

HISTÒRIA

El procés d'urbanització del front marítim de Castelló d'Empúries. Empuriabrava (1964-1974)

Marisa Roig Simon^{a*}

^a *Llicenciada en Història (UAB). Arxivera municipal de Castelló d'Empúries*

"Cada parcela de Ampuriabrava es un trozo de tierra... y un trozo de mar"
(anunci publicitari publicat a *La Vanguardia*, 8 de juliol de 1967)

RESUM

La construcció d'Empuriabrava es va gestar durant l'etapa franquista. Els inicis de les obres, el 1965, i la seva legalització el 1967 van provocar una certa controvèrsia entre el govern municipal i la societat promotora Eurobrava SA, que va acabar amb la destitució de l'alcalde castellaní. No obstant això, la seva construcció va ser clau en el desenvolupament turístic de la vila i en la transformació del territori, de l'economia i de l'estructura de la població. Aquest estudi conclou amb la cessió de la primera fase de construcció de la urbanització a l'Ajuntament de Castelló d'Empúries el 1974.

Paraules clau: Castelló d'Empúries, Empuriabrava, urbanització, turisme, planejament, canals, port.

The process of urbanization of the seafront of Castelló d'Empúries. Empuriabrava (1964-1974)

ABSTRACT

Empuriabrava was developed during the Franco era. The beginning of works in 1965 and their legalized in 1967 caused some controversy between the municipal government and the developer, Eurobrava SA, which ended with the dismissal of the mayor of Castelló. However, its construction was key in the development of tourism in the village, the transformation of the territory, the economy and the population structure. This study concludes with the transfer of part of the development to the city council in 1974.

Keywords: Castelló d'Empúries, Empuriabrava, urbanization, tourism, urban Planning, canals, port.

* Correspondència: Marisa Roig Simon
E-mail: roigsimon@gmail.com

Recepció: 23/05/2017 • Acceptació: 22/06/2017

DOI: 10.2436/20.8010.01.231

Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos (AIEE), Figueres, vol. 48 (2017), pàg. 227-247

INTRODUCCIÓ

Empuriabrava es va planificar, projectar i construir durant el període de desenvolupament econòmic i social del franquisme. L'aprovació, l'any 1956, de la *Ley sobre el règimen del suelo y ordenación urbana* i les noves mesures implantades pel Pla d'estabilització aprovat pel govern de Franco el 1959 van definir un nou model per a l'economia espanyola, deixant enrere els anys d'autarquia i d'intervencionisme. El país feu un tomb cap al redreçament econòmic. Durant aquella etapa, s'inicià un pas cap a la liberalització exterior, comercial i financera. I va donar peu, entre moltes altres coses, a les facilitats per la inversió estrangera, molt especialment a les inversions immobiliàries, obrint noves perspectives als sectors urbanístic i posteriorment turístic.

Així mateix la recuperació de l'economia europea també va ser un factor important per a l'impuls de la indústria turística. Després de la II Guerra Mundial i especialment a partir de mitjan anys cinquanta, els governs dels països del centre i del nord d'Europa van introduir un seguit de millores als seus treballadors, com ara les vacances pagades. A partir d'aleshores, el moviment de turistes centreeuropeus cap a regions més meridionals es va intensificar. Espanya era un destí atractiu on els preus eren baixos, la mà d'obra barata i el clima idoni per passar unes vacances de sol i platja. La Costa Brava –amb una situació privilegiada, prop de la frontera francesa– va ser una de les zones que va acollir el flux més important de turistes arribats a l'estat espanyol. “*Vamos a trabajar para ayudar y favorecer a este moderno movimiento de masas*” s'expressaven els organitzadors de la *I Asamblea Provincial de Turismo* que es va celebrar a Girona el 1963. La província tenia un gran potencial turístic, però comptava amb mancances importants en la xarxa viària, en les comunicacions, en els serveis i en les infraestructures de sanejament, i calia crear rutes turístiques i allotjaments dignes.

El govern franquista va aprofitar l'arribada de turistes per agilitzar l'expansió urbanística al litoral, va accelerar la construcció d'habitatges de segona residència i d'urbanitzacions d'altres densitats. Això va afavorir tota mena de mecanismes especulatiu, revaloritzacions de terrenys, tràmits burocràtics simplificats però també la construcció d'urbanitzacions sense planificació, amb dèficits importants i sense els serveis bàsics.

Aquestes actuacions van contribuir a la degradació del paisatge del litoral. Entre 1956 i 1964 es van presentar arreu de la Costa Brava multitud d'iniciatives per a construir urbanitzacions turístiques.¹ Una part important dels municipis del litoral de

1. Yvette BARBAZA, *El paisatge humà de la Costa Brava II. Apèndix de Joan Cals*. Entre 1956 i 1960 es construïren urbanitzacions turístiques a Tossa de Mar i Calonge –Torre Valentina–, i entre 1960 i el 1964 hi hagué una autèntica proliferació d'aquest tipus de nuclis, especialment en els municipis de la Costa Brava sud. Es van presentar 82 plans parcials d'urbanització d'iniciativa privada. P. 327-329.

la Costa Brava centre i especialment sud ja disposaven de plans generals d'ordenació urbana² des de ben aviat.

Per altra banda, el desenvolupament turístic de l'Alt Empordà es va retardar respecte a la resta del territori, amb excepció dels extrems nord i sud de la badia de Roses: cap de Creus, Roses i l'Escala, on hi havia cales i indrets inhòspits que van atreure més els estiuiejants. Les llargues platges al·luvials³ amb dunes de sorra de la badia de Roses no van complaure inicialment al turisme. Albert Compte assegura que *"la extensa playa del golfo de Rosas, de suave perfil y limpidas arenas, se halla más retrasada, aunque empieza a ser asaltada ya por su flanco Norte, en Rosas, cuyo núcleo urbano ha avanzado en ésta dirección más de un kilómetro."* (Compte, 1963: 222).

Per bé que Castelló d'Empúries estigué situat en aquest sector més desfavorit de la Costa Brava, hi hagueren altres factors que alentiren encara més el seu desenvolupament urbanístic i turístic. Les causes estigueren molt relacionades amb la seva situació geogràfica, amb les característiques de la població i amb les del territori que s'estenia prop de la línia de la costa. El nucli era molt lluny de la platja, era un municipi eminentment agrícola gràcies a la fertilitat del sòl, la propietat de la terra estava concentrada en poques mans⁴ i qualsevol intent per construir en zona d'aiguamolls amb cotes baixes era complicat i requeria fortes inversions.

El fenomen del turisme de masses arribà a Castelló més endavant i la construcció d'Empuriabrava en va ser el factor determinant. L'impacte de la urbanització va provocar una profunda transformació en l'economia, en el paisatge i en la societat castellanina.

LA TRANSFORMACIÓ DEL LITORAL CASTELLONÍ

La primera iniciativa sorgida per urbanitzar el litoral castellaní va ser el 30 de desembre de 1964. L'empresari Miquel Arpa Batlle, en representació de la societat Eurobrava SA,⁵ va presentar a l'Ajuntament de Castelló d'Empúries un avantprojecte sol·licitant permís per a construir una urbanització dins el terme

2. Platja d'Aro i s'Agaró (1959), Begur (1961), Palamós (1962), Tossa i Sant Feliu (1963), *Plan de ordenación de la oferta turística de la Costa Brava*, 1975.

3. Yvette Barbazà les defineix com a mediocres, "la mediocritat de les platges de Pals, Sant Pere Pescador i Castelló d'Empúries", *op cit.* 1988, p. 313.

4. Amb excepció del paratge del Vernar i la Rubina, que estava dividit en 647 petites peces de terra pertanyents a diversos propietaris, les 1.833,5 ha restants del litoral i del prelitoral castellaní es trobaven a mans de disset grans hisendats.

5. Eurobrava SA amb altres socis ja havia realitzat diverses urbanitzacions turístiques, Lloret de Mar (Roca Grossa, 1962), Santa Cristina, s'Agaró, Llançà, Roses (Puig Rom).

municipal. Eurobrava SA era una societat formada majoritàriament per empresaris gironins, Miquel Arpa Batlle, Fernando de Vilallonga, conyat de l'anterior, l'advocat Pere Coll, i Lluís Carulla, president i propietari de l'empresa Gallina Blanca com a soci creditor.

La futura urbanització ocuparia un territori molt ben delimitat geogràficament, per una banda el mar, al sud el riu Muga, al nord el rec Salins i a ponent la carretera C-260 de Figueres a Roses. Es tractava de més de 400 hectàrees de terreny de conreu i de pastures, que es repartien entre cinc grans explotacions agroramaderes conegudes com cortals. Quatre de les quals, el cortal Llebrer, el Modaguer (cal Resclosar), Mas Moxó, i Cortal vell eren propietat d'Antonio de Moxó i Güell, marquès de Sant Mori. La cinquena, torre Ribota (Can Guero), era propietat d'Alfons Llorens Mateu de Roses. Les terres situades a ponent pertanyien a diferents propietaris de Castelló.

La majoria dels cortals tenien el seu origen en el segle XVI i havien estat propietat de nissagues de la petita noblesa castellanina. El mas Llebrer i el Modaguer, en el segle XVIII, pertanyien a la nissaga Anglasell i el 1800 ja es trobaven a mans de la família Moxó, que en aquest mateix segle van comprar el mas Vell i van construir el mas Moxó. El cortal de torre Ribota té el seu origen en una torre de guaita del segle XV.

Els cortals eren habitats per masovers i les terres explotades en règim de masoveria. L'any 1946 Antonio de Moxó va modificar les relacions contractuals amb els seus quatre masovers, d'un règim d'arrendament va passar a un règim de parceria a mitges, un canvi que no els va satisfer en absolut. El desembre de 1958 el marquès els va rescindir els contractes i les famílies hagueren d'abandonar els cortals. Aleshores el propietari explotà directament les finques a través de dos encarregats originaris de Cantàbria que es van establir al mas Vell, on van muntar una vaqueria. La resta dels masos van quedar deshabitats.

Les propietats d'Antonio de Moxó, situades prop de la carretera, eren terres de conreu molt aptes per a l'agricultura. Cap al sud i prop dels Salins, s'estenien 69 hectàrees de closes de dall molt productives. Els masovers havien ideat un sistema per regar-les amb l'aigua del rec per mitjà d'un cadirat, uns taulons de fusta i un esvoranc al terraplè per on desviaven l'aigua i la conduïen a través de canalitzacions. També hi havia gairebé 100 ha de closes de pastura, i 70 petites peces que amidaven entre una vessana i mitja i dues (0,3-0,4 hes). Es tractava d'antigues terres comunals conegudes com les *Tribanes*, que eren arrendades a parcers. Aquestes estarien situades a ponent de l'actual Port. I finalment 65,6 hectàrees d'erms, sutzures, llacunes i aiguamolls que s'estenien des de l'actual avinguda Fages de Climent fins al mar i des de la Muga fins als Salins. En aquest sector, només hi pasturava el bestiar boví del mas Moxó.

Taula 1. Relació de propietaris dels terrenys d'Empuriabrava abans d'urbanitzar. 1958, 1965.

Paratge	Propietaris. 1958	Propietaris. 1965	extensió (ha)
Mas Vell/ Mas Moxó/ Mas Llebrer/ Modaquer	Antonio de Moxó Güell	Antonio de Moxó Güell / Eurobrava SA ⁶	385,3
Calandrieres	Antoni Figueras Gusó	Antoni Figueras Gusó	0,5
Can Vell	Pere Cros Serra	Pere Cros Serra	0,6
Can Vell	Isidre Serra Moner	Isidre Serra Moner	0,65
Can Vell	Octavi Dalmau Fortunet	Octavi Dalmau Fortunet	0,64
Can Vell	Josep M. Pujol Viure	Eurobrava SA	0,9
Can Vell	Josep Vergés Estarriola	Eurobrava SA	0,36
Can Vell	Pere Capella Saliné	Eurobrava SA	0,35
Can Vell	Josep M. Pujol Viure	Eurobrava SA	1,20
Torre Ribota	Alfons Llorens Mateu	Eurobrava SA	53

(Elaboració pròpia a partir del Cadastre de 1958-1961 (AMCE fons Ajuntament de Castelló d'Empúries. 2.3.1.1. Cadastre) i a partir del Pla parcial d'ordenació d'Ampuriabrava, 1965. (AMCE fons Ajuntament de Castelló d'Empúries. 8.3.1. Planejament, 1501/1964).

El Pla parcial d'ordenació i els primers moviments de terra

El ple municipal reunit el 31 de desembre, l'endemà mateix de la petició d'Eurobrava SA, acordà sol·licitar als promotors l'elaboració del Pla parcial d'ordenació seguint l'avantprojecte presentat. La redacció del pla fou encarregat a l'arquitecte Josep Ros Casadevall. Empuriabrava va ser concebuda com una

6. El 1965 Eurobrava SA era la propietària de 34 hectàrees de sutzures i erms a tocar la desembocadura del rec Salins. Eren terres que el 1958 formaven part de l'explotació del mas Moxó i que el seu propietari, Antonio de Moxó, va permutar amb la promotora.

urbanització singular, amb canals navegables, port interior, camp de golf, pista d'aterratge per a helicòpters i avionetes i grans avingudes vorejades d'arbres. Inicialment s'havia d'anomenar *Eurobrava de la Muga* però, en el Pla parcial d'ordenació redactat l'abril de 1965, ja s'havia convertit en Ampuriabrava⁷ "el nom recordava el passat històric del paratge".

Per iniciar les obres d'urbanització els calia, en primer lloc, l'aprovació inicial del projecte per part de l'Ajuntament, l'aprovació provisional i finalment l'aprovació definitiva per part de la Comissió Provincial d'Urbanisme. Però mesos després de la sol·licitud, la tramitació de l'expedient encara no estava resolta. L'Ajuntament no havia aprovat el Pla parcial d'ordenació. La seva resolució s'estava alentint tant que Fernando de Vilallonga, gerent de l'empresa, va presentar queixes tant a la Comissió Provincial d'Urbanisme de Girona com al governador civil.



Vista aèria dels primers moviments de terres. A la dreta el riu Muga, al fons el mar i en primer pla la carretera de Roses a Figueres, l'aeròdrom, l'accés principal i els vials. 1965. AMCE. Col·lecció Dolors Parnau. Paisajes españoles.

7. Lluís Carulla fou qui atorgà el nom d'Empuriabrava a la urbanització. "Francesc Compte, topògraf" *La Muga. Revista d'informació municipal*. Ajuntament de Castelló d'Empúries, 2004, p. 20-21.

Finalment i sense permisos, el 15 de març de 1965 s'iniciaren els treballs de replanteig de vials i canals, i set dies més tard les màquines van començar les tasques de desbrossament,⁸ d'arrossegament de terres i d'anivellament del terreny.

El mes d'abril de 1965 l'alcalde de Castelló d'Empúries, Pere Coderch, intentà pactar una sortida viable amb els promotors relacionada amb l'accés principal a la urbanització. El Ple municipal va acordar l'aprovació inicial del projecte amb la condició que l'accés a Empuriabrava seguís un traçat paral·lel a la Muga des del camí vell de Roses, amb la finalitat de millorar la connexió entre la població i la nova urbanització. La promotora va accedir a les peticions de l'Ajuntament i el 26 d'octubre es feu una aprovació inicial del Pla parcial.

Tot i així, l'obertura d'una gran avinguda des de la carretera de Roses fins a Figueres en direcció a la platja va provocar nombroses queixes dels pagesos que tenien els terrenys sembrats d'ordi a punt de segar i també de la *Hermanidad sindical de Labradores y ganaderos*, alarmats pel tall de camins rurals i l'anul·lació de molts recs d'escorrentia. En conseqüència, l'Ajuntament desistí d'aprovar provisionalment el Pla parcial. La desconfiança es va refermar arran de les diverses variacions del projecte inicial que els promotors anaven practicant *in situ* i també per la manca d'un Pla general d'ordenació del municipi, sense el qual no existia cap zonificació del territori amb la corresponent classificació de terrenys de rústica i d'urbana.

El març de 1966, l'alcalde Pere Coderch s'adreçà al president de la Comissió provincial d'urbanisme demanant que l'aprovació del Pla parcial d'Empuriabrava anés paral·lela a l'aprovació del Pla general d'ordenació de Castelló que s'estava redactant.

Les pressions i les presses d'Eurobrava SA per executar les obres, les queixes constants de l'Ajuntament i la impassibilitat i el partidisme de l'administració desembocaren amb la destitució⁹ de l'alcalde castelloní Pere Coderch. L'octubre de 1966 el governador civil de Girona i Jefe del Movimiento, Víctor Hellin Sol, va destituir l'alcalde i va nomenar Joan Casadevall. La família Casadevall Albert havien estat fins al 1958 masovers del cortal Llebrer propietat d'Antonio de Moxó.

LA LEGALITZACIÓ D'EMPURIABRAVA

Un mes després del nomenament de Joan Casadevall com a alcalde, el plenari municipal va aprovar provisionalment el Pla parcial d'Empuriabrava i el 26 de juny de 1967 la Comissió Provincial d'Urbanisme el va aprovar definitivament juntament amb el Pla general d'ordenació de Castelló.

A partir d'aleshores, els promotors comptaven amb un termini de sis mesos per presentar el projecte d'urbanització que havia de posar a la pràctica el Pla parcial.

8. Informació aportada per Jaume Bartra, encarregat del desbrossament i de la jardineria d'Empuriabrava. L'anivellament i l'arrossegament es van realitzar amb tractors eruga i tragelles. Entrevista realitzada el 3 de març de 2017.

9. AMCE. Fons Ajuntament de Castelló d'Empúries. A106 Ple municipal. Acord del 14 d'octubre 1966, f.95. Pere Coderch Pla havia exercit d'alcalde des del mes d'abril de 1961.

La Comissió provincial d'urbanisme nomenà l'arquitecte Narcís Negre Tibau per inspeccionar i revisar l'acció urbanística practicada per la promotora i actuar d'enllaç entre l'Ajuntament i Eurobrava SA. Però les obres d'urbanització ja estaven pràcticament acabades perquè els treballs s'havien anat executant al llarg dels dos anys anteriors i no s'havien aturat mai. A finals de 1967 ja s'havien construït cinc quilòmetres de canals, tres embarcadors i els principals vials.

El Pla parcial d'ordenació d'Ampuriabrava ocupava una superfície de 443,5 ha, més del 95% era propietat de l'entitat promotora. La construcció s'havia previst desenvolupar en dues fases. La primera fase afectaria la meitat oriental de l'actual conjunt i preveia una zona residencial o ciutat jardí, espais hotelers, una zona esportiva i recreativa, una zona d'aparcaments i els serveis generals. Com a fet distintiu de la resta d'urbanitzacions de la Costa Brava, es projectà una pista



Vista aèria de la urbanització Empuriabrava. El canal principal amb dues dàrsenes, el port i els canals Falconera i Norfeu ja construïts. Es poden veure les peces de les Tribanes. 1967. AMCE. Col·lecció municipal.

d'aterratge, un port esportiu, un club nàutic i tres canals navegables. Havia de ser un model d'urbanització inspirat en la ciutat de Miami (Florida) on els promotors Arpa i Vilallonga viatjaren per a estudiar els sistemes de construcció dels canals.

L'eliminació de les aigües residuals de la urbanització es resolgué amb la instal·lació de fosses sèptiques i l'abastiment d'aigua se solucionà inicialment amb la captació d'un pou situat al mas Llebrer que antigament s'havia utilitzat per regar l'explotació agrària. Posteriorment i amb el creixement de la urbanització, es van connectar a una altra captació que també subministrava l'aigua a Roses i que procedia d'uns pous a tocar la carretera de Sant Pere Pescador a Castelló.

Amb la legalització, la societat Eurobrava SA passà a anomenar-se entitat mercantil Ampuriabrava SA.¹⁰ Antonio de Moxó i Güell es convertí en el president del consell d'administració, Miquel Arpa Batlle i Fernando de Vilallonga Rossell en vocals-accionistes, l'advocat gironí Pere Coll Noguera en el secretari i Joaquim Camp Moral en el director comercial.

Les infraestructures

Sistema constructiu dels canals, port i bocana

La construcció dels canals va ser una obra d'enginyeria complexa. Va ser dirigida per Lluís Gorgorió amb l'ajut d'una brigada de picapedrers gallecs. Els canals s'havien d'erigir en sec, però les característiques geològiques del sòl, amb capes de sorra, argila i llims, la poca elevació del terreny sobre el nivell del mar i els alts nivells freàtics en van dificultar la seva construcció.

Iniciaven el replanteig amb l'obertura d'una rasa de 2,5 metres de profunditat. Amb aquesta intervenció es trobaven sota el nivell del mar, fet que provocava l'afiorament de quantitats importants d'aigua barrejada amb sorra que era evacuada mitjançant bombes extractores. Aquestes bombes pertanyien a Antonio de Moxó i havien estat utilitzades per eixugar els camps d'arròs que es conreaven al mas Modaguer. La terra extreta dels canals l'escampaven a les parcel·les amb la intenció de pujar el nivell del sòl. A la zona del club nàutic i del port, en tractar-se d'un terreny molt pantanós, la bomba extractora s'havia de col·locar sobre plataformes per a garantir la seva estabilitat. Els nous canals es construïen sempre a partir dels que ja estaven finalitzats. L'aigua dels que estaven en procés de construcció s'extreia i es buidava als que ja estaven acabats.

Tots els canals es protegien amb murs de contenció que van ser marcats per Gorgorió. Per bastir-los, les excavadores col·locaven els blocs de pedra i els picapedrers gallecs, amb grups de tres i amb l'ajut de perpals, movien, ajustaven i encaixaven els blocs.

10. La societat Eurobrava SA es convertí en Ampuriabrava SA. Aleshores Lluís Carulla, principal accionista d'Eurobrava SA, deixà la societat. AMCE Fons Ajuntament de Castelló d'Empúries, 8.3.1. Pla parcial d'ordenació d'Ampuriabrava. 1501/1964. Ofici tramès per la nova societat a l'Ajuntament. 31 de març de 1968.



Construint un canal. AMCE. Col·lecció Miquel Arpa Batlle, núm. 9202.

Les pedres que es van utilitzar procedien de la cara nord de la pedrera de Puig Rom¹¹ (Roses), una obra d'urbanització promoguda també per la societat Eurobrava SA.

El canal principal comptava amb dàrsenes interiors, on hi havia pantalans, pals d'amarratge i pilones de fondeig per amarrar les barques. El 1969 ja s'havien realitzat el canal principal i cinc canals base (Falconera, Norfeu, Creus, Medes i Cap Ras).

Quant a la construcció del port, la seva planificació i els canvis improvisats per la promotora foren motius de desacord entre l'Ajuntament i Eurobrava SA. En el Pla parcial d'ordenació, aprovat inicialment pel ple el novembre de 1965, no hi figurava el projecte d'un port de refugi i, en canvi, sí que apareixia en un plànol elaborat el desembre d'aquell mateix any. En aquest sentit, el maig de 1966, la Comissió Provincial d'urbanisme informà a l'alcalde Coderch de l'existència de la nova infraestructura. Els promotors l'havien projectat amb una dàrsena interior en el sector sud, a tocar la Muga, dins les propietats d'Antonio de Moxó. Es desconeix el motiu però, finalment, la construcció del port es va aixecar en uns terrenys prop del rec Salins¹² que eren propietat de la societat Eurobrava. El 1968 hi van instal·lar una benzinera per al subministrament de les embarcacions i uns hangars.

11. Arxiu Municipal de Roses (AMR). Fons Ajuntament de Roses. 5.1.1.3. Plans parcials. Pla parcial d'ordenació de Santa Rosa de Puig Rom, 1964. Un dels redactors del projecte va ser l'arquitecte Josep Ros Casadevall.

12. Els promotors creien que serien el punt on s'haurien d'extreure menys metres cúbics de terra, però les característiques pantanoses del sòl en van dificultar molt el seu sanejament. "Francesc Compte, topògraf" a *La Muga. Revista d'informació municipal*. 2004, p. 20-21.

Posteriorment es construí la bocana del port. El permís va ser concedit el novembre de 1968 i es va acabar el març de 1969. L'enginyer Carlos Sánchez el va projectar i Llibert Puig fou l'encarregat de la seva construcció juntament amb el grup de picapedrers gallecs. L'empresa va utilitzar 150.000¹³ tones de pedra en blocs de 2 a 5 tones. La bocana està formada per tres dics, els dos més grans formen l'entrada als canals i el més curt protegeix el port de les tempestes. El port alberga les embarcacions esportives i també regula el cabal d'aigua cap als canals.

L'any 1972 la promotora hi va fer construir el Club Nàutic, un edifici amb forma de vaixell i amb una gran torre que s'ha convertit en el més emblemàtic d'Empuriabrava. Inicialment havia d'acollir el casino que finalment s'ubicà al castell de Peralada.

L'aeròdrom

Un dels objectius de la societat Eurobrava SA fou la construcció d'una pista d'aterratge per a avionetes amb la finalitat de convertir-la en un aeroport internacional. La majoria dels socis promotors eren aficionats al pilotatge d'avionetes, fins i tot Fernando de Vilallonga va esdevenir, el 1967, el primer president de l'Aeroclub de Girona.

La pista d'aterratge mesurava 800 metres d'allargada i inicialment era de terra.¹⁴ Estava situada en uns terrenys propietat d'Antonio de Moxó contigus a la carretera C-260. Posteriorment es va asfaltar i hi van construir hangars i una torre de control.

Ampuriabrava SA va obtenir la llicència de funcionament com a aeròdrom privat l'1 de gener de 1968. El 1969, la societat Ampuriabrava SA va cedir l'ús dels terrenys de l'aeròdrom a l'Aeroclub de Girona, mentre Fernando de Vilallonga n'era el president, i el 1975 el van vendre a la societat Promotora deportiva del Ampurdan de Roses.

La configuració urbana

La configuració urbana d'Empuriabrava s'originà entorn a tres avingudes, Joan Carles I- Tramuntana, que enllaça la C-260 amb la platja; Marinada, paral·lela al riu Muga, i l'avinguda Fages de Climent, perpendicular a les altres dues, en sentit sud-nord. La xarxa la completaven un conjunt de vials secundaris que donaven accés a les parcel·les interiors. L'any 1966 van arbrar les avingudes amb plataners, les vies secundàries amb salzes, eucaliptus, moreres i mèlies i a primera línia de mar i al port, hi plantaren palmeres.

13. *Presencia*. 20 de gener de 1968, núm. 133.

14. Amb la intervenció d'un pilot francès, es va marcar el perímetre de la pista amb uns bidons de combustible plens de sorra i pintats amb franges blanques i vermelles per tal que des de l'aire es pogués aterrar dins els límits. Entrevista realitzada a Jaume Bartra el 3 de març de 2017.

A finals de 1969 a les principals rotondes i a altres punts estratègics de la urbanització instal·laren obres¹⁵ de l'escultor figuerenc Josep Tapiola Gironell, actualment catalogades com a Bé Cultural d'Interès Local.

El topògraf Francesc Compte, encarregat del replanteig¹⁶ de vials i canals que es va dur a terme el març de 1965, va ser el responsable d'agrupar els carrers en sectors i designar-los amb noms d'accidents i llocs geogràfics, majoritàriament altempordanesos. Els cinc primers canals corresponents a la 1a i 2a fase van ser Falconera, Norfeu, Creus, Medes i Cap Ras. El sis primers sectors van prendre el nom de tres massissos muntanyencs: Alberes, Pení i Montseny; i el de tres castells, Montgrí, Requesens i Quermançó. Les zones properes a la platja es van denominar amb els topònims del paratge i amb els onomàstics del propietari de les terres: Delta Muga, Delta Salins (Salins), Bahía (Badia), Moxó i Sant Mori.

El 1967 l'Ajuntament¹⁷ concedí els primers permisos d'obres a particulars, malgrat que la construcció de xalets ja s'havia iniciat abans sota el control de la societat promotora. Els primers habitatges es construïren prop de la Muga, als sectors Requesens, Quermançó i Montgrí. A partir de 1969 les edificacions es va expandir en direcció a la platja, sectors Sant Mori, Moxó i Empúries i entre el 1971 i el 1972 les concessions de llicències s'ampliaren progressivament cap al sector Marina on les parcel·les ja disposaven de canal (Falconera, Norfeu, Pení, Creus, Cap Ras, Medes i Salins 1 línia).

Empuriabrava es va desenvolupar majoritàriament amb habitatges unifamiliars aïllats tipus xalets. Inicialment les parcel·les destinades a aquest tipus d'habitatge mesuraven 1.000 m². Posteriorment, l'especulació en dividí la superfície. Els edificis d'apartaments de diverses plantes i d'usos plurifamiliars es van situar a primera línia de la costa. La seva construcció s'inicià el 1973, després de l'aprovació del Pla parcial d'ordenació, segona fase.

Quant als establiments comercials i de restauració, el més antic fou el restaurant Mas Moxó. Va conservar l'antiga estructura del cortal amb el seu patí interior i va ser inaugurat el juny de 1967.

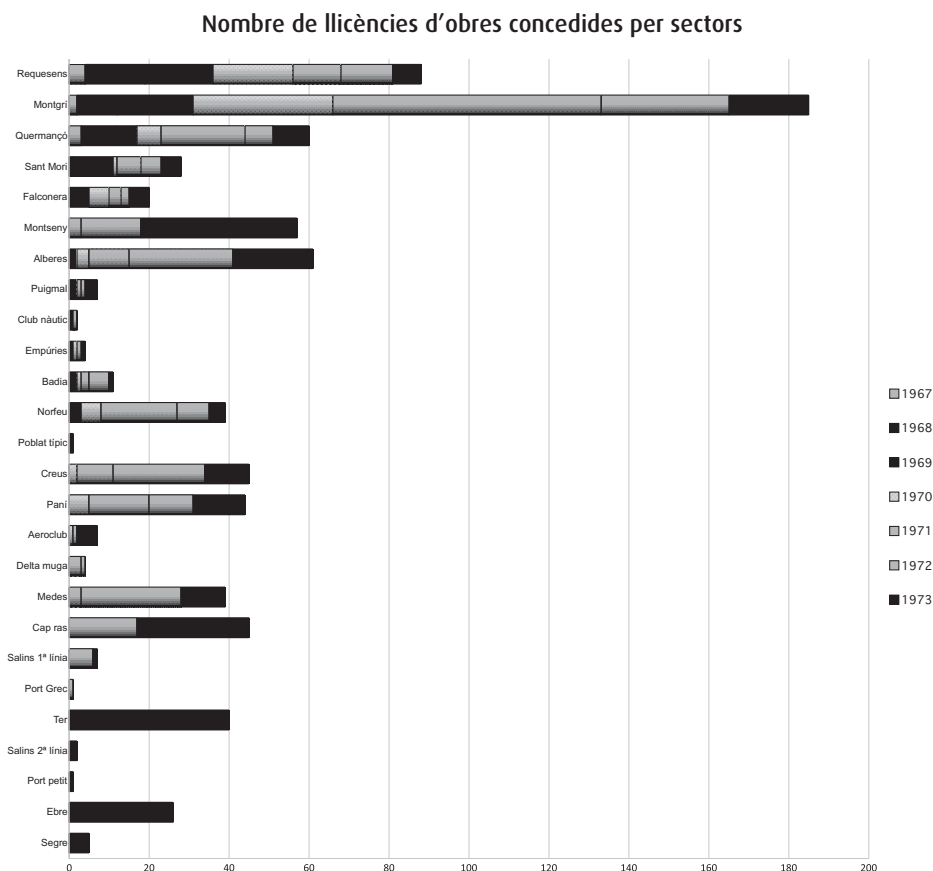
El 1968 i amb la finalitat de concentrar el teixit comercial en un dels vials principals, van modificar els usos d'una zona d'apartaments i hotels a l'avinguda Carles Fages de Climent. La nova zona es va convertir en el sector comercial de Sant Mori, on s'anirien emplaçant els principals establiments de la nova urbanització, com el supermercat Montserrat, propietat de la família Bellot Vidal, inaugurat el juny de 1968 en presència del bisbe de Girona Narcís Jubany.

15. *L'aguait* (avinguda Europa), *Eolus* (Av. Flamicell -Av. Joan Carles I), *Sol* (Av. Carles Fages de Climent), *Rellotge* (Passeig de mar), *Neptú* (Av. Carles Fages de Climent - davant del Port), *l'Empordà* i *Pastor i sirena*.

16. Francesc Compte fou el responsable del control de les obres de planejament durant la primera fase. Entre altres coses realitzà l'anivellament del terreny, l'aixecament del fons marí i l'elaboració del plànol de batimètriques. "Francesc Compte, topògraf" a *La Muga. Revista d'informació municipal*. Ajuntament de Castelló d'Empúries, 2004, p. 20-21.

17. La primera llicència d'obres concedida per l'Ajuntament a Empuriabrava és del 9 de juny de 1967. AMCE. Fons Ajuntament de Castelló d'Empúries. Obres i urbanisme. 8.1.1. Llicències d'obres.

Gràfic 1. Evolució de la construcció d'habitatges per sectors (1967-1973)



Elaboració pròpia a partir del llibre de registre de llicències d'obres (1967-1979). AMCE. Fons Ajuntament de Castelló d'Empúries. 8.1.9. Obres i urbanisme.

La promoció turística i la venda de parcel·les

La presentació oficial d'Empuriabrava es feu en el *V Saló Nàutic Internacional* de Barcelona¹⁸ el febrer de 1967 on s'efectuà una campanya massiva amb el lema "*por primera vez en Europa, el mar a la puerta de su casa*". Joaquim Camp Moral, director comercial, i Fernando de Vilallonga, acompanyats de les autoritats polítiques i militars de l'època, hi exhibiren una maqueta d'Empuriabrava de grans proporcions. A final de 1967 la promoció ja s'estengué per tot Europa, especialment a Alemanya.

18. *Los Sitios*. 26 de febrer de 1967.



Camió propietat de la societat. Van substituir la carrosseria lateral per vidres i hi van exposar una maqueta d'Empuriabrava. La promotora envià el camió a la fira de turisme de Colònia (Alemanya) on tingué un èxit aclaparador amb la venda de parcel·les. AMCE. Fons Esteve Ripoll, núm. 8271.

La societat Ampuriabrava SA duia a terme tota mena d'accions de promoció.¹⁹ Convidaren artistes i alts càrrecs de la política catalana i espanyola a participar en els esdeveniments que realitzaven. El juliol de 1968 van inaugurar el camp hípic i l'escola d'equitació, prop de l'actual llac de Sant Maurici, on anualment el Reial Club de Polo de Barcelona hi organitzava concursos de salts d'obstacles. El setembre del mateix any van celebrar la *V Caravana de coches vetustos* organitzada pel Motor Club de Girona amb la presència de l'actriu Mary Santpere. El 1969 es dugué a terme la *VII Vuelta ciclista a Gerona* i l'octubre d'aquell any es va inaugurar la discoteca Scopas, un referent a la comarca, que es completà amb la celebració d'una de les etapes del V Ral·li de Girona. També

19. L'alcalde Joan Casadevall va regalar a Miquel Arpa el carro de cavalls utilitzat en els enterraments i que en aquella època ja estava en desús. La promotora el va pintar de color vermell i l'utilitzaren per passejar turistes. Informació aportada per Constantí Turró.

el restaurant Mas Moxó fou testimoni de multitud de celebracions culturals i esdeveniments socials, com la *Campaña Cultural de Castelló*, entre els assistents, el medievalista Frederic Udina i els escultors Frederic Marès i Josep Tapiola. El 1973 també es va celebrar l'elecció de mis Turisme 1973, aquesta vegada al restaurant Nàutica Ampuriabrava, ubicat en el Club nàutic inaugurat aquell mateix any.

En relació amb la promoció immobiliària, el 1967 la societat Ampuriabrava SA va instal·lar una oficina²⁰ a l'avinguda Tramuntana que va estar administrada per Rosa, filla de l'alcalde Joan Casadevall. El setembre de 1969 se'n va inaugurar una altra en un edifici de nova planta situat a Puigmal, a l'entrada de la urbanització, al costat de la carretera de Figueres a Roses. Ampuriabrava SA edità opuscles publicitaris i fullets com a material de difusió i de promoció turística i començà una campanya de divulgació a través dels principals mitjans de comunicació. A la primera meitat de la dècada dels setanta, les immobiliàries privades també editaren els seus propis fullets (Solidcasa, Febramar).

La venda de parcel·les²¹ es va iniciar abans de la legalització de la urbanització. Els promotors van fer construir un grup de 6 o 7 xalets amb la finalitat d'utilitzar-los de model per a la promoció comercial. Entre 1967 i 1968 es canalitzaren vols xàrter que aterraven a Girona, aleshores acompanyaven els possibles compradors a Ampuriabrava, els ensenyaven les parcel·les en venda, un arquitecte els traçava ràpidament un croquis de la casa, obrien un compte al banc, feien l'escriptura amb el notari i tornaven a casa. Amb aquest sistema es vengueren centenars de terrenys a 300 ptes/m².²²

El ritme de creixement i de construcció d'habitatges a Ampuriabrava fou trepidant. A partir 1968-69 el mercat immobiliari se centrà en el turista alemany, especialment els provinents de Munic i de Düsseldorf, seguit del turista francès.

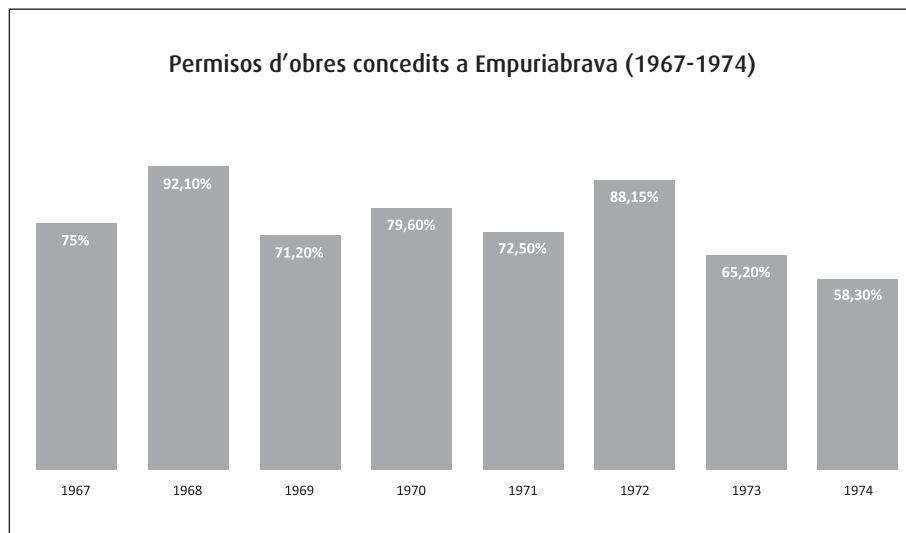
Entre el 1974 i el 1975 la crisi produïda per l'encariment del preu del petroli va provocar la pujada del preu dels desplaçaments i, en conseqüència, el sector de la construcció i del turisme en resultà afectat.

20. Anteriorment, i en el mateix punt, hi havia una caseta de fusta muntada per Eurobrava SA on treballava Albert Juncà. Els vehicles que circulaven per l'avinguda Tramuntana s'havien d'aturar quan aquest feia accionar manualment un semàfor amb el propòsit de fer-los parar per vendre'ls parcel·les. Informació aportada per Pere Bassols.

21. Eurobrava SA va vendre una parcel·la a Requesens 130 per 395 ptes/m² el 14 d'abril de 1967, mesos abans de l'aprovació definitiva del Pla parcial. AMCE. Fons Miquel Barceló.

22. Virginie ABRIAL, "Empuriabrava", *Villa Castilionis Impuriarem*. Ajuntament de Castelló d'Empúries, (1994), p. 43.

Gràfic 2. Percentatge de les obres realitzades a Empuriabrava respecte a les concedides al nucli de Castelló d'Empúries



Elaboració pròpia a partir del registre de llicències d'obres.

LA PRIMERA CESSIÓ D'EMPURIABRAVA A L'AJUNTAMENT DE CASTELLÓ D'EMPÚRIES

Empuriabrava es va planejar com un nucli residencial turístic amb ocupació estacional. Si es compara el tipus i el nombre d'habitatges (taula 2) que hi havia a Castelló d'Empúries abans i després de la construcció de la marina es pot observar com al 1970 el nombre d'habitatges principals, és a dir, els que estaven ocupats la gran part de l'any és lleugerament inferior al de l'any 1960. En aquest últim cens, encara no es comptabilitzaven els habitatges secundaris o de segones residències. Per tant, els mes de sis-cents habitatges principals que comptabilitzen els dos censos es trobaven situats a Castelló d'Empúries.

D'altra banda, el 1970 del total d'habitatges censats, el 32,4% eren secundaris, és a dir, de segona residència o turístics i el 4,92% estaven en venda o per llogar i per tant eren buits. Amb tota seguretat, aquest 37,32% dels habitatges es trobaven a Empuriabrava. Amb l'expansió de la marina residencial, els habitatges de segona residència seguirien una línia de creixement constant.

Taula 2. Nombre d'habitatges censats a Castelló d'Empúries segons les tipologies, 1960, 1970

Anys	Nombre d'habitatges. Total	Habitatges individuals Propietaris. 1965			Col·lectius, locals extensió
		Principals	Secundaris	Vacants	
1960	614	612	-	-	2
1970	974	610	316	48	3

Elaboració pròpia a partir del *Censo de la población, de la vivienda y de los edificios en España*, 1960, 1970.

El 1973 l'Ajuntament de Castelló d'Empúries va aprovar el Pla parcial d'ordenació d'Ampuriabrava segona fase, aleshores la societat promotora Ampuriabrava SA amplià la superfície construïda i la xarxa de canals i vials en direcció a ponent, cap a la carretera de Figueres a Roses. A partir d'aleshores es van començar a construir els primers edificis d'alçada –Bahia, Delta Muga– situats al front marítim. Els promotors preveïen que, amb l'ampliació, el nombre d'habitants creixeria fins a arribar als 41.669 habitants.²³

Al cap d'un any, el 1974 la promotora i després de moltes negociacions cedí²⁴ la gestió de la primera fase de la urbanització a l'Ajuntament de Castelló d'Empúries. Aleshores Empuriabrava comptava amb una superfície de 153 ha de zona urbanitzada i 17 km de canals, i s'estenia entre la zona maritimoterrestre i el canal Creus i entre la Muga i els Salins. Amb la recepció de la urbanització, l'Ajuntament de Castelló es feu càrrec de l'administració dels vials, els serveis, la il·luminació i les zones verdes. Els principals promotors es varen reservar la gestió d'alguns punts estratègics. Antonio de Moxó el front de mar amb la concessió de serveis a la zona marítima i terrestre, Miquel Arpa l'explotació i conservació dels canals i el Club Nàutic i Fernando de Vilallonga, els serveis d'abastiment d'aigua i el sanejament.

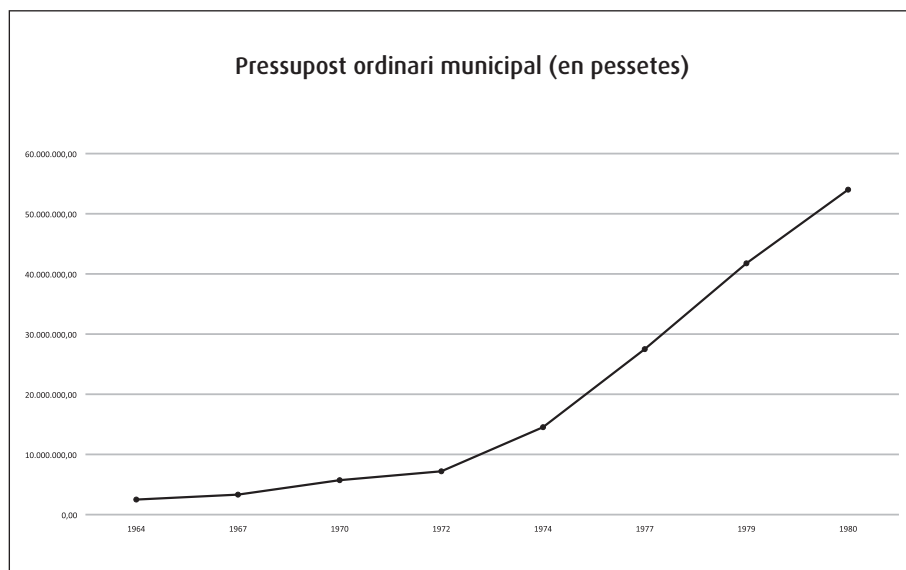
El traspàs de la gestió dels serveis de la urbanització turística a l'Ajuntament de Castelló, municipi eminentment agrícola amb poc més de 2.200 habitants, quedà reflectit en els pressuposts ordinaris municipals, en concret en els pressuposts

23. AMCE. Fons Ajuntament de Castelló d'Empúries. 8.3.1. Planejament. 1502/1971. Pla parcial d'ordenació d'Empuriabrava, segona fase.

24. AMCE. Fons Ajuntament de Castelló d'Empúries. A106 Ple municipal, vol. 24. Acord del 30 de novembre de 1974.

d'inversions i en els del capítol de personal. Entre 1960 i 1980 el pressupost creix un 1.300%, és especialment significatiu a partir de 1974, any de la cessió de la urbanització. Entre aquest any i 1980 l'augment va ser del 371%. Són també molt remarcables els ingressos municipals relacionats amb els impostos sobre construcció, les taxes de llicències d'obres i les plusvàlues.

Gràfic 3. Evolució dels pressupostos municipals, 1964-1980

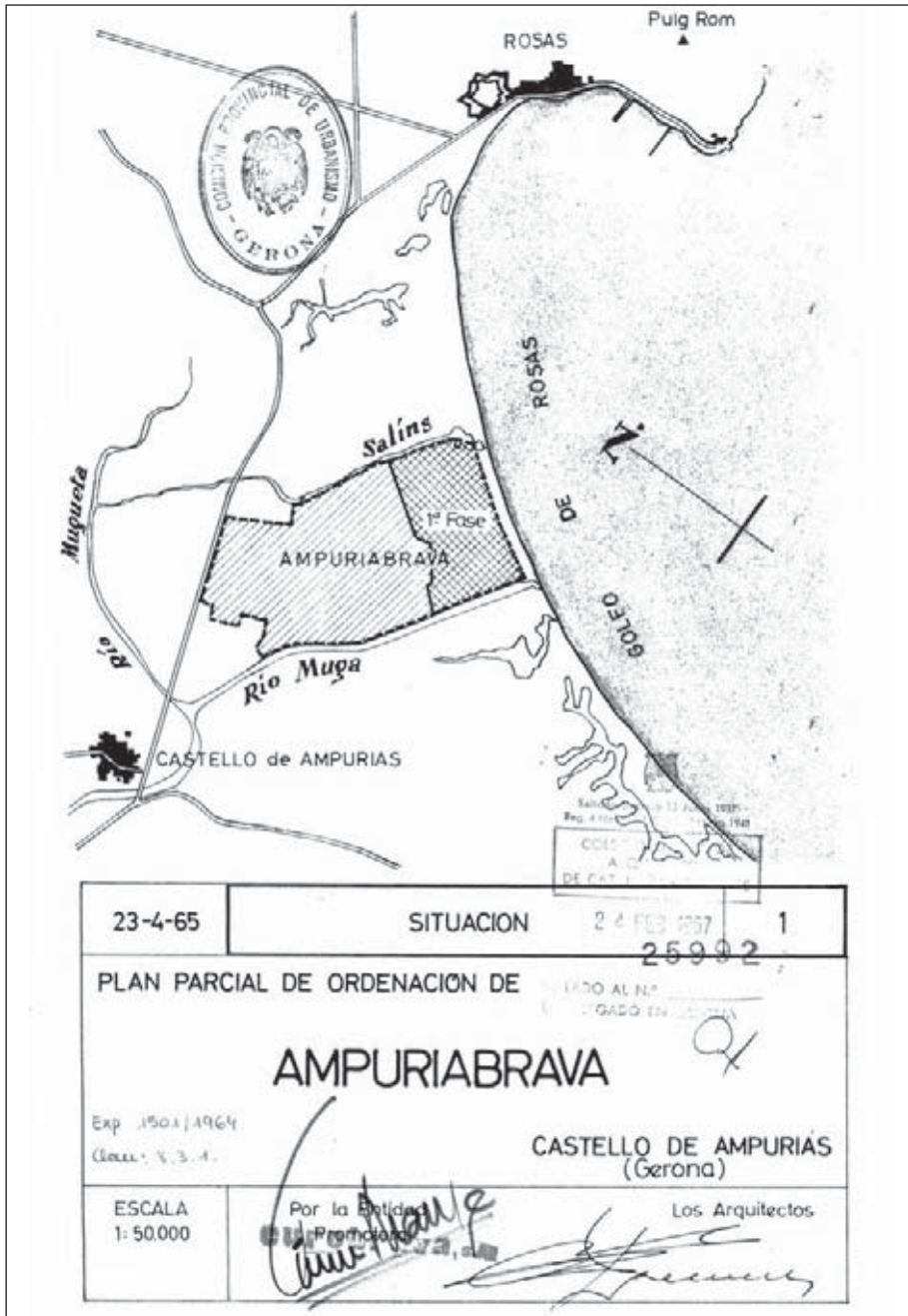


Elaboració pròpia, AMCE. Fons Ajuntament de Castelló d'Empúries. 2.1.2.1. Pressupostos municipals.

El 1967 Castelló d'Empúries comptava amb una economia basada tradicionalment en l'agricultura i la ramaderia, i només disposava de dues indústries, ambdues estretament vinculades al sector agropecuari, la fàbrica ILDASA (*Industrias Lecheras del Ampurdán S.A.*) i la Fàbrica de farines i subproductes dels germans Ungé Mulà, i nou empreses familiars dedicades al sector de la construcció. El sector terciari era pràcticament inexistent.

A partir de 1971 la proliferació d'activitats professionals relacionades amb el sector de la construcció és clara i anà en sintonia amb la demanda. En els padrons de contribució industrial apareixen seixanta empreses dedicades a la construcció d'"obra nova urbana"²⁵ i sis de jardineria. També destaquen els establiments

25. AMCE. Fons Ajuntament de Castelló d'Empúries. 2.3.1.5. Contribució industrial. 1971-1979.



Plànol de situació d'Empuriabrava. AMCE. Fons Ajuntament de Castelló d'Empúries. 8.3.1. Planejament. 1501/64 Pla parcial d'ordenació d'Ampuriabrava.

destinats a serveis turístics com ara el lloguer d'embarcacions i venda i lloguer de pisos. La majoria estaven establertes a la urbanització Empuriabrava.

CONCLUSIONS

La marina d'Empuriabrava va néixer d'iniciativa privada durant el franquisme. Amb el boom turístic de la dècada dels cinquanta i seixanta van sorgir multitud d'urbanitzacions turístiques arreu del litoral, era l'etapa del *laissez faire* (Fraguell, 2015, p. 224). El ritme de creixement d'Empuriabrava va ser frenètic. Entre 1967 i 1973 va quintuplicar la superfície urbanitzada²⁶ de la població de Castelló d'Empúries, mentre una ocupava 28 ha el nou nucli n'ocupava 153. Empuriabrava s'estenia per un territori molt ben delimitat geogràficament, entre el riu Muga i el rec Salins, terres dedicades a l'explotació agropecuària que pertanyien en un 87% a un únic propietari, Antonio de Moxó, i on hi havia establerts cinc cortals. La construcció d'Empuriabrava va transformar el paisatge agrari en urbà. Dels antics cortals, només quedaren dempeus el cortal Llebrer i el mas Vell, convertits en restaurant i hotel, respectivament. El mas Modaguer el van derruir a finals dels seixanta quan es feu el traçat del canal principal. El mas Torre Ribota, catalogat com a Bé Cultural d'Interès Nacional el 1946, va ser enrunat amb motiu de la construcció del llac de Sant Maurici durant la 2a fase d'urbanització, i el mas Moxó es va mantenir com a restaurant fins que va ser enderrocat l'octubre de 1976 per a construir-hi en el seu lloc el centre comercial *Los Arcos*.

La legalització del Pla parcial d'ordenació d'Ampuriabrava va provocar desavinences importants entre la societat promotora, Eurobrava SA, i el govern municipal que es feren especialment dures amb l'inici de les obres d'urbanització sense el permís de l'Ajuntament i de la Comissió Provincial d'Urbanisme. Amb tot i prenent de model la ciutat de Miami (Florida), els promotors van convertir Empuriabrava en una marina única, amb una xarxa de canals navegables, aeròdrom, tota mena d'equipaments esportius i amb habitatges unifamiliars per on es podia accedir des del canal o des del carrer. Inicialment va acollir una població estacional, majoritàriament alemanya i francesa, lentament, però, aquesta tendència va anar canviant, com ho va fer també l'economia castellanina, basada tradicionalment en l'agricultura i la ramaderia. A partir de la dècada dels setanta, el pes del sector de la construcció i dels serveis fou realment considerable.

L'estudi conclou amb la cessió de les obres d'urbanització de la primera fase d'Empuriabrava a favor de l'Ajuntament de Castelló d'Empúries el 1974. La promotora en traspassà la gestió de vials, zones verdes, enllumenat públic i serveis. Amb la recepció, l'Ajuntament hagué d'assumir nous reptes que quedaren reflectits

26. AMCE. Fons Ajuntament de Castelló d'Empúries. 8.3.1. Planejament. 1501/1966. Pla general d'ordenació de Castelló. La seva redacció es va encarregar a l'arquitecte Josep M. Pla Torras.

en els pressupostos municipals i en el seu funcionament intern. Amb tot, l'expansió de la urbanització continuà, ja que el 1973 s'havia aprovat el Pla parcial d'ordenació de la segona fase que permetria una ampliació en direcció a la carretera de Figueres a Roses.

Al llarg del litoral castellaní, hi hagueren altres temptatives similars a les de la marina d'Empuriabrava que no varen prosperar. El Pla parcial de les Bescambres (1968), que pretenia unir a través d'un gran passeig marítim les urbanitzacions d'Empuriabrava i Santa Margarida, i en el mateix paratge de la Rubina, el Pla parcial d'ordenació de la Rubina (1978) desenvolupat amb el seu estudi de detall *Alhoriabrava* (1983), que no es varen materialitzar mai. En el sector entre la desembocadura de la Muga i del Fluvià, el Pla parcial d'ordenació Port Llevant (1974) una altra marina que afectava 525 ha de terreny d'aiguamolls. Però un seguit de campanyes de mobilització popular en defensa del territori i la creació del Grup de Defensa dels Aiguamolls Empordanesos en van fer aturar les obres. L'any 1983 el Parlament de Catalunya aprovava la Llei de Protecció dels Aiguamolls de l'Empordà.

BIBLIOGRAFIA

- ABRIAL, Virginie, "Empuriabrava", *Villa Castilionis Impuriarem*, 1, (1994), p. 39-49.
- BARBAZA, Yvette, *El paisatge humà de la Costa Brava II. Apèndix de Joan Cals*, Barcelona, Edicions 62, 1988.
- COMPTE, Albert, (1963), *El Alto Ampurdán*. Institut d'Estudis Empordanesos. Edició facsímil 2015.
- DIVERSOS AUTORS, *Debat Costa Brava, Girona: Cambra Oficial de Comerç i Indústria*, 1978.
- DIVERSOS AUTORS, *Ministerio de Comercio y turismo. Secretaria de estado de turismo. Plan de ordenación de la oferta turística de la Costa Brava (Gerona)*. Girona, 1975.
- DIVERSOS AUTORS, *Empuriabrava 25 anys. 1967-1992*, Castelló d'Empúries, Ajuntament de Castelló d'Empúries, 1992.
- DIVERSOS AUTORS, "Francesc Compte, topògraf", *La Muga. Revista d'informació municipal*, (2004), p. 20-21.
- DIVERSOS AUTORS, *Paisatge latent. Closes, cortals i cortalers*, Castelló d'Empúries, Ecomuseu-farinera de Castelló d'Empúries, 2015.
- FERRER GIRONÈS, Francesc, "Indústria, turisme i altres serveis a Castelló d'Empúries", *Revista de Girona*, (1977), p. 271-278.
- FRAGUELL, Rosa M., "El turisme: fenomen transformador del litoral empordanès", *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 46, (2015), p. 219-237.
- JORDÀ, Salvador; GUERRA, Carme, *Estructura econòmica del turisme de Castelló d'Empúries*, Castelló d'Empúries, Ajuntament de Castelló d'Empúries, 1986.
- INE, *Censos de la población, de la vivienda y de los edificios en España. Provincia de Gerona*, Madrid, 1970.

