

Problemes de la nostra Costa Brava¹

Josep Jané Solà

Le Monde feia saber, en la seva edició del passat 20 de juny, la notícia que el *Journal Officiel* del dia anterior publicava un decret del primer ministre pel qual s'ha creat una comissió interministerial amb la finalitat de promoure el desenvolupament turístic del litoral del Llenguadoc-Rosselló. Diu l'*Auto-Journal*, que també ha fet conèixer el projecte, que aquest decret és el fet més destacat del contraatac que, després de l'ofensiva de la Costa Brava, duran a terme les platges que van des de Cervera (de la Marenda) fins a Montpeller.

Actuació francesa

El decret francès del passat 19 de juny és la culminació d'una labor que, tot i que s'ha circumscrit als àmbits universitari i professional més estrictes, no s'ha fet en absolut en silenci i del qual n'havíem sentit a parlar ja fa temps. L'intercanvi de coneixements i experiències amb els estudiosos espanyols del fenomen turístic era convenient. El que passa, potser, és que les seves raons han trobat una bona acollida en les altes esferes oficials del seu país.

L'esmentada comissió –formada, d'una banda, per representants de diversos ministeris i secretariats estatals (Interior, Hisenda, Obres Públiques, Agricultura, Habitatge, Turisme i Pressupostos), i, d'una altra, per representants de la prefectura corresponent– s'ocuparà, partint dels estudis que hem esmentat, de crear (amb recursos privats, estatals o mixtos) les infraestructures i economies externes necessàries per a l'equipament turístic

1. Article publicat a la revista *Destino*, el 20 de juliol de 1963, amb el títol original de «Problemas de nuestra Costa Brava», pp. 23-24.

dels cent vuitanta quilòmetres de la que esdevindrà la segona «Costa Blava»; una part d'aquesta serà la que avui es coneix com a «Côte Vermeille», amb centres que, com Canet Platja i Port Vendres, atrauen fins i tot turisme interior espanyol, que ha de passar per la mateixa Costa Brava per arribar-hi.

Entre els objectius immediats que el projecte francès detalla hi ha el sanejament del litoral (sobretot la lluita contra els mosquits, que començarà la propera tardor aprofitant l'experiència assolida en campanyes semblants fetes a Calàbria i Iugoslàvia) i la construcció d'una carretera que uneixi les diferents platges.

Tota l'operació té un pressupost de gairebé mil milions de pessetes i comprèn una superfície de més de dues mil hectàrees que ja han estat «reservades». És a dir, el govern francès, en una actuació llampec, ha adquirit el terreny necessari per tal d'evitar l'especulació que sempre va de bracet amb aquesta mena de projectes.

Els francesos diuen que, amb la decisió de fer aquesta obra, el seu govern ha tingut una visió àmplia, moderna i justa. Literalment, l'*Auto-Journal* diu: «Aquest sobtat desig d'actuació s'entén millor si es té present que, durant l'any 1962, 1.549.000 vehicles van moure 6.192.300 turistes que van travessar el Llenguadoc... per arribar a Espanya. D'aquí a sis mesos –acaba dient el diari– veurem els primers treballs d'infraestructura fets en determinats indrets de la costa, senyal inequívoca del contraatac del Llenguadoc per prendre a la Costa Brava el seu estandard turístic.» Fent-nos conèixer així quina és la seva idea, no es pot negar que els nostres estimats veïns juguen net.

Fa temps que els habitants de la zona van saber veure la riquesa que els fugia de les mans. Deixant de banda els estudis que han fet des de Montpeller (fins i tot n'hi ha que s'ocupen de la Costa Brava!), han actuat amb enginy i rapidesa. A més a més de l'explotació racional de l'aeroport de Perpinyà com a via de penetració aèria de la nostra Costa Brava i de les mil i una excuses –i, val a dir, traves- que troben per tal de retenir una nit o unes hores els turistes, han sabut inventar altres maneres també interessants per atraure'ls. Per exemple, als afores de Perpinyà i situats a les cruïlles de les carreteres més freqüentades, han posat indicadors que assenyalen als conductors la direcció per anar al nostre famós litoral gironí... i a la seva Costa Catalana (vegeu l'edició de *Destino* de l'1-VI-1963). És així com, desviant el turisme de la ruta principal que condueix a la Jonquera i fent-lo circular a la vora del mar i entre els càmpings, bungalows i hotels, aconsegueixen, aprofitant que ja comença a fer molta calor, una clientela que d'una altra manera se'ls escaparia ràpidament; ahora, a més, fan entrar els turistes que resisteixen la temptació per la ruta de Portbou i posen en evidència una de les nostres vies més infames de penetració, aquella sobre la qual es pot afirmar que qualsevol conductor que la tasta, no hi torna. En són una prova evident els incomputables sots i esvorancs del tram Llançà-Peralada, que posen de manifest l'oblit en

què es troba aquesta carretera per contrast amb la general de la Jonquera, i que van ser el motiu, fa només tres setmanes, d'un dels punyents dibuixos de JIP a *Destino*.²

La Costa Brava i el turisme receptiu

No fa falta tornar a dir que el creixement turístic de la Costa Brava ha estat literalment fabulós i que els beneficis econòmics de tota mena que se'n deriven són importantíssims, no només per a tot aquest territori sinó també per a la resta del país.

Múltiples estadístiques ens ensenyen contínuament com la indústria turística contribueix al desenvolupament econòmic d'Espanya, centrant-se sobretot en l'equilibri que els seus ingressos suposen per a la nostra balança comercial. És per aquesta raó que és innecessari tornar a insistir en la mateixa qüestió; ara bé, el que ens sembla interessant és fer conèixer algunes dades sobre l'impacte que el turisme ha produït en aquest petit tros del litoral mediterrani.

La població de la Costa Brava va disminuir de manera ininterrompuda des de l'any 1910 fins a l'any 1950 com a conseqüència de diversos revessos econòmics. Begur va perdre el 90% dels seus habitants; la Selva i Cadaqués, el 65%; Castelló d'Empúries, el 50%; Port de la Selva, el 40%; Tossa de Mar, el 33%; Sant Feliu de Guíxols, el 27%; Palamós, el 26%; Lloret de Mar, el 24%; etc. El descens de la població ha estat, en termes globals, d'un 26%. Tot al llarg del decenni 1950-1960 la situació canvia radicalment. La població que s'havia perdut durant quaranta anys es recupera amb escreix, seguint un ritme mitjà de creixement del 21,50% que contrasta amb el general de tot Catalunya, del 12,32%.³

D'altra banda, els informes del Servei d'Estudis del Banco de Bilbao sobre la renda nacional d'Espanya i la seva distribució provincial permeten veure com el producte net de Girona passa de 4.000, l'any 1955, a 7.300, l'any 1960, milions de pessetes cada any, alhora que el que genera el sector de l'hostaleria i oci s'ha més que triplicat; així, la seva importància relativa en el total provincial salta del 3,97% al 7,30%, respectivament. Duplica doncs la taxa del 3,70% que, l'any 1960, significava, en l'àmbit nacional, la participació de l'esmentat sector en la renda interior espanyola.

Finalment, s'han d'esmentar tres xifres que parlen soles. El volum diari de targetes postals que l'estiu passat es van enviar des de la Costa Brava arriba a la fabulosa xifra de 125.000. La quantitat de terrenys de càmping que van funcionar a la Costa Brava també el mateix any 1962 fou de 46, sobre un total de 206 que hi ha en tot el territori nacional. I encara, d'acord amb les xifres de finals de 1961, última data sobre la qual tenim dades fidedignes, el litoral gironí tenia una novena part del total d'establiments d'interès turístic que aleshores hi havia a Espanya.

2. NdR: JIP era el pseudònim amb què publicava els seus dibuixos a *Destino* Francesc Fontanals i Mateu; també havia publicat a *El Be Negre* amb el pseudònim de Oka.

3. Estudi d'Ernest Lluch: *Llibre de l'any 1962*, Ed. Alcides, Barcelona, 1963.

Necessària contradefensa

El conegut informe del Banc Mundial sobre l'economia espanyola diu que les zones més desenvolupades han de ser aquelles que rebin la màxima ajuda per tal que no decreixi el seu ritme de creixement econòmic i siguin un motor per a les regions que comencen a deixar enrere un endarreriment econòmic. Aquest principi és adequat per a les zones turístiques, ja sigui des d'un punt de vista econòmic general, ja sigui des de l'enfocament estricte del sector que estem tractant.

En aquesta segona vessant, val a dir que el títol d'aquest apartat no significa de cap de les maneres que es prenguin mesures en contra d'altres regions turístiques espanyoles; seria absurd fer-ho. El que cal és dur a terme una acció conjunta, especialment en aquelles zones de característiques més o menys afins, les que conformen allò que un dia vam batejar amb el nom de Platja d'Europa (tot el Mediterrani espanyol) i les Illes Balears; és aquí on s'hauria de crear una mena de "mercat comú domèstic" que servís per intercanviar iniciatives, per fer promoció conjunta i per ajudar-se mútuament.

El comissari del Plan de Desarrollo ha assenyalat que un dels objectius a complir és la plena ocupació dels recursos productius amb la voluntat d'assolir un elevat tipus de creixement del producte nacional. La Costa Brava té encara recursos per explotar; la seva participació en el producte provincial és la més elevada d'Espanya. Si posem d'acord això i el que hem dit fins ara, és fàcil veure quin és el perill del pla francès de la segona «Costa Blava», Cervera-Montpeller, amb possibilitats d'arribar algun dia fins a Marsella.

Pierre Defert, en els seus estudis sobre el paper que juga el turisme en el desenvolupament regional, assenjala des d'un punt de vista científic la importància de les següents infraestructures: les comunicacions i els mitjans de transport, que permeten un elevat coeficient de permeabilitat regional; la distribució d'energia, d'aigua potable i de gas; els serveis generals d'administració i les xarxes comercials de distribució de béns de consum i de producció.

Partint doncs d'aquesta enumeració, no és difícil confegir un pla d'acció mínim necessari per a la Costa Brava. El més important és que es dugui a terme abans que els nostres veïns francesos prenguin la iniciativa i que els preus, segons ha dit el ministre de Comerç, el senyor Ullastres, siguin definitivament «europeus».

D'entrada, s'ha de construir una carretera de la costa que sigui veritablement turística, i s'ha de fer sense menystenir la importància que té la futura autopista del Mediterrani; aquesta última, de la qual ja ens hem ocupat en altres ocasions, té un caràcter econòmic general i demana un llarg termini d'execució. La Costa Brava necessita que la ruta que ara enllaça Sant Feliu de Guíxols amb Tossa de Mar sigui ràpidament «modernitzada» i es perllongui fins a Blanes, per una banda, i fins a Portbou, per l'altra, seguint, sempre que

les dificultats tècniques no siguin insuperables, la línia de la costa. Això s'ha de fer alhora que es millora radicalment tota la xarxa interprovincial i d'unió amb l'esmentada autopista interior, se senyalitza adequadament (a excepció del cas de Palafrugell, la senyalització és avui pràcticament inexistent) i es construeixen les zones per aparcar, miradors, etcètera, que en l'actualitat brillen per la seva absència.

Tot amb tot, el capítol de les comunicacions no es limita a les carreteres. S'ha de pensar seriosament en la construcció de l'aeroport Girona-Costa Brava amb finalitats turístiques. No és vergonyós que s'hagi de fer servir un aeroport estranger, amb els problemes que se'n deriven? A més a més, és hora de plantejar amb urgència la qüestió de les comunicacions marítimes Costa Brava-Balears per a l'intercanvi de turistes i com a complement de l'enllaç aeri directe.

I tot plegat, dirigit fins i tot a la promoció d'un nou tipus de turisme que complementi el tradicional. Un turisme àvid de practicar esports nàutics —esquí aquàtic, pesca submarina, immersions de lleure, navegació a vela, etc.—, hípica, tennis i golf (tot i que sembli mentida, no hi ha encara ni un sol terreny per a practicar el golf a la Costa Brava). Les classes i el lloguer dels mitjans necessaris per a la pràctica massiva d'aquests «mitjans de turisme» hauria d'anar a càrrec d'organismes que canalitzin conjuntament l'acció dels clubs nàutics, els hotels i altres organismes interessats. Si Suïssa i Àustria han aconseguit superar amb èxit el canvi de moda que s'ha produït en els corrents turístics d'aquests últims anys, posant els esports d'hivern a l'abast de tots els europeus, nosaltres hem de crear les bases necessàries per promoure la vinguda de clients durant totes les èpoques de l'any.

Les accions que hem esmentat no serien profitoses si, paral·lelament, no es prenen, d'una vegada per totes, les mesures necessàries per resoldre altres problemes, desgraciadament famosos, de la Costa Brava, com ara els subministraments deficients d'aigua potable i d'energia elèctrica, la manca d'una bona xarxa telefònica de funcionament automàtic i la pèssima eliminació de les aigües residuals. Aquests problemes fan estèrils els esforços fets fins ara per la iniciativa privada. Dit d'una altra manera: s'han de crear les economies externes, per la manca de les quals pateix una zona que està treballant en benefici de l'economia nacional.



Dispositius elèctrics.