament a nivell estatal no es modifica substancialment amb posterioritat, pel que fa a la possibilitat d'incidir a la zona litoral fins a la "Ley del Suelo" de 1956.

El Planejament Urbanístic a Catalunya fins a 1956.

Durant el període de temps que porta des de 1900 a 1923, s'intenta abordar amb caràcter glogal o sectorial els problemes de l'urbanisme a la vegada, que es revisen les idees preestablertes. Exemple d'això al nostre país es la proposta de "Ciudad-

⁵¹García de Enterría, Eduardo, i altres, *Lecciones de Derecho Urbanístico I*, Madrid, ed. Civitas col. Tratados y Manuales, 1979., pag 53.

⁵²García de Enterría, Eduardo, i altres, *Lecciones de Derecho Urbanístico I*, ob. cit., pàg. 55 i 56

⁵³Barbaza, Yvette, *El paisatge humà de la Costa Brava*, ob. cit. Vol. 1, pàg. 106 a 153.

⁵⁴Bassols Coma, Martin, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español, 1.812-1.856*, ob. cit., pàg. 239

⁵⁵García de Enterría, Eduardo, *Lecciones de derecho urbanístico I*, ob. cit., pàg. 58

Lineal” de Arturo Soria a Madrid (1.892), com a exemple de nou planejament seguint esquemes racionalistes, que ja havia tingut la seva primera aparició en l'Eixample de Barcelona de la mà d'Ildefons Cerdà (1.867); no obstant en aquest inici de segle la preocupació es centrava en els països industrialitzats en la sol·lució dels problemes que comportava la integració de la indústria en la ciutat i els assentaments pels treballadors.

Com a primera crítica a tots els esquemes formalistes, Camille Sitte havia publicat el seu llibre *Construcción de ciudades según principios artísticos* al 1889,⁵⁶ la influència del qual en el posterior moviment de les ciutats-jardí serà decisiva, i que apareix al nostre país traduït al 1927. L'exemple més clar a la nostra zona d'estudi serà el projecte de *Ciutat-Jardí* de S'Agaró de Rafael Masó (Girona 1880-Girona 1935)(veure capítol 5) de 1923, o la muntanya de Sant Elm a Sant Feliu de Guíxols, de la mateixa època, dins una tònica general del planejament a la C.B. en aquella època, que no va comportar notables augments d'edificabilitat⁵⁷, tendint a l'esponjament i a jardineria de les trames urbanes, cercant crear una arquitectura amb gran voluntat formal i paisagística. Posteriorment a l'any 1935, i fruit de la preocupació per conservar el patrimoni paisagístic es crea el Patronat de la Costa Brava, Dintre d'aquet esperit per un Decret de la Generalitat de Catalunya (veure Apèndix A) “Comissió encarregada de vetllar per les bel·leses arquitectòniques de la Costa”

El Patronat de la Costa Brava. 1935. Aquest organisme creat el 29 de setembre de 1935, estava compost per un seguit de personalitats, entre les que trobem a Joaquim Ruyra, Caterina Albert, Raül Roviralta, Josep Ensesa, Francesc Folguera, tots ells han deixat la seva empremta en el nostre litoral, uns amb les seves narracions literàries, altres com Raül Roviralta (París 1891-Madrid 1979)⁵⁸, construint un dels jardins que més enorgulleixen el nostre país. Sta. Clotilde a Lloret de Mar obra de Nicolau M. Rubió i Tudurí al 1919. Per la seva banda, Josep Ensesa, promou i construeix, S'Agaró de la mà de Rafael Masó fins a 1934, per posteriorment continuar-lo Francesc Folguera, qui acabarà el famós *Camí de Ronda* al 1954.(veure capítol 5).

L'obra d'aquesta institució es va veure estroncada pels aconteixements de la Guerra Civil, però la seva influència es va perllongar de la mà dels autors de S'Agaró, i va arribar a elaborar alguns documents de treball, entre els que destacaríem el de 1935, primer intent fixar unes normes de regulació per les obres a la seva àrea d'influència, (veure apèndix B), en ell després de fer una exposició de motius, realitza una primera divisió del territori de la C.B. en quatre demarcacions. La 1a. del Tordera fins a Canyet, la segona de Canyet fins al Ter, la tercera del Ter fins al Cap de Creus, i la darrera del Cap de Creus fins a Portbou, res és diu de la justificació d'aquesta divisió territorial, que es considera provisional; la proposta

⁵⁶Sitte, Camille, *Construcción de ciudades según principios artísticos*, Trad. de Emilio Canosa (1927), Barcelona., ed. Gustavo Gili, Biblioteca de arquitectura, 1980, reproducció facsimil de l'edició de ed. Canosa., Barcelona

⁵⁷Cervera Floats, Benet i altres, *Debat Costa Brava, “La Planificació Urbanística a la Costa Brava i la seva repercusió arquitectònica a Girona*, ed. Cambre de Comerç. 1979., pàg.13 i 14

⁵⁸Veure l'article sobre ell a, *Gran Enciclopèdia Catalana*, Vol. 20, rossell-segr., ed. Enciclopèdia Catalana, Barcelona, 1.988, pàg. 48, 49.

definitiva es farà en funció de la seva economia, de la conservació del paisatge, dels monuments, de les possibilitats turístiques etc..

A més a més es regula la coordinació entre els municipis del Patronat, així com la informació pública dels projectes, però el document que al nostre entendre té més importància del conjunt dels elaborats pel Patronat és el de 11 de gener de 1936, (veure apèndix D), sota el títol Bases per a un Estatut de la Costa Brava, (Pla Regional) dicta unes disposicions transitòries a la segona de les quals fa una acurada definició de com han de ser els camins vora el mar "En general no s'autoritzaran obres que siguin emplaçades sobre les roques costaneres, havent-se de situar dintre del límit ocupat per les vegetacions arborescents pròpies del lloc. Tampoc podran practicar-se sobre les roques plataformes ni passos que representin la destrucció de la faixa rocosa erosionada pel mar, en el seu valor de paisatge. Els camins es feren de manera que no trenquin l'harmonia del paratge i els desmunts i terraplenats es procurarà que siguin el menys vistents que es pugui..."

Amb posterioritat a la Disposició transitòria tercera es diu. ".....no es permetiran cases vora mar que no deixin la possibilitat d'una calçada de 6 metres entre el solar respectiu i el mar i dintre el solar es regularan tres metres com a mínim. La calçada restarà fora de la zona marítimo terrestre i deixarà fora d'ella les roques i espadats de valor pintoresc". Com es veu la definició d'aquesta via en el seu concepte fonamental és equivalent a la servitud de vigilància de la "ley de Puertos" de 1928 vigent a l'època, però res no es diu que sigui només per la vigilància litoral, i entenem va dirigida a facilitar l'accés lliure i públic a la costa, a la vegada que fixa el límit de la Z.M.T.

La "Comisión Superior de Ordenación Urbana de la Provincia de Gerona." 1947. Amb posterioritat a la Guerra civil s'endega a tot el país un procés d'estatalització de l'urbanisme, per tal de controlar el possible planejament municipal, es promou a les hores la creació de les "Comisiones de Urbanismo o de Ordenación Urbana"⁵⁹, creant-se la de Girona a l'any 1947, essent ella la que s'encarregui de l'elaboració dels corresponents Plans Generals realment.⁶⁰

Una de les primeres realitzacions d'aquesta comissió foren les "Normas Generales Reguladoras de las Construcciones y Urbanizaciones en la Provincia de Gerona, interin se redacta el Proyecto de Ordenación Urbana y Rural de la misma" de 1949. (veure apèndix I) aprovades el 29 de desembre del mateix any, en ella d'una manera general ja es fan certes precisions sobre els camins que poden tenir certa relació amb els C.R. " Norma 12. En las carreteras y caminos de carácter turístico y pintoresco, que fijará la Comisión en un plazo no superior a tres meses, para toda construcción que se eleve inmediata a los mismos, se solicitará el permiso de la Comisión a fin de que se tengan en cuenta todas las medidas conducentes a evitar que tanto edificios en sí como sus muros o cierres, por su situación, masa o altura, constituyan una barrera que, limitando excesivamente el campo visual, prive a las personas que circulen por dicha vía la contemplación de las bellezas naturales o simplemente destruyan la armonía del paisaje". Normativa que no va tenir gaire pes específic en planejament

⁵⁹García de Enterría, *Lecciones de derecho urbanístico I*, ob. cit., pàg. 75.

⁶⁰Bosch Reitg, Ignasi, *Debat Costa Brava, "Com ha estat planejada la Nostra Costa ?."*, pàg. 35 a 38.

de l'època.⁶¹.

Les Primeres Conclusions.

De tot el fins ara dit podem extreure un seguit de conclusions que es veuen avalades per la confirmació de les diferents hipòtesis dins els capítols precedents, es a dir: d'una banda trobem que *la legislació en matèria de Costes ha anat obligant des del seu inici a deixar una franja de terreny de sis metres mesurades des d'un límit no gaire precís*, en lloc a on arribaven les majors onades en els temporals ordinaris, estem fent la lectura específica per la Mediterrànea, donada la poca incidència de les marees.

Aquesta franja de terreny estava *destinada a priori al pas de les forces de vigilància, per tal de controlar el possible trànsit il.legal de certes mercaderies*. El que està clar és que aquestà via difícilment aprofita tota l'amplada teòrica, i a l'hora de la veritat *es sobreposa o aprofita d'altres itineraris ja existents amb anterioritat*.

El cas de S'Agaró és especial doncs és fa *un aprofitament d'aquest espai-reserva per ubicar-hi un passeig exclusivament peatonal vora el mar, amb dimensions independents dels sis metres fixats, responent en conjunt a una idea global de tot el projecte de la urbanització, i convertint-lo en un pas públic com ho eran d'altres precedents ja documentats*, essent el reflex en el seu conjunt d'una voluntat de controlar formalment l'arquitectura que l'envolta i que es pot considerar com un cas aïllat.

6.4.3 Les Normes Costa Brava.

Fruit de tot l'emmarcament legal fins aquí exposat i mancant un cert cos jurídic en matèria d'ordenació del sòl, la aleshores "Comisión Superior de Ordenación Urbana de la Provincia de Gerona" va dictar les "Normas Generales Urbanísticas y de Protección del Paisaje de la Zona de la Provincia de Gerona denominada "Costa Brava" ", a l'any 1954. vigents des d'abril del mateix any. (veure Apèndix J).

Dins del conjunt de disposicions troben un seguit d'articles que es refereixen específicament als itineraris objecte del present estudi, les quals fan referència a diferents formes possibles de creixement urbà. en projecte o ja consolidades. Aquesta pròpia divisió ja ens dóna una imatge del tipus de planejament que es proposava per la Comissió en aquella època.

La primera referència directa és a l'apartat dedicat a "Construcciones en el Ensanche de los Núcleos Urbanos. art.8 b. *Construcciones contiguas y con fachada al mar, en la zona de acantilados*. En toda construcción que se realice contigua al mar, en la zona de acantilados, se deberá dejar espacio para sendero de peatones de un mínimo de 4 metros, comprendido dentro de la faja de seis metros de ancho de la zona de vigilancia del litoral y la edificación se retirará, por lo menos, 2 metros de aquella faja". Cal destacar la similitud amb la disposició transitòria segona de les Bases de l'Estatut de la Costa Brava (veure apèndix D) però reduïdes totes les dimensions.

L'article continua en aquest termes "Cuando los acantilados tengan una pendiente superior a 75.º se entenderá que la línea, desde la cual contará el ancho del

⁶¹ Cervera i Flotats, Benet, *Debat Costa Brava*, ob. cit., pàg.14 i 15

sendero y situación de la fachada de las edificaciones, és a partir del límite superior de la cornisa más elevada, aunque el camino de vigilancia discurriera en la actualidad por la zona inferior o media del acantilado”.

D'aquí és poden treure dos conclusions preliminars per aquest període, la primera és que *efectivament a certes zones existia un camí per la vigilància, però que aquest passava, per a on podia*, del contrari no es feria la darrera afirmació, i per damunt de tot no aprofitava els sis metres fixats per la llei. En segon lloc *el camí per peatons és proposa per facilitar l'accés o continuant facilitan-lo en aquells lloc a on s'anés a urbanitzar o estigués ja urbanitzada la façana marítima, havent actuant fins aquell moment la servitud de salvament com a separació de qualsevol possible construcció, respecte al mar*, però ni de bonc troç és trobava plenament consolidada, i als lloc a on existia era perquè a més a més hi havia un anterior camí de dimensions adients per l'ús que d'ell s'en fes.

Les Normes posteriorment es refereixen a les “Contrucciones fuera de los Cascos y Ensanches de los Núcleos Urbanos. Art.10. Toda construcción situada fuera del casco y ensanche de las poblaciones e inmediata a las playas o acantilados, se regirá por las mismas normas que se fijan en el artículo 8, apartados a) y b), excepto en lo que se refiera al ancho del sendero de peatones dentro de la faja de seis metros de la zona de vigilancia, que de cuatro metros de ancho se puede reducir a dos metros”.

Si en el primer cas ens estàvem referint a un quasi autèntic passeig marítim en miniatura, en aquest cas el camí restà reduït a la seva mínima expressió, essent la dimensió més abundant entre els projectes executats en aquella època i els immediatament posteriors, clarament influenciats per aquesta normativa, i es tracta d'una mena de legalització a posteriori, de casos com S'Agaró.

Res no diuen les normes per “Nuevas urbanizaciones de Núcleos Residenciales Aislados”... però en canvi és dicta un article específic per als itineraris peatonals C.R. “Sendero o Paseo para Peatones a lo largo del Litoral. Art.18. La formación de sendero para peatones a lo largo del litoral y fuera de los cascos de poblaciones, comprendido dentro de la zona de vigilancia, seguirá las instrucciones del artículo 8 y siempre de acuerdo con los párrafos 2. y 3. del artículo 23. Será mantenido siempre a pesar de los accidentes del terreno que salvará con rampa o escalera. Nunca podrá ser derivado hacia el interior más que en las circunstancias que se indican en la Ley de Puertos”

La primera referència a l'article 8 és pel que fa a la dimensió de 4 metres que ha de tenir, la de l'article 23 és per una no competència d'aquestes normes dins la Z.M.T. no obstant es fa la salvetat de que és proposaran també a les autoritats corresponents. La darrera salvaguarda de la “Ley de Puertos”de 1928, vigent en aquells moments, fa esment de la possibilitat de què aquest itinerari, a l'ocupar part de l'espai de la servitud de vigilància, pugui com aquesta endinsar-se terra endins⁶², mes enllà dels sis metres, allà a on es cregui convenient.

Sorprén l'extraordinària dimensió fixada per aquest itinerari, a totes llums contradictent-se amb els dos metres fixats a l'article 10, i més si és té en compta que va dirigida a fragments de la costa sense urbanitzar, amb la qual cosa difícilment és

⁶²Puertos, Ley de, de 1928, ob. cit., art.10, “... en los parages de tránsito difícil o pelifroso podrá internarse la vía más de 6 metros, sin que exceda de lo estrictamente necesario a juicio de la mencionada autoridad”, s'està referint al governador de la província prèvia consulta a l'autoritat de marina.

prodria realitzar. Una de les més grans aportacions d'aquesta normativa però és la que fa referència als camins per anar a les platges. "Senderos y Caminos a Playas. Art 10. Los Ayuntamientos pondrán especial cuidado en que no se cierre ningún sendero ni camino público existente de acceso a playas, para los cuales exista una servidumbre de paso. Los que se hubieren cerrado, apropiándose de un derecho que no les pertenecía, a partir de la fecha de vigencia de la Ley de Puertos (19 de enero de 1928), deberá el Ayuntamiento hacer que se restituyan el sendero o camino a su primitivo estado, quedando, libre su paso.

Siempre que la carretera transcurra a una distancia no superior a un kilómetro de una playa o, punto de vista de excepcional interés y no exista camino de acceso al mismo, será obligatorio por el Ayuntamiento el proyectar un sendero de peatones, de dos metros mínimo de ancho, para llegar a él. En las playas muy abiertas, se dejarán dichos pasos de penetración de peatones, desde la carretera, a unos 300 metros unos de otros como máximo."

Aquest article és el primer precedent, anticipant-se quinze anys a la "Ley de Costas" de 1969, fixant-se una mesura, i una distància entre ells a determinats indrets, defensant el que seria tradicional ús lliure de les platges i el litoral en el nostre país.

En conjunt creiem que aquestes Normes han estat les que van regular la posterior edificació de la façana marítima de la C.B. en tant que van esser d'obligat compliment per als nombrosos projectes, anteriors a la "Ley del Suelo" de 1956, així com els que és van fer després, en els quals la referència a aquesta normativa és manté (veure capítol 6), per a la fi acabar consolidant-se com quelcom propi del nostre litoral.

6.4.4 La legislació del creixement turístic.

El conjunt de la legislació d'aquest període 1956-1988, és probablement el que major incidència a tingut en el canvi de la fesonomia del nostre litoral fonamentalment pel que fa al seu desenvolupament urbanístic, en ell es realitzarà la planificació fragmentada de tot el litoral a partir d'un cos normatiu ja plenament elaborat per primera vegada al nostre país. Donada la importància d'aquest fet començarem l'anàlisi d'aquest període per aquesta legislació específica els fruits de la qual s'estudien en el següent capítol.

La "Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana" de 1956 i 1975.

Com ja hem dit amb anterioritat es procedeix a un clar control de l'urbanisme per l'Estat mitjançant les noves tècniques d'ordenació territorial. El 12 de maig és dicta la "ley del suelo".⁶³,⁶⁴, referits a parts concretes com el "Reglamento de edificación Forzosa de 5 de marzo de 1964" i el "Reglamento de reparcelación del suelo de 7 de abril de 1961".

Fruit de la sistematització del sòl proposada per la llei trobem, en els Plans General i Parcial realitzats a l'època, tot un conjunt de disposicions relatives als C.R. fonamentalment en la seva consideració com a vials del tipus peatonal, si be

⁶³Suelo, Ley de, *Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana*, de 12 de mayo de 1956, complementant-se posteriorment amb dos reglaments aplicatius de caràcter sistemàtic

⁶⁴García de Enterría. Eduardo, *Lecciones de derecho urbanístico I*. pag.81.

també apareixen dins les Zones Verdes, o a les disposicions finals remetent-se al dispostat per les Normes Costa Brava, estudiades en aquest mateix capítol no fixant-se generalment cap dimensió.

No obstant la manca d'una planificació d'ordre superior, va comportar desconexions entre totes aquestes intervencions, a més a més tot i que la majoria dels Plans Generals foren realitzats per la Comissió d'Urbanisme, el criteri no va ésser únic doncs és tractava sovint d'una acció legalitzadora de les presions especulatives privades⁶⁵ i amb un oblit constant malgrat les alusions al pintoresquisme i la protecció del paisatge, de què aquest és un dels seus components fonamentals⁶⁶.

La llei 19/1975 de 2 de maig, reformava l'anterior i amb posterioritat es dicta el text refós aprovat pel "Real Decreto 1346/76" de 9 d'abril varen acabar de conformar el marc legal urbanístic, la nova sistematització del Sól, fonamentalment poc va afectar als C.R.. Només dins la possible classificació de sól no urbanitzable apareixen consideracions als seus valors paisagístics,⁶⁷ i dins les que es podrien originar possibles limitacions a itineraris, o la possibilitat de gaudir-ne d'aquest espais; bàsicament però, és deixen de banda les possibles referències a les Normes ja esmentades de 1954 i com veurem en el capítol següent les disposicions sobre aquests itineraris ho són per voluntat expressa del planejador.

6.4.5 La "ley 28/1969, de 26 de abril, sobre Costas".

Després de quaranta anys es dicta una nova llei sobre Costes,⁶⁸ aquesta aporta fonamentalment una nova i més completa definició del que són béns de domini públic, la qual cosa ens afecta plenament "TITULO PRIMERO. de los bienes del dominio marítimo y de su uso y aprovechamiento. Artículo primero. Son bienes del dominio público sin perjuicio de los derechos legalmente adquiridos:

Uno. Las playas, entendiéndose como tales las riberas del mar o de las rías formadas por arenales o pedregales en superficie casi plana, con vegetación nula o escasa y característica.

Dos. La zona marítimo-terrestre, que es el espacio de las costas o fronteras marítimas del territorio español que baña el mar en su flujo y reflujo, en donde sean sensibles las mareas, y las mayores olas en los temporales ordinarios, en donde no lo sean. Esta zona se extiende asimismo por los márgenes de los ríos hasta el sitio en que sean navegables o se hagan sensibles las mareas."

Aquesta ampliació de la definició⁶⁹, aporta noves precisions sobre el concepte de platja, de manera diferent a com s'havia considerat fins al moment en la legislació espanyola.

No obstant pel que fa al nostre camp d'estudi la major novetat és l'aparició d'una nova servitud sobre els terrenys al costat del mar la de pas. "Artículo cuarto.

Uno. Los terrenos de propiedad particular enclavados en las playas y zonas marítimo-terrestre y colindantes con ésta última o con el mar, estarán sometidos a

⁶⁵ Cervera Flotats, Benet, *Debat Costa Brava*, ob. cit., pàg. 14 i 15

⁶⁶ Esteban Noguera, Juli, *Debat Costa Brava*, "Acció urbanitzadora a la Costa Brava", pàg. 20.

⁶⁷ Estivill, Xavier, dir., *Bases per a l'ordenació del Litoral Català*, Barcelona, ed. Generalitat de Catalunya, 1984, pàg. 133.

⁶⁸ Costas, Ley de, *Ley de 26 de abril de 1969*, ley 26/1969, B.O.E. num. 101, de 28 de abril de 1969

⁶⁹ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., pàg. 47 i 48

la servidumbre de salvamento, de paso y de vigilancia litoral.

Siete. La servidumbre de paso, deja vías permanentes de acceso a las playas y zona marítimo-terrestre, previa la correspondiente indemnización, recaerá sobre las heredades colindantes o afectadas en la longitud y anchura que demanden su naturaleza y finalidad.”

No és fa cap precisió més, i podria considerar-se una decisió encertada,⁷⁰ donat que aixó pot considerar-se actualment una necessitat, d'altre banda el seu estatblliment comporta un prèvia planificació dels possibles usos de cada platja i aixó ha restat per fer fins fa pocs anys, essent com ja hem dit nula la seva influència en el nostre litoral, on és l'ús públic de les platges tradicional.

Amb posterioritat al 1980 es va dictar el “Real Decreto 1088/1980 de 23 de marzo” pel que s'aprovava el “Reglamento para la Ejecución de la Ley 28/1960” i la “Ley 7/1980, de 10 de marzo” sobre protecció de les costes, a on es precisen les diferents responsabilitats i competències, matitzant-se en l'article cinc del Capítol I de l'esmentat reglament la definició de la servitud de Vigilància. “1.A los efectos de la servidumbre de vigilancia litoral, se entenderá por via expedita una zona de anchura establecida por la ley y con un gáligo libre en altura de cuatro metros y medio completa y permanentemente libre, únicamente para el paso sin obstáculo de las personas y vehiculos que ejerzan la vigilancia litoral. Se establecerá a partir de la línea de mayor pleamar o de las que determinen las mayores olas en los temporales ordinarios donde las mareas no son sensibles”. Disposició aquesta de difícil compliment pel que fa al trànsit de vehicles.

Posterior al mateix reglament i a l'article 46.4 es fa esment a la necessitat d'el.laboració per part de la “Jefatura de Costas y Puertos” d'un Pla de Ordenació General de la Platja, en el que caldrà preveure els seus possibles accessos, ens estem, però, referint a platges de gran afluença,⁷¹ la qual cosa pot comportar un estudi dels ja existents incloent els C.R.

Un nou concepte o figura legal apareix en aquesta llei de manera particular al referir-se a la Z.M. T. i és el “deslinde” “Artículo sexto. Uno. Para la determinación y configuración de los bienes definidos como de dominio público en los aportados uno y dos del artículo primero, y artículo quinto de esta Ley, así como para la incorporación al patrimonio del Estado de los señalados en este último, se practicarán por el Ministerio de Obras Públicas los oportunos deslindes”.

Aquest concepte ja existent amb anterioritat dins del nostre ordenament jurídic⁷² és la primera vegada que s'aplica a la zona litoral, i com a conseqüència d'aixó es procedeix al llarg dels anys 70 a 75 a l'el.laboració del mateix i el corresponent afitament, acció aquesta de molt interès pel nostre treball, essent aquesta una de les causes que més conflictes pot generar per possibles propostes d'ordenació d'aquests recorreguts, com veurem més endavant.

Cal esmentar que el fet de la no existència d'aquesta delimitació ni de la seva corresponent cartografia, havia comportat sovint indefinicions en el Registre de les Propietats llandants amb el mar, fet aquest que s'agreujava amb la no obligació d'inscriure en l'esmentat registre, els béns qualificats com de Domini Públic segons l'article 339 del Còdig Civil que ja hem comentat amb anterioritat, segons mana el

⁷⁰ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., pàg. 48

⁷¹ Estivill, Xavier, dir., *Bases per a l'ordenació del Litoral Català*, ob. cit., Pàg. 136

⁷² Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., pàg 202 a 208.

“Reglamento Hipotecario”⁷³, i en conseqüència res no apareixia en les escriptures públiques referent a les servituds.

La definició d'aquest límit arriba al nostre litoral quan aquest és troba ja molt urbanitzat i la manera en què es fa mitjançant un afitament que conforma una figura poligonal, els vèrtex de la qual són punts singulars de l'orografia costanera, sovint res té a veure amb la lògica que ha construït els itineraris o la parcel·lació, només per parlar de termes objecte del present estudi.

6.4.6 Altres disposicions del quart període.

Seguint amb l'esquema fins ara proposat ens proposem afrontar en aquest apartat el conjunt de disposicions de caràcter general, o específiques d'altres temes que també han tingut incidència en els C.R.

El nou Marc Constitucional.

A l'any 1978 s'aprova en referèndum de 6 de desembre la Contitució,⁷⁴ En el seu articulat apareix definit el domini públic i en particular el Marítimo-terrestre que és el que a nosaltres ens interessa. “Artículo 132. 2. Son bienes de dominio público estatal los que determina la ley, en todo caso, la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y plataforma continental.”; mantenint-se com es veu el concepte tal com s'havia anat conformant al llarg dels anys dins la nostre jurisprudència.

No obstant apareix un nou camp de estudi dins la nostre recerca i és el provinent de l'ordenació del Mapa Autòmic conseqüent, la qual cosa fa que al transferir determinades competències a aquestes Autonomies, comporti l'aparició d'un nou conjunt de disposicions que poden incidir sobre el litoral en particular i així es reflecteix a l'article 148 “Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: 3. Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda.”. Dins de la que es considera l'ordenació del litoral.⁷⁵ I posteriorment afageix: “9. Gestión en materia de protección de medio ambiente ... 18. Promoción y ordenación del turismo en su ámbito territorial.”.⁷⁶, aspectes aquests que també incidiran particularment en alguns casos sobre els C.R.

L'Estatut d'Autonomia de Catalunya.

Amb data 18 de desembre de 1979, s'aprova la llei que regularà l'Autonomia de Catalunya.⁷⁷ i en el seu Títol Primer dins les Competències de la Generalitat es diu: “Article 9. La Generalitat de Catalunya té competència exclusiva sobre les matèries següents: 9. Ordenació del territori i del litoral, urbanisme i habitatge.”⁷⁸.

⁷³ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., pàg. 208.

⁷⁴ Constitución Española, *B.O.E.*, núm. 331-1 de 28 de diciembre de 1978.

⁷⁵ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., pàg. 49 i 50

⁷⁶ Constitución Española, *B.O.E.*, Madrid 1979 pàg. 97 a 99

⁷⁷ Estatut de Catalunya, *Ley Orgánica 4/1979, de 18 de diciembre de 1979*

⁷⁸ Estatut d'Autonomia, *Estatut d'Autonomia de Catalunya de 1979*, Barcelona, ed. Arimany., Col. Informe., pag.16.

Desd'aquesta primera dada la Generalitat ha rebut mitjançant diferents Decrets de Traspasos les corresponents competències i en el que fa referència a l'ordenació territorial es diu, correspon a la Generalitat "formular i aprobar plans d'ordenació de les zones del litoral. que poden incloure les platges, en cap cas, la zona marítimo-terrestre, així com autoritzar els usos del sòl que, ajustats a planejament, pretenguin localitzar-se a la zona ordenada." ⁷⁹, dins d'aquests possibles usos els passeigs o zona per a tal fi tindrien cabuda, sempre, prèvia aprovació per part de l'administració de l'Estat.

D'altra banda i a partir d'aquestes competències s'han dictat normatives específiques particularment en matèria de medi ambient i protecció d'espais naturals, com és el cas de la LLei 12/1985 ⁸⁰. que com veurem a continuació també incideixen en la possible continuació o consolidació dels itineraris peatonals en el límit de la Z.M.T.

Les competències dels Ajuntaments.

Com ja hem dit a partir de les diferents lleis de Règim Local i en particular dins aquest període que estem estudiant de la legislació, desd'el Decret de 24 de juny de 1955 pel que s'aprovava el Text Refós de la "Ley de Bases de Régimen Local de 15 de julio de 1945 y de 3 de diciembre de 1953", els ajuntaments van assolir diferents competències en matèria urbanística i a partir de la "Ley de Costas de 1969" l'espai del domini marítimo-terrestre també, ⁸¹ informant sobre establiment de possibles servituds de pas. Però és fonamentalment el control sobre les premisses del possible planejament urbanístic a on poden incidir més directament sobre els C.R. al dictar o suggerir al planejador la voluntat expressa d'ordenar, connectar etc.. aquests possibles itineraris, la realitat d'aquestes afirmacions la trobem reflectida en el capítol següent dedicat específicament al planejament urbanístic del nostre litoral..

Legislació en matèria de Centres Turístics.

Reben aquesta consideració aquelles àrees de territori que reuneixen especials condicions per atraure al turisme, ⁸². L'administració Central i la Local en conseqüència

⁷⁹ Estivill, Xavier. *Bases per a l'Ordenació del Litoral Català*, ob. cit., pàg. 148.

⁸⁰ Espais Naturals, Llei de, *Llei d'Espais Naturals de 13 de juny de 1985*

⁸¹ Estivill, Xavier, *Bases per a l'Ordenació del Litoral Català*, ob. cit., "Els Ajuntaments intervenen en el Planejament territorial, principalment a través dels instruments i les competències que els hi atribueix la Llei del sòl. Intervenien també en la gestió i en el control urbanístic i, per tant, tant en condicions de seguir tot el procés de desenvolupament de la urbanització. L'actuació planificadora dels Ajuntaments es pot realitzar mitjançant la redacció de Plans Generals. Normes subsidiàries i Projectes de Delimitació de Sòl Urbà. Cada municipi escull la fórmula més adient a la complexitat dels seus problemes. L'espai de domini públic, la zona marítimo-terrestre, no queda fora de l'esquema general de competències sobre el territori municipal segons aquesta Llei. Però els Plans Generals d'Ordenació de Platges s'onen competència de l'Administració Central, i els Ajuntaments només han d'emetre un informe no vinculant segons la Llei de Costes. En aquest espai les competències municipals es limiten segons aquesta darrera Llei a: - informar sobre establiments se servituds de pas. - Ornat i neteja de platges i llocs de bany. - Vigilar l'observància als llocs de bany de les normes generals i instruccions dictades sobre manteniment del material de salvament i altres mesures per a la seguretat de les vides humanes.", pàg., 149

⁸² Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., pàg. 137.

és veuen obligades al seu foment i per això es dicten “Ley 197/63, de 28 de diciembre” i el seu reglament consegüent de 23 de desembre de 1954 . Per aquest fi el Reglament que ja hem vist de la Llei de Costes en el seu article 11 diu “Cuando un centro declarado de interés turístico nacional linde con el dominio público de la costa y su promotor desee acogerse a los beneficios que la declaración supone, deberá presentar en la Jefatura de Costas y Puertos correspondiente, en el plazo de tres meses a contar de aquella, un avance de plan de ordenación general de la playa y de la zona marítimo-terrestre aneja al centro, para su tratamiento de acuerdo con el Artículo 46 de este reglamento” ⁸³

En el nostre cas val a dir que aquesta legislació va propiciar la creació del Centre d'Aigua Gelida ⁸⁴, Aiguafreda, Cala Pola Giverola, etc. que ja estudiarem amb més detall al següent capítol i a on tots presenten un C.R. relativament ben construït. El pitxor inconvenient és que eren operacions al marge del planejament vigent i a on es passava per damunt de les competències dels organismes encarregats aleshores de la planificació territorial.

La Legislació dels Espais Naturals.

A nivell de tot l'Estat és troba regulada per la “ley 15/1975, de 2 de mayo”, i el Reglament aprovat per “Real Decret 2.676/1977” ⁸⁵ fins a a l'aprovació de l'Estatut de Catalunya aquesta legislació era inèdita a la Costa Brava ⁸⁶, però amb posterioritat i com hem avançat a partir del nou Ordenament Autonòmic, la Generalitat va iniciar l'estudi de la legislació al respecte que es concretà amb la Llei 12/1985 de 13 de juny, el qual es concretarà en el futur Pla d'Espais Naturals.

Altres Disposicions Legals.

Per concloure aquest període, tornem a referir-nos a legislacions diverses com la de “Zones d'interés per la Defensa Nacional” en les seves respectives actualitzacions de la “Ley 8/1975, de 12 de marzo y Reglamento de 10 de febrero, R.D. 689/179” ⁸⁷, que encara limitaven la possibilitat de passar a través de determinats indrets del litoral apel.lant a la seguretat de les instal.lacions i incloent un radi de 300 metres a l'entorn de les mateixes.

A més a més poden consider-se totes les normatives en matèria de Ports, a nivell tant Estatal com Autonòmic així com les diferents ordenances municipals, etc. recollides en diversos textos compilatoris. ^{88 89}, així com les diferents Directrius Comunitàries, a les quals be obligat el nostre país i que com la resolució 29/73 del Comité de Ministres del consell d'Europa d'octubre de 1973, o la VI Conferència Europea de Ministres d'ordenació del Territori (Torremolinos, 1973) ordenen que és garantitzi el lliure accés públic a la costa. ⁹⁰

⁸³ Costas, Ley de, *Ley de Costas*, de 26 de abril de 1969, ley 28/1969, M.O.P.U., pàg. 34.

⁸⁴ Cervera Flotats, Benet, *Debat Costa Brava*, ob. cit., pàg. 16

⁸⁵ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, pàg. 139.

⁸⁶ Cervera Flotats, Benet, *Debat Costa Brava*, ob. cit., pàg. 16

⁸⁷ Martínez Escudero, Lorenzo, *Playas y Costas*, ob. cit., pàg. 133 i 134

⁸⁸ *Costas y Puertos*, Textos Legales, Madrid, ed. B.O.E., 1.990

⁸⁹ Puertos y Costas, *Legislación vigente en 1 de enero de 1.982*, Madrid, ed. Dirección General de Puertos y Costas, M.O.P.U., 1.982 i 1.983

⁹⁰ García Alvarez, Antonio, *Análisis del litoral español, Diseño de políticas territoriales*, La

Conclusions del Període.

Fonamentalment ens trobem davant d'un període en què com es veurà en els capítols posteriors, mercès al creixement urbanístic, fonamentalment motivat per la demanda turística, tan estrangera com nacional, la C.B. esdevé un continu edificatori a on el creixement en forma d'urbanització de segona residència ocupa la major part de la façana litoral a les zones muntanyoses de la mateixa, això comporta, *fruit d'una primera legislació d'àmbit provincial dictada per la Comissió Provincial d'Urbanisme i que seria recollida generalment pel planejament conseqüent a la LLei del Sol de 1956, que s'urbanitzessin tot un seguit d'itineraris peatonals que generalment van rebre la denominació de Camí de Ronda, però que moltes vegades és sobraposaven amb d'altres itineraris ja existents amb anterioritat i que facilitaven l'accés a diferents parts de litoral per variats motius.*

Aquests itineraris varen ser utilitzats generalment a posteriori per les forces de la Guàrdia Civil pel control del trànsit de mercaderies, la qual cosa va propiciar que es consolidés la denominació de Camins de Ronda, en analogia als itineraris damunt del recintes fortificats que reben el mateix nom, que en l'actualitat han perdut aquesta funció.

La posterior Llei de Costes de 1969 possibilita la creació de servituds per accedir al mar però generalment aquestes ja eren plenament efectives, no com a tals, sino com a pas públic tradicionalment, però, per damunt de tot, ja havien estat recollits pel planejament previ a aquesta llei. La planificació conseqüent a la llei de 1975, recull en part la tradició estatblerta, venint també obligat per la legislació, però amb menor incidència donat que la façana litoral està ja molt consolidada, i com veurem en el següent capítol es tendeix a reequilibrar el creixement descontrolat anterior, creant-se zones no urbanitzables, o protegides, als espais buïts que restaven verges en la façana litoral, en conseqüència les al.lusions als C.R. són generalment reduïdes, donat que són altres les prioritats, al mateix temps aquests itinraris és van consolidant com alternatives d'un turisme que busca en la descoberta del paísatge un altre objectiu, secundari al del Sol i la platja .

Dissortadament l'esmiculament competencial i d'atribucions sovint ha fet enfrontar administracions, generant una jurisprudència contradictòria, a la vegada que s'han frenat possibles actuacions. ⁹¹.

6.4.7 La Legislació Actual.

L'estudi del darrer període forçosament s'ha de centrar en les conseqüències de LLei de Costes i doncs pel que fa a les actuacions urbanístiques aquestes les hem inclos per el seu reduït nombre a l'estudi global que es fa al capítol 7.

La nova legislació de Costes "Ley 22/1988, de 28 de julio de 1988" ⁹² ha comportat un gran canvi en la legislació de la matèria fins al moment existent, havent provocat una extensa polèmica, que passarem a concretar en diferents punts pos-

situación territorial y urbana en España, Monografía, Madrid, M.O.P.U., Instituto del Territorio y Urbanismo, 1987

⁹¹ Carceller Fernández, Antonio, "Competencia de las diferentes Administraciones en el uso y ordenación de las playas", *Jornades tècniques de protecció, ordenació i ecologia de les platges*, Calella de Palafrugell, 1.988

⁹² Costas, Ley de, *Ley de Costas*, B.O.E., 29 de julio de 1988

teriorment, i que bàsicament no ha pogut ,encara, entrar en vigència donada la brevetat en el temps d'ençà l'aprovació del "Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre" ⁹³

Bàsicament fins ara han estat visibles les contundents intervencions en l'ocupació del domini marítimo-terrestre amb l'enderroc de contruccions, però ens trobem, de fet, amb una LLei que vol ser innovadora al respecte, aportant sol.lucions més proteccionistes pel nostre litoral, malauradament es pot plantejar el dubte que arribi massa tard. A la vegada pretén refundre i recollir tota la dispersa legislació existent derogant les obsoletes, i creant un marc per a una futura coordinació de totes les actuacions a realitzar.

A la vegada la nova llei vol esser respectuosa amb el dret i els usos tradicionals, recuperant certs conceptes com el de ribera del mar, i esborrant d'altres d'anacrònics com el del salvament, o vigilància, cercant a la vegada un cert control Estatal del litoral i del immediat rerapaís, argumentant la salvaguarda del paísatge , la qual cosa ha fet iniciar-se un gran nombre de recursos. En aquest sentit és molt clara la nova definició del que es consideren béns de domini públic marítimo-terrestre. "Titulo Primero, Bienes de dominio público marítimo-terrestre. Capitulo primero artículo 3. Son bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 132.2 de la Constitución: 1. La ribera del mar y las rias, que incluye: a)La zona marítimo-terrestre o espacio comprendido entre la línea de bajamar escorada o máxima viva equinoccial, y el límite hasta donde alcanzan las olas en los mayores temporales conocidos o, cuando lo supere, el de la línea de pleamar máxima viva equinoccial. Esta zona se extiende también por los márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible el efecto de las mareas.... b) Las playas o zonas de depósito de materiales sueltos, tales como arenas, gravas y guijarros, incluyendo escarpes, bermas y dunas, tengan o no vegetación, formadas por la acción del mar o viento marino, u otras causas naturales o artificiales."

Feta aquesta breu introducció ens centrarem en el tema específic d'aquesta recerca, com ja hem avançat desapareixen les fins ara conegudes servituds de salvament i vigilància creant una de nova la de protecció i consolidant la d'accés al mar. Respecte a la primera, la Llei la defineix en els següents termes. "Capítulo II Servidumbres legales. Sección 1a. Servidumbre de Protección. Artículo 23. 1. La servidumbre de protección recaerá sobre una zona de 100 metros medida tierra adentro desde el límite de la ribera del mar". posteriorment dóna opció a la seva ampliació en determinades circumstàncies, mantenint un espai de 20 metres, a on es podran dipositar materials, temporalment fruit del salvament marítim. ⁹⁴

De totes maneres la disposició transitòria tercera de la pròpia llei possibilita la reducció d'aquests cent metres per aquells terrenys que en el moment d'entrar en vigor la llei, ja es trobessin classificats com sòl urbà, o urbanitzable programat, no passant el mateix amb les altres servituds, reduint-se aquesta distància a un mínim de 20 metres en el sòl urbà..

La segona nova servitud és la de Trànsit. "Sección 2. Servidumbre de tránsito. artículo 27. 1. La servidumbre de tránsito recaerá sobre una franja de 6 metros, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar. Esta zona deberá dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para los

⁹³Costas, Ley de, *Anexos*, núm. 93, C.O.A.C. setembre 1988.

⁹⁴Costas, Ley, *Ley de Costas*, 22/1988, ob. cit., art. 24.

vehículos de vigilancia y salvamento, salvo en espacios especialmente protegidos. 2. En los lugares de tránsito difícil o peligroso dicha anchura podrá ampliarse en lo que resulte necesario, hasta un máximo de 20 metros.”

Com es veu la nova llei no ha volgut trencar plenament amb tot el marc legal preexistent i conserva empremtes de les anteriors servituds encara que es mantenen amb un cert caire secundari, doncs mentres que la primera clarament vol alliberar la façana litoral fins a una profunditat mínima de 100 metres de qualsevol edificació, aspecte posteriorment matitzat, la segona vol facilitar l'accés lliure a tot el llarg del litoral.

La servitud d'accés al mar s'articula de la següent manera: “Sección 3. Servidumbre de acceso al mar. Artículo 28.1. La servidumbre de acceso público y gratuito al mar recaerá, en la forma que se determina en los números siguientes, sobre los terrenos colindantes o contiguos al dominio público marítimo-terrestre en la longitud y anchura que demanden la naturaleza y finalidad del acceso. 2. Para asegurar el uso público del dominio marítimo-terrestre, los planes y normas de ordenación territorial y urbanística del litoral establecerán salvo en los espacios calificados de especial protección, la previsión de suficientes accesos al mar y aparcamientos, fuera del dominio público marítimo-terrestre. A estos efectos, en las zonas urbanas y urbanizables, los de tráfico rodado deberán estar separados entre sí, como máximo, 500 metros, y los peatonales, 200 metros. Todos los accesos deberán estar señalizados y abiertos al uso público a su terminación. ”

Com es veu el repte pel planejador i pel municipi és gran doncs si be al nostre litoral, pels motius fins ara exposats, aquest conjunt de disposicions és relativament més fàcil de complir, resta saber si es disposarà dels mitjans econòmics per a la seva realització donat l'elevat cost de les expropiacions a fer en una zona clarament sobrevalorada, i serà mitjançant Plans Especials d'Ordenació d'aquesta zona vinculats a propostes globals de Planejament, fins i tot, supramunicipals, que es podrà procedir a la seva correcta potenciació.

Pel compliment de tot això continua essent vigent l'afitament o “deslinde” ja existent en principi, si be és pot modificar, precisant aquelles finques afectades per la servitud de protecció per matricular-se en el Registre de la Propietat, la corresponent certificació de l'Administració de l'Estat, conforme no resulta envaït el domini públic.

El posterior reglament R.D. 1471 de 1989, be a especificar alguns conceptes que concretats en els aspectes que poden incidir en els nostres recorreguts es poden definir en els següents apartats.

Respecte a la servitud de protecció s'especifica: dins la seva zona no es permetran tancaments opacs d'alçada superior a un metre, sient obligatòriament diàfans en un 80 % per damunt d'aquí, tret que es facin servir espècies vegetals.⁹⁵ Això fonamentalment afecta al possible mur de coronació del C.R. en el cas dels nous projectes a executar, i com veurem als capítols 7 i 8 limita la tipologia dels tancaments de les finques, si be els desmunts i terraplenats poden arribar a 3 metres amb la salvetat de “que no se perjudique al paisaje y se realice un adecuado tratamiento de sus taludes con plantaciones y recubrimientos”. Art.46.2 aspecte aquest al nostre entendre que precisarà un major aclariment.

La servitud de trànsit es veu matitzada en l'article 51.6 del Reglament al deixar

⁹⁵ Costas, Ley de, Ley de Costas, 22/1989, Reglamento, art. 44.3.

també expedit el vol per damunt de la zona arran de terra, desapareixent el gáligo de 4,50 metres de la llei de 1969. En termes generals, aquest article provocaria l'enderroc de tots els balcons de les edificacions que ho fossin damunt d'aquesta zona sense limitació d'alçada.

Per fi es fa una més acurada definició del límit que representa la línia poligonal de l'Afitament de la Z.M.T. i així a l'article 18.2 és diu "En el plano correspondiente se fijará el límite del dominio público mediante línea poligonal que una los distintos puntos utilizados como referencia, rectificando, en su caso, las curvas naturales del terreno". Aquest apartat té molta importància doncs de la pròpia definició del "deslinde" neix la impossibilitat material de compliment de les servituds de trànsit a l'hora de realitzar un possible nou C.R. doncs aquesta línia geomètrica resultant, poc té a veure amb la topografia a escala propera del terreny i el seu estricte resequiment comportarà murs de contenció d'alçada extraordinària.

Altres Normatives.

En el conjunt de legislacions dictades en el moment de concloure la redacció del present treball destacariem les que fan referència a la protecció del medi natural.

En el marc d'un Pla d'Espais Naturals i en el que es pretenen reservar alguns usos o activitats dins les zones que rebin aquesta qualificació es dicta el P.E.I.N.⁹⁶, en el qual es fa esment de les possibles vinculacions amb l'ordenació del territori d'acord amb la "Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana" del 9 d'abril de 1976, per la que a les zones qualificades com sistemes d'espais lliures, zones verdes o similars també s'aplicarà la present normativa⁹⁷.

Dels conjunt d'espais protegits per la present llei, pertanyen a la zona litoral i presenten façana a la mateixa, els següents, rebent la conseqüent qualificació:

Reserves Naturals: a) La totalitat de l'espai: Aiguamolls del Baix Empordà. b) Una part de l'espai: Massís de l'Albera. Cap de Creus El Montgrí. Illes Medes. Muntanyes de Begur. Massís de Cadiretes

Paratges Naturals d'Interés Nacional: a) La totalitat de l'espai: Illes Medes El Montgrí

Parcs Naturals: Les Gavarres.

A la vegada dins de cadascuna d'aquestes es fa una classificació paralela en funció de diferents factors: Superfícies Forestals d'àrea reduïda. , dins les quals s'inclouen de nou el Massís de l'Albera, el Cap de Creus, Els Aiguamolls del l'Alt Empordà, les Illes Medes, el Montgrí, el Massís de Cadiretes. Zones a les que cal completar el règim Urbanístic: en aquest cas torna a paréixer el Cap de Creus, les Muntanyes de Begur i el Massís de Cadiretes. Restarien també objecte de protecció, però sense qualificació específica, la Illa de Canet al Fluvià a Sant Pere Pescador.

En l'Annex I de l'esmentat Pla, i dins l'apartat I Relació d'obres, instal·lacions i activitats sotmeses a prèvia avaluació d'Impacte Ambiental en tot el territori de Catalunya (D. 114/1988, de 7 d'abril) en el punt 8 es fa especial esment a la zona del domini públic marítimo-terrestre. "Ports comercials, pesquers i esportius. Dics i al-

⁹⁶ Espais Naturals, *Pla d'Espais d'interés Natural*, Generalitat de Catalunya Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Departament d'Agricultura Ramaderia i Pesca, Direcció General del Medi Ambient, 1988

⁹⁷ Espais Naturals, *Pla d'Espais d'interés Natural*, ob. cit., art. 11.1, Pag. 8.

tres actuacions de defensa i regeneració del domini públic marítimo-terrestre, sempre que el pressupost d'execució per contrata excedeixi els 500 milions de pessetes."

Posteriorment a l'apartat II Altres Obres, instal·lacions o activitats sotmeses a prèvia avaluació d'impacte ambiental als espais del P.E.I.N.. "9 Camins i carreteres de més de 4 m. d'amplada." Aquesta disposició pot afectar, o si més no es sobreposaria amb algunes de les disposicions de la LLei de Costes. D'altra banda també es fan referència a l'obligatorietat de sotmetres a aquest tràmit tots els plans generals d'ordenació i normes subsidiàries de planejament que estableixin nous sòls urbans o urbanitzables dins les zones del Pla .

Per concloure aquest apartat el P.E.I.N. grafia les diferents zones a protegir, veure gràfic (plànol) en la que algunes de les avans esmentades apareixen esmiculades en petites zones aïllades com és el cas de les Muntanyes de Begur, o S'Agarò o Llorell a Lloret. Zones totes elles per a on discorren els C.R.

S'inclou el P.E.I.N. dins aquest conjunt de legislacions, en conseqüència, per quant disposa normatives que coincidiran sobre determinades zones qualificades pel Planejament Urbanístic, (veure article 11), tals com: zones verdes, espais lliures, etz., que en el cas dels municipis costaners inclouen fragments del C.R..

Donat que el que considerem que s'ha de fer, és precisament, potenciar el fet de gaudir d'aquests espais, és pel que considerem que amb els corresponents Plans Especials es poden completar alguns d'aquests itineraris peatonals o perllongar-los, fins i tot, dins zones de major grau de control edificatori. ⁹⁸

Conclusions.

A partir d'aquí el repte és ara pel planejador que compta amb una molt recent novena a nivell de Catalunya. El Decret 1/1990 de 12 de juliol, pel que s'aprova el refós de textos legals vigents a Catalunya en matèria urbanística. *D.O.G.* núm. 1317 de 13 de juliol de 1990. a l'espera de la resolució dels contenciosos respecte a la novíssima Llei del Sòl, motiu pel qual no s'introdueix en el present treball, i que pot ajudar a formular el conjunt de figures de planejament que possibilitin el compliment dels preceptes dimanants de la LLei de Costes vigent, per a la fi realitzar una planificació global i profunda del nostre litoral i dins d'ell també els itineraris peatonals que anomenem C.R.

⁹⁸ Carcelles i Roca, Xavier, "Àrees Naturals de protecció ecològica i paisagística", *Debat urbanístic de la Costa Brava*, Begur, C.O.A.C., 1.989.

Capítol 7

Els Planejaments i els Projectes.

7.1 Preliminars.

Com ja hem avançat en l'anterior capítol (veure capítol 6), el conjunt de les diferents figures de Planejament que han anat apareixent paral·lelament a la consolidació i adequació de la legislació urbanística, conforma un dels principals mitjans d'incidència en la configuració dels C.R..

El seu elevat nombre i l'evolució que també específicament, ha sofert la manera en què es proposava actuar sobre aquests itineraris és el que ens ha fet plantejar un estudi més acurat dels mateixos, estudi que ocuparà, òbviament, el mateix àmbit cronològic especificat per la legislació urbanística en l'anterior capítol i que es concretarà fonamentalment en el conjunt del planejament posterior a la Llei del sòl de 1.956, doncs les propostes anteriors si exclouem el cas de S'Agaró detallat anteriorment (veure capítol 5), varen ser *legalitzades* com ja hem comentat a posteriori, majoritàriament a partir de l'aprovació de l'esmentada Llei.

Dins d'aquest conjunt de diferents nivells de planejament s'ha volgut cercar per cadascun dels diferents períodes en què dividirem aquest treball, aquell tipus que més ha incidit o que majoritàriament va ser emprat pel desenvolupament urbanístic del litoral de la C.B..

Paral·lelament s'han estudiat altres propostes d'ordenament global del nostre litoral, des d'un punt de vista diferent a l'específicament urbanístic, i que pel període en què es van realitzar considerem representatius.

D'altra banda s'ha volgut continuar en el que seria el procés lògic d'execució d'un planejament concluent aquest estudi amb una anàlisi de diferents projectes, recents, de C.R., alguns ja construïts, i que vindrien a ser el testimoni i reflexe darrer de com incideixen les propostes llançades des del Planejament urbanístic, a la realitat d'aquests itineraris.

7.2 Hipòtesis.

Fruit de les reflexions anteriors ens podem aventurar a dir que en un primer període de temps i com a conseqüència de l'aleshores recent creada Llei del sòl de 1.956, tot

el Planejament immediatament posterior apareix clarament articulada la possible normativa sobre els C.R. a partir de la referència a les normes Costa Brava de 1.954 (veure apèndix J).

Al ser aquest un document extraordinàriament detallat, i per la seva banda al presentar grans trets de globalitat i homogeneïtat, en el primer Planejament general i el posterior més detallat, com veurem posteriorment, trobem com és a partir d'aquest senzill control, que a l'hora de la veritat apareixerà quasi sempre, constituït i mínimament consolidat el C.R., si be quasi mai amb les estrictes especificacions de les N.C.B. (Normes Costa Brava).

Aquesta tònica es mantindrà bàsicament fins que s'aprova la segona legislació del sòl de 1.975, i el Planejament obviarà generalment aquest tema, no fent cap mena d'al·lusions.

Amb posterioritat els plans generals a partir dels anys 80 presentaran ja, propostes concretes, fruit d'un tipus de Planejament que pretén reequilibrar i cosir els diferents teixits urbans, comprenent la importància d'aquests itineraris, i proposant ampliacions, connexions, etc, si be no és aquesta una actitud generalitzada.

Per concloure en el darrer Planejament, el més actual i posterior a l'aprovació de la Llei de Costes de 1.988, es fa evident una influència rotunda i que fins a cert punt considerem encara no s'ha desenvolupat convenientment.

7.3 Metodologia.

El procés emprat ha estat el d'una recerca sistematitzada en un principi de tots els primers Planejaments Generals realitzats a partir de la Llei del sòl de 1.956, per amb posterioritat, passar ha estudiar tots els Plans Parcial que ha estat possible trobar i identificar que presentessin dins el seu àmbit geogràfic façana a la Z.M.T., aquest tipus de Planejament bàsicament es perllongarà fins els anys 70, legislant el que anomenarem *les urbanitzacions a primera línia de mar*, i que s'inscriurien en el procés lògic de desenvolupament d'aquest Planejament general, si be també trobem actuacions realitzades fora del seu control a partir de la legislació de Centres d'Interés Turístic (veure capítol 6.4.4.).

El Planejament posterior a 1.975 tornarà a ser novament el Planejament General, doncs a la majoria dels casos seran revisions de les propostes de desenvolupament dels anteriors i generalment no es contemplaran noves actuacions aïllades en el territori com les anteriors, tret d'algun cas esporàdic que estudiarem en detall.

Mereixerà un comentari en particular dins dels estudis globals de tota la Costa Brava el Plan de Ordenación de la Oferta Turística de la Costa Brava de l'any 1.978 promogut pel Ministerio de Comercio y Turismo realitzat pel col·lectiu A.H.I.N.C.O.¹, i que en les seves conclusions gràfiques i escrites ens permetrà confrontar els resultats obtinguts fins aquella data, doncs fa un estudi detallat dels diferents Planejaments fins aquell moment en el litoral, així com les possibilitats d'explotació turística del mateix en molts amplis sentits, fins i tot en forma d'itineraris recomanats.

Posteriorment en el Planejament General actual es farà una diferent classificació dels mateixos en funció de la manera com tractin la temàtica dels C.R.

¹Oferta Turística Plan de Ordenación, *Oferta Turística del plan de Ordenación de la Costa Brava. (Gerona)*, Madrid, Ministerio de Comercio y Turismo, 1.978, A.H.I.N.C.O.

7.3.1 Els Plans Generals Antics.

Amb aquesta denominació, com ja hem dit, nomenarem els Plans Generals originats amb posterioritat immediata a la Llei del sòl de 1.956 i s'inscriurien dins del que seria el control estatal de les possibilitats de creixement dels diferents municipis; tractant-se fonamentalment de plans de promoció municipal realitzats d'ofici pels Serveis de la Comissió Provincial d'Urbanisme ², i en conseqüència presentaran tots trets molt semblants en les seves propostes.

Els primers d'aquests Planejaments correspondran a Llançà i Blanes al 1.957 ^{3 4}, per més tard passar a desenvolupar-se els de Castell-Platja D'Aro, Begur, Palafrugell, Palamós, Sant Feliu de Guíxols, Tossa i Lloret, en el període de temps comprés entre 1.961 i 1.963, sient la resta planificats en el període 1.966 i 1.967, en un procés que al llarg de 10 anys durà a una primera ordenació del nostre litoral quan ja havia esclatat el fenòmen turístic.

Les característiques bàsiques d'aquests Planejaments, fonamentalment es concretarien en una extensió en forma de *taca d'oli*, del sòl amb possibilitats de ser urbanitzat ⁵, i amb una escasa consideració dels aspectes paisagístics, de l'equilibri territorial, així com de la morfologia del terreny.

A partir d'una previsió de xarxa viària bàsica i una ordenació continguda al voltant de nuclis existents, ⁶, com hem avançat abans, fan quasi exclusivament una al·lusió literal al compliment de les Normes Costa Brava, bàsicament en matèria de protecció del paisatge i xarxa viària, pel que fa a la seva incidència sobre els C.R., proposant una gran quantitat de sòl susceptible de ser urbanitzat.

Amb posterioritat aquest Planejament es desenvoluparà en forma de Plans Parcial que sovint desbordaran, fins i tot, les pròpies previsions dels seus autors, presentant actuacions aïllades fruit de la legislació turística de 1.963 ⁷

Veure quadre resum final.

Plans Generals Estudiats.

El llistat de Planejament que ens ha estat possible consultar, així com un breu comentari sobre el tractament que fan dels C.R. conformen el present apartat. La manera de realitzar aquesta narració serà la ja habitual en tots els anteriors capítols, és a dir, de Sud a Nord, i donada la unanimitat en la seva redacció, no creiem necessari fer posteriors subdivisions, referides a un diferent enfoc donat al C.R.. Així doncs, i per il·lustrar millor el que volem dir es fa una descripció sistematitzada de tots ells i només ens aturarem en els que presenten algun tret diferenciador.

²Cervera i Flotats, Benet i altres, "La Planificació Urbanística a la Costa Brava i la seva repercusió arquitectònica.", *Debat Costa Brava*, Girona Cambra de Comerç i Indústria, 1.978, pàg. 14.

³Cervera i Flotats, Benet i altres, "La Planificació Urbanística a la Costa Brava i la seva repercusió arquitectònica.", *Debat Costa Brava*, ob. cit., pàg. 14.

⁴Coromines, Esteve, "La Revisió del model de creixement dels anys 60-70", *Debat Urbanístic sobre la Costa Brava*, Girona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Demarcació de Girona, 1.989, pàg. 10.

⁵Cervera i Flotats, Benet i altres, "La Planificació Urbanística a la Costa Brava i la seva repercusió arquitectònica.", *Debat Costa Brava*, ob. cit., pàg. 15.

⁶Coromines, Esteve, "La Revisió del model de creixement dels anys 60-70", *Debat Urbanístic sobre la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 10

⁷veure capítol Legislació.

Blanes.

Pla General d'Ordenació Urbana de 18 de desembre de 1.957. En el seu article 29 "Edificación en el Casco Antiguo".- Se ajustará a lo fijado en los títulos I, II y III de las normas generales en cuanto las complementen, remitiéndose a lo señalado en el artículo 7 apartado b) de la Normas Urbanísticas y de Protección del paisaje de la Zona denominada "Costa Brava".

Aquesta mena d'al·lusió la trobarem repetidament amb major o menor detall, a tots els altres Planejaments i, d'una manera més precisa en forma anàloga a com apareix en aquest Pla en el seu article 71.- "Edificación en la Zonas de Protección de Acceso, Carreteras y Caminos", Dentro del perímetro de jurisdicción del Plan General de Ordenación de la villa de Blanes, la edificación que corresponda a cada una de las zonas establecidas en las Normas y que afecta a los caminos y carreteras existentes o proyectados, no sólo por el normal funcionamiento de los mismos, sino para preveer su posible transformación según las necesidades del tráfico, estará de acuerdo con la vigente legislación de Carreteras en cuanto a alineaciones y cumplirá, además, con las normas de la zona a que pertenezcan, y ateniéndose a lo dispuesto especialmente en las Normas de Costa Brava."

Coneixent aquest text al qual es fa referència no ens ha de sorprendre, que no es faci cap al·lusió a les obres ubicades a zones escarpades del litoral, doncs aquest primer Planejament de Blanes limita la seva zona d'influència a la punta de Santa Anna, al damunt del convent i no es perllonga en direcció a Lloret i en conseqüència, no fa cap mena d'al·lusió a la posterior urbanització de la cala Sant Francesc, però ens serveix per evidenciar, com el refugi per contrarrestar les seves generalitats és l'al·lusió a altres normatives coexistents amb ell i que seran aquestes, a la fi, les que configuren les seves propostes.

Lloret de Mar.

Pla General de Lloret de 8 de febrer de 1.966. Aquest Planejament ja inclou zona muntanyosa del litoral amb diferents qualificacions, especialment apareixent la Zona de Protección de Acantilados, i al fer al·lusió a aquestes és quan trobem en el seu article 119, una primera al·lusió a les intervencions que poden comportar l'aparició dels C.R.. Art. 119.- "Obras en Crestas, Acantilados y Puntos Salientes de la Costa", "Las construcciones que se autoricen, siempre con un criterio restringido y limitado se atenderán a lo dispuesto en el art. 14 de las Normas Generales Urbanísticas y de Protección del paisaje de la Zona de la Provincia de Gerona denominada "Costa Brava". (veure apèndix J).

Tossa de Mar.

Pla General de Tossa de Mar aprovat inicialment el 23 de desembre de 1.963 i publicat al B.O.P. el 18 de gener de 1.964.

Aquest Planejament ja preveu diferents Plans Parciais aprovats amb anterioritat a ell mateix, i incorpora majors precisions als fins ara vistos en matèria de protecció del paisatge, extenent a totes les zones compreses dins el pla els criteris dimanats de les N.C.B.⁸.

⁸Aquestes especificacions es completen en l'article 23. "Normas Protección Paisaje. art. 23-

Però donat que el Pla estava legalitzant a posteriori certs projectes d'urbanització ja iniciats en aquell moment no és estrany que sigui aquí on trobem una especificació directa a la normativa dels C.R.. "Article 97.- Zona Reserva apoyada en Costa y Carreteras. Zona situada en las proximidades de las carreteras del litoral , a ambos lados de las mismas y entre éstas y los acantilados y las playas. Su consideración como zona de reserva se basa en la obligación de respetar los acantilados y de disponer el paseo de ronda en todo el recorrido de la Costa, asegurando los accesos públicos para las penetraciones a las calas..."

Castell-Platja D'Aro.

Pla General de Castell-Platja D'Aro de 9 d'octubre de 1.959. En aquest Planejament es reproduïxen les al·lusions comentades en els Plans fins ara vistos a les normes C.B.⁹. No obstant ja es recull el fet de l'existència en aquesta data de tot un seguit d'itineraris peatonals que cal defensar i potenciar pel seu interès paisagístic i cita al fer referència a la xarxa viària urbana "Un elemento de gran importancia en estas zonas de sumo interés paisagístico lo constituyen los paseos y mirandas a lo largo de la costa; estos paseos es natural que sean destinados a los peatones para que con toda tranquilidad disfruten de lo que la naturaleza creó y sirva, al propio tiempo, de enlace entre playas y calas. Se preveen el ya exsistente, magnífico, de S'Agaró que enlaza Sant Pol con la Conca y el proyectado de unión desde la Conca a todo lo largo de la Playa de Aro hasta la riera de Fanals, donde enlaza con la vía de ronda construida desde el Hotel Costa Brava hasta el término de Calonge."

Calonge i Palamós.

Pla General Conjunt de 12 de juny de 1.962. Aquest Planejament inclou les mateixes referències al vist fins ara a Platja D'Aro pel que fa a les edificacions en zones de protecció de camins, carreteres i accessos, així com tot el dit en el tema de protecció del paisatge. No obstant destacaríem el text anomenat ordenança núm. 4 i que ha estat trobat conjuntament, encara que es tenen seriosos dubtes que configurin un text únic, que específicament dictat per Calonge, i al nostre entendre , anterior al propi pla, a l'entorn de 1.955, obra de l'arquitecte Angel Sánchez Solsona "Ordenanza n.o 4. Paseo de Ronda en los acantilados, dicta una sèrie de disposicions pels Camins de Ronda, clarament influenciades per la realitat d'un S'Agaró en la seva fase final de construcció (veure capítol 5) i que recull les seves experiències.

Sorprén però, que no faci cap al·lusió a les normes Costa Brava i que tampoc respecti el seu criteri de dimensió, la qual cosa ens fa aventurar que fins i tot, fos anterior a les mateixes, en el ben entès de què com a normativa intenta solventar el problema de la incipient urbanització de la costa a l'entorn de Torre Valentina que s'havia iniciat amb anterioritat a la Guerra Civil¹⁰ quan es va instal·lar la

Para todas las edificaciones que se realicen dentro de las zonas comprendidas en este Plan General, deberán además tenerse en cuenta en lo que se pudiera afectarlas, las Normas Generales Urbanísticas y de protección del Paisaje en la Zona de la Provincia de Gerona, denominada "Costa Brava".

⁹ Així es recull a l'article 54 referent a la Zona especial de Protecció del Paisaje, article 55 Zona de respeto en Acantilados, i article 47 Edificación en las zonas de Protección de Accesos, Carreteras y Caminos.

¹⁰ Pol Girbal, Jaume, *El Món de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 203.

comediante canadenca Madeleine Carroll.

Art. 4-1 Situación. Abarca esta zona la faja de terreno de la llamada zona de vigilancia, que siguiendo la costa se desarrolla desde "Torre Valentina", por el norte hasta el límite del término municipal, por el sur de la playa denominada de la "Bella Dona".

Art. 4-2. Dimensiones y trazado. El ancho del paseo de ronda será en toda su longitud de tres metros como mínimo; su destino será el de uso público para peatones, y no podrá ser interceptado en su recorrido bajo ningún pretexto ya sea de uso particular o público tal como hoteles, etc.

El trazado se adaptará a la topografía del terreno y no será obstáculo el tener que establecer las correspondientes escalinatas para salvar las distintas alturas. No podrá discurrir por playas o lugares que sean o hayan sido batidos por el oleaje en los temporales, ni por otros que pudieran ofrecer peligro para los peatones.

Art. 4-3. Modificaciones en su trazado. Cuando los propietarios lindantes con el paseo de ronda, deseen quedar aislados del mismo, podrá solicitar si el terreno lo permite y obedece a un plan conjunto que, su trazado se deslice en una terraza de nivel inferior, así mismo y en casos especiales podrá cubrirse en forma de pórtico, abierto totalmente al mar, con un altura libre mínima de paso de tres metros, pudiendo utilizarse superiormente como terraza descubierta, siempre que la rasante del jardín sea cuatro metros como mínimo superior al nivel del paseo. En ambos casos correrán las obras de cuenta de los solicitantes.

Art. 4-4. Alineación de edificaciones. Todas las construcciones que se realicen a cualquier nivel contiguos al paseo de ronda, se separarán como mínimo del mismo cuatro metros, siempre que se separen seis metros de la Línea Marítimo Terrestre para dejar jardín delantero y siempre se limitarán al lado interior del paseo quedando totalmente prohibidas del lado del mar.

Art. 4-5. Nuevas urbanizaciones. Los proyectos de nuevas urbanizaciones además de cumplir los requisitos establecidos para la obtención de licencia y para la correspondiente zona, deberá incorporarse al mismo, la construcción del paseo de ronda en toda la longitud que abarque y con los accesos pertinentes, obras que quedarán finalizadas antes de comenzar la construcción del edificio.

Art. 4-6. Accesos. El paseo de ronda enlazará con todos los senderos y caminos de acceso que del interior vayan a calas y puntos dominantes; en los lugares en que estos no existan ó estén distanciados en más de trescientos metros será obligatorio dejar nuevos senderos de peatones desde la carretera en número suficiente para que no rebasen esta distancia. Tanto los actuales como los nuevos tendrán una anchura de tres metros.

Art. 4-7. Cerramiento lateral de solares. Las cercas que puedan establecerse se compondrán de un zócalo de piedra natural y el resto hasta 1'60 metros de setos o elementos en forma de celosía. Se prohíbe el empleo de espinos, alambradas ú otros similares.

Art. 4-8. Uso de calles playas y acantilados. A tenor de la Ley de Puertos, todo el espacio que quede entre el paseo de ronda y el mar es de uso público quedando por tanto prohibido el cerrar ninguna playa, cala o acantilado.

Art. 4-9. Protección del Paisaje. Desde la belleza natural del lugar, se considera todo el sector como paisaje de interés especial, por lo cual se exigirá el empleo de materiales nobles en los muros de contención ú obras análogas; asimismo se procurará

no queden a la vista los lugares en que se hayan realizado vertidos de tierras, las cuales se estabilizarán y ocultarán por medio de plantaciones. Se exigirá armonicen con el paisaje y ambiente las obras marítimas de pesca, navegación y de distracción. No se permitirán anuncios comerciales y sí sólo discretos rótulos o indicaciones de situación y los referentes a los servicios instalados. Se respetarán al máximo los árboles y zonas de vegetación existente y se repondrán en cuanto sea posible los que por motivo de obras del paseo hubiera sido preciso eliminar.”.

Palafrugell.

Pla General de Palafrugell de 12 de maig de 1.962. D'aquest Pla General destacariem, en particular, més que en el seu propi text l'escrit de la Comissió Provincial d'Urbanisme pel qual contesta a la proposta de les modificacions de les Ordenances i de les Normes Urbanístiques de l'aleshores vigent Pla General, en el punt tercer article 14 bis. la Comissió fa les següents consideracions respecte al caire que ha de tenir el C.R., i es manifesta en aquests termes “Camino marítimo a lo largo de la costa. A lo largo de la costa deberá reservarse un espacio para poder dar lugar al establecimiento de un camino marítimo público de carácter peatonal. Su anchura será variable, comprendida entre los dos y cuatro metros, dentro de la faja de seis metros de ancho de la zona de vigilancia litoral...”. Aquesta resposta de data 1.964 sorprén per quan manifesta un criteri dispar fins i tot desde la pròpia Comissió la qual a l'any 1.954 havia dictat unes normes, a priori, molt restrictives al respecte.

No obstant i a modus d'excepció comentarem la revisió d'aquest Pla General de data 16 de febrer de 1.974. En ella es fa unes consideracions sobre com ha estat el desenvolupament d'aquest primer Pla de 1.962 i dins d'ella trobem algunes referents al C.R. “Zona costera. Una de las experiencias fruto de la aplicación del plan General vigente al que se ha aludido anteriormente es precisamente la de los problemas ocasionados por la falta de concreción hasta la fecha del trazado del paseo peatonal marítimo-terrestre que ha de actuar de frontera entre la zona urbanizable y la zona de protección del paisaje costero. Se ha estudiado y grafiado pues a escala del Plan General este camino frontera en todos los tramos en que todavía no existe, al mismo tiempo en que se consolida la ubicación geográfica de los tramos del mismo construido durante estos últimos años.”.

Troblem aquí una de les millors definicions o consideracions que pot tenir aquest camí, *el de frontera entre la zona urbanitzable i la no urbanitzable a la zona marítima*, a la vegada que fruit del desenvolupament anterior aquest s'ha anat consolidant a tot el llarg del front marítim de Palafrugell, fruit de l'obligació imposada desde la pròpia Comissió Provincial d'Urbanisme, actuació aquesta que ja hem comentat àmpliament, sobtant però, el diferent conjunt de denominacions que rep “ camino marítimo a lo largo de la costa, camino marítimo público de carácter peatonal, paseo peatonal marítimo-terrestre, camino frontera...”.

Altres Municipis.

Per concloure aquest apartat esmentarem un seguit de municipis dels quals ha estat consultat el Pla General i que en termes absoluts no presenten cap variació al fins ara dit. Ens estem referint als Plans Generals de L'Escala de 1.966, de Roses de 26 de setembre de 1.961, de Cadaqués de 7 de novembre de 1.959, a on tornem a trobar

el mateix tipus de referències a les N.C.B. si bé fins i tot en menor grau; i dels quals trobem un exemple encara vigent en el de Santa Cristina d'Aro, que aprovat en data 15 de setembre de 1.963, encara continua vigent.

7.3.2 Els Plans Parcials.

Com hem dit abans, el desenvolupament de l'anterior Planejament es va executar fonamentalment mitjançant Plans Parcials els quals van esdevenir l'autèntica "Vedette" del Planejament de la Costa Brava ¹¹, havent-se elaborat fins l'any 1.974, 539 Plans Parcials a la costa. Bàsicament constituïen el suport legal del que s'anomenaven urbanitzacions de les quals S'Agaró havia estat la pionera (veure capítol 5), i que ja a 1.966 van ser objecte d'un estudi acurat per part d'Ivette Barbaza ¹².

En el moment de l'elaboració del seu estudi, Barbaza va proposar una mena de classificació a priori d'aquest tipus d'urbanització, entre els que S'Agaró constituïria un apartat especial, diferenciant després entre aquelles urbanitzacions situades a la vora del mar i les que no ho eren; nosaltres estudiarem les primeres en particular, urbanitzacions espontànies i un altre exemple aïllat El Centre de vacances del club Mediterrané, aquesta classificació a priori, es fonamenta en el fet de l'existència o no d'un Planejament ordenador per les mateixes, o millor dit, una única voluntat d'així fer-ho, una iniciativa pública o privada però potent, i persistent. D'entre les que ella considera situades vora mar n'esmenta algunes com Martosa i Santa Maria del Llorell, Gigarola, Pola i Fotadera etz, que es trobaven en un avançat estat de construcció al 1.964 i en les que com a característica específica d'alguna d'elles esmenta la previsió en alguna d'aquestes d'un Camí de Ronda, com és el cas de Martosa; considerant aquesta una de les característiques influenciada, o també existent a S'Agaró i que de realitzar-se així donaria lloc a un resultat formal més armoniós.

Al nostre entendre el C.R. com equipament constituirà un reclam pel possible públic que cercava així emular amb la seva adquisició als propietaris de S'Agaró, i que posteriorment no s'executava, doncs era considerat superflu per un promotor que fins i tot no arribava mai a completar la xarxa de serveis bàsics.

Entre les que ella considera espontànies destaca en aquell moment, la que es desenvolupava a l'any 1.958 a partir de Roses i en direcció a Canyelles Grosses, a mesura que anava avançant el camí que des del Far duia a aquella platja, promogut per l'Ajuntament, subjectes al pur atzar de les iniciatives individuals, fet aquest que s'ha reflectit clarament en el traçat del C.R.

La importància del fenomen de les urbanitzacions va ser tan gros que a les posteriors revisions del Planejament, la seva influència, es va deixar sentir obligant a realitzar nombrosos pactes i concessions per part municipal que van permetre que es continués construint en elles amb posterioritat, en un moment en que s'estava plantejant un Planejament de contenció. ¹³, i així, exemples com la Platera a l'Estartit, Aiguafreda, i Ses Negres a Begur, cala Gigarola a Tossa, van continuar

¹¹ Cervera i Flotats, Benet i altres, "La Planificació Urbanística a la Costa Brava i la seva repercusió arquitectònica.", *Debat Costa Brava*, ob. cit., pàg. 15.

¹² Barbaza, Ivette, *El Paisatge Humà de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 330 a 338.

¹³ Coromines, Esteve, "La revisió dels models de creixement dels anys 60-70", *Debat Urbanístic sobre la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 10

consolidant-se i altres com cala Castell a Palamós, Santa Clotilde a Lloret i Port Lligat i Gillola a Cadaqués estiguin pendents, encara, d'urbanitzar.

La seva ubicació venia quasi exclusivament justificada per l'atractiu del paisatge i la visió que des de les seves diferents unitats, es tenia del mar ¹⁴, i anaren successivament copant tots aquells indrets del litoral, fins i tot aquells que es podrien considerar més desfavorables, l'exemple clar és el club Mediterráneo, ¹⁵. No restant cap cala d'importància sense la seva urbanització, conformant a la fi un perillós continu edificatori, que ja a l'any 1.969 es preveia i que dissortadament només s'ha aturat per la delimitació de certs espais com a espais d'interés natural, ¹⁶,

Una de les característiques fonamentals d'aquestes urbanitzacions ha estat la de centrar-se en parcel·lacions molt reduïdes, això com posteriorment veurem, ha tingut força importància en l'aspecte o caire que al final ha tingut el C.R., doncs de no existir un projecte precís pel mateix en la majoria dels casos, i donats els pocs recursos per part dels propietaris i de la urbanitzadora, en el cas de les parcel·les més reduïdes, el camí ha restat com un espai buit, adequat exclusivament a un trànsit molt precari, per contra a les parcel·lacions més grosses tot i no presentant projecte específic, a la fi han configurat espais molt més acurats... ¹⁷, la major incidència de les primeres, a la fi és la que ha donat el caràcter actual que tenen aquests recorreguts.

Veure plànol adjunt.

Els Plans Estudiats.

Per introduir aquest apartat caldrà que primerament comentem el fet de què ha estat força difícil la localització i selecció dels mateixos en funció de que presentessin o no una façana marítima, donat el fet que a partir de la seva pura denominació moltes vegades això difícilment era possible.

D'altra banda el nombre d'actuacions trobada a la fi tampoc a estat tant gran com calia esperar i només s'ha localitzat i identificat a 32 d'aquestes actuacions, posteriorment com ja comentarem poques altres actuacions han restat sense estudiar de les que realment es van promoure a aquella época, a on majoritàriament el que es va promoure era la zona interior del litoral. A continuació es relataran seguint la mateixa metodologia emprada anteriorment els diferents projectes per cada municipi.

Blanes.

Plan Parcial Cala San Francisco, aprovat el 12 de juliol de 1.971. Aquest Planjament que ocupa quasi exclusivament la part del litoral de Blanes muntanyenca, no presenta en els seus documents escrits cap mena d'al·lusió a un Camí de Ronda, tampoc considera la preexistència de cap itinerari i vinculat a aquest projecte s'ha

¹⁴Barbaza, Ivette, *El Paisatge Humà de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 419, "Els únics criteris de localització avui dia són la bellesa del paisatge i la "vista del mar".

¹⁵Barbaza, Ivette, *El Paisatge Humà de la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 415 a 425.

¹⁶Coromines, Esteve, "La revisió dels models de creixement dels anys 60-70", *Debat Urbanístic sobre la Costa Brava*, ob. cit., pàg. 14.

¹⁷Cervera i Flotats, Benet i altres, "La Planificació Urbanística a la Costa Brava i la seva repercussió arquitectònica.", *Debat Costa Brava*, ob. cit., pàg. 14.

trobat datat un d'específic pel Camí de Ronda de 31 de maig de 1.975 que dissortadament no es deuria executar, en canvi en els seus documents gràfics si que apareix clarament un traçat d'itinerari peatonal, tipus Camí de Ronda d'una amplada aproximada a quatre metres i que fins recentment, l'any 1.989, no ha estat construït com a tal sient anteriorment un camí sense cap mena d'urbanització, i que en el ramal que surt de la platja es dirigeix cap a Tossa presentava un itinerari peatonal paral·lel a una alçada superior, (Plànol 7.1).

Aquest tipus de tractament integrant, considerant el C.R, com un vial més es repeteix freqüentment en el Planejament que estudiarem, així com el fet de no fer-ne cap al·lusió escrita.

Lloret de Mar.

- Pla Parcial de la Urbanización Canyellas, aprovat definitivament en data 15 de desembre de 1.961. En aquest projecte, en el seu Pla General, ja es grafia específicament anomenant-lo Camino de Ronda, l'itinerari que discorre paral·lel a la costa en direcció a Tossa de Mar a partir de la cala, i al mateix temps a la informació urbanística que acompanya el Pla i a la segona fase del mateix travessant el que seria la Zona verde, que seria la immediatament més propera al mar, s'ubicaria un Camí de Ronda "Estos terrenos se destinan a "Ciudad jardín extensiva" en las dos modalidades citadas anteriormente, la de 800 m2 para la zona más alejada del mar, la sigue la de 1.200 m2 con grandes espacios sin edificar respetando el paisaje en lo posible, y manteniendo este criterio le sigue una "zona verde", alargada recorrida por el "camino de ronda", luego están los acantilados y el mar.". Dissortadament aquest recorregut no ha estat mai executat, encara que tampoc ho ha estat la zona urbanitzada abans comentada.
- Plan Parcial de Ordenación Montgoda Sur, aprovat definitivament el 12 de febrer de 1.965. En aquesta proposta d'ordenació trobem, com ja hem comentat anteriorment, referència al C.R., gràfica, i així es grafia en el plànol de "alineaciones y parcelación" un "camino de ronda" que iniciant-se a cala Trons es reparteix a banda i banda del mateix en direcció a Lloret de Mar i a Tossa de Mar, a la vegada que es preveu els corresponents accessos peatonals. Aquest itinerari es troba actualment relativament consolidat a la part que es dirigeix a lloret i reduït a un senzill corriol damunt d'uns penyasegats a l'altre costat, amb freqüents interrupcions (Plànol 7.2).

Tossa de Mar.

- Plan parcial urbanización Martosa, aprovat definitivament el 22 de març de 1.960.

Aquest projecte d'urbanització al qual ja hem fet referència per un comentari d'Ivette Barbaza, i en el qual es manifestava la voluntat de construcció d'un Camí de Ronda, recull de manera un tant diferent al fins ara vist com serà aquest recorregut "También se ha estudiado la construcción de un camino de

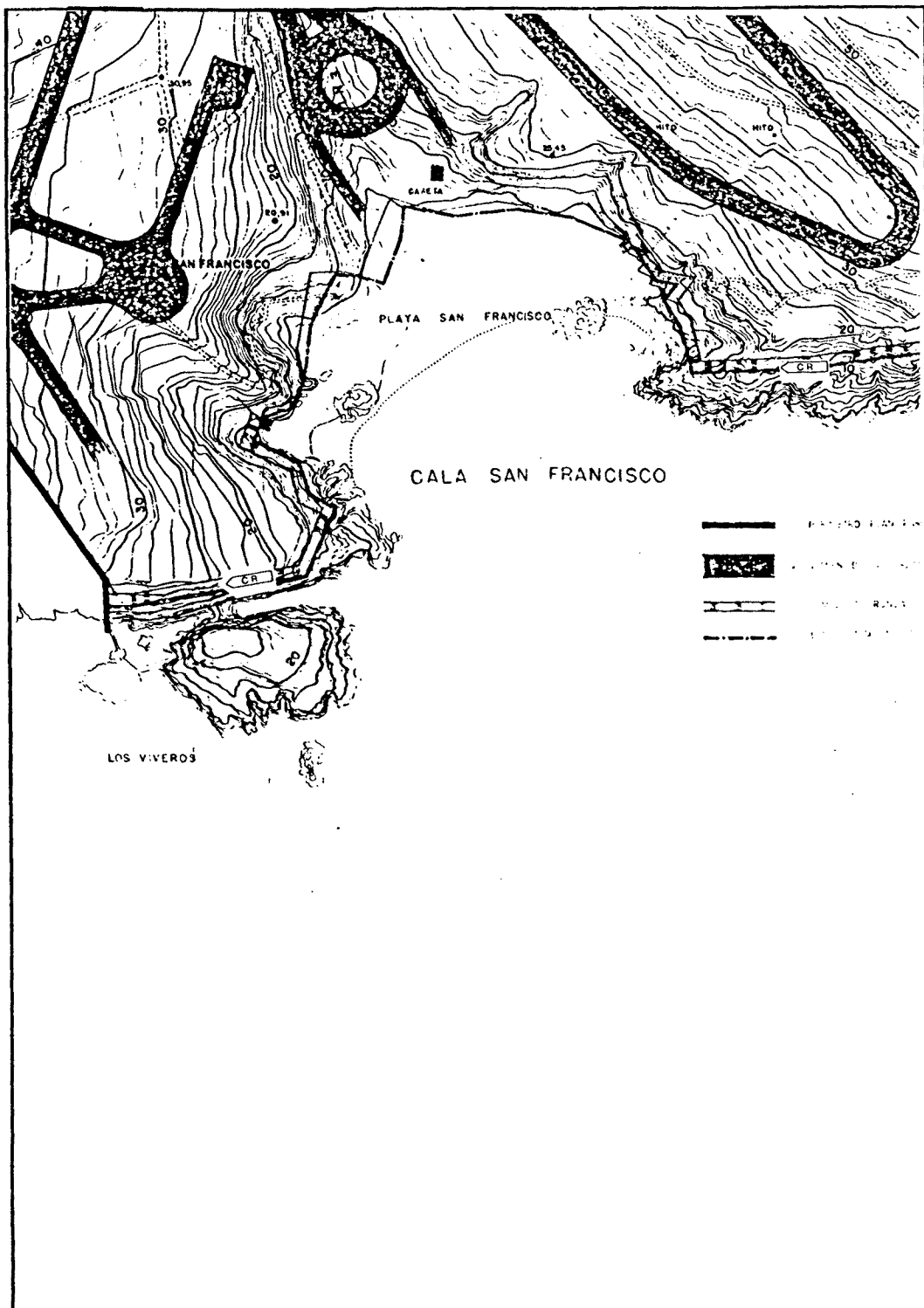


Figura 7.1: Plànol de vials del Pla Parcial Cala San Francisco. Blanes. 1.971

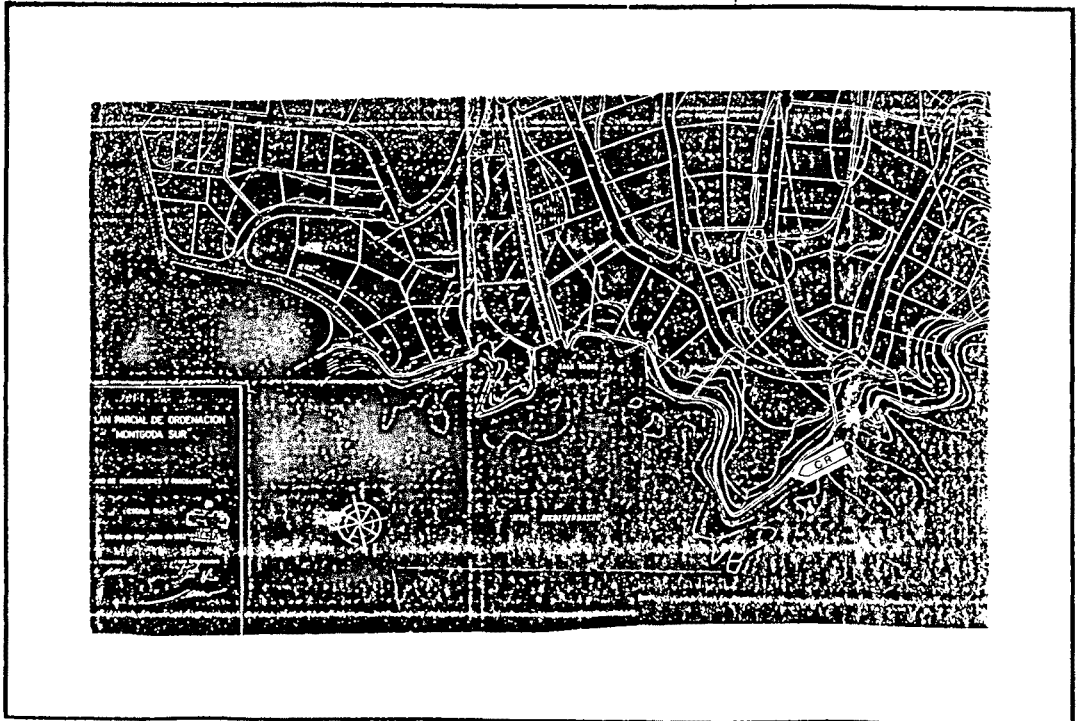


Figura 7.2: Plànol de Alineaciones y Parcelación. Pla Parcial Montgoda Sur. Lloret de Mar. 1.962.

ronda, que discurriendo a media altura permita aprovechar la zona de acantilado, aunque con constucción muy diseminada y al mismo tiempo poner en comunicación las diferentes calas”, amb aquesta excusa el que només podia resultar era un corriol en mig de la franja de bosc immediatament més propera a mar, no arriant ni tan sols a grafiar-se a la planimetria.

- Plan parcial Giverola-Pola, aprovat definitivament el 6 de març de 1.961.
En aquesta important operació immobiliària del nostre litoral no es fa cap al·lusió a aquest tipus d'itineraris, si be s'especifica que es desenvoluparà tota una xarxa de “caminos y sendas de paseo”, dissortadament sense definició en els documents gràfics, i que bàsicament s'han limitat a la construcció de certs túnels per accedir d'una cala a l'altra.
- Plan Parcial y Proyecto de Urbanización de Santa María de Llorell, aprovat definitivament el 8 de febrer de 1.960.
Tampoc res es comenta d'aquests itineraris ni en la part escrita ni en la gràfica, limitant-se únicament a executar-se alguns camins perpendiculars a la costa per tal d'accedir al mar.
- Pla Parcial Cala Salions, aprovat definitivament el 18 de desembre de 1.965.
Es aquesta una de les grans intervencions en aquest tram del litoral i que fins recentment ha permès una elevada edificabilitat del mateix, el disposa però d'una reduïda cala vorejada d'una orografia molt i molt escarpada no presenta

cap proposta de C.R., si be dins el conjunt de la xarxa viària preveu la construcció de “senderos o veredas de tránsito exclusivo peatonal”, no precisant cap a la franja litoral ¹⁸, i darrera de l'excusa de la creació d'uns itineraris agradables en mig de zones verdes es deixava la seva construcció a posteriori, i donat que majoritàriament mai es van arribar a executar aquestes zones verdes, o lliures d'edificació mai es van realitzar els camins, tret de comptades excepcions.

- Pla Parcial Morro de Costa Cala Llevador, aprovat definitivament el 23 de gener de 1.973.

En aquest Planejament s'opta per una actitud anàloga a la fins ara descrita no precisant el traçat de cap C.R. i limitant-se a manifestar que s'executaran “paseos peatonales a través de las agradables zonas de jardín y bosque”, la qual cosa automàticament deixava sense validesa qualsevol normativa al respecte.

- Pla Parcial Cap de Tossa de Mar, aprovat definitivament el 20 de maig de 1.975.

Es aquest un Planejament que podríem anomenar modern contemporani, posterior fins i tot a la llei de Costes de 1.969 i com a tal recull diferents especificacions referents a la zona marítimo-terrestre. No obstant res en elles ens fa preveure l'existència de C.R., i només a la justificació del sistema viari es fa al·lusió a que es completarà aquest amb un Camí de Ronda “Se completará el sistema de viales mediante el camino de ronda situado en la parte central del acantilado y mediante los sistemas de pasos peatonales conectado a la red viaria principal” configurant-se a la fi com un senzill corriol només consolidat en la seva part més propera al nucli urbà de Tossa de Mar.

Santa Cristina D'Aro.

Plan Parcial urbanización Rosamar, aprovat definitivament el 17 d'octubre de 1.964.

Aquesta urbanització ocupa bàsicament la platja de Canyet ja repetidament esmentada, i primera que va presentar un conjunt d'edificacions ornamentals enllaçades per un itinerari peatonal aprop de mar.

El projecte les recull i les respecte ampliant-les si cal, i aquest si que proposa un traçat d'un possible C.R., tant a la documentació gràfica com a l'escrita. En aquesta darrera, i després de manifestar que es conservaran i milloraran els camins que recorren el litoral de la finca, com a passetjos peatonals i que constitueixen en part el Camí de Ronda necessari per la vigilància litoral, s'especifica fins i tot el tipus de pavimentació que hauran de presentar aquests recorreguts “El pavimento tipo cuatro correspondiente a los caminos de tránsito exclusivo de peatones, comprende la construcción de peldaños rústicos de piedra, compactación y sellado de gravilla de río de uno a tres cm. o simple compactación de tierras en función de las zonas que atraviesen”.

¹⁸Aquesta actitud de no precisar el traçat es veu reflectida en el següent paràgraf de la memòria “En cuanto a los senderos peatonales solo se han señalado en los planos, aquellos necesarios que discurren entre parcelas, tanto del casco como de las zonas residenciales aisladas. Los restantes senderos o veredas discurrirán en medio de las amplias zonas verdes públicas, creando ambientes gratos y agradables. Muchos de estos senderos serán con escaleras, dado la topografía del lugar”.

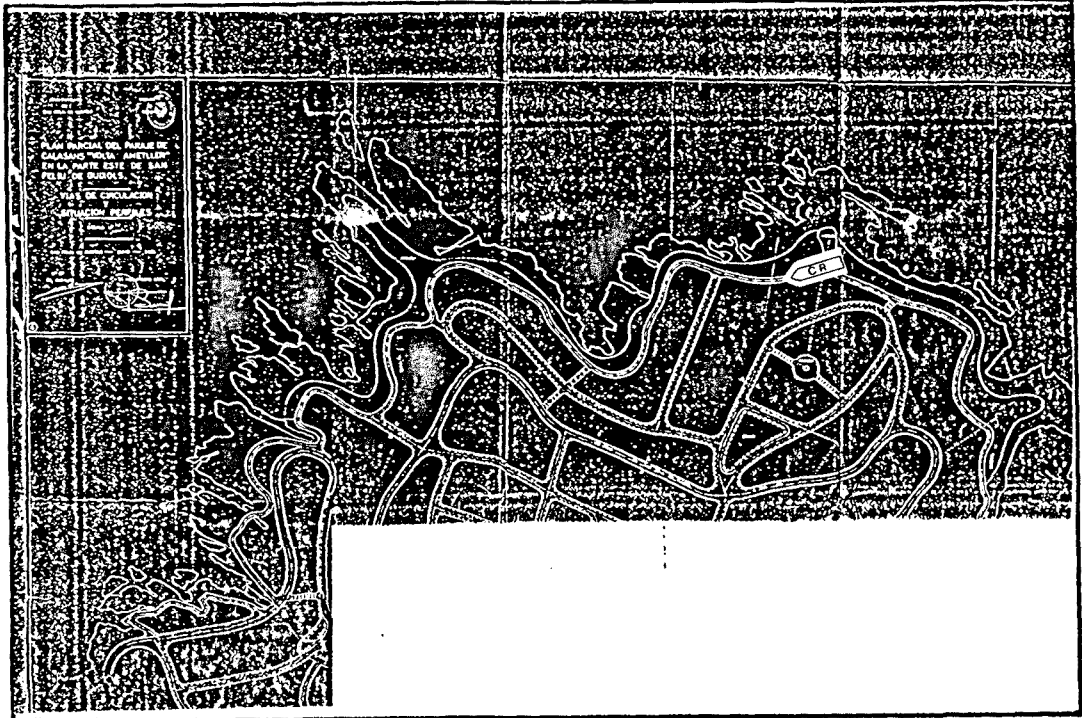


Figura 7.3: Plànol de “Vías de circulación y situación de perfiles”, Plan parcial Volta de l’Ametller. Sant Feliu de Guíxols. 1.963.

Sant Feliu de Guíxols.

- Pla parcial Volta de l’Ametller, aprovat definitivament el 24 de desembre de 1.964.

En aquest pla es grafia íntegrament un recorregut des del port de Sant Feliu de Guíxols fins a la platja de Sant Pol, amb una amplada de quatre metres, però per contra res es diu en l’apartat normatiu. Aquest itinerari va arribar a consolidar-se en algun tram, el més proper a la platja de Sant Pol, restant interromput durant molts anys, fins que el darrer Planejament l’ha tornat a revitalitzar, doncs majoritàriament ha estat conformat com un corriol de petites dimensions a mitja alçada de la zona rocallosa. (Plànol 7.3)

- Plan parcial Punta Brava, aprovat definitivament el 22 de gener de 1.966.

Aquest pla el laborat pels arquitectes Joaquim Tous i Josep Maria Fargas, presenta a tot el llarg de la seva façana marítima un traçat de Camí de Ronda absolutament detallat amb els corresponents vials de descens fins a mar que desgraciadament no ha arribat a consolidar-se, estant previst de fer-ho a partir del Planejament actual.

Desgraciadament la informació gràfica que ha arribat a les nostres mans es troba molt malmanada i solament podem adjuntar el plànol següent. (Plànol 7.4)

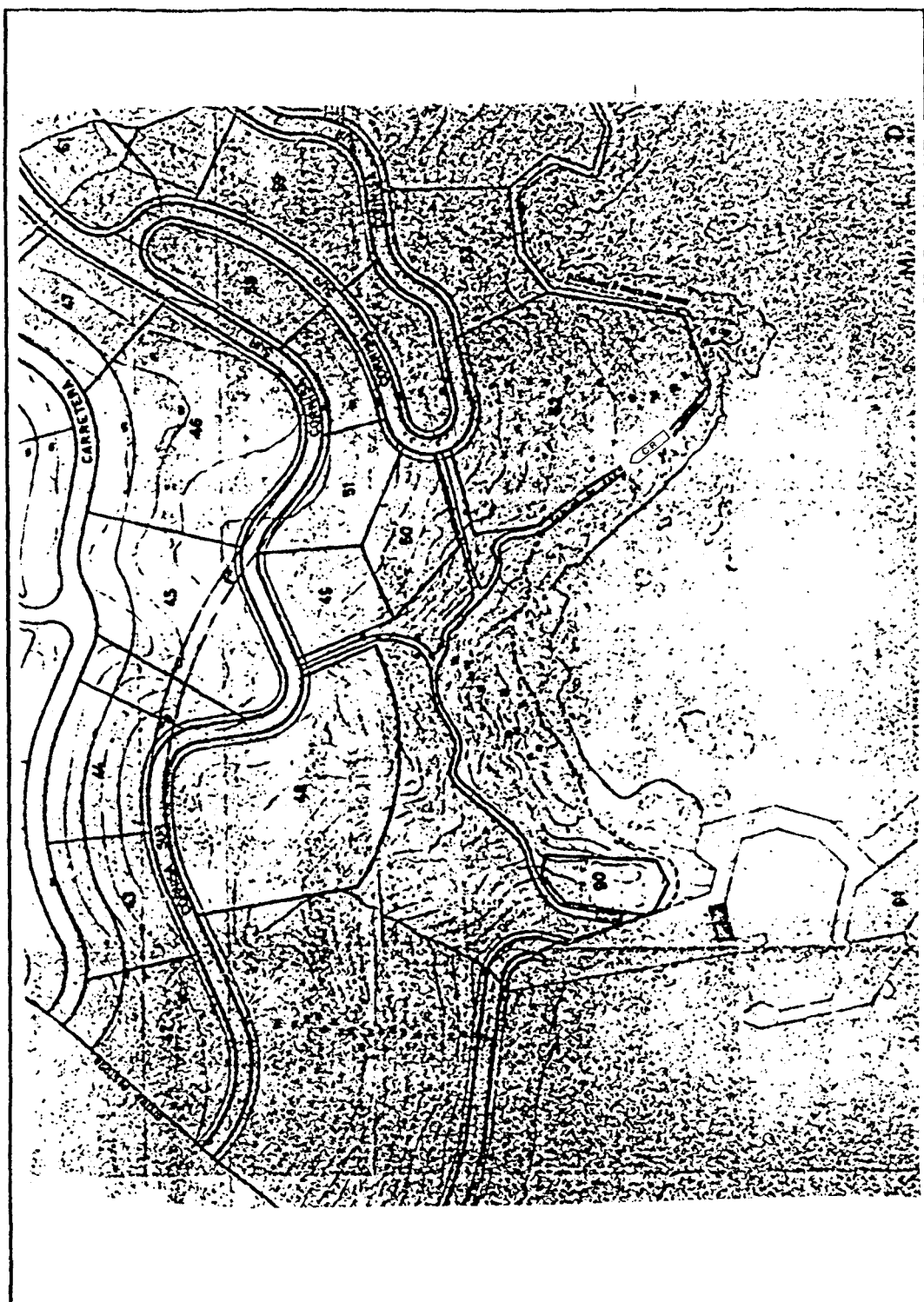


Figura 7.4: Plànol de vials. Urbanització Punta Brava. Sant Feliu de Guíxols. 1975.

Calonge.

- Proyecto de Urbanización Torre Valentina, aprovat definitivament el 27 de setembre de 1.963.

Aquest projecte presenta a la documentació gràfica que ens ha estat possible consultar, un traçat d'itinerari peatonal d'una amplada aproximada de 4 metres que configuraria el que actualment existeix a l'indret, no havent trobat cap altra mena d'informació.

- Pla Parcial de Ordenación Font Romà de Treumal, aprovat definitivament el 6 de març de 1.968.

En aquest pla no s'especifica res d'un itinerari paral·lel a la costa i sí en canvi es fa esment del que porta a la Cala de Can Cristus des de la carretera de Sant Feliu a Palamós, el qual ja estava configurat amb anterioritat a l'aprovació d'aquest pla si be en ell s'especifica que estarà format per una escala de jardí de 2 metres d'ampla.

- Pla Parcial de la "Urbanización Castillo Madeleine" , aprovat definitivament el 31 de juliol de 1.968.

Realitzat per l'arquitecte Angel Sánchez Solsona, el mateix autor de l'ordenança núm. quatre, comentada anteriorment al fer al·lusió al Pla General antic, preveu en el traçat dels seus vials un Camí de Ronda al capítol 3, configurant-lo en un ample de tres metres "La red peatonal tendrá un ancho de tres metros. Estando formada por caminos con escaleras de tipo rústico constituidos con materiales naturales y de acuerdo con el paisaje", com es veu manté els mateixos criteris exposats per ell anteriorment si be amb posterioritat fa al·lusió a l'obligació de complir les Normes de Protecció del Paisatge de la Costa Brava. (Plànol 7.5).

Aquest itinerari que si be ha perdurat i mantingut fins els nostres dies, no s'ha configurat totalment segons les especificacions del projecte, sient però, juntament amb el primer sector de Torre Valentina, un dels més concorreguts del nostre litoral, doncs dóna accés a tot un seguit de petites cales, a les quals el C.R., és l'únic mitjà d'accés.

Palamós.

- Plan Parcial de extensión de la villa de Palamós ordenando la Playa de la Fosca, aprovat definitivament el 14 de juny de 1.960.

Aquest Planejament fonamentalment ordena la façana marítima a la cala de la Fosca, no obstant presenta un petit tram peatonal que connecta dos sectors de trànsit rodat just en l'indret anomenat Roca Fosca, la qual haurà de tenir en projecte una amplada de quatre metres, coincident amb les disposicions de les N.C.B., presentant però, dues voravies d'1'5 m. a banda i banda d'un cos central ajardinat. No està clar que això sigui una referència a un C.R., però donades les seves característiques es podria incloure dins els recorreguts peatonals arran de mar.

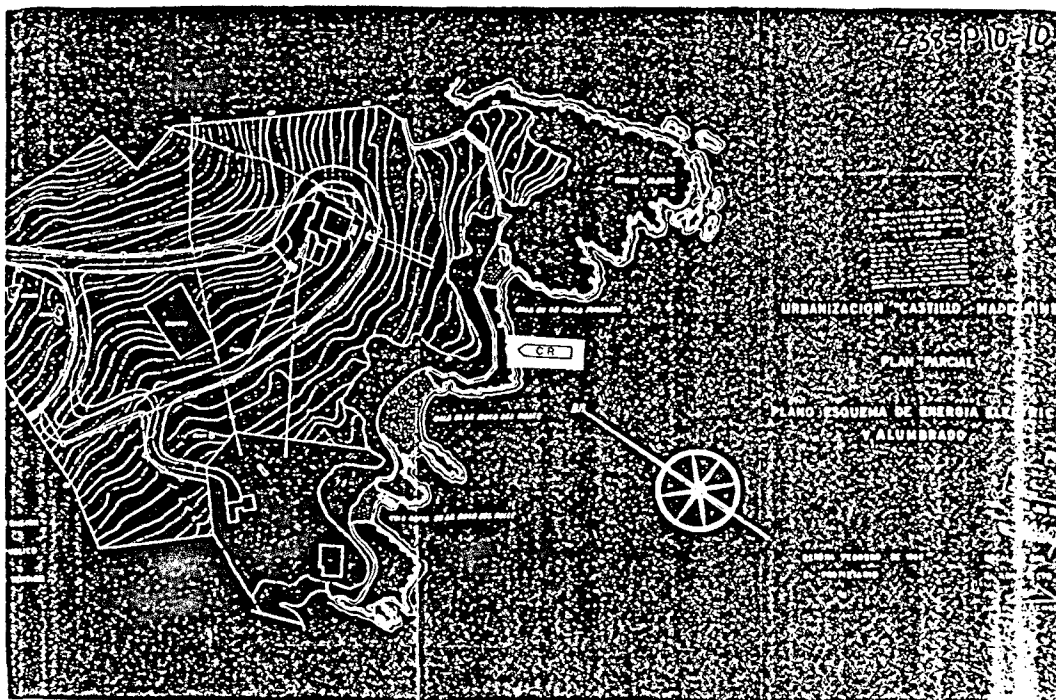


Figura 7.5: Plano esquema de los servicios. Urbanización Castillo Madeleine. Calonge. 1.968.

- Plan Parcial Finca San Esteban. La Fosca. Palamós. Aprovat definitivament el 12 de febrer de 1.963.

Aquest Planejament com tots els d'aquest període, presenta precisions sobre els Camins de Ronda, si bé que aquestes són grafiades de manera diversa i així en aquest cas a més de presentar un traçat sovintejat de miradors i retranquetjos és referit en el text de manera atípica "Finalmente tenemos que referirnos al paseo o zona de circumvalación de la zona acantilada, cuyo trazado se ha previsto dentro de la zona marítimo-terrestre, ciñéndose a la configuración de las rocas y en las que se realizarán las suficientes obras para su defensa de los temporales". Sorpren aquesta ubicació dins la zona marítimo-terrestre i les conseqüents obres de protecció a realitzar. S'ha d'entendre que aquest rodeja el castell de Sant Esteve, ubicat sobre el mateix litoral, i per tal de possibilitar-se aquest pas s'ha d'ocupar lògicament part d'aquesta franja, amb el perill conseqüent de què el recorregut es vegi afectat amb les inclemències del temps. (Plànol 7.6). De tota manera a l'hora de la veritat s'ha executat un recorregut alternatiu que envolta per la part interior aquest monument.

Palafrugell.

- Plan parcial las Artigas, aprovat definitivament el 15 de desembre de 1.962.

Aquest Planejament presenta grafiat en el seu plànol d'alineacions el traçat d'un breu Camí de Ronda que facilita l'accés a un mirador que a l'hora de la veritat no ha acabat de consolidar-se, fent les següents precisions, a l'apartat normatiu, del caràcter que ha de tenir "La formación de sendero para peatones a lo largo del litoral, comprendido dentro de la zona de vigilancia, con el carácter de camino de ronda -E- de esta urbanización ha sido objeto de especial atención y cuidado observándose en su trazado todas las disposiciones legales vigentes. En todo su recorrido a lo largo del litoral se mantendrá una anchura mínima de cuatro metros. Para facilitar el acceso rodado a los solares lindantes con el camino de ronda, se creyó conveniente trazar una vía -H'- de otros cuatro metros de anchura que discurre paralela y juntamente con todo el camino de ronda, terminando frente a un macizo rocoso donde forma una plazuela de 16 m de diámetro, aproximadamente para la necesaria fluidez del tráfico. En conjunto esta vía de tránsito y camino de ronda conjuntamente tendrá una anchura por lo tanto de ocho metros y una longitud aproximadamente de 270 m. Al urbanizar los propietarios colindantes el día de mañana, podrán enlazar su camino de ronda con el de esta urbanización por medio de peldaños o escaleras, dado lo agreste de esta zona, según está previsto en las disposiciones legales aplicables."

Com hem comentat abans, dissortadament aquest itinerari no ha acabat mai de consolidar-se, en part, i al nostre entendre, per la proximitat del vial rodad que l'ha soplert. No obstant és interessant la previsió que fa el planejador per la continuïtat del C.R., cosa que tampoc a la fi s'ha executat.

- Pla Parcial el Golfet, aprovat definitivament el 19 de juliol de 1.962.

Correspon a un dels traçats més clàssics dins els C.R. de la nostra costa, ja narrat per Josep Pla en el seu Quadern Gris, i en conseqüència a l'hora

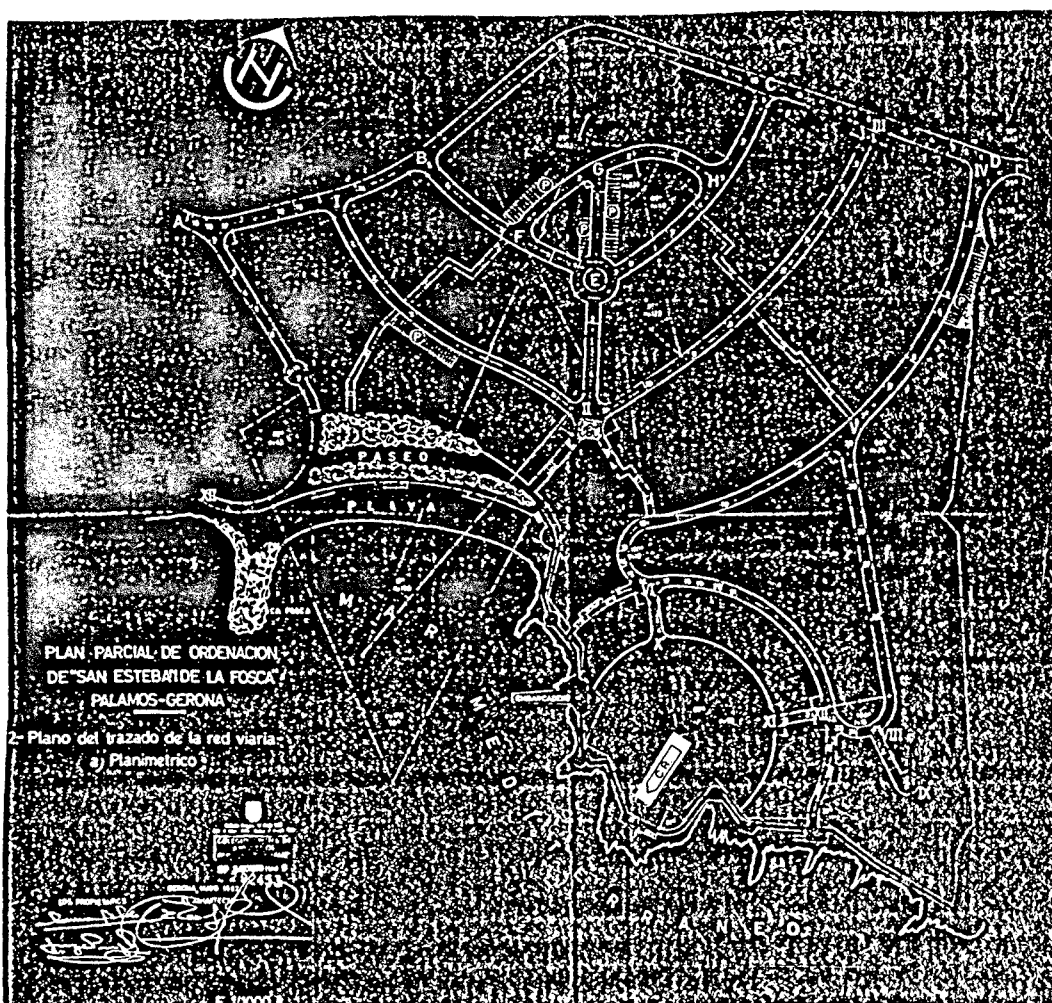


Figura 7.6: Plànol del Trazado de la red viaria del Plan Parcial de Ordenación de San Esteban de la Fosca. Palamós. 1.963

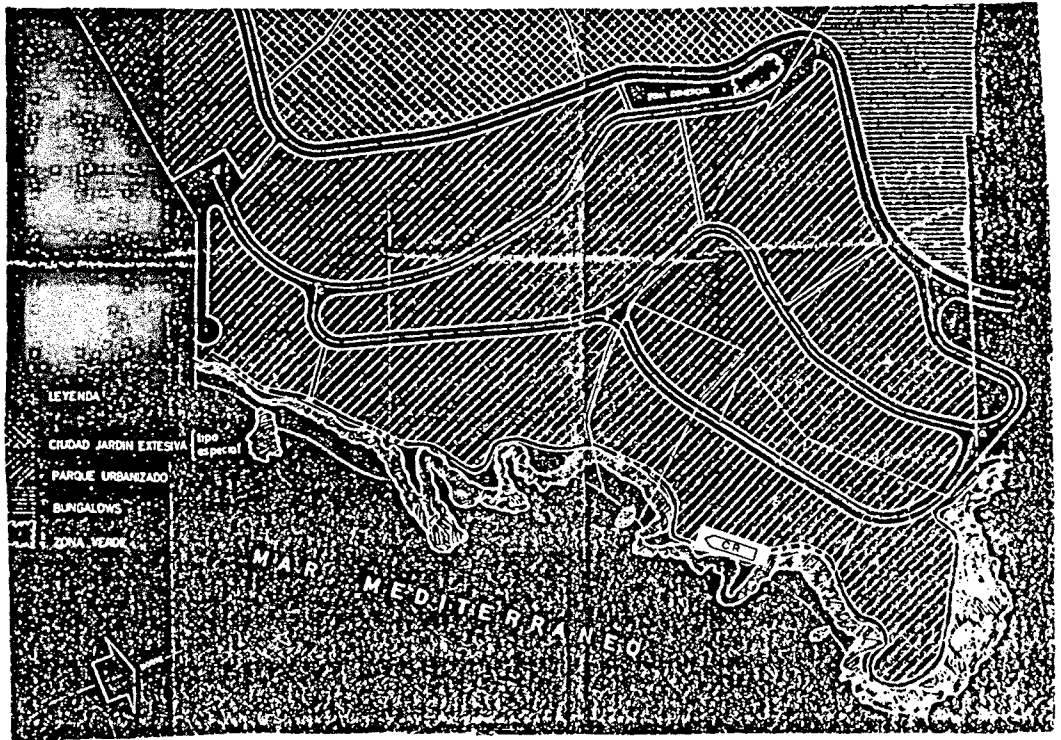


Figura 7.7: Plànol de Zonificación y Alineaciones. Plan Parcial de Ordenación de un Polígono de “El Golfet”. Calella de Palafrugell.

d’urbanitzar aquest sector es va procedir a una possible reubicació del mateix apropant-lo, com és natural, més cap a mar, per tal d’obtenir major sòl edificable. No obstant donades les especificacions amb les quals s’expressa la memòria podria ser que aquest itinerari recorregués exactament el lloc actual i que es procedís a una millora del mateix, doncs res no té a veure amb les disposicions vigents fins aquell moment, com hem vist en el capítol de Legislació “A lo largo de toda la zona inmediata al acantilado sobre el mar se ha previsto el trazado del camino de ronda con un ancho irregular pero de un mínimo de 2’50 m. y que sigue todo el contorno de la cornisa costera... Los pasos peatonales se pavimentarán con gravilla tipo volcánica, y peldaños de mampostería”.

Al no completar-se el projecte unitari del C.R. només s’ha mantingut aquestes premisses a determinats indrets restant a la resta menys consolidat. (Plànol 7.7).

- Pla Parcial San Sebastián, aprovat definitivament el 14 de juliol de 1.964 i Pla Parcial El Faro, aprovat definitivament el 8 de novembre de 1.963.

Aquests dos Planejaments presenten la característica d’obviar el tema del C.R., doncs en el cas del primer la seva façana marítima s’urbanitza com a “bosque urbanizado” dins el qual s’organitza un seguit de petits itineraris de traçat espontani algun dels quals compleix la missió de C.R., el més apropat als penya-segats, i en conseqüència no es precisa de cap tractament. A l’hora de la veritat, però, aquesta solució es mostra insuficient i el recorregut esdevé

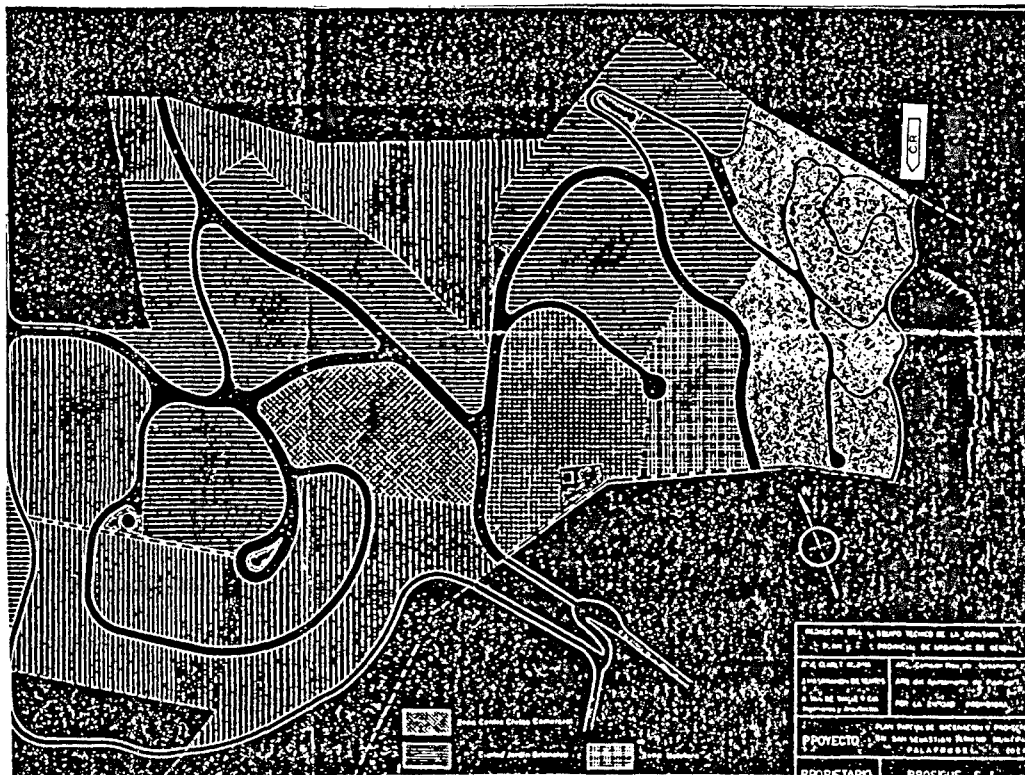


Figura 7.8: Plànol de Zonificació Plan Parcial San Sebastián. Palafrugell.

quasi inexistent, doncs a la majoria dels casos en què s'utilitza aquest tipus d'ordenació ens trobem al davant d'un terreny de molt fort pendent pràcticament no aprofitable per la construcció, el que a permès que restés sense consolidar-se una franja de protecció important. (Plànol 7.8)

Begur.

- Pla Parcial de Punta Espinuda, aprovat definitivament el 11 de març de 1.964.

Aquest projecte resulta d'especial interès doncs, si be a l'ordenar la zona del litoral més proper al terme municipal de Pals, no especifica en cap dels seus documents el tractament que ha de rebre el C.R., per contra ens ha estat possible trobar l'acord entre la promotora i la Comissió Provincial d'Urbanisme pel qual es dicta una memòria específica pel traçat del Camí de Ronda i Vigilància.

"Trazado del Camino de Ronda y Vigilancia que se establecerá en la urbanización "Punta Espinuda", según Plan Parcial y Proyecto de Urbanización presentado por D. Pedro Coll Llach.

Memoria.

A requerimiento del Ilmo. Sr. Delegado Provincial del Ministerio de la Vivienda y Presidente de la Comisión de Urbanismo y Arquitectura de la provincia de Gerona, de acuerdo con el informe emitido por el Sr. Arquitecto Jefe de los Servicios Técnicos de Urbanismo, una vez demarcado el deslinde la Zona Marítimo-Terrestre por los servicios competentes, se establece y señala

el Camino de Ronda y Vigilancia, como sendero o paseo peatonal del mar, con sus puntos de interés y miradores, tal como se señala grafiado en los adjuntos planos de desarrollo en planta y perfiles longitudinales que se acompañan a la presente memoria.

El referido Camino de Ronda y Vigilancia, nace dentro de la propiedad objeto de la Urbanización denominada "Punta Espinuda", en su límite y en el punto que coincide con el normal sendero utilizado por los naturales de la vecina población de Sa Riera, y bordeando toda la propiedad, en su límite con el mar, descende hasta la Playa de Pals, donde termina el acantilado. Se han establecido los miradores en los puntos de interés más destacados desde donde se domina toda la extensión que forma el golfo abierto de la Playa de Pals, la población del Estartit y las Islas Medas, además de dominar en dirección opuesta, la vista del Cabo de Begur, y una pequeña isleta conocida con el nombre de Isla Roja que sirve de emblema característico de la urbanización".

D'aquesta memòria es poden extreure les següents conclusions, en primer lloc, com ja havíem detectat amb anterioritat, que era la Comissió Provincial d'Urbanisme la que amb la seva insitència i disposicions obligava a la construcció d'un itinerari adient, prèvia delimitació de la Z.M.T. en aquell sector, cosa que justificaria la duplicitat d'afitament detectat en alguns indrets. En segon lloc la documentació gràfica a la que fa referència aquesta memòria i que no ha pogut estar localitzada, aparentment comportava un projecte unitari de tot el C.R.. Aquest però, ens dóna la sensació que no va arribar mai a executar-se i que restant un espai buit que amb posterioritat va ser consolidat amb l'aspecte que actualment té. En tercer lloc, i com també recull aquesta memòria, es fa esment de l'existència d'un itinerari utilitzat tradicionalment per accedir des de Sa Riera fins aquest lloc, i que avalaria les premisses plantejades en els capítols anteriors sobre l'existència amb anterioritat a tot el procés d'urbanització d'aquests itineraris, i que amb posterioritat esdevenen els actuals C.R., que arribant a on s'ubica la urbanització es modifica i s'empeny sobre el mar, realment ocupant un indret quasi inverossímil amb uns fortíssims pendents i amb cap resta dels miradors.

- Pla Parcial Ses Falgues. Fornells. Aprovat definitivament el 22 de desembre de 1.964.

Destaquem aquest Pla Parcial que si be és molt ampli, presenta una breu façana marítima, pel fet que ordena tota una zona interior deixant lliure, o en el seu estat primitiu la seva façana marítima a on existia ja una antiga edificació, la del doctor Arruga, i així es grafia tota l'ordenació de la finca i en particular l'entorn de la casa existent i en ell apareix grafiat el traçat ja existent amb anterioritat a la urbanització del Camí de Ronda, el qual connecta amb tot el conjunt d'itineraris peatonals de l'ajardinament proper a la residència anomenada Cap Rubí, fins a l'actual Platja Fonda. (Plànol 7.9). Actualment aquest itinerari ha estat modificat i discorre per la part posterior de la vivenda.

- Pla Parcial Sector Sur de Aigua Blava, aprovat definitivament el 13 de març de 1.968.



Figura 7.9: Plànol de Zonificaci3n. Plan Parcial de Ordenaci3n del Sector Ses Falugues. Playas de Fornells. Begur.



Figura 7.10: Plànol de zonificació de la finca situada en Aigua Blava. Begur.

Aquest Planejament el podríem considerar dins els que limiten les seves al·lusions als C.R. al fet de remetre's a les Normes de Protecció del Paisatge de la Costa Brava, com tals altres, i a incloure algunes referències dins la xarxa viària a itineraris peatonals que en aquest cas hauran de tenir una amplada de dos metres i amb escales de jardí, no obstant en el plànol topogràfic apareix grafiat el traçat del C.R. i una petita secció acotada a on s'especificuen les dimensions del Camí de Ronda de 4 m. i la zona de protecció de 2 m. més, amb clara referència a les N.C.B.. Aquest itinerari tampoc s'arribà a consolidar com aquí es disposa i actualment presenta una dimensió a l'entorn del metre i mig. (Plànol 7.10)

- Pla Parcial Aigua Freda, aprovat definitivament el 10 de juny de 1.975.

Aquest Pla promogut a partir de la legislació de Centres d'Interés Turístic Nacional no fa cap esment al C.R., doncs si be es grafiem uns accessos perpendiculars a mar, peatonals, no es fa així amb el camí paral·lel al mateix, no obstant a l'hora de la veritat sí es va construir un C.R. seguint una idea unitària que no un projecte, i que neixent en l'antic parc d'Aigua Freda, ja esmentat anteriorment, (veure capítol 3.5.4, i capítol 4), es dirigeix cap a la punta de Sa Tuna i la del Cap sa Sal, utilitzant-se a la vegada com a xarxa de distribució de serveis de llum, aigua i desguàs.

L'Escala.

Les actuacions que estudiarem en aquest terme municipal si be es configuren en dos plans parcials de denominació diferent Plan Parcial Montaña de Montgó aprovat definitivament el 2 de febrer de 1.968 i Plan Parcial Punta Montgó aprovat definitivament el 31 de gener de 1.968 a la pràctica s'han consolidat com una única actuació si be la segona que ocupa la pràctica totalitat de la platja de Montgó es trobaria realment en el terme municipal de Torroella de Motgrí, plantejant una mena de traçat peatonal a modus de passeig marítim que a hores d'ara encara es recull, en el Planejament vigent, i que mai a arribat a executar-se en el tram en direcció a l'Estartit i sí ho ha estat en direcció a El Xeric, i que posteriorment s'ha perllongat espontàneament. (Plànol 7.11)

El Pla Parcial Montaña Montgó sí presenta una proposta de traçat de C.R. i a la vegada també s'aludeix a ell en la memòria, perllongant en un cas l'anterior i d'altra banda executant-ne un a la zona denominada Les Cambres.

Aquest itinerari es trobava relativament ben connectat amb la trama viària mitjançant zones verdes i a la vista del resultat final, és obvi que es va executar un projecte per l'ordenació d'aquest recorregut, que a la fi no es va completar i que com posteriorment veurem, (veure capítol 8 i 10), presenta moltíssimes possibilitats de poder-se consolidar i esdevenir un lloc d'especial atractiu paisagístic donada la immensitat de la seva orografia. (Plànol 7.12)

Cadaqués.

Pla Parcial Els Caials, aprovat definitivament el 26 de febrer de 1.965.

Aquest pla desenvolupa gran part de la façana marítima de Cadaqués en direcció al cap de Creus a l'entorn de la cala des Caials i Port lligat. No obstant i curiosament en cap dels seus documents apareix cap indicatiu del C.R., si be s'ha d'esmentar que els vials rodats es disposen molt propers al litoral i amb abundants connexions mitjançant zones verdes amb el mateix.

Llançà.

- Pla Parcial l'Estany, aprovat definitivament el 5 de maig de 1.969.

Aquest Pla que desenvolupa un ampli sector del litoral al Nord de Llançà, i que preveia la construcció d'un petit port definitivament executat no fa cap esment a un possible C.R. i reomplint part de la zona marítima disposa d'un vial que es grafia com a rodat en el seu límit, però que realment ha esdevingut un fragment de C.R. ordenat amb les dimensions que amb posterioritat ha recollit el Planejament General de Llançà i que s'han anat executant en diferents direccions.

- Pla Parcial Port de Llançà, aprovat definitivament el 7 d'agost de 1.971.

Aquest Pla desenvolupa el sector de costa entre Llançà i la platja de la Farella, concretament els indrets anomenats La Gola, La Miranda i La Carbonera. I preveu en el seu traçat viari la creació d'un C.R. de 6 m. d'amplada en tota la seva façana marítima, i que posteriorment ha estat inclòs en el Planejament. No obstant no s'ha executat, tret del tram inicial de les escales al peu del

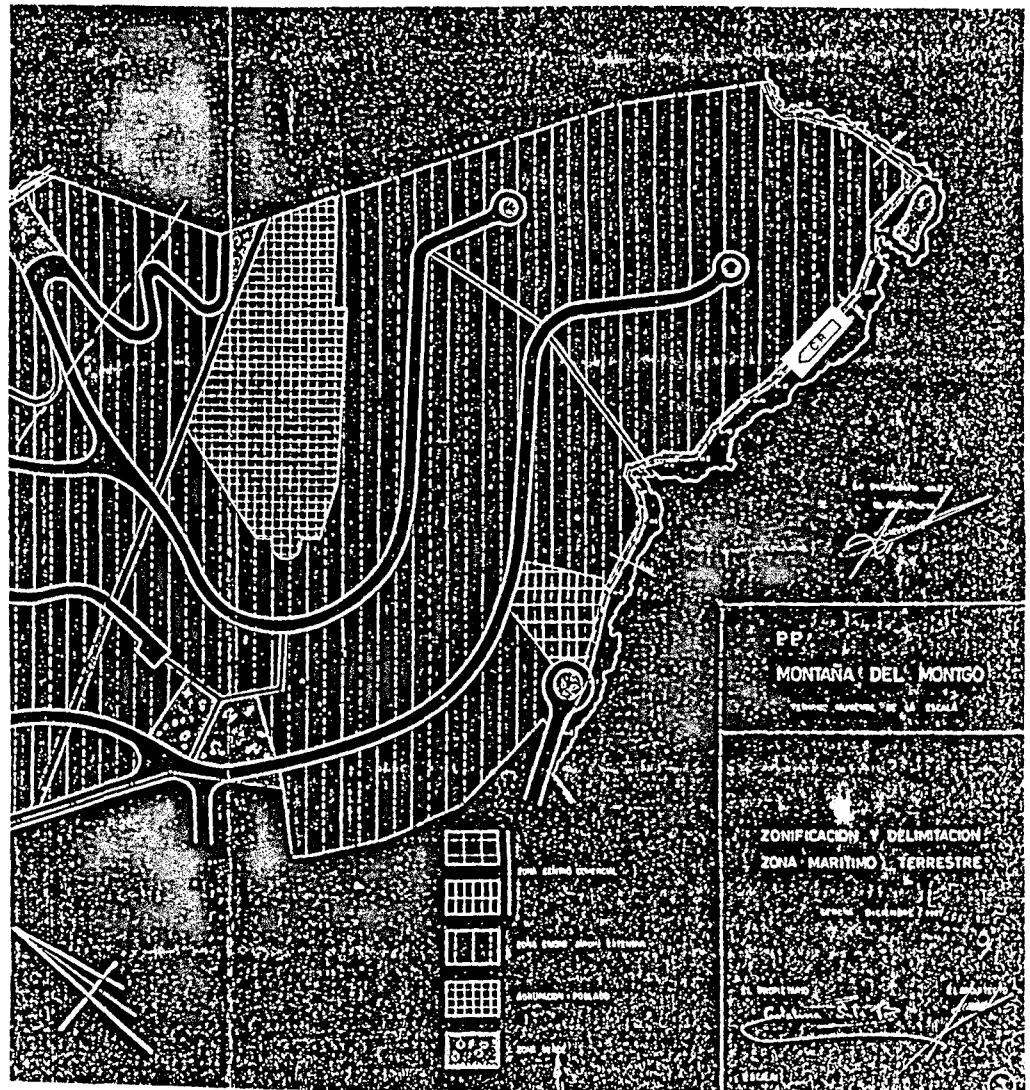


Figura 7.11: Plànol parcelario y vías de circulación Plan Parcial Punta Montgó

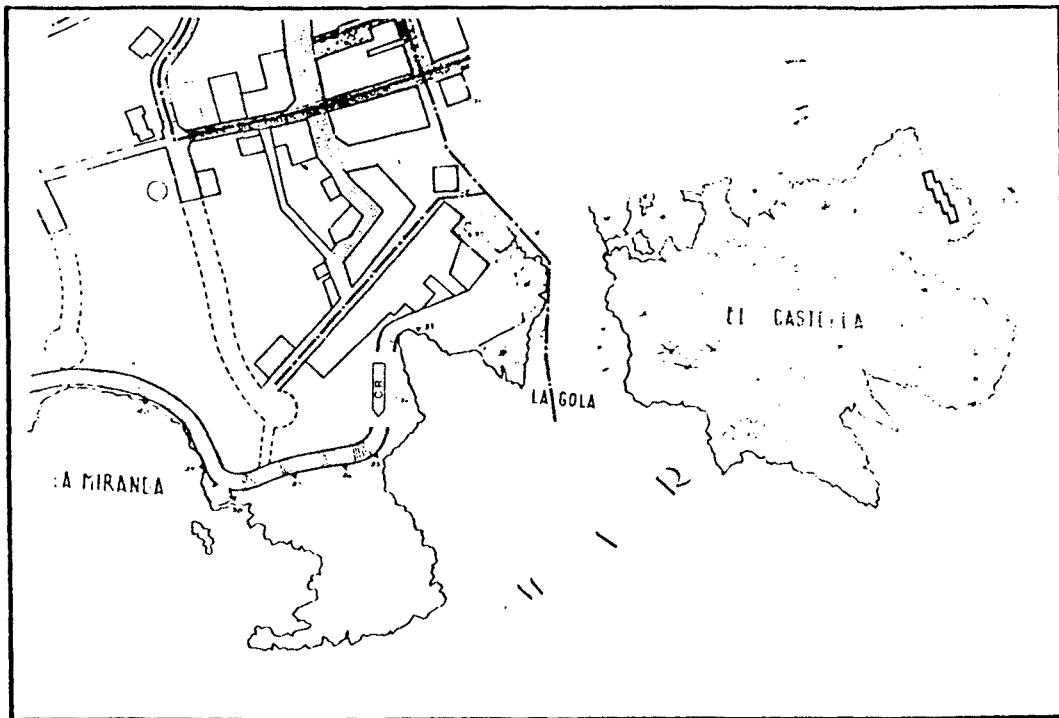


Figura 7.13: Plànol de Ordenación Plan Parcial Puerto de Llançà.

Castellar i resta com a itinerari molt poc consolidat fins a la platja de la Farella. Així mateix a la seva normativa es recull, en els següents termes, en el seu article sisè ¹⁹ (PLànol 7.13)

- Pla Parcial Paratge Fané I, aprovat definitivament el 5 d'agost de 1.972.
Aquest Planejament que ordena el sector de costa comprés entre la Platja de la Farella i el Cau del Llop recull també a la seva normativa el mateix paràgraf anteriorment esmentat pel Pla Parcial del Port referent al C.R., en el seu Capítol 6è Red Viària.
- Pla Parcial Grifeu Cap Ras, aprovat definitivament el 26 de juny de 1.975.
Novament ens trobem davant un Planejament com els de Llançà que planteja un vial peatonal molt ampli arran de mar, però no ens ha estat possible trobar documentació escrita. Aquest espai no ha restat del tot consolidat i presenta característiques molt interessants degut a la seva amplitud i per la seva orografia adient per una propera consolidació, si be ens dóna la impressió que en

¹⁹Camino de Ronda, siguiendo el deslinde de la Z.M.T. se construirá un paseo peatonal de ronda a lo largo de toda la costa de 6m. de ancho, procurando adaptarlo al terreno y aprovechando todos los accidentes para construir miradores.

el Planejament era previst com a vial, també, rodat, doncs en aquest indret discorria la carretera que porta a Port-Bou, molt propera a mar, i fins i tot s'aprofita part del seu traçat.

Conclusions Parcial.

Com hem vist aquest tipus de Planejament recull de manera dispar les alusions i referències als C.R. si be malgrat que no s'ha trobat informació completa en molts d'ells, es fa óbvia una referència constant a les disposicions dictades per la Comissió Provincial d'Urbanisme N.C.B. de manera directa o indirecta, d'altra banda aquestes disposicions semblen no ser constants en la seva aplicació, i així es troben Planejaments on el text que fa referència a aquests itineraris planteja propostes un xic diferents, sobre tot en l'amplada a tenir, cosa que demostraria una certa vehemència per part de la Comissió, que donava el vist i plau en tant que restés un espai lliure pel pas.

No obstant sigui per un motiu o un altre, pràcticament tots inclouen disposicions o propostes al respecte, algunes fins i tot molt disperses preveient possibles itineraris a zona de bosc, però sense precisar-los. El que no està tant clar és que aquestes s'arribessin a executar i tret d'algun indicati de projecte unitari de tot el C.R., com el cas del Golfet a Calella o la Muntanya de Montgó a l'Escala, entre altres, el que succeí amb l'espai reservat per aquest fi és que fou deixat lliure, com molts altres equipaments i infraestructures inicialment previstos, i cada propietari veí el resolgué a la seva manera, mermant-lo en tot allò que li fos possible. Malgrat tot, encara és possible realitzar un recorregut en la pràctica totalitat dels plans esmentats resseguint el litoral, això sí, aquelles operacions que arriben a consolidar-se presenten totes un traçat unitari.

D'altra banda en alguns casos com en el del Pla Parcial de Ses Falgues a Fornells o el de Punta Espinuda ens ha estat possible detectar a la documentació prèvia, indicis de l'existència amb anterioritat d'itineraris tipus Camí de Ronda, la qual cosa avalaria les premisses desenvolupades en els capítols anteriors.

Altres Plans del Període d'Ambit Global.

Fent un incís en l'estudi específic del Planejament Urbanístic i continuant amb la cronologia de propostes d'intervenció a la C.B. i que hagin pogut tenir incidència sobre els itineraris destacariem dos plans-estudis que pretenen avaluar les possibilitats d'aquest territori. En el primer cas, analitzant les platges i altres instal·lacions de la zona costanera i en el segon cas les possibilitats de promoció turística de la mateixa.

Són dos estudis d'àmbit global i com a tals, i donada la magnitud de l'espai físic a analitzar poden deixar de banda, o no fixar la seva atenció en un tema tant concret i acotat com el del present treball. No obstant considerem que en cadascun d'ells es poden detectar aspectes i informacions del nostre interès.