

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

### Plan Indicativo de Usos del Dominio Público Litoral de 1.956.

El primer cronològicament és el "El Plan indicativo de usos del dominio público litoral" promogut pel M.O.P.U. a l'any 1.976 <sup>20</sup>. Com el seu propi nom indica, aquest estudi que és complementari del que es va realitzar per tot el litoral del país, conté tot un seguit d'anàlisis tant pel que fa a la geologia del litoral de cada zona en qüestió com del fons marí, en un intent òbvi de considerar aquest espai físic com únic. Dins el conjunt de textos i cartografia que conté ens interessa remarcar que en aquest treball i en un conjunt de quadres finals, s'analitzen es comparen, diferents aspectes del litoral, i en particular es fa un inventari de les diferents platges, de l'estat dels seus accessos, de les seves dimensions, dels serveis, etc.

De tot aquest conjunt de quadres la informació més interessant per a nosaltres, és la que ens permet averiguar l'estat dels diferents accessos a l'any 1.956, de cadascuna de les platges, i si alguns d'aquests accessos poden coincidir amb els C.R.. Es fa una diferència entre accessos rodats i peatonals a la vegada que es comenta l'existència o no d'un passeig marítim, el seu tipus, mixt, o peatonal i la longitud del mateix, al temps que es fixen les dades urbanístiques de la zona, referides a l'estat del Pla General d'Ordenació Urbana de cada municipi. Aquesta última dada ja ha estat analitzada i completada per nosaltres, en un apartat específic, i no ens aporta res de nou, en aquest cas.

La totalitat de platges estudiades és de 111, la relació de les quals no farem en aquest cas i ens remetrem a l'esmentat estudi. Ens ha interessat cotejar aquestes platges d'interès pel Pla amb les recorregudes per nosaltres resseguint els C.R., i el nombre de les per nosaltres detectades és major. Es clar que hem reduït molt la nostra escala d'intervenció. No obstant si d'aquest estudi treiem aquelles platges que pròpiament no es troben interconnectades pels C.R. si no que són platges inserides dins un casc urbà, amb passeig marítim, etc, i anem estudiant la qualificació que reben els seus accessos peatonals, en primer lloc ens sorprén com la immensa majoria de les mateixes presenten uns accessos que el Pla classifica com suficients, i tan sols s'esmenten les següents com platges que presenten un accés peatonal insuficient com és el cas de la cala Gran a Lloret, la platja de la Palosa a Roses, la platja del Tabal a Roses, i per contra és detectada com accessos peatonals inexistents la platja de la Punta de Plom a Begur.

Soprén molt la conclusió d'aquest estudi doncs si bé la majoria de les platges presenten un accés, que aquest sigui considerat suficient dista molt de la realitat, en el cas dels peatonals, doncs si per assolir aquest caràcter han de ser itineraris no senyalitzats, amb forts pendents i pavimentació en mal estat, aleshores pràcticament tot el litoral és accessible.

Res en aquest estudi, ens fa pensar que s'hagin considerat els C.R., i fins i tot en un dels seus darrers quadres, on es fa l'inventari de l'ocupació del domini públic, no es fa cap esment als mateixos, ni de cap projecte referent a ells tret d'alguna concessió a Begur on es parla de l'existència d'un camí de ronda exterior al mur de tancament de la platja <sup>21</sup> i en canvi es parla de desguassos, embarcadors, emissaris,

<sup>20</sup>Usos del Dominio Público Litoral, *Plan indicativo de usos del dominio público litoral*, Tramo de Costa: provincias de Barcelona y Gerona, Barcelona, M.O.P., Dirección General de Puertos y Señales marítimas, Jefatura Regional de Costas y Puertos de Cataluña, 1.976.

<sup>21</sup>Usos del Dominio Público Litoral, *Plan indicativo de usos del dominio público litoral*, ob. cit., pàg. 83.

etz...En el darrer quadre, on es fa l'inventari dels accessos, és possible trobar algun indici de C.R., sorprén que determinades platges presentin un únic accés i que aquest sigui particular, però en canvi trobem que al referir-se a l'accés a les platges com la Calitxa, la Palosa i el tabal a Roses, aquest es faci per vies peatonals. Algunes d'aquestes sí que les hem detectat, com es veurà a la part final d'aquest treball, com a possibles C.R..

### Plan de Ordenación de la Oferta Turística de la Costa Brava de 1.978.

Aquest estudi <sup>22</sup> ens ha estat d'especial utilitat per quan ens ha permès cotejar el treball de detecció del diferent Planejament parcial de la costa a partir de la informació obtinguda de l'oficina d'informació urbanística del col·legi d'arquitectes de la Demarcació de Girona, i així bàsicament veiem que ens ha estat possible trobar informació de pràcticament tots els plans que limiten el litoral i que aquest estudi grafia, i per això creiem que és interessant. Així i tot hi ha tot un seguit que no ens ha estat possible identificar, i creiem que serà interessant aprofundir en els mateixos, per trobar nous aspectes dels C.R.. Així dins el conjunt dels Plans Parcial del terme municipal de Lloret de Mar no hem pogut localitzar el Pla Parcial Can Coll D'Horta ni el pla Parcial la Tortuga, o el de platja Fonda a Begur, entre altres.

L'aportació documental més important d'aquest treball és la que fa referència a un seguit de possibles recorreguts que cataloga en: Excursions, pròpiament dites, subdividides en itineraris, així com "Exsursiones recomendadas como peatonales", que es poden fer a partir dels itineraris anteriors, a la vegada que els grafien en un seguit de plànols amb una llegenda específica per a camins per a vehicles i peatons i camins exclusivament peatonals, juntament amb tot aquells indrets d'interès, destacant entre aquests el conjunt de jardins i zones declarades com a "Parages pintorescos", segons Decret del B.O.E. de 24-X-1.972. El llistat pot resultar excessiu però considerem que és interessant anunciar-lo doncs amb posterioritat constatarem com molts d'aquests indrets del litoral són recorreguts o són punt d'arribada dels nostres C.R..

La relació d'aquests "Parages Pintorescos" per municipis i que considerem interessant des del punt de vista del nostre estudi són els següents:

- Blanes:

Promontori els Pedrets, sobre la Palomera Cala Santa Anna Cala Sa Forcanera Cala S'Auguer Cala San Francisco Jardins Pinya de Rosa i Mar y Murtra.

En tots aquests indrets existeix o està prevista la construcció d'un C.R., com veurem posteriorment. En aquest Pla són considerats com itineraris o excursions amb accés amb vehicle i peatons tots els indrets aquí comentats.

- Lloret de Mar:

Cala Santa Cristina Cala Sa Punta Punta de Fanals Cala Banyes Cala Sa Caleta Cala Gran Cala d'en Simó Punta de Garbí Cala Trons Cala Frares Cala Canyelles Jardins de Santa Clotilde a Sa Boadella

<sup>22</sup>Oferta Turística Plan de Ordenació, *Oferta Turística del plan de Ordenación de la Costa Brava*. (Girona), Madrid, Ministerio de Comercio y Turismo, 1.978, A.H.I.N.C.O.

Aquí també es pot aplicar l'anterior comentari, sient definides com excursions recomanables la de platja Canyelles i el seguit de platges en direcció a Blanes, però no es comenta res ni de Cala Banys ni de la Caleta.

- Tossa de Mar:

Platja de Llorell Cala d'en Carlús Cala Llevador Mar Menuda Cala Bona Cala Pola Cala Gigarola Cala Salions Cala Morisca

En alguns d'aquests indrets és vàlid l'anteriorment dit, i en altres l'excusa de l'existència d'un paratge d'aquestes característiques va motivar la seva urbanització, grafiant-se com a excursió recomanada a peu la que té direcció a Els Carders i com itinerari urbà el camí que voreja els penya-segats del Codolar.

- Santa Cristina D'Aro:

No es fa cap esment curiosament, de Cala Canyet, i en canvi curiosament en grafia un itinerari "apte per vehicles" diferents a la carretera de Blanes a Sant feliu de Guíxols que interconnecta les cales de Canyet, cala del Sr. Ramon i Vall Presona.

- Sant Feliu de Guíxols:

Cala les Penyes Cala Nans

No es parla de les cales a l'entorn del Molí de Les Forques ni de la muntanya de Sant Elm i es grafia un itinerari fins a Cala Bigatà i la carretera que porta fins a la platja de Sant Pol i que condueix fins al mirador de Les Forques.

- Castell-Platja D'Aro:

Cala Sa Conca Cala Sa Cova Cala del Pi Platja de Sant Jordi "Toda la costa hasta Calonge" Jardins Senya Blanca

Destaca i rep la consideració de Paseo Marítimo el Camí de Ronda de S'Agaró i es grafia com continuació d'un possible itinerari resseguint tota la Platja D'Aro, així com les cales en direcció a Calonge.

- Calonge:

Cala Go-Go La Cadira Cala Roques Planes Platja Torre Valentina

Sorprén en aquest cas el traçat d'un itinerari apte per vehicles que ressegueix tota la costa i que anomena l'estudi Paseo de Ronda, mostra aquesta de ser un treball ralitzat a distància.

- Palamós:

Cala Marguerida Cap Gros Playa de la Fosca Promontorio de Sant Esteve Cala Salguer Macizo del Castell i toda la costa Cala Estreta Cap de Planes

A tots aquests municipis continua sient vàlid l'anteriorment dit, destacant l'itinerari proposat fins a cala S'Alguer i cala Castell així com el de la Punta del Molí, aquest àmpliament datat en aquest treball, així com el que ens porta fins al poblat Ibèric a la platja del Castell, el qual es perllonga amb una carretera també "apte per vehicles" fins el Cap de Planes.



- Palafrugell:  
Jardins del Cap Roig, així com totes les cales Calella, Llafranch, etz.  
A part de la visita obligada als seus diferents nuclis urbans de la costa és recomanat el camí que condueix de Calella a Llafranch, si be aquest es grafia com a camí per vehicles i en conseqüència no coincidirà amb el C.R., així com el de Calella a El Golfet que rep la mateixa definició.
- Begur:  
Totes les seves cales famoses, Sa Riera, Sa Tuna, Cap sa Sal, Sa Riera, Aiguafreda.  
Tots els itineraris es realitzen amb vehicle a les diferents cales urbanitzades d'aquest municipi.
- Torroella de Montgrí:  
Punta Milà Cala Montgó  
Destaca l'itinerari recomanat com a peatonal per accedir a la Roca Foradada.
- L'Escala:  
No es detecta cap paratge pintoresc, i en canvi es recomanen les excursions a Punta Milà, aquesta amb vehicle, i les peatonals a la Torre de Punta Montgó i a la Punta Grossa, que curiosament coincideixen amb C.R. existents, però sempre es tracta de vies d'accés perpendiculars a mar.
- Roses:  
Punta de la Poncella Punta de la Bateria Cala Motjoy Platja Palosa Cap Norfeu Cala Joncols  
A tots aquests indrets s'hi pot arribar a partir de C.R., però els recomenats per aquest estudi fan referència a les carreteres que condueixen a les diferents cales fins a la de l'Almadraba.
- Cadaqués:  
Totes les ribes de la seva badia, així com les cales a l'entorn del Cap de Creus, Cala Jonquet, Cala Guillola, Cala Colip.  
Destaquen els itineraris que es poden realitzar a peu com el que condueix a Cala Caltas, al Cap de Creus, al far de Cala Nans i a Cala Joncols, alguns dels quals són d'extraordinària longitud.
- Port de la Selva:  
El Cap Gros El Golfet  
Aquí en canvi no es parla en cap moment de Cala Tamariua. Es grafia com a peatonal l'accés des d'un búnquer a Cala Talabra, i a la Cala Taballera.
- Llançà:  
Platja del Cau del llop Les Carboneres Cala Bramant La Farella Grifeu  
Totes elles connectades per C.R., existents o previstos, però recomanades en aquest estudi com excursions en cotxe.

- Colera:

Cala Garbet Cala Llandró

Es grafia l'itinerari a Cap Lladró com executable amb vehicle, la qual cosa resulta impossible.

- Port-Bou:

Cova Foradada

Aquí sorprén que no es comentin les tres platges i el Cap de Gatillepis, que en canvi ho són dins els itineraris recomenats.

Com es veu l'estudi vol ser exhaustiu però al nostre entendre incórrer en abundants imprecisions fruit del dit anteriorment i denota un cert desconeixement de la realitat del nostre litoral, nosaltres centrant-nos exclusivament en els itineraris del nostre interès, considerem que oblitats tant clars com el Camí de Ronda de Calella a Llafranch o el que porta a El Golfet, són imperdonables, al temps que es veu que l'única notícia d'aquests itineraris o passetjos que es té fora de Catalunya és el de S'Agaró, doncs la immensa majoria de les excursions són amb accés perpendicular a mar, a partir d'una carretera i en cap moment es planteja el resseguiment del litoral, i quan es pretén fer-ho es fa amb molta imprecissió i dades incorrectes com el de Torre Valentina a Calonge. Motius tots aquests, que justifiquen la validesa del nostre treball, en el ben entès que es tracta a la fi, de potenciar uns itineraris que poden facilitar el millor coneixement del nostre litoral.

### Els Plans Generals Moderns.

Aquest Planejament fonamentalment estarà constituït per aquell elaborat a partir de l'any 1.979, i comporta un canvi radical a les orientacions de les propostes de creixement dels diferents nuclis, que fins aleshores s'havien vist regulats sovint per disposicions que a la fi havien permès grans operacions especulatives amb fortes mancances infraestructurals.

Mancat el nostre litoral d'un Pla Director es procedeix a una revisió, a una reelaboració de les previsions de creixement a una reestructuració de les infraestructures que a la fi podríem resumir en quatre característiques <sup>23</sup>, una disminució del sòl qualificat, en aquelles àrees en les quals no s'havia consolidat el creixement urbà, en segon lloc una reorganització de les xarxes recosint el teixit urbà fins aquell moment força dispers, en tercer lloc un reequipament dels sectors, en vistes a cercar uns espais de major qualitat i en darrer lloc un intent d'adequació de l'ordenament urbanístic a la realitat de la morfologia del territori amb uns primers intents de control paisagístic.

De tota manera han aparegut per contra, nous conflictes, com és el cas de l'esmiculació de la propietat mitjançant la utilització de vivendes en filera que han passat a crear noves barreres arquitectòniques, si be de menor alçada, en un procés que ha tingut el seu paral·lelisme en la venda plurifamiliar a l'anar-se disminuint progressivament la dimensió de les unitats d'habitatge.

---

<sup>23</sup>Coromines, Esteve, "La revisió del model de creixement dels anys 60-70", *Debat Urbanístic sobre la Costa Brava*, ob. cit., pàg 10.

S'ha evidenciat la importància de les zones o espais d'interés natural com a elements delimitadors d'aquest possible Planejament a la vegada que es posava de manifest la necessitat del seu ordenament.

El conjunt de Planejaments generals estudiats correspon a la totalitat de la Costa Brava i presenten tots data posterior al 1.981, si exceptuem el cas ja esmentat amb anterioritat de Santa Cristina d'Aro que encara continua tenint vigent el primer PPlanejament que es va executar.

### Plans que fan Menció Escrita als C.R.

En una primera subdivisió molt general podem classificar aquests Planejaments en dos grans grups sense entrar massa a fons a les autèntiques propostes d'intervenció en el C.R. per part del planejador. La primera divisió la configuren els Plans en els quals apareixen referències als C.R. en els seus texts normatius, i que detallarem a continuació seguint el criteri de Sud-Nord.

- Lloret de Mar.

Revisió i Adaptació del Pla General aprovat definitivament el 19 de juny de 1.985. Totes aquestes dades corresponen a la de la seva publicació en el D.O.G. (Diari Oficial de la Generalitat).

En aquest cas, en el seu article 30.01, dins l'apartat del subsistema "Zona marítimo-terrestre" i a la xarxa viària clau 1.1 diu: "Els Plans Parcials que limitin amb la Zona Marítimo Terrestre hauran de donar solució de continuïtat i executar el tram corresponent del Camí de Ronda".

Un exemple d'això serà el cas del Pla Parcial de Santa Clotilde que comentarem en el darrer apartat d'aquest capítol. També es fan certes referències a les xarxes d'interés turístic, si be aquestes poden no coincidir en aquest cas amb els C.R.

- Castell-Platja D'Aro.

Aprovat definitivament el 18 de desembre de 1.985.

Aquí els C.R. són inclosos dins els sistemes de comunicació clau C, article 39 "El sistema de vies està format..., les vies interiors que estructurin i connecten diferents parts del municipi i els seus barris, el camí de ronda...", amb posterioritat a l'annex 7 s'especifica el tractament que ha de tenir aquest espai a la zona del Port D'Aro, aspecte important si es vol evitar la formació d'una autèntica barrera al mar com s'ha generat en altres marines del nostre litoral, com Santa Margarida.

- Palamós.

Planejament aprovat definitivament el 20 de febrer de 1.987, però que es troba suspès per sentència de 28 de novembre de 1.990.

Aquest Planejament torna a incloure dins l'apartat de sistemes i en particular dins la xarxa viària el C.R., article 51 "Les actuacions que limiten amb la Zona Marítimo-Terrestre hauran de donar solució de continuïtat i executar el tram corresponent del Camí de Ronda".

- Palafrugell.

Revisió del Pla General aprovat definitivament el 7 de desembre de 1.983, apareix inclòs dins els sistemes el Camí de Ronda costaner, pormenoritzant-se en el cas de sòl no urbanitzable, i dins de l'apartat viari el fet de què els possibles Plans especials d'ordenació del front litoral que podrien desenvolupar aquest C.R., abarcaran com a mínim un tram de la costa que constitueixi una única unitat funcional, considerant-se en aquestes zones en primer lloc l'impacte en el paisatge "Por lo que deberán ejecutarse con materiales naturales evitando al máximo intervenir en la topografía y en el estado natural del terreno...Conseguir la máxima accesibilidad a la costa...", article 40.

- Begur.

En la seva revisió del Pla General de 28 de febrer de 1.990, apareix a més del reflexe de la darrera Llei de Costes que s'articula en el capítol 6 Protecció de la ribera del mar i a on es defineixen les diferents servituds, en el capítol 8, sistemes i dins dels de comunicació, red viària, article 206.4 "Bajo la denominación de itinerarios peatonales de interés municipal se consideran el camino entre el núcleo de Begur i la cala d'Aiguafreda y el camino de ronda que bordea la costa". Aquest Planejament, com veurem més tard, considerem que fa una aplicació excessivament literal de la Legislació vigent de Costes.

El mateix en principi calia esperar de les Normes Subsidiàries de Mont-ras aprovades definitivament el 10 de setembre de 1.990, però donada la poca extensió del seu litoral només es fa alguna al·lusió molt lateral.

- Cadaqués.

Pla General revisat en dada 25 de març de 1.987.

Aquest Planejament a diferència dels altres preveu en el seu article 7.107 l'elaboració de Plans especials per desenvolupar entre altres la protecció, conservació i millora de la xarxa de camins, Camins de Ronda o itineraris de vianants, camins d'accés a cales.

- Colera.

Revisió del pla General de 20 de maig de 1.985.

En aquest cas la referència es troba en el seu article 50 "Zona Marítimo-Terrestre. Els Plan Parcial establiran una zona de protecció de sis metres a tot el llarg de la línia marítimo-terrestre a la que no podran ubicar-se edificacions u obres i que estarà destinada a ús públic. Aquest espai haurà de quedar completament obert sense tanques ni separacions de cap tipus".

Com resulta obvi la totalitat del Planejament estudiat fa referència al compliment de la Legislació vigent en matèria de Costes i al respecte de la Z.M.T., però aquí s'ha volgut destacar com només 7 dels 23 possibles Plans Generals fan al·lusions clares als C.R., i si bé podríem reduir a 19 els municipis que presenten un litoral rocós, es fa clar que per part del planejador, o de les institucions que han promogut el Planejament aquests itineraris majoritàriament no presenten excessiu interès, i

en conseqüència difícilment es poden plantejar propostes per la seva potenciació i millora.

Un cas aïllat en aquest procés el constitueix el Planejament de Llançà, la revisió i adaptació del qual aprovat definitivament amb data 11 de maig de 1.984 es troba suspesa també per sentència de 6 de febrer de 1.990, i en el qual es fa l'alusió obligada en el seu article 50 a la Zona Marítimo-Terrestre i a la seva zona de protecció de 6 metres, però que com posteriorment veurem, grafia un complet i detallat traçat del C.R. a escala 1/500 a tot el seu litoral.-

### Planejaments on es Grafien Propostes de C.R.

En aquest cas el nombre de Plans és més elevat, 16, si be no constitueix la totalitat dels municipis que així ho podrien fer.

Tornarem a iniciar el recorregut amb la il·lustració de la reproducció parcial dels documents o plànols, en aquells indrets on apareix grafiat el traçat del C.R., però no ho farem en la totalitat dels municipis. Plantejant una possible classificació dels mateixos a partir d'una lectura intencional d'aquests documents gràfics i que conjuntament amb l'aspecte normatiu mostrarien la voluntat del planejador respecte a la seva intervenció en els C.R. i/o la diferent consideració que es vol donar a aquest espai.

- Blanes.

Pla General adaptat a la normativa catalana el 18 d'octubre de 1.989, a partir de la seva revisió el 5 de novembre de 1.981. El tractament donat per les propostes de C.R. en aquest pla són dues, que en aquest cas es produeixen exclusivament en l'apartat gràfic. Una és el traçat del C.R. a l'entorn de la platja de Sant Francesc grafiant un itinerari d'amplada de 2'5 m. que va resseguint fidelment la corba de nivell, matitzant en el propi document la col·locació d'un "quitamiedos" en el límit exterior del C.R.. En aquest document es preveu la seva perllongació per l'interior dels jardins de Mar y Murtra, aspecte aquest que no s'ha efectuat realment, construint-se això sí, l'itinerari previst a la resta d'aquest sector, i que es mostra en el següent capítol del Catàleg General dels Recorreguts. En ell s'ha disposat, efectivament, d'un "quitamiedos" en el costat mar del camí, però ni de bon tros fa els 2'5 m, grafiats en els plànols. (Plànol 7.14)

L'altre sector on es preveu la construcció d'un C.R. és bordejant el convent a la Punta de Santa Anna. Aquí el traçat que s'inicia en el camí de Sant Francesc al peu de l'accés del jardí botànic de Mar y Murtra, i que termina a l'esplanada del Port, es previst que tingui de 4 a 6 m. d'amplada, i en aquest cas el traçat no ressegueix ni de bon tros una mateixa corba de nivell.

Si a aquest fet afegim el que l'orografia d'aquesta zona del litoral és molt abrupta amb un fort desnivell de més de 50 m. sobre el mar, es fa obvi que no podrà executar-se segons aquestes previsions i pot romandre així indefinidament doncs, comportaria un extraordinari cost.

Aquest tipus de traçat, com altres que veurem, al nostre entendre són allunyats de la realitat física d'aquests itineraris i es grafien sense considerar l'espai

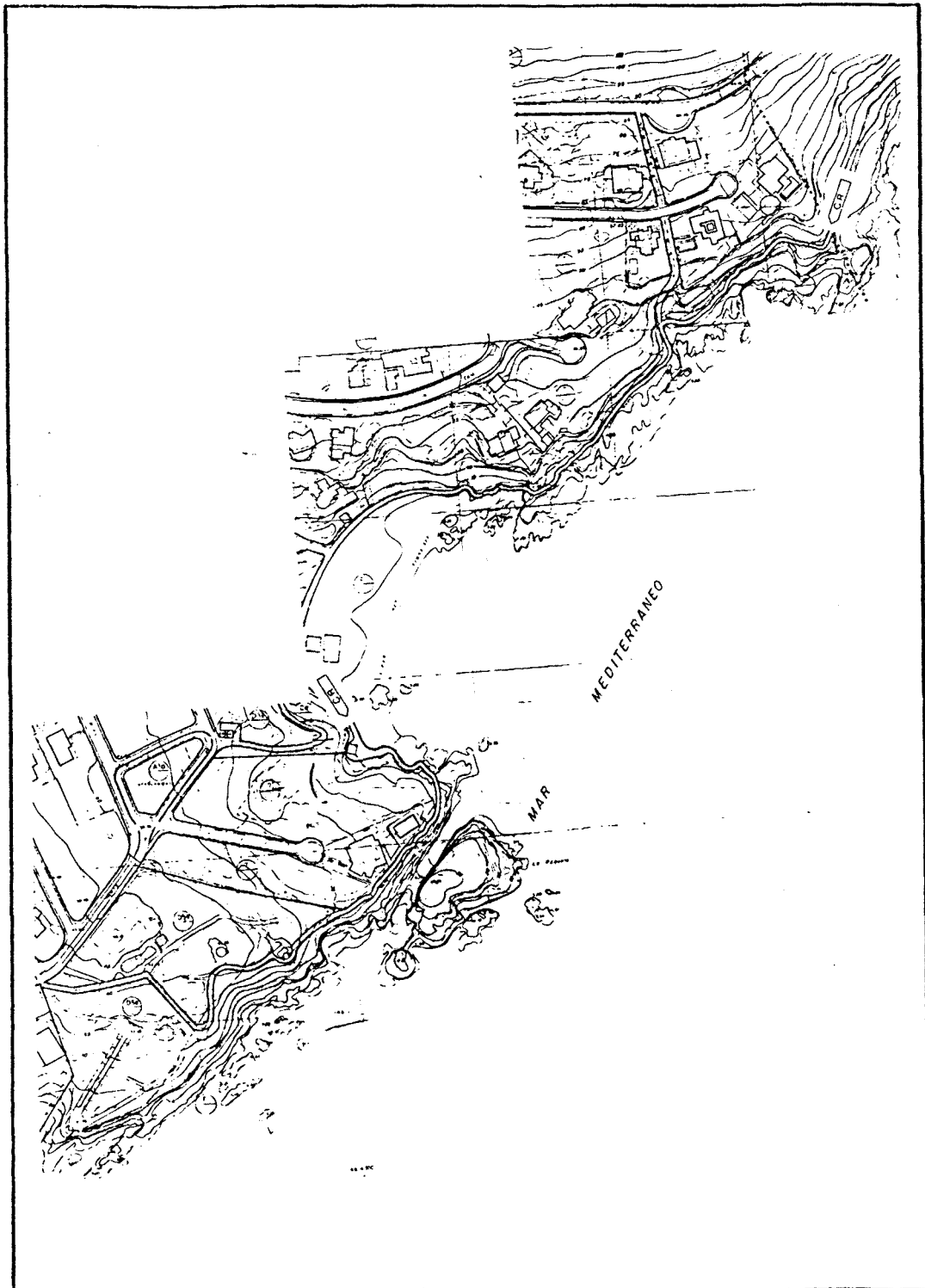


Figura 7.14: Pla General de Blanes, 1.981. Fragment Plànols. Cala Sant Francesc.

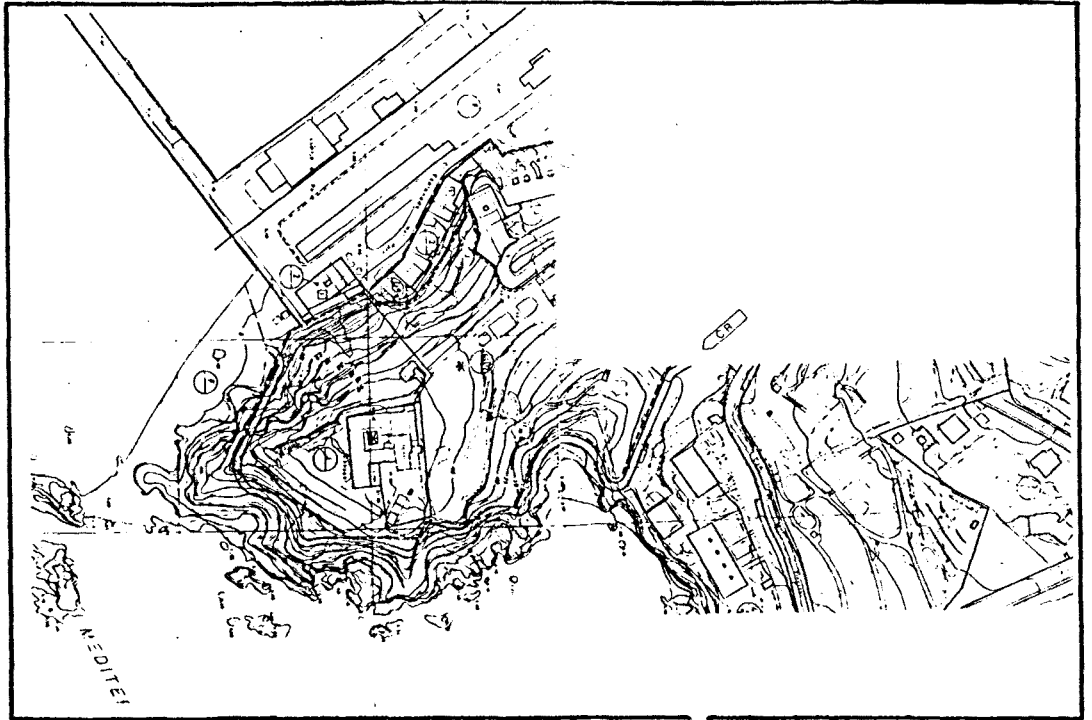


Figura 7.15: Pla General de 1.981. Fragments Plànols. Punta del Convent.

físic on s'han d'ubicar ni els forts desnivells a salvar, esdevenint aleshores hipotètics, i testimonis muds d'una legislació que obliga a executar aquests traçats d'una manera sistemàtica a tot el litoral, però que no té en compta la realitat particular de cadascuna de les seves zones. (Plànol 7.15).

- Lloret de Mar.

Aquest Planejament torna a incórrer en els errors abans comentats, i si be grafia els Camins de Ronda existents no fa cap previsió pel seu eixamplament, i per contra en grafia d'altres allà on no s'han executat com és el cas del dispost a la finca anomenada Can Juncadella o el que condueix a Cala Morisca, a on fixa una amplada de 2'5 m. en aquest cas tampoc s'ajusta extraordinàriament a l'orografia del terreny, i que al nostre entendre difícilment es podran executar doncs, estan plantejats a zones amb molt baixa densitat edificatòria i amb difícil repercussió del cost del C.R. sobre les propietats colindants, la qual cosa al no ser camins extraordinàriament interessants, des del punt de vista paisagístics, com veurem posteriorment, difícilment arribaran a consolidar-se.

Al nostre entendre, es tracta més de grafiar una obligació en aquells terrenys ja qualificats com urbanitzables i que per un motiu o un altre mai van arribar a constituir aquest tipus d'itinerari. Sorprén, no obstant el fet de què no es prevegi el traçat a la finca de Santa Clotilde, mostra clara de què aquestes no eren les previsions de l'Ajuntament, però a l'hora de la veritat així ha estat, i gràcies al de recollir l'obligació d'executar el C.R. en el seu apartat normatiu, ha estat fet i projectat. (Plànol 7.16)

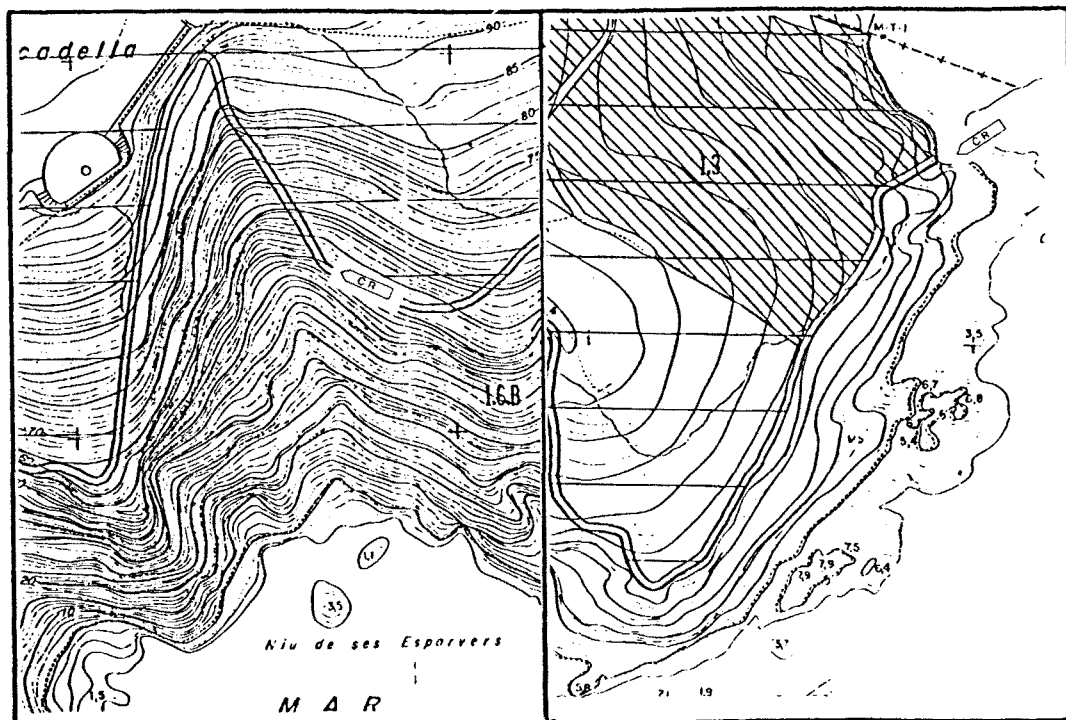


Figura 7.16: Pla General de Lloret, 1.985. Propostes de traçat de C.R.

El següent grup de Planejaments estudiats configuren una unitat pel que fa a les propostes d'intervenció en aquests itineraris. Unitat que bàsicament vé donada per ser un mateix equip, el seu redactor; Rosa Barba, Ricard Pié i altres. Configuren el grup més interessant de les propostes efectuades, si be desgraciadament, a l'hora de la veritat molt poques d'aquestes previsions s'han pogut efectuar, cosa óbviament en contra de la voluntat del planejador, i motivada per una falta de suport de les institucions municipals, i el fet de què cal establir un ordre de prioritats de nivells de realització, etz., d'aquests itineraris cosa que constitueix una de les justificacions del present treball.

- Tossa de Mar.

Pla General revisat en data 17 de desembre de 1.986.

En aquesta ocasió hem detectat dos traçats específics de C.R., tots dos amb amplades properes als dos metres i mig i tots dos amb una clara intenció de delimitar el sòl edificable en el seu límit amb el litoral.

El primer cas és el camí proposat a la Cala Llorell i que presenta un traçat excessivament "optimista", doncs es veu obligat a superar un desnivell de més de 80 m. i connecta dos punts de la xarxa viària del municipi, però que difícilment passarà d'aquest estadi gràfic. (Plànol 7.17)

En el segon lloc la proposta s'efectua en el perímetre de l'estudi de detall anomenat Camí Marina. Aquí la proposta perllonga el camí que accedeix a la Vila Vella pel Codolar, però sorprenentment no el perllonga, malgrat que no





Figura 7.17: Pla General de 1.986. Tossa de Mar. Sector cala de Llorell.

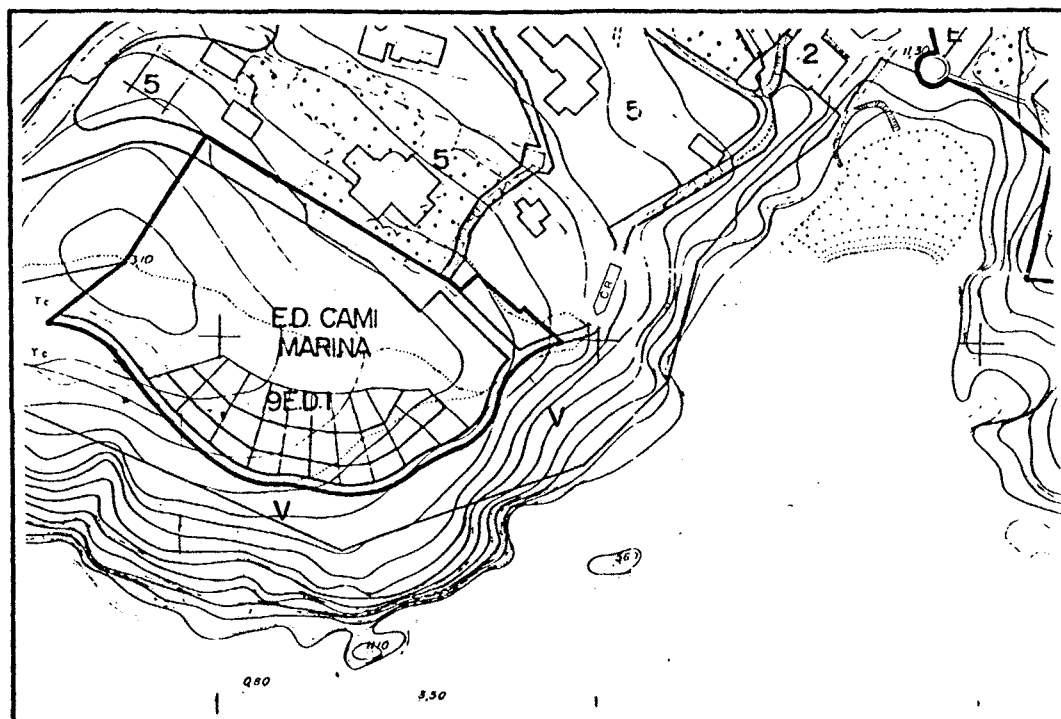


Figura 7.18: Pla General de 1.986. Tossa de Mar. Sector Camí Marina.

conclou en cap altre vial. Aquesta opció que en un principi tindria una lògica d'integració en un teixit urbà, perllongant un C.R. existent -el del Codolar- perd la seva justificació al concloure en una zona verda, espai evidentment de reserva, però no plantejant cap ordenació de la mateixa, fins i tot ni tan sols s'arriba a proposar l'accés perpendicular de tancament, lògic en aquests casos per donar sortida a aquests recorreguts. (Plànol 7.18)

- Sant Feliu de Guíxols.

En aquest Pla General revisat en data 18 de febrer de 1.985, s'aprecien noves propostes de traçat, per part de l'equip planejador, definint-se dues variants fonamentals. Les primeres serien propostes molt properes als casos ja comentats; camí com a límit de la zona urbanitzable, en compliment de la legislació vigent, cercant en aquest cas la seva connexió final, aquest és el cas dels traçats proposats a Les Penyes i al Pla Parcial Vista Alegre (Plànol 7.19) que difícilment podran arribar mai a consolidar-se donada l'excesiva verticalitat del litoral que en aquesta zona dona un desnivell de més de 100 m.

Els altres exemples que destaquem consisteixen en perllongacions de traçats ja existents. Aquest és el cas del traçat existent a la Punta de la Cova i que es dirigeix cap a Sant Elm i que resta interromput sobtadament, i que podria perllongar-se fins el vial d'accés a Sant Elm. El mateix passa amb el traçat a la zona de les Cales a prop de Sant Pol. En aquest cas el camí, majoritàriament, no es troba excessivament consolidat i es proposa un seguit de petits fragments d'itinerari d'amplada variable que van cosint les diferents zones lliures a la

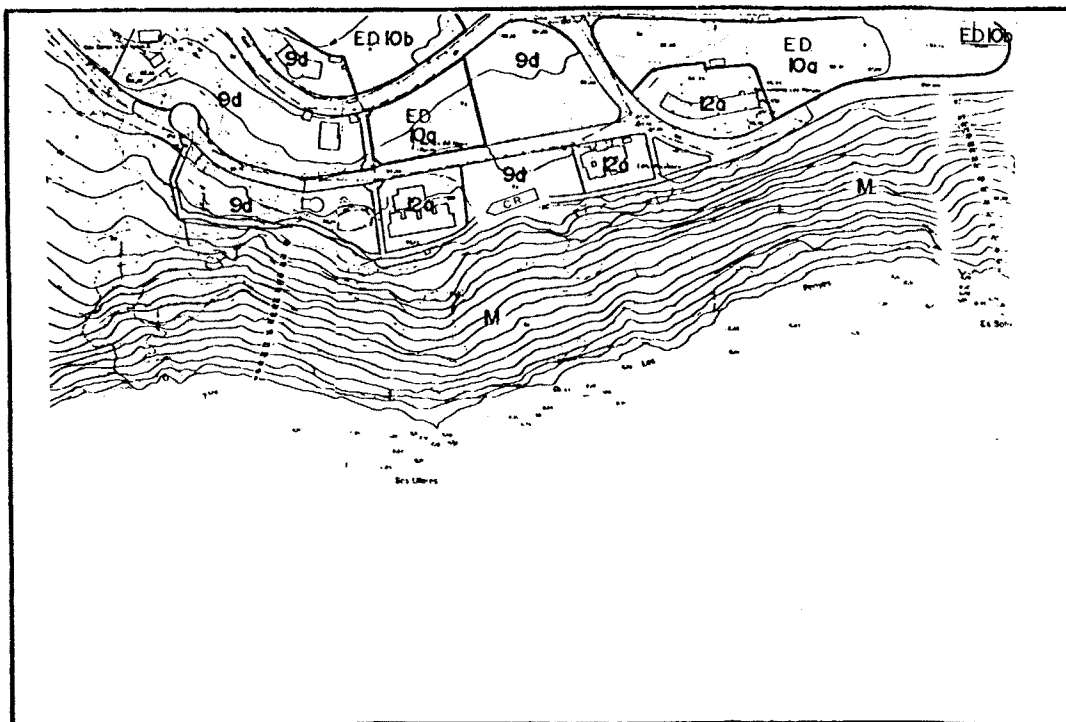


Figura 7.19: Pla General de 1.985. Sant Feliu de Guíxols. Sector Les P'enyas.

vegada que acoten la zona edificable.

Aquests dos traçats per l'extraordinària bellesa del litoral per on discorren i el fet de ser zones on encara és possible una major consolidació, considerem poden executar-se a poc que existeixi voluntat política de fer-ho, doncs en tots dos casos disposen de suficients accessos, tant rodats com peatonals, a la vegada que són punt d'innombrables vistes panoràmiques. (Plànol 7.20)

- Platja D'Aro.

La principal proposta de l'equip redactor pel que fa al Planejament d'aquests itineraris es concreta en la perllongació del Camí de Ronda de S'Agaró damunt la cala de la Conca i fins a Punta Prima i el Port, tot recollint en el seu traçat les propostes darreres de Francesc folguera (veure capítol 5.5).

Al mateix temps es proposa l'ampliació del camí existent en direcció a Calonge, però al tractar-se d'un itinerari relativament consolidat, creiem que es fa difícil la seva construcció segons les especificacions del P.G., per contra creiem més factible el sector de Punta Prima, si be aquesta proposta s'ha trobat, curiosament, oblidada en l'acabament del camí de S'Agaró, com hem comentat anteriorment.

Ens trobem davant d'un traçat d'amplada aproximada de quatre metres, i que en aquest cas discorre fonamentalment, en forma de passeig marítim d'una petita cala i només en el seu tram final discorre per una zona rocosa a la que es podrien ubicar diferents miradors. Considerem que la successiva colmatació



Figura 7.20: Pla General de 1985. Sant Feliu de Guíxols. Traçat del C.R. a sota Sant Elm i les Cales.

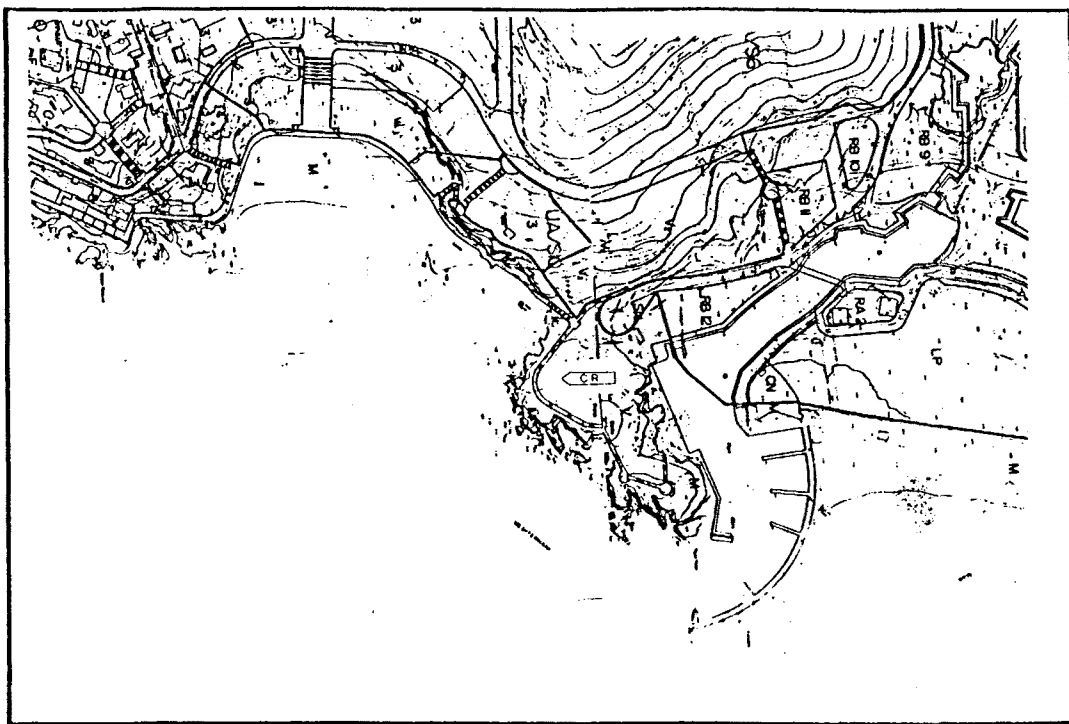


Figura 7.21: Pla General Castell-Platja D'Aro, 1.985. Proposta de C.R. a la Conca i Punta Prima.

del teixit urbà en aquesta zona, les elevades expectatives que sobre ell s'han fet, i en particular arran de la construcció del Port esportiu be podrien fer comprendre a les autoritats corresponents la necessitat d'executar un autèntic parc marí en aquesta zona, que amb un cost sumament reduït permetria la realització d'un C.R. molt ben connectat amb la trama viària i que podria recollir, fins i tot alguna altra fita visual i símbol pel municipi en comptes de l'actual Cavall Bernat que resta una mica arraconat davant la magnificència d'algunes de les intervencions en el nou passeig marítim, i que podria competir amb millors condicions amb la immensa desfilada de gegants que constitueixen les edificacions a primera línia de mar. (Plànol 7.21)

- Calonge.

En aquest Planejament de data 6 de març de 1.987 només es preveu algun nou accés que permeti consolidar el traçat ja existent, que bàsicament es deixa com es troba en aquests moments i que resulta absolutament insuficient, sobre tot pel que fa a la zona de Roques Planes i la zona de Cala Cristus. Ambdues, zones de gran aflluència i que presenten itineraris molt precaris.

Pel que fa al Planejament de Palamós i de Palafrugell, en el primer dels dos es procedeix al traçat d'un itinerari a la zona de Sota Padró així com a la consolidació d'un traçat des de Sant Esteve fins a Castell, d'una amplada de 5 m. En aquest cas ens trobem amb propostes d'ordenació que en el cas del Padró restaran ràpidament

anul·lades per la construcció del Port esportiu en aquella zona, i en el cas de Cala S'Alguer i el Castell, difícilment es duran a terme, doncs el camí existent es troba molt acotat per les finques existents sobre tot en el seu tram final, i la seva ampliació cap el costat de mar obligaria a enderrocar part de les barraques de pescadors de Cala S'Alguer. No obstant considerem que aquest és un dels traçats més necessaris del nostre litoral, doncs presenta una accessibilitat rodada molt còmoda i discorre per una zona extensament arbrada, a la vegada que donaria accés a una de les platges lliures que resta en el nostre litoral, la del Castell.

- Begur.

Aquest Planejament, un dels més recents del nostre litoral, procedeix a grafiar escrupolosament les servituds establertes per la recent Llei de Costes a partir de l'afitament de la Z.M.T.. Aquesta franja dins la que s'inclou la servitud de trànsit configura un línia poligonal que generada a partir de l'afitament oblida freqüentment l'orografia del terreny a l'estar molt separats els diferents punts de referència. Així no és sorprenent trobar fragments com els que s'adjunten a continuació, a on de construir-se aquesta servitud de trànsit comportaria la construcció d'un viaducte que en alguns casos superaria els 70 m. d'alçada. Parlem d'una situació límit, que no deixa de ser un clar exponent d'una exagerada submissió per part del planejador a aquesta Llei de Costes.

Mereix atenció el fet de què es detallin exhaustivament els itineraris existents, si be en alguns casos considerem que hi ha algun oblit com el de la zona de Fornells. (Plànol 7.22) (Plànol 7.23) (Plànol 7.24)

Considerem que les propostes contingudes en aquest Planejament, perden validesa per la seva excessiva uniformitat, i qualsevol posterior urbanització d'alguns dels indrets on ara es troba així traçada aquesta servitud de trànsit posarà de manifest la necessitat d'elaborar un Pla especial que modifiqui el sector per tal d'adequar el possible creixement en aquest sector més a l'orografia del terreny.

- Torroella de Montgrí.

El Pla General de Torroella de Montgrí de 27 de març de 1.983, inclou fonamentalment, la proposta de camí-passeig a Cala Montgó, ja prevista inicialment en la primera ordenació d'aquest sector, i que comporta la dificultat afegida de ser un nucli urbà molt distant de l'Estartit i al qual els serveis forçosament han d'arribar a partir de la trama urbana de l'Escala i aquesta, s'ha vist sovint insuficient.

L'altra proposta consisteix en urbanitzar un passeig fins el mirador de les Guixeres, ja construït.

- L'Escala.

Municipi que conta amb un Planejament de 6 de febrer de 1.987, també suspès per sentència de febrer de 1.990, presenta la variant dins els tractaments vistos fins ara pels C.R. de no acotar una franja d'amplada uniforme per tot el traçat d'aquest recorregut i proposar un ample variable que vindria delimitat d'una

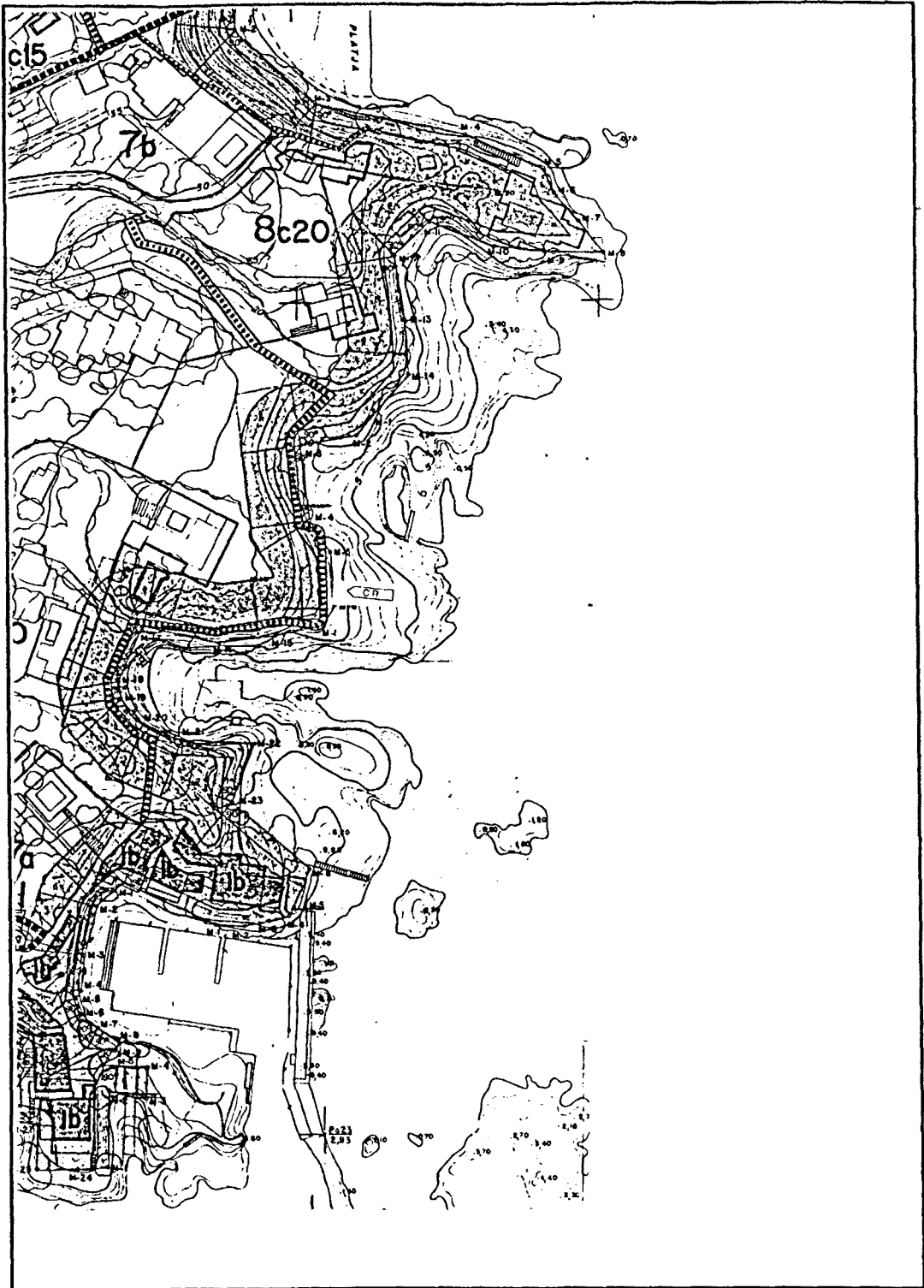


Figura 7.22: Pla General de 1.990. Begur. Sector Fornells.

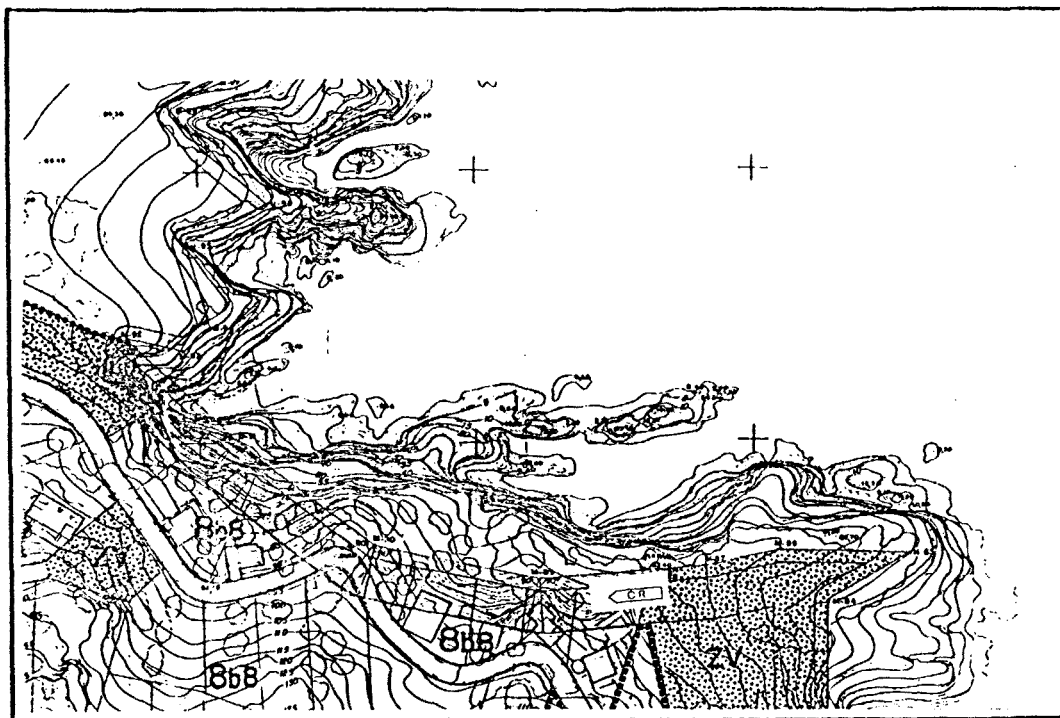


Figura 7.23: Pla General de 1.990. Begur. Sector Coves de Gispert.

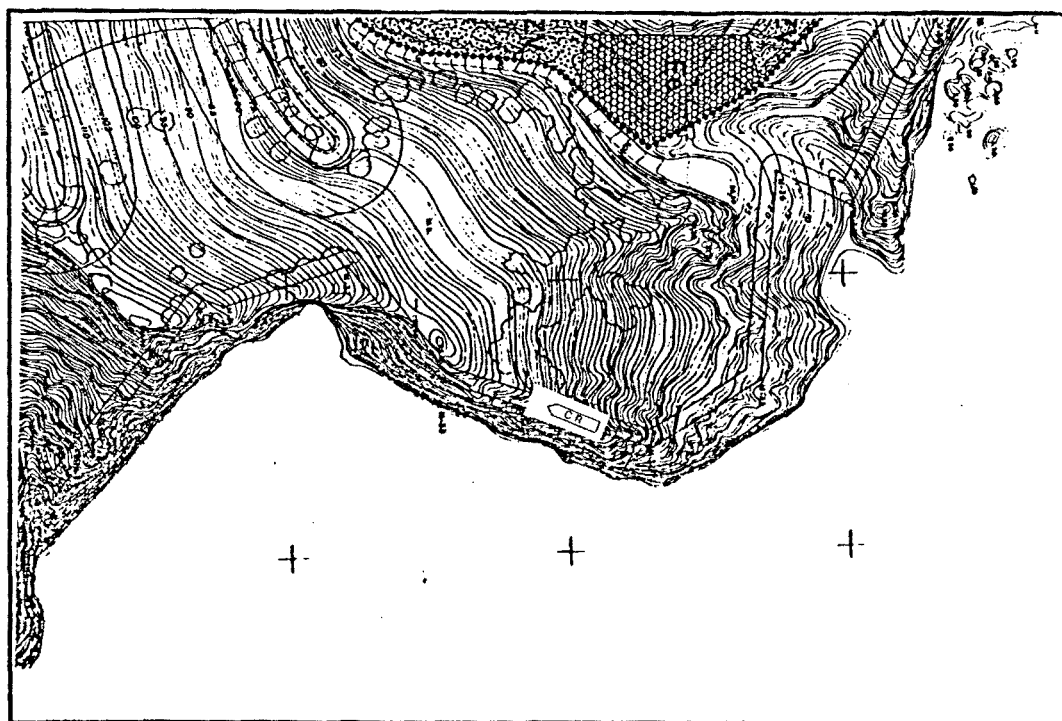


Figura 7.24: Pla General de 1.990. Begur. Sector del semàfor.



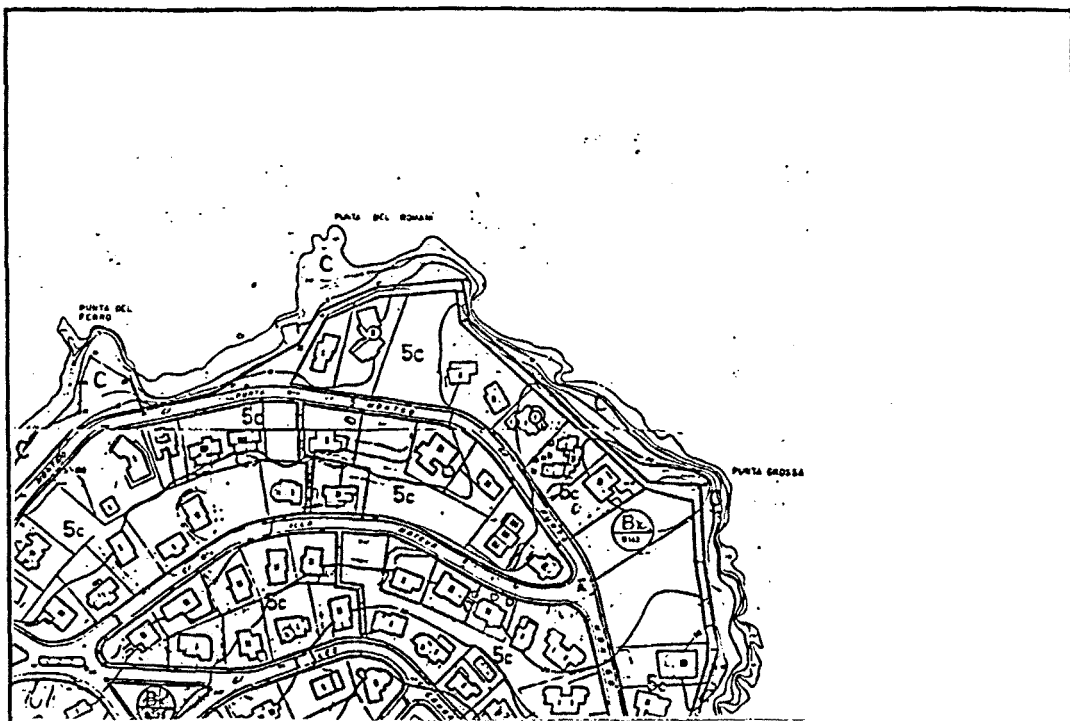


Figura 7.25: Pla General de 1.987. L'Escala. Sector Punta Grossa.

banda per la Z.M.T. i per l'altre amb la parcel·lació existent. Aquesta proposta que com posteriorment veurem, en el cas de l'Escala presenta la ventatja afegida de comptar amb un seguit de petites zones verdes residuals, concretament en el cas de la urbanització de la Punta Montgó, permet una major adequació del traçat a la petita orografia de cada indret a la vegada que permet el seu cosit i expansió cap a l'interior al poder possibilitar l'ajardinament conjunt del C.R. i les zones verdes adjuntes que a la vegada li serviran d'accés.

Ens remetem al capítol de les propostes particulars a on aprofundirem sobre aquest tema. (Plànol 7.25)

- Roses.

El Pla General de 5 de febrer de 1.986, grafia en tota la zona del litoral compresa entre El Far i la Platja de Canyelles Grosses un itinerari peatonal d'amplada aproximada 2'5 m. sobreposat en el traçat actualment existent i que considerem de generació espontànea o no planejada, i que resulta excessivament formalitzat, preveient innombrables miradors dels quals no se n'ha construït cap que a la fi comporten un traçat monòton i poc qualificat. (Plànol 7.26)

Un major estudi de les possibles intervencions en aquest sector el realitzarem en el capítol de les propostes específiques.

- El Port de la Selva i Port-Bou.

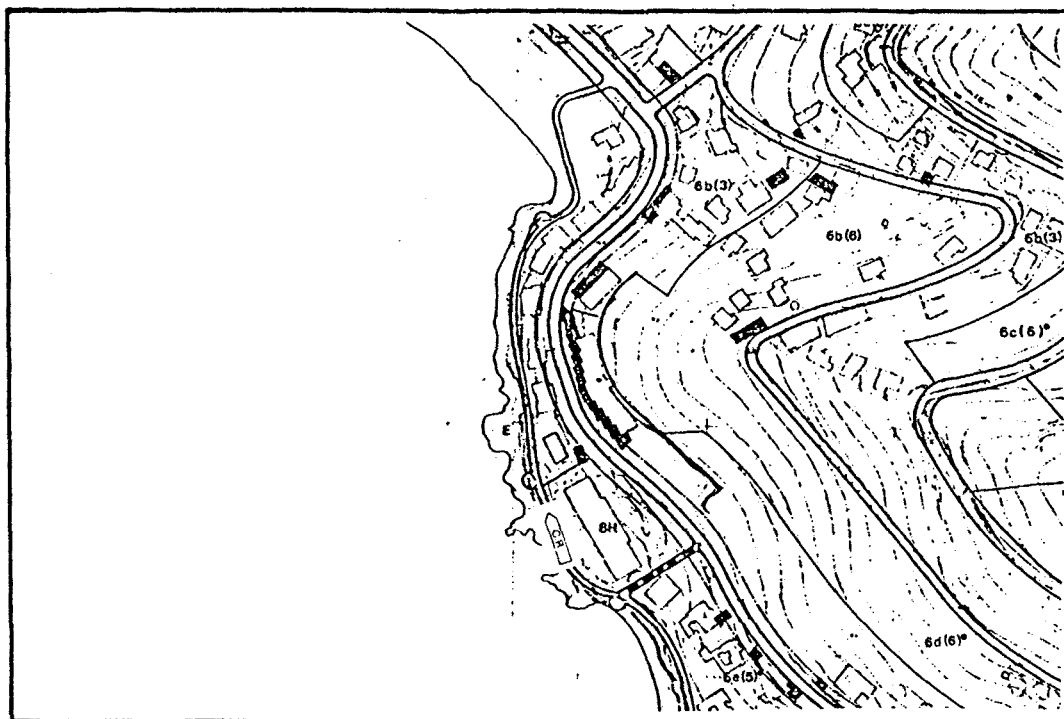


Figura 7.26: Pla General de 1.986. Roses. Sector Canyelles Petites.

En els seus Planejaments de data 9 de desembre de 1.983 i 3 de desembre de 1.986, preveuen propostes diferents de traçats que coincideixen en el primer cas amb el comentat per l'Escala, per contra a Port-Bou es grafia un C.R. d'una amplada aproximada d'uns quatre metres, i que no s'ha executat, per contra a El Port de la Selva s'ha fet un projecte específic que detallarem a continuació a la zona de la platja del Pas, i que no estava inicialment previst.

En el cas de Port-Bou es proposa la perllongació de l'embarcador fins arribar a la cala de Guiules, en un traçat que actualment és molt precari i que de fer-se estaria sotmés a la violenta acció dels temporals del Nord, doncs discorriria per una petita superfície plana al peu d'un immens penya-segat i molt exposat als vents d'aquest sector.

- Llançà.

El Planejament ja esmentat anteriorment, presenta la novetat d'incorporar tota una proposta de traçat de camí de ronda en tota la seva façana marítima i amb una amplada aproximada de 6 m. ajardinant a la vegada els espais sobrants. Es al nostre entendre, una proposta excessivament ambiciosa però que deixa molt clara la voluntat ferma per part del planejador i del Planejament d'executar aquest itinerari, havent-se realitzat alguns sectors a la platja de les Tonyines.

Aquest traçat que discorre intermitentment connectant els diferents vials rodats propers a mar presenta la ventatja afegida de disposar-se damunt d'una orografia relativament favorable per la seva construcció, doncs Llançà presenta

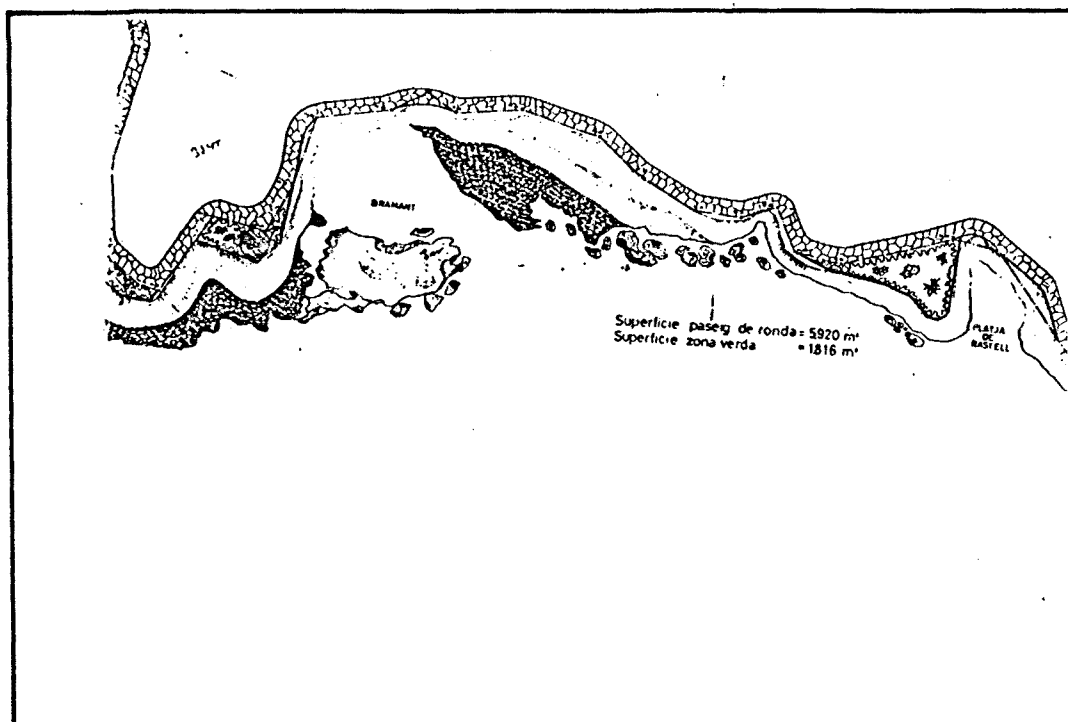


Figura 7.27: Pla General de 1.984. Llançà. Sector Bramant.

una primera línia de mar, relativament planera, a una alçada d'aproximadament 6m. sobre el nivell del mar, encara que desgraciadament excessivament ja consolidada com per facilitar la construcció total d'aquest projecte si be s'ha de dir que en el sector de la urbanització Faré s'ha procedit amb contundència i prèvia a l'execució del C.R. definitiu, actualment en fase de projecte, pel servei de Costes Provincial, s'ha procedit a l'enderroc de totes les tanques que impossibilitaven el pas arran de mar, habilitant un camí provisional. Cosa que ratifica la clara voluntat per part de les diferents autoritats amb àmbit competencial en aquest sector. (Plànol 7.27) (Plànol 7.28) (Plànol 7.29)

### Conclusions de l'Estudi dels Plans Generals Moderns.

Fonamentalment es poden definir les següents tipologies d'intervenció, d'aquests Planejaments en els C.R.. Propostes de C.R. noves, independents d'itineraris ja existents i que fonamentalment actuen com a delimitació del sòl urbanitzable. Aquestes propostes solen pecar de poca adequació a l'orografia, si be en el cas d'estar plantejada en una zona de grans perspectives edificatòries poden arribar a executar-se, però tan sols en aquests casos, doncs comportarien una elevada despesa econòmica, i probablement el resultat formal final seria força senzill. Aquest seria el cas de les propostes detectades a Blanes i algunes del Planejament de Sant Feliu de Guíxols i tossa o Cadaqués.

Un altre tipus de propostes són les que perllonguen traçats ja existents. Aquestes intervencions solen adaptar-se, lògicament a l'orografia i el recorregut, presentant per

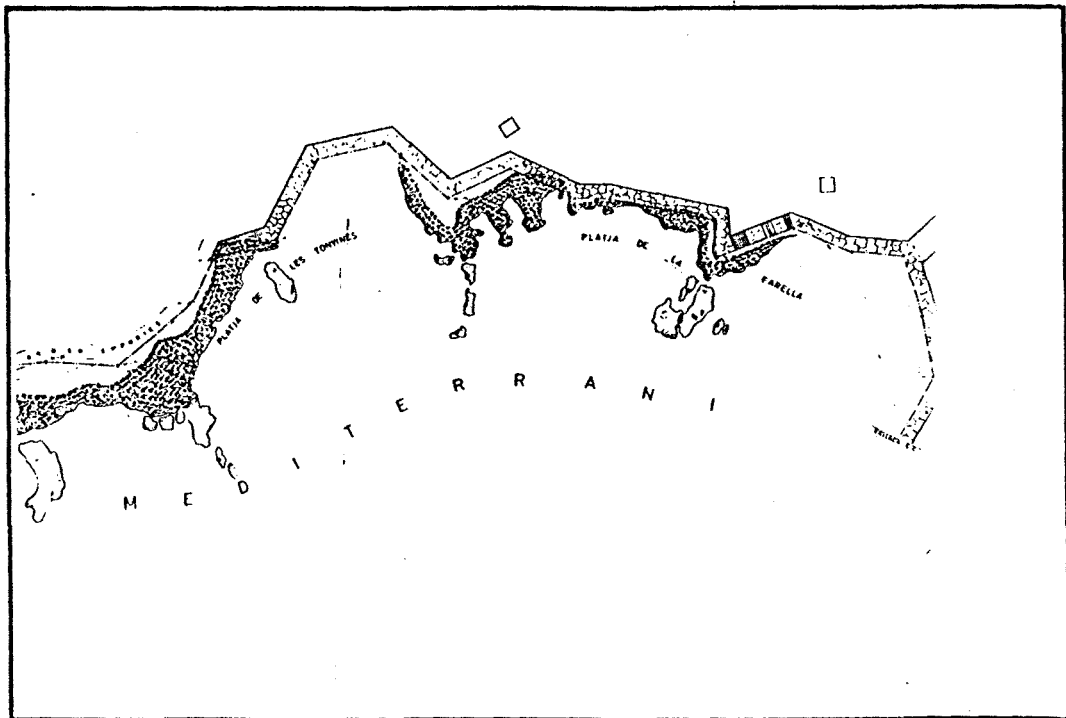


Figura 7.28: Pla General de 1.984. Llançà. Sector Platja de les Tonyines.

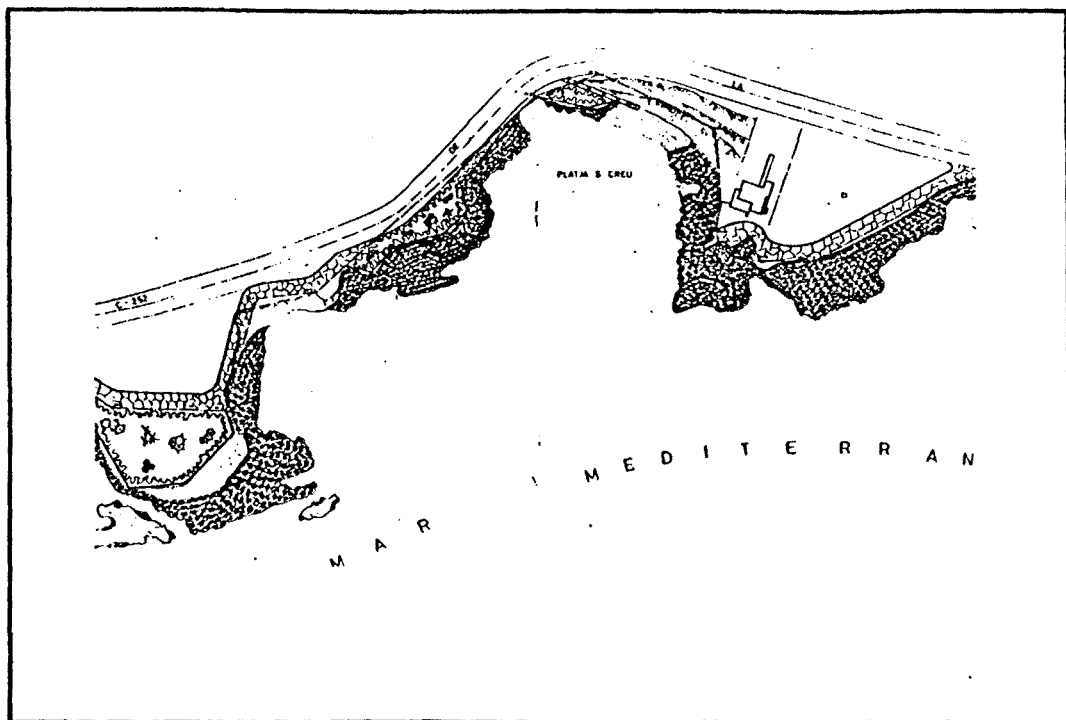


Figura 7.29: Pla General de 1.984. Llançà. Sector Platja Santa Creu.

contra l'inconvenient de disposar-se en zones relativament consolidades i on qualsevol actuació d'eixamplament es fa a un cost excessiu, i a un elevat preu polític. Aspecte aquest que es podria compensar a l'ubicar-se en indrets de gran bellesa i que amb un seguit de propostes i actuacions esgraonades en el temps però amb una finalitat clara, donarien lloc a la seva realització. Aquest seria el cas de les propostes a Sant Feliu de Guíxols a la zona de les Cales o a Platja D'Aro i Palamós.

Un tercer grup de propostes la configuren aquells Planejaments que no acoten ni formalitzen excessivament aquests traçats i deixen un cert marge de maniobra per la seva integració a l'orografia existent a partir de la construcció d'un itinerari d'amplada reduïda, aproximadament 2 m. i que donat l'espai excendent que restaria permetria un ajardinament del mateix la qual cosa facilitaria la seva major integració paisagística. Aquest seria el cas d'alguns sectors de l'Escala i El Port de la Selva.

El quart grup de propostes serien les uniformitzadores, i en aquest cas inclouríem tant el Planejament de Begur com el de Llançà. El primer pel seu excessiu servilisme de la legislació de Costes que comportaria grans obres d'infraestructura per executar el C.R. I en el segon cas perquè, si bé resulta positiva la possibilitat d'executar aquests tipus d'itineraris a tot el llarg del litoral, el que no pot ser tant convenient és la seva total construcció sense un tractament qualificador que comporti intervencions o propostes que cerquin trencar la monotonia d'alguns traçats o plantejar possibles fites que enriquirien la percepció del paisatge, i això és el que podem deduir dels sectors fins ara executats a Llançà, a on efectivament s'ha construït una gran superfície pavimentada amb lloses de pedra de característiques semblants a les del terreny existent, però amb una falta total d'ajardinament, de qualificació parcial, que de no fer-se així donaria lloc a la construcció d'una nova barrera, aquesta arquitectònica i de resultats contraris als previstos inicialment.

## 7.4 Els Nous Projectes.

Dins aquest apartat es vol fer un recull de les darreres propostes d'intervenció en els C.R., algunes ja executades i que al nostre entendre són fruit d'una nova concienciació al respecte d'aquests itineraris i que han vingut obligades, en part i com hem vist abans, per una voluntat per part dels planejadors de consolidar aquests recorreguts, i en d'altres com a accions de promoció pública en un clar intent de generar nous atractius pels municipis a la vegada que faciliten l'accés i ordenació per determinats trams de costa rocosa.

Les cinc intervencions que estudiarem presenten, totes elles, característiques diferents, reflexe a la fi de diferents maneres d'accedir a la realització de projectes en aquests traçats. Així, en primer lloc estudiarem la proposta de traçat de C.R. al peu dels jardins de Santa Clotilde a Lloret de Mar. Operació obligada a partir del Planejament General. En segon lloc estudiarem la proposta i el projecte de construcció d'uns trams de Camins de Ronda en el sector de la platja del Pas a El Port de la Selva. Operació aquesta no prevista inicialment en el Planejament i que seria un exemple de les noves propostes d'intervenció per part del Servicio de Costas de Gerona, autor del projecte. En tercer lloc comentarem breument els nous sectors executats de C.R., a Llançà, aquests ja grafiat en el propi Planejament General. En quart lloc comentarem el projecte d'escalinata homenatge a l'arquitecte Rafael Masó, i que recentment s'ha executat en el Camí de Ronda de S'Agaró, i per fi, en

cinquè lloc comentarem el projecte recentment aprovat i no previst específicament en el Planejament, la construcció del Camí de Ronda entre Calella i Llafranch.

#### 7.4.1 Camí de Ronda al Pla Parcial de Santa Clotilde. Lloret.

Aquest projecte d'itinerari vé definit pel Planejament General vigent i així és recollit pel planejador que a la seva proposta d'ordenació per aquest sector, Santa Clotilde, ordena tota la zona edificatòria al peu de la carretera entre Lloret i Blanes, i proposa un itinerari que es divideix en dos tipus de vials: els que s'anomenen panoràmics i el pròpiament dit Camí de Ronda, que recorririen per la cornisa del penya-segat, al peu dels jardins de Santa Clotilde, i que permetirien l'accés des de la Platja de Fanals fins a la de Boadella i d'aquesta fins a la de Santa Cristina. (Plànol 7.30).

L'acurat grafiat d'aquest Planejament i el clar intent d'integrar l'ajardinament de Rubió i Tudurí amb l'entorn sobta amb la pobresa del projecte de C.R., el qual no es planteja cap altra premissa que la que no sigui esplanar una petita superfície apta pel trànsit, resseguint el traçat previst al pla Parcial, i això sí, amb alguna concessió i amb alguna aportació en matèria de senyalització, exclusivament. (Plànol 7.31)

Aquesta deixadesa o manca d'intencionalitat es veu reflectida fins i tot en el propi grafisme del projecte específic del C.R., i es planteja un traçat d'amplada aproximada 1 m. que sovint va resseguint una corba de nivell, més o menys les de 10, 15 m. i que va cosint la línia d'afitament de la Z.M.T., cosa que no deixa de sorprendre donada la recent legislació de costes.

Al nostre entendre aquest podria ser l'exemple, traslladat als nostres dies, dels possibles projectes de C.R., que es deurién executar conseqüentment a cadascun dels Plans Parcials que urbanitzava el nostre litoral i que es limitaven a ser un document merament burocràtic i que a l'hora de la veritat no s'arribava mai a executar, o be si es feia era el propi constructor el que plantejava les solucions que amb ell li resultaven més econòmiques i senzilles. En aquest cas el que considerem llastimos, és que es plantegi un traçat amb tan poca intencionalitat al peu i connectat amb un dels jardins més bonics que es troben en el litoral mediterrani, i que ens han arribat amb un estat de conservació perfecte. (Plànol 7.32)

#### 7.4.2 El Camí de Ronda a la Platja del Pas. El Port de la Selva.

Projecte executat, com hem dit, pel Servicio de Costas, té l'interés de ser una realització efectuada pels propis Serveis que a la fi han de supervisar l'execució d'altres possibles C.R. en el nostre litoral. Es tracta d'una operació que podríem entendre com a lògica en un municipi que ha procurat en els darrers anys millorar molt la seva façana marítima, i així a fet nous sectors del seu passeig marítim, i el projecte aque ara comentem seria un reflexe de l'acondicionament d'un sector rocós del seu litoral.

El tractament donat en aquesta intervenció és fins a cert punt simptomàtic dels nous criteris que a partir d'ara s'aplicaran per aquests itineraris. Es un traçat que presenta, en projecte, una única secció de sis metres d'amplada, resseguint estrictament el litoral i amb una pavimentació d'aquesta cinta amb lloses de pedra de característiques semblants a les de la geologia de l'indret i que ha esdevingut molt simplificat i reduït donat l'elevat cost que podria comportar l'execució d'aquest projecte. Cap de les propostes del muret de tancament i delimitació de l'itinerari ha

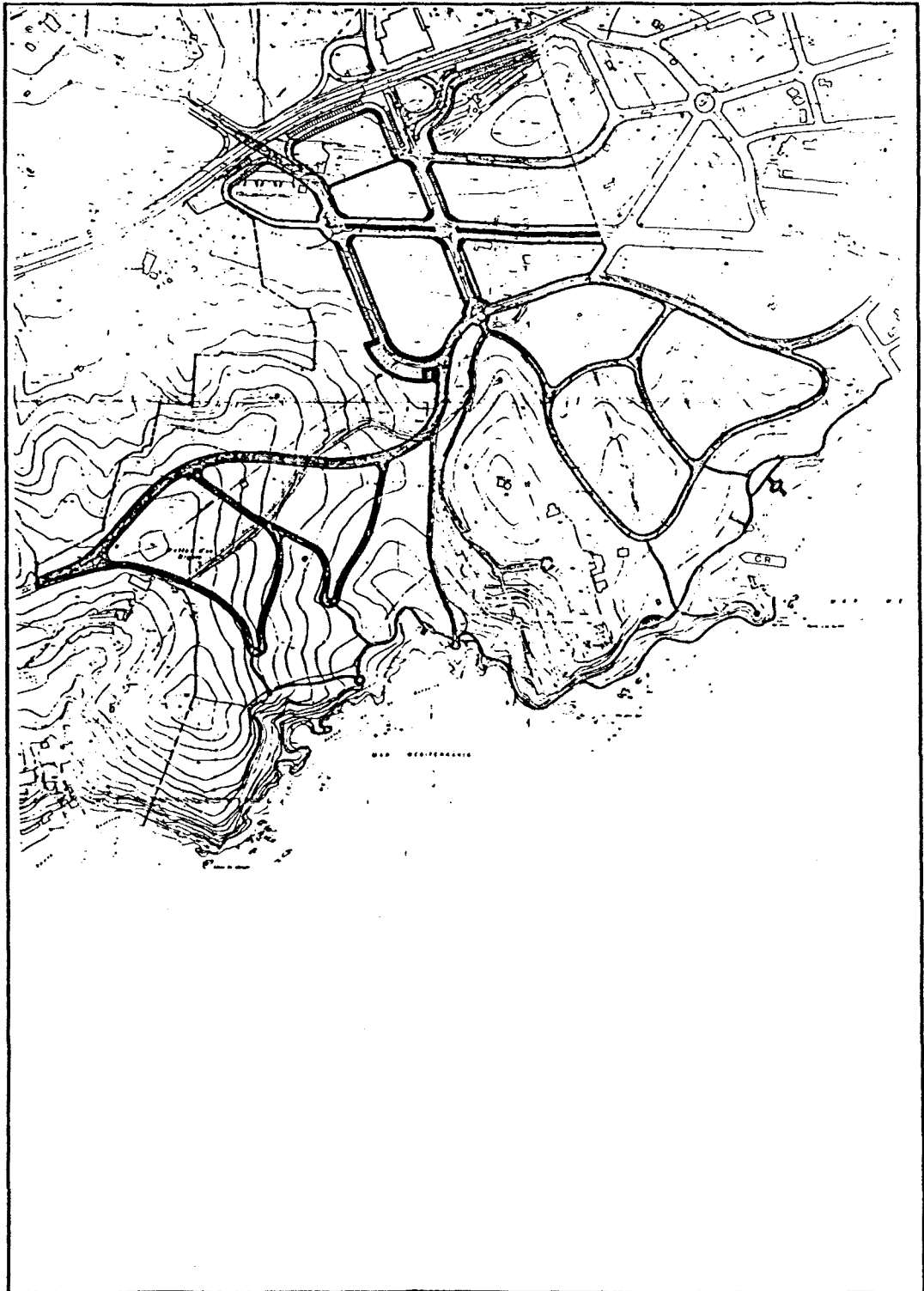


Figura 7.30: Pla Parcial de Santa Clòtilde. Xarxa Viària. Lloret de Mar. 1.988.

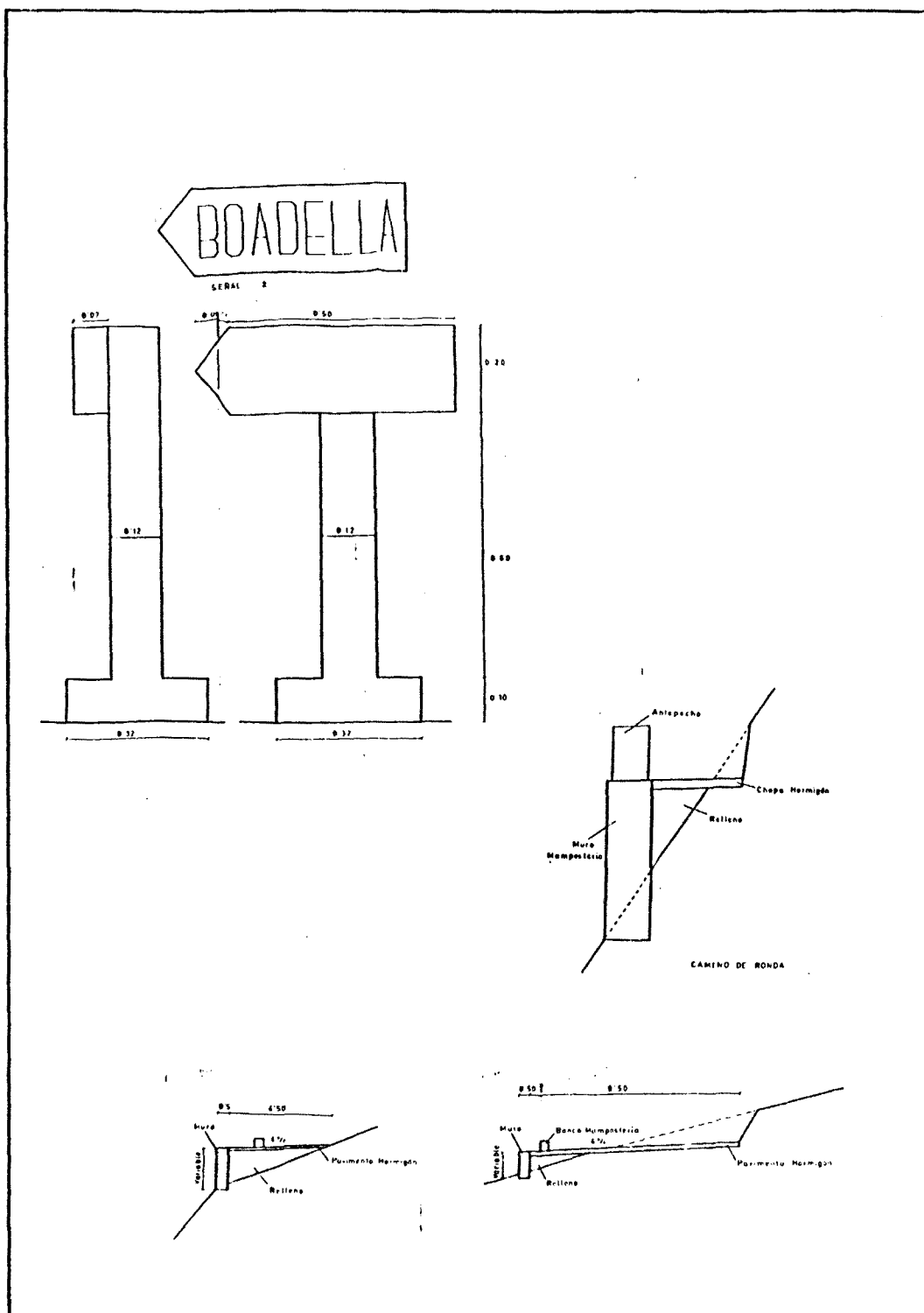


Figura 7.31: Plànol de detalls del Projecte de "Camino de Costa" a Santa Clotilde. Lloret de Mar.



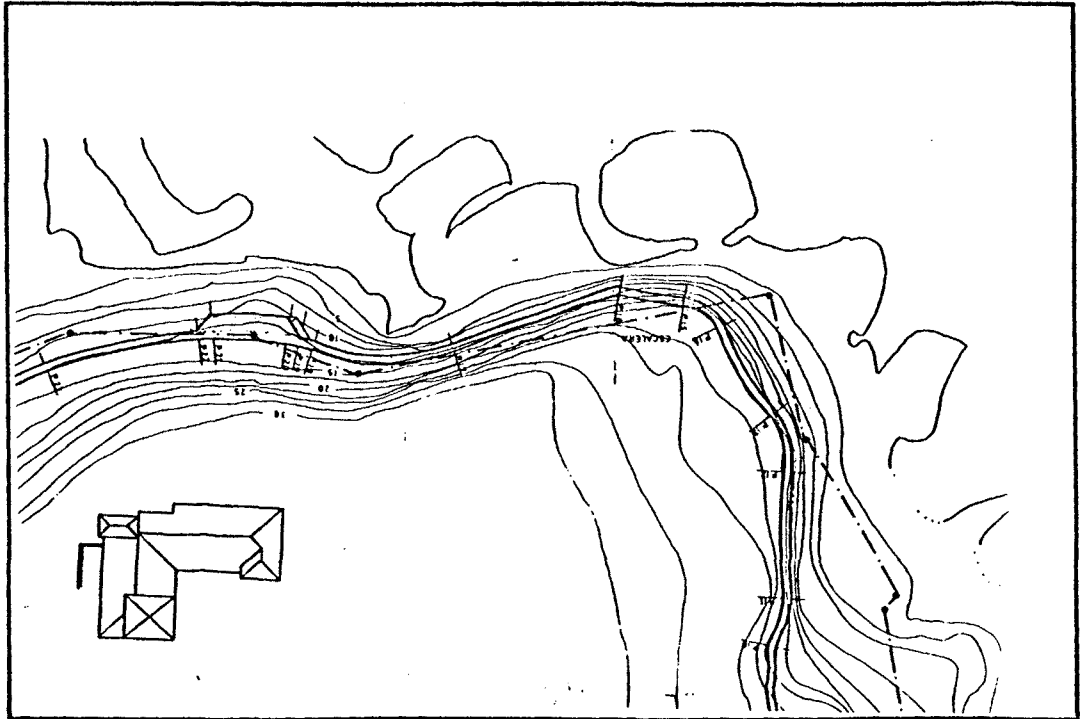


Figura 7.32: Plànol de la planta d'un fragment de la proposta de C.R.. Pla Parcial de Santa Clotilde. Lloret de Mar.

estat realitzat, cap del seu ajardinament i el mirador damunt les Clisques presenta ja indicis de deteriorament malgrat la recent execució (1.889-1.990). (Plànol 7.33) (Plànol 7.34) (Foto 7.36).

La relació d'aquests criteris expressats verbalment per part dels serveis tècnics del Servicio de Costas, doncs no existeixen com a tals de manera impresa, és la següent:

- La denominació d'aquests itineraris a partir d'ara serà "Caminos de Ribera".
- L'encàrrec fonamentalment és d'origen municipal.
- L'amplada mínima acceptable serà de tres metres. La recomenada de sis metres, tal i com disposa la Llei de Costes.
- La pavimentació d'aquest recorregut serà sempre "con piedra del lugar".
- El muret de separació a les finques properes tindrà una alçada màxima d'un metre i serà de mamposteria de pedra natural. També "del lugar", i per tal motiu s'enderrocaran aquells ja construïts que excedeixin d'aquestes dimensions.
- El muret exterior, el del costat de mar, només es farà allà on sigui necessari, donada l'alçada del recorregut o per l'excesiva longitud de l'itinerari servint aleshores els fragment com a bancs, que també seran de mamposteria.

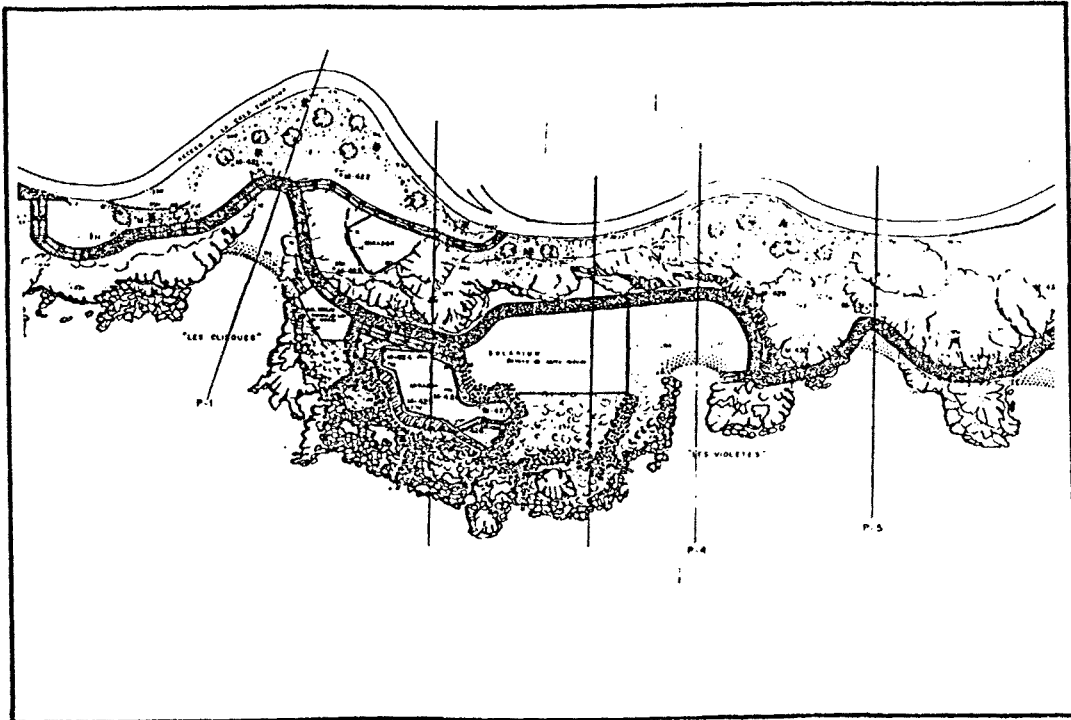


Figura 7.33: Plànol General del projecte de C.R. a la Platja del Pas. El Port de la Selva. 1.989-1.990.

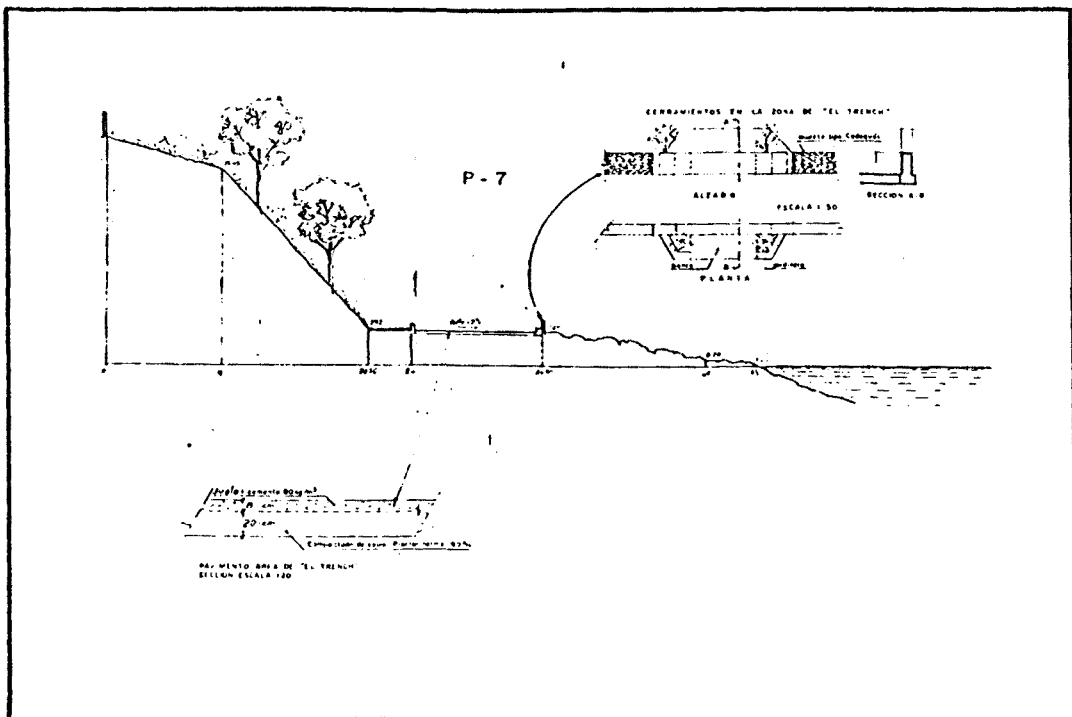


Figura 7.34: Plànol de detalls i seccions del projecte de C.R. al sector de El Pas. El Port de la Selva.



Figura 7.35: Fotografia de detalls d'il·luminació integrada en el C.R. a Cala Banys. Lloret de Mar.

- S'executarà esgraonat per tal de què sempre sigui còmode el trànsit i l'accés al C.R., sient previst si cal, picar la pedra existent i posar barana, però d'aquestes no s'especifica tipus. L'exemple de les col·locades a Port de la Selva podria servir-nos.
- Es farà la previsió i la col·locació d'il·luminació baixa, empotrada en el muret interior convenientment protegida, l'exemple localitzat més clar és l'accés a cala Banys, realitzat pel Servicio de Costas. (Foto 7.35)
- No està prevista cap mena de senyalització.
- Es preveuran els desguassos en els murs.
- No es preveurà cap mena de vegetació, i si cal posar-la serà la probada en els passetjos marítims.
- Aquests itineraris només s'executaran a les zones rocoses, doncs a les de platja seran passetjos marítims.

#### 7.4.3 Nous Sectors de C.R. Executats a Llançà.

Aquestes actuacions ja les hem comentat amb anterioritat a l'apartat del Plans Generals. Val a dir que el projecte de la seva totalitat es troba en fase d'el·laboració

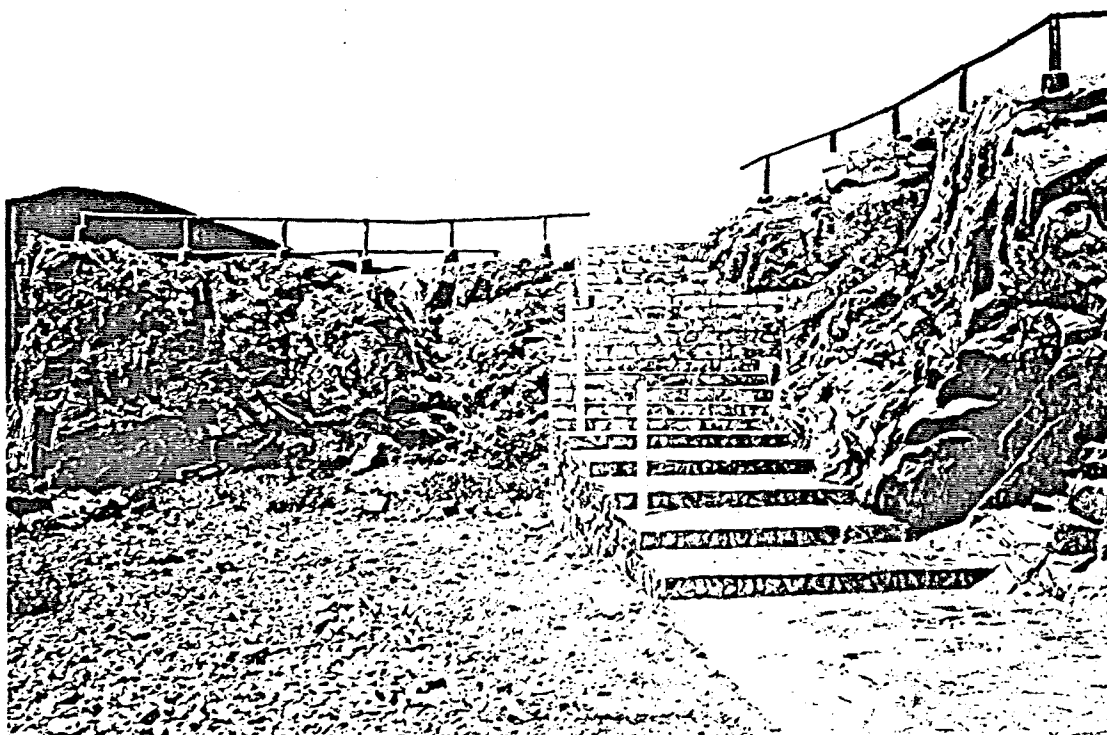


Figura 7.36: Fotografia del mirador i fragment del C.R. a la platja de El Pas a El Port de la selva.

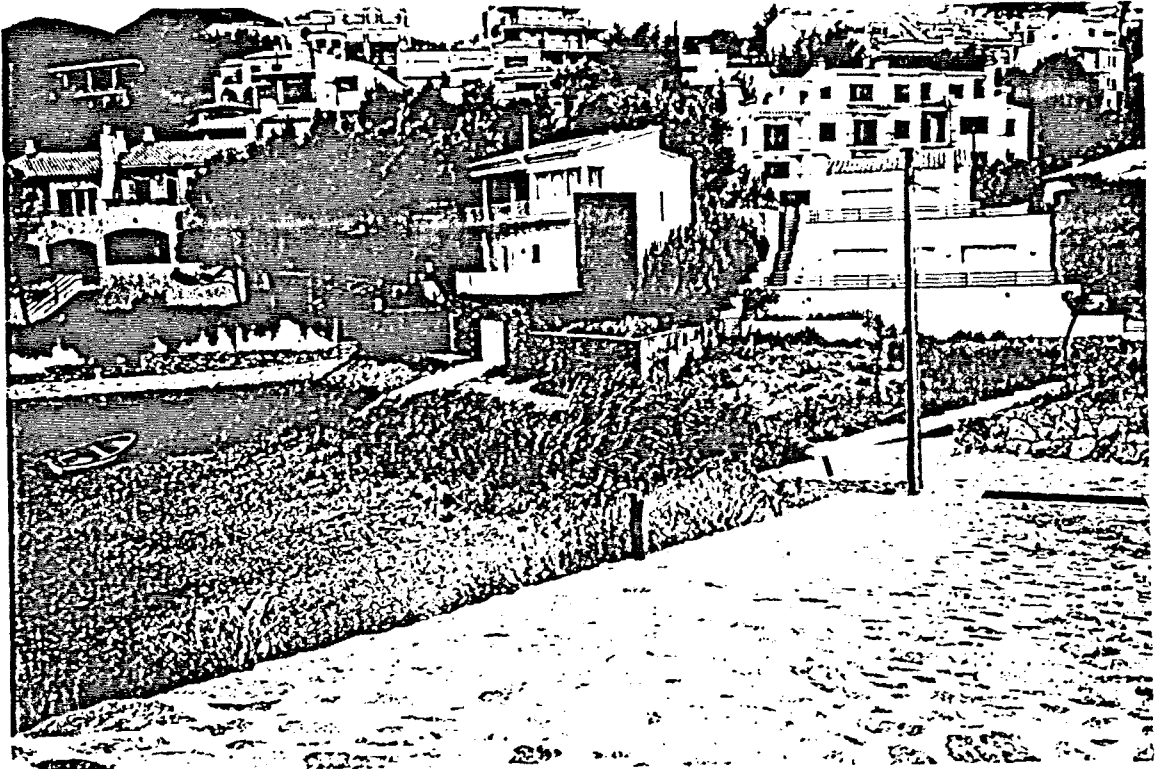
pel Servicio de Costas, i és de suposar que en la seva construcció es mantindran els criteris observats fins ara en el projecte del pas a El Port de la Selva.

Val a dir com exemple la imatge que s'adjunta on es veu els fragments de traçat ja executats en el sector de la Platja de les Tonyines.(Foto 7.37) i a la que ja es pot endevinar l'efecte de monotonia que pot arribar a assolir aquest traçat, de completar-se totalment i la seva manca de qualificació.

#### 7.4.4 Escalinates Homenatge a Rafael Masó. S'Agaró. 1.989-1990.

Aquesta intervenció també ha estat comentada en el capítol específic que hem dedicat a aquest recorregut. Val a dir que l'obra comentada s'ha realitzat a partir d'un projecte de 1.974, promogut pel propi Josep Ensesa i projectat per l'arquitecte Francisco Escudero Ribot.

L'escalinata projectada que volia ser una continuació dels projectes estudiats tant per Masó com per Folguera per aquest indret mantenia algun dels seus trets com era la construcció d'una font o estany, al temps que es proposava executar-la tota ella de mamposteria de pedra de Banyoles. En la realitat el que s'ha executat ha estat molt més senzill i si be val a dir que en termes absoluts s'ha mantingut els criteris del projecte, considerem que aquesta intervenció calia completar-la amb l'ordenament de l'espai fins al mirador i que a l'haver estat executada amb materials molt senzills sofrirà una ràpida degradació. (Plànol 7.38)



#### 7.4.5 El Projecte de Remodelació del “Camino de Ribera” de Callera a Llafranch.

Aquest projecte no previst inicialment en el Planejament i que vé a consolidar un dels trams més tradicionals i antics del nostre litoral, és al nostre entendre una realització, millor dit una legalització pel Servicio de Costas d'un projecte executat per un autor desconegut i que comporta una riquesa de propostes espaials, de tipologies i detalls, de criteris constructius absolutament diferents dels anteriorment comentats, i que fa seus aquesta delegació ministerial.

Ens trobem davant d'un traçat variat que integra els diferents sectors més o menys, ja consolidats d'aquest itinerari, a la vegada que proposa tot un seguit d'intervencions que pretenen un no encaixonament d'aquest itinerari i la seva extensió cap a mar. mitjançant la creació de diferents grades. (Plànol 7.39).

Es un projecte que d'efectuar-se en la seva totalitat i tal i com està previst configurarà una de les majors operacions que es poden realitzar en aquests itineraris i que pot fomentar la seva consolidació a altres indrets, a la vegada que pot trencar aquests mono-repertori imposat des de la Delegació del M.O.P.U. a Girona. (Plànol 7.40) (Plànol 7.41)

Resulta simptomàtic de la qualitat i validesa d'aquest projecte el fet de què els seus autors reals, acompanyin el projecte amb un estudi acurat de l'impacte que tindrà el seu traçat vist des del mar, dibuixant un alçat íntegre del mateix. Desitjaríem que a l'hora de construir-se aquest projecte no perdés cap de les seves intencions, i que les institucions públiques es plantegessin amb seriositat el fet d'executar una

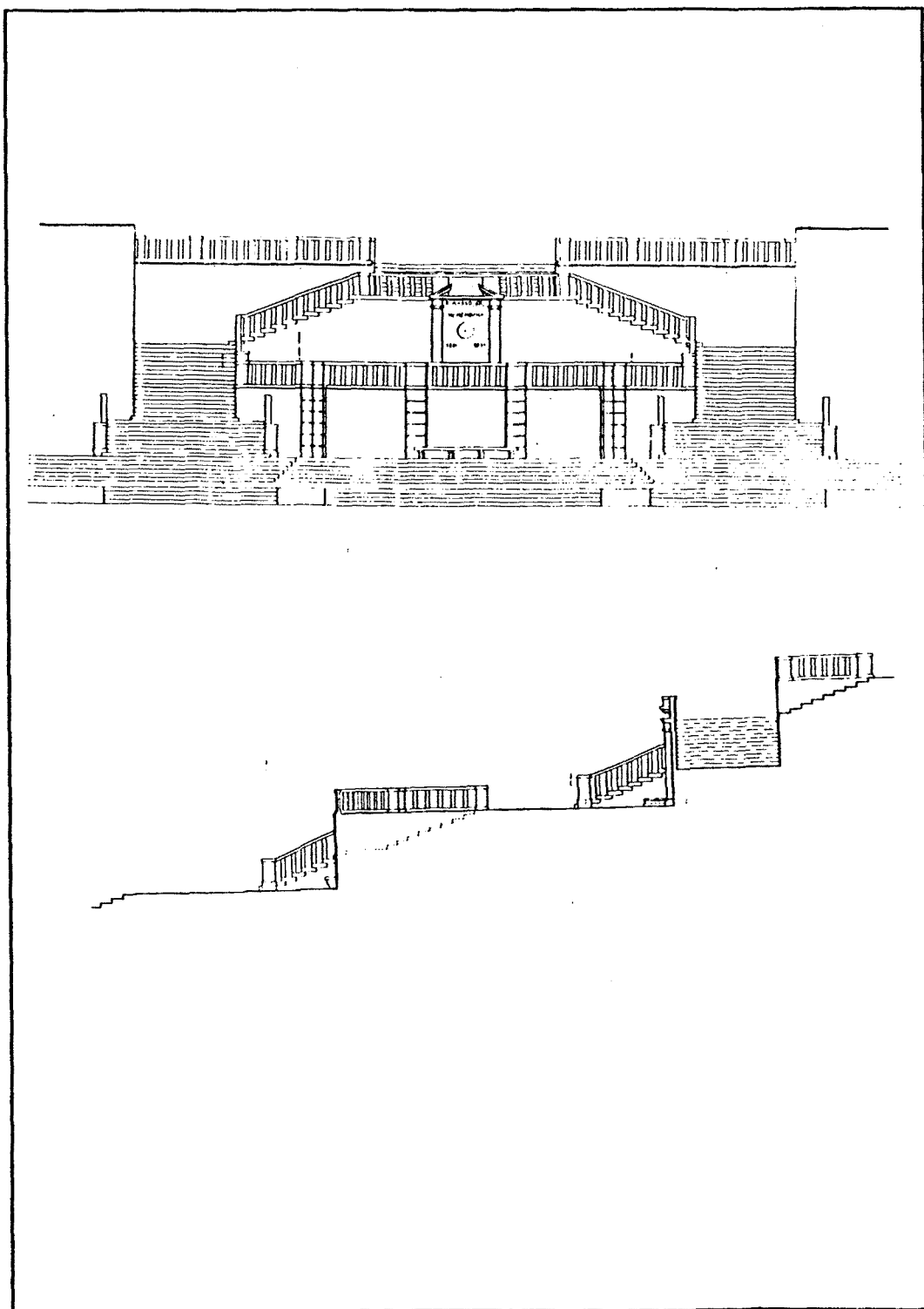


Figura 7.38: Plànol de l'alçat i secció de l'escalinat homenatge a Rafael Masó. S'Agaró. 1.974.

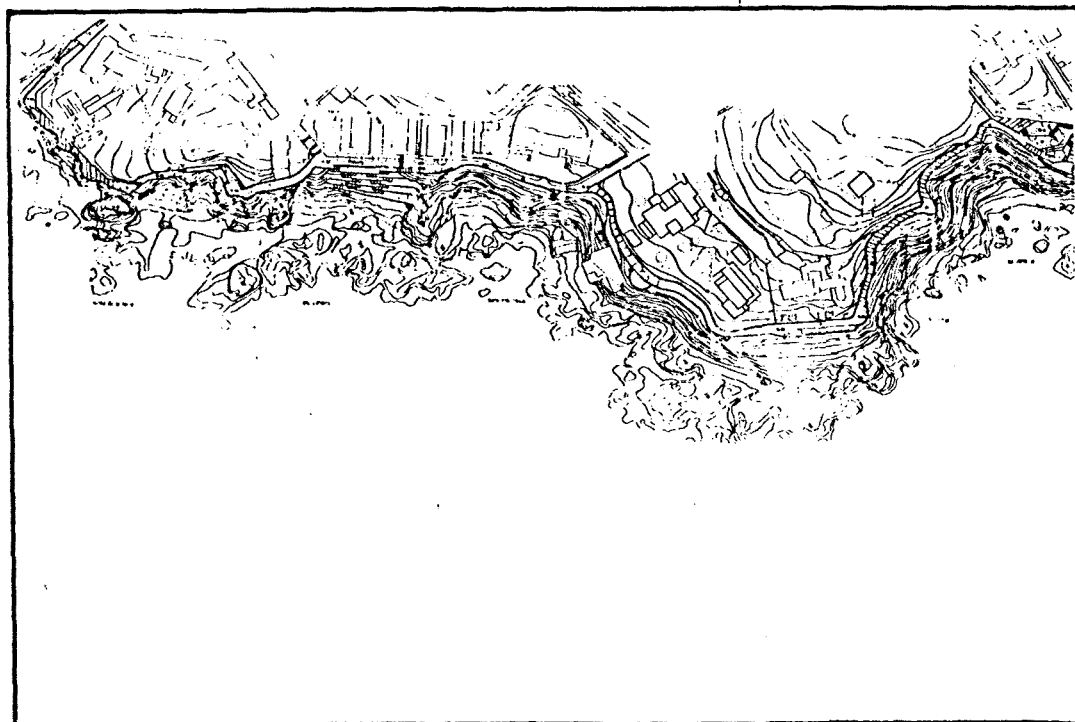


Figura 7.39: PLànol General de la remodelació del "Camino de Ribera" de Calella a Llafranch.

obra de qualitat, doncs es tracta d'un itinerari ancestral, en un municipi capdavanter en la consideració d'aquests recorreguts que connecta dos nuclis d'estiueig molt concorreguts i populars de la nostra costa i que afortunadament han conseqvat part del seu encant original.

Creiem que la immensa quantitat de gent que realitza aquest itinerari cada any, i que d'aquesta manera coneixen una mica més aprop la nostra costa adonant-se de què l'atractiu de la mateixa, en part radica en el seu paisatge, el qual desgraciadament s'ha malmanat freqüentment i a on només es conserva d'una manera digna és en aquells indrets rocosos, abruptes, on no ha arribat la pressió urbanística, o en aquells altres d'així haver-ho estat encara conserven aquesta petita franja molt aprop de mar i per la qual discorren els itineraris objecte d'aquest treball i en els quals encara és possible gaudir, si bé en un àmbit molt més reduït, del que podríem anomenar autèntica Costa Brava. Litoral a on el mar i la terra s'entrelliguen en un seguit de diminutes cales, microclimes i microambients a on la vegetació, la forma de la seva orografia, generen espais sovint d'una gran amabilitat i placidesa.

## 7.5 Conclusions Finals.

A modus de recull final i remetent-nos a les conclusions parcials, obtingudes a cada apartat del present capítol, creiem oportú fer una relació del nostre entendre, de les característiques més importants del seguit d'incidències que ha comportat el Planejament que s'ha efectuat sobre el nostre litoral i en particular sobre els C.R.

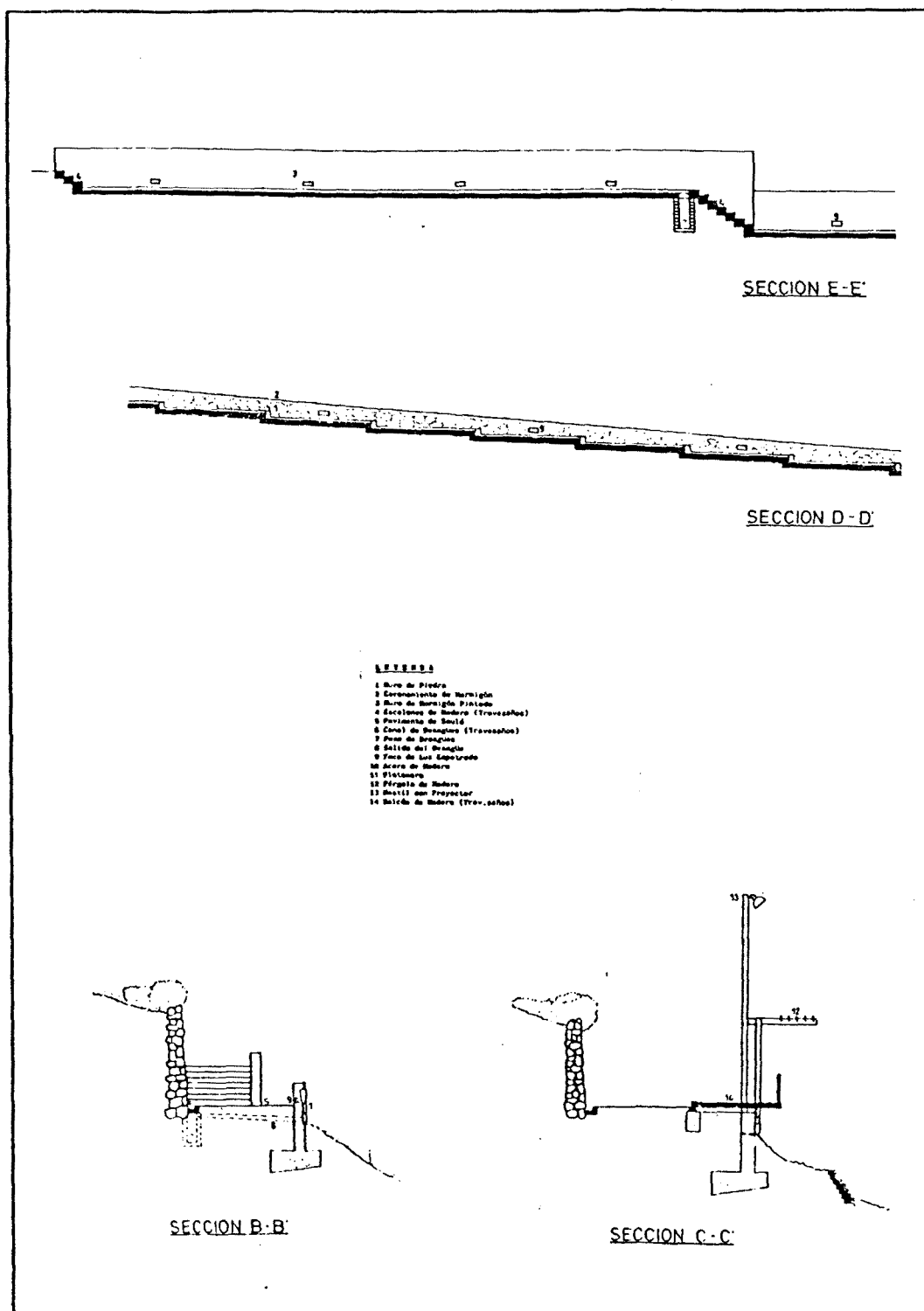


Figura 7.40: Plànol de seccions del "Camino de Ribera" de Calella a Llafranch.



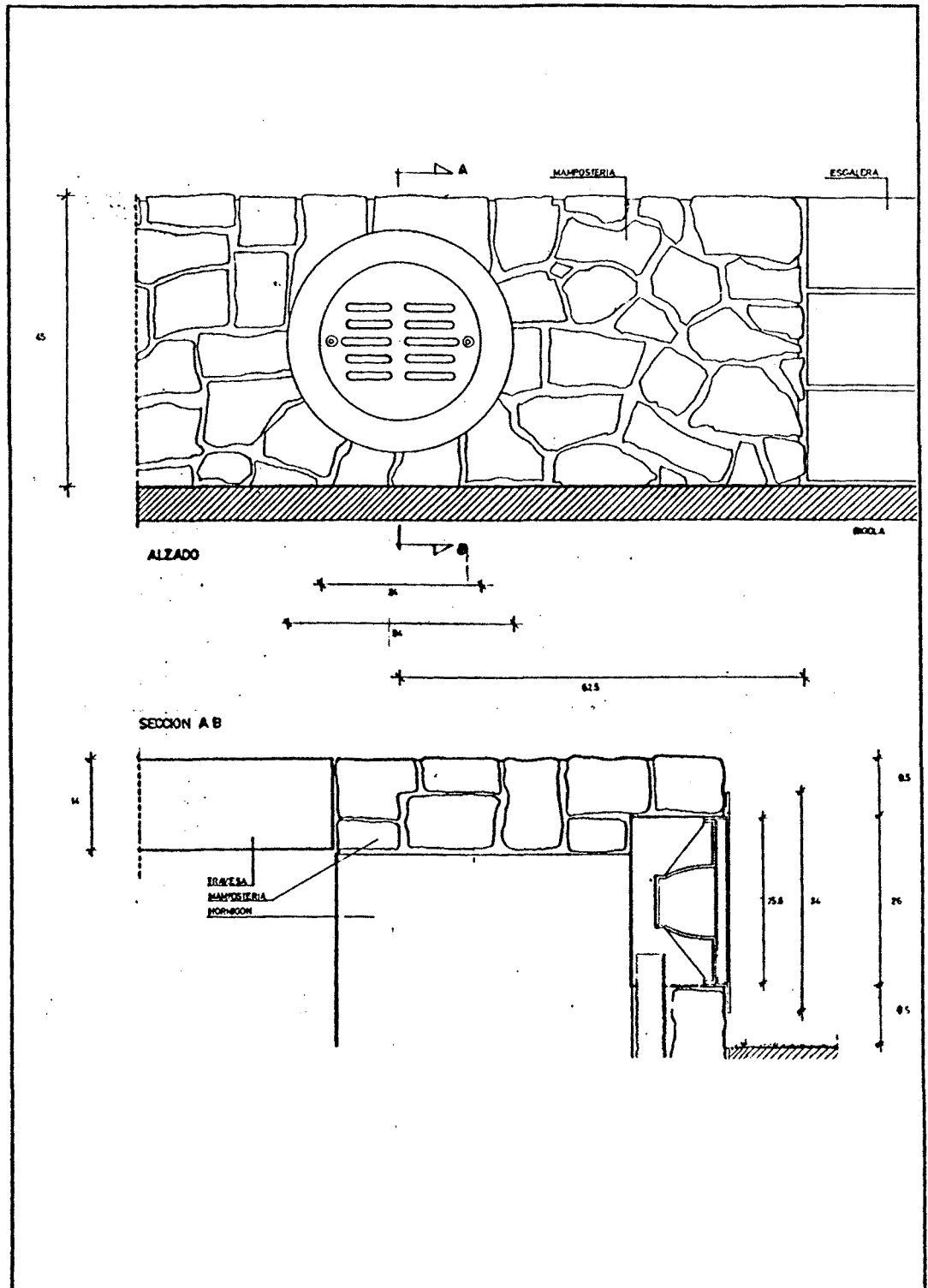


Figura 7.41: Plànol de detalls del "Camino de Ribera" de Calella a Llafranch.

En primer lloc es fa evident la influència que va tenir el projecte de la urbanització de S'Agaró i la realització del seu Camí de Ronda com a mitjà de solventar el problema de continuar facilitant l'accés al nostre litoral, al temps que es possibilitava la seva vigilància donant lloc a un nou seguit d'itineraris peatonals, que desplaçats dels ja existents, bàsicament en els mateixos indrets, ocuparan la franja més propera a mar.

En segon lloc el fet de què les N.C.B., comentades anteriorment, fossin un instrument al qual es remitessin els primers Planejaments urbanístics del nostre litoral conseqüents amb la Llei del sòl de 1.956, va comportar, no pel seu estricte compliment, si no pel fet de l'existència d'una voluntat institucional, en aquest cas per part de la Comissió Provincial d'Urbanisme, d'obligar a la construcció d'aquests Camins de Ronda.

En tercer lloc s'ha de dir que aquests itineraris, fonamentalment, no van ser objecte d'un projecte unitari, tret de comptades excepcions, com Aigua Xelida, etz..

Els projectes que aleshores s'executaren i dels quals no ha estat possible consultar-ne cap, poc van obligar al promotor de la urbanització, el qual va deixar en mans del constructor de la mateixa, per què en el cas de fer alguna actuació unitària ho fes amb els mitjans més barats possibles. Això va ser una excepció, normalment el que ocorria és que l'espai destinat a aquests itineraris quedava lliure i cada propietari solucionava la manera d'arreglar aquest pas de la forma millor pels seus interessos, i que bàsicament es limitava a obtenir la màxima privacitat possible de la seva finca, i la major superfície de terraplenada que li era permesa; doncs la seva propietat ubicada a primera línia de mar, sovint presentava una orografia molt abrupta.

En quart lloc el darrer Planejament General executat, ha comportat un cert inici de propostes per la consolidació o foment d'alguns d'aquests recorreguts, però tal i com hem vist, aquestes opcions han estat diverses i fins a cert punt obligades, en un intent de delimitar la zona edificable més que preveure un itinerari lògic i còmode, i així sovint ens trobem amb traçats de construcció inverossímil i impossible econòmicament.

En cinquè lloc la darrera llei de Costes de 1.988, amb l'obligació específica de deixar lliure la servitud de trànsit, s'ha incorporat als nous Planejaments de manera poc articulada, i l'exemple de la seva execució literal el podríem trobar en els casos de les propostes de Llançà o El Port de la Selva. Aquestes intervencions de les quals es pot discrepar a nivell personal en alguns aspectes, presenten la justificació de què s'actuarà amb l'adequada contundència per acabar amb l'abandó i desidia que s'ha tingut envers aquests recorreguts.

En darrer lloc els nous projectes venen a reflectir aquesta nova sensibilitat vers aquests traçats, que precisa d'un estudi més globalitzat dels mateixos, de consideracions paisagístiques, de relació amb l'entorn, de pura justificació d'aquests itineraris en alguns casos, doncs del contrari molts d'ells no s'arribaran mai a executar, al ser de molt elevat cost, i es pot caure en el perill de què novament restin a mig fer com va ocórrer en el primer període d'urbanització del nostre litoral.



## Capítol 8

# Inventari i Catàleg dels Camins Existents.

### 8.1 Una nova Guia de la Costa Brava

Amb aquest capítol comença la tercera part del nostre estudi, aquella en la que amb posterioritat a una recerca sistematitzada dels antecedents i les fonts dels Camins de Ronda es vol fer una anàlisi detallada de l'estat actual, en la recerca de com totes aquestes influències han conformat els recorreguts existents.

No obstant aquesta tercera lectura intencional pretén ser una proposta d'aproximació; totalment justificable en un camp encara verge a l'estudi, és per aixó que es configura com una nova proposta d'intervenció en ells, la de realització d'un Catàleg-Guia de l'estat en què es troben, que faciliti la seva localització per amb posterioritat passar a aprofundir en el seu estudi. Es vol <sup>1</sup> així sistematitzar la informació, d'establir una possible metodologia per un futur treball control de les dades, del seu manteniment i ampliació per a la fi poder disposar dels suficients coneixements que permetin abordar propostes globals d'ordenació del litoral.

### 8.2 Hipòtesis

Es tracta a l'hora de realitzar el Catàleg-Guia, de cercar quina és la realitat dels camins de ronda de la Costa Brava, en el ben entés que es creu que és possible un recorregut total a peu resseguint el litoral, aquesta és la primera hipòtesis i la principal en aquest capítol a desenvolupar.

Al mateix temps es vol constatar que la seva existència és independent de la morfologia del terreny i en funció de la seva aparença o nivell de consolidació es presenta depenent únicament del fet de què la franja de terreny propera es trobi urbanitzada o no.

---

<sup>1</sup>Estivill, Xavier, dir., *Bases per a l'ordenació del litoral Català*, Barcelona, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya, 1.984, pag.9. "En el cas de què es procedís a una institucionalització del litoral com espai específic per a la planificació, s'hauria d'establir una metodologia d'informació sistematitzada i repetida a intervals regulars tant sobre el domini terrestre com sobre el domini marí...".

En tercer lloc la continuïtat entre els diferents trams s'estableix amb independència del nivell d'urbanització que presentin en cada cas, i respon a un intent d'accedir a diferents indrets de la costa.

### 8.3 Metodologia.

El procés per la realització del Catàleg General dels itineraris C.R. s'ha basat en la fabricació d'un seguit de fitxes de camp tan vàlides pel present capítol com pels següents, utilitzant en aquest cas només certes dades, doncs la resta s'han emprat o s'empraran en altres capítols. Aquest document pretenia sistematitzar, a priori, tot un ventall de possibles vies d'apropament a aquests recorreguts, no obstant al llarg de l'elaboració del treball ens hem adonat de la no necessitat d'alguns dels seus apartats, o de la conveniència d'incloure'n de nous. En primer terme i només començat els treballs preliminars per l'elaboració d'aquesta Tesis a l'any 1.985, es va fer obvi que els itineraris objecte del nostre futur treball només s'ubicaven a les zones rocoses del litoral, la qual cosa exclouïa de bon començament el possible treball de recollida de dades sistematitzades a diversos municipis com l'Armentera, Sant Pere Pescador, Castelló d'Empúries, que presentaven façanes litorals compostes totalment pels sorrals de les platges, les quals en la totalitat de la nostra façana marítima no superen la tercera part.<sup>2</sup>

Des de l'inici es va voler fer una lectura d'aquests traçats que pretengués, en primer lloc cercar la seva vinculació a l'estructura del territori, les seves vies d'accés, la seva relació amb la trama urbana, o amb el teixit dispers dels suburbis i urbanitzacions, a la vegada que es pretenia cercar en ells, una aproximació a la percepció sensible del paisatge que els envoltava<sup>3</sup>. Som conscients que aquestes dues vies d'aproximació són divergents en certa mesura pel que fa al coneixement de diferents aspectes de la morfologia del territori i de la percepció del paisatge, però creiem convenient que valia la pena fer aquest intent.

La tercera via de treball es centrava específicament en la naturalesa d'aquests recorreguts, en els seus materials, en les seves patologies, en la seva relació amb la naturalesa immediatament pròxima a ells.

Per fi es tractava de cercar en aquestes fitxes tota aquella altra mena de documentació paral·lela que ens ha permès realitzar tots els capítols precedents, com referències literàries, dades urbanístiques, etc, al temps que es recullien fotografies i esquemes-dibuixos allà on fossin necessaris (veure apèndix K).

En aquest capítol ens centrarem fonamentalment en l'estudi de l'estat dels traçats actuals a la totalitat del nostre litoral, així com amb les característiques específiques d'aquests itineraris en termes absoluts, amb posterioritat, en els darrers capítols

<sup>2</sup>Estivill, Xavier, dir., *Bases per a l'ordenació del litoral Català*, Barcelona, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya, 1.984, pag. 12. "A la Costa Brava les platges presenten menys d'un terç de la longitud de costa, formada majoritàriament per penya-segats separats per petites cales i a l'entorn de les desembocadures del Fluvià, la Muga i el Ter, per platges de gran extensió."

<sup>3</sup>Barba i Casanovas, Rosa, *L'abstracció del territori*, Tesis doctoral, Narcelona, E.T.S.A.B., 1.987. pàg. 5, "... però la forma del llop té dues lectures possibles, la general abstracte, que ens fa veure el relleu com a volumetria i la integració com a geometria que la modifica i la seqüencial que es deriva de la visió i que està més relacionada amb el gaudir estètic directe."

es farà un estudi detallat i molt més ampli de quatre d'ells, a la vegada que es plantejaran propostes per la seva millora i potenciació....

## 8.4 Catàleg de l'Estat Actual.

La totalitat dels C.R. detectats en el nostre litoral en les dades de realització d'aquest treball, les grafiam a l'apèndix J, compost de 47 plànols la relació dels quals es grafia en el quadre resum. (Plànol 8.1).

Aquest annexe conté elaborada la cartografia significativa de la totalitat de municipis del nostre litoral excloent els ja abans esmentats més Mont-ras, la façana marítima del qual és molt reduïda i no s'ha cregut convenient estudiar-la, a més en el moment de realització d'aquest treball, no disposava el municipi de cap cartografia actualitzada.

La base gràfica consisteix en la realització a partir de diferents fonts documentals, bàsicament la cartografia adjunta dels diferents planejaments o d'altres, d'un seguit de plànols a escala 1:5.000 i que posteriorment s'han reduït disposant-se d'una escala gràfica, en els quals s'ha volgut destacar bàsicament les característiques morfològiques del terreny de la franja més propera a mar, així com de les possibles vies d'accés al litoral i als C.R. dels diferents teixits urbans propers a ell.

Aquesta lectura forçosament simplificada de la cartografia base pretenia acotar el problema de la representació gràfica, remarcant aquells aspectes que al nostre interès més afectaven els C.R.. En aquest sentit s'ha cregut convenient diferenciar zones rocalloses del nostre litoral de les de platja, doncs és clar que en aquestes darreres, no podem trobar aquests traçats i si hi són aquests esdevenen passatges marítims en el cas d'estar urbanitzats o itineraris aleatoris damunt del sorral. Només allà on existeixen cales molt menudes el traçat dels C.R. pot presentar indicis clars de continuïtat.

En segon lloc s'han grafiat les curves de nivell fins a una altura de 75 m. cota aquesta que es considera suficient per què es pugui posar en evidència una visió global d'aquests documents <sup>4</sup>, la verticalitat de la franja litoral, en alguns indrets, o detectar perfils molt planers, malgrat ser rocosos, com seria el cas de Llançà o d'altres extraordinàriament verticals com la zona del Trencabraços de l'Escala per esmentar algun exemple, on hem detectat C.R..

L'altre punt que s'ha volgut destacar ha estat la possible connexió d'aquests recorreguts amb els vials pel trànsit rodat, propers. S'han grafiat en aquests recorregut general, aquests accessos amb una fletxa, però només s'ha fet en aquells casos en què el camí presentava certs indicis d'urbanització, als més esporàdics i menys consolidats el seu possible fil d'unió resulta imprecís o no presenta cap dificultat

<sup>4</sup>Trilla i Arrufat, Josep, dir, *El medi físic terrestre del litoral de Catalunya*, Barcelona, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya, 1.985, pàg 107, "Tipologia de la costa. ... l'altitud relativa dels penya-segats s'ha acotat semiquantitativament, classificant-la com a molt alta si és superior als 80 m.; alta, si està compresa entre 50 m. i 80 m.; mitjana, si es mou entre 15 m. i els 50 m.; i baixa, si es situa per desota dels 15 m... ". I en el gràfic comparatiu de la pàg. 108 s'especifica el següent "Tram de la frontera a Port de la

Selva, altitud relativa dels penya-segats, mitjana; tram de Port de la Selva a Roses, alta; tram del massís del Montgrí, molt alta; tram de la Platja de Pals a la platja Fonda, alta; tram de la platja Fonda a Blanes, alta", i donat que el massís del Montgrí no es troba urbanitzat sembla suficient acotar l'estudi a la curva de nivell als 75 m. d'alçada.

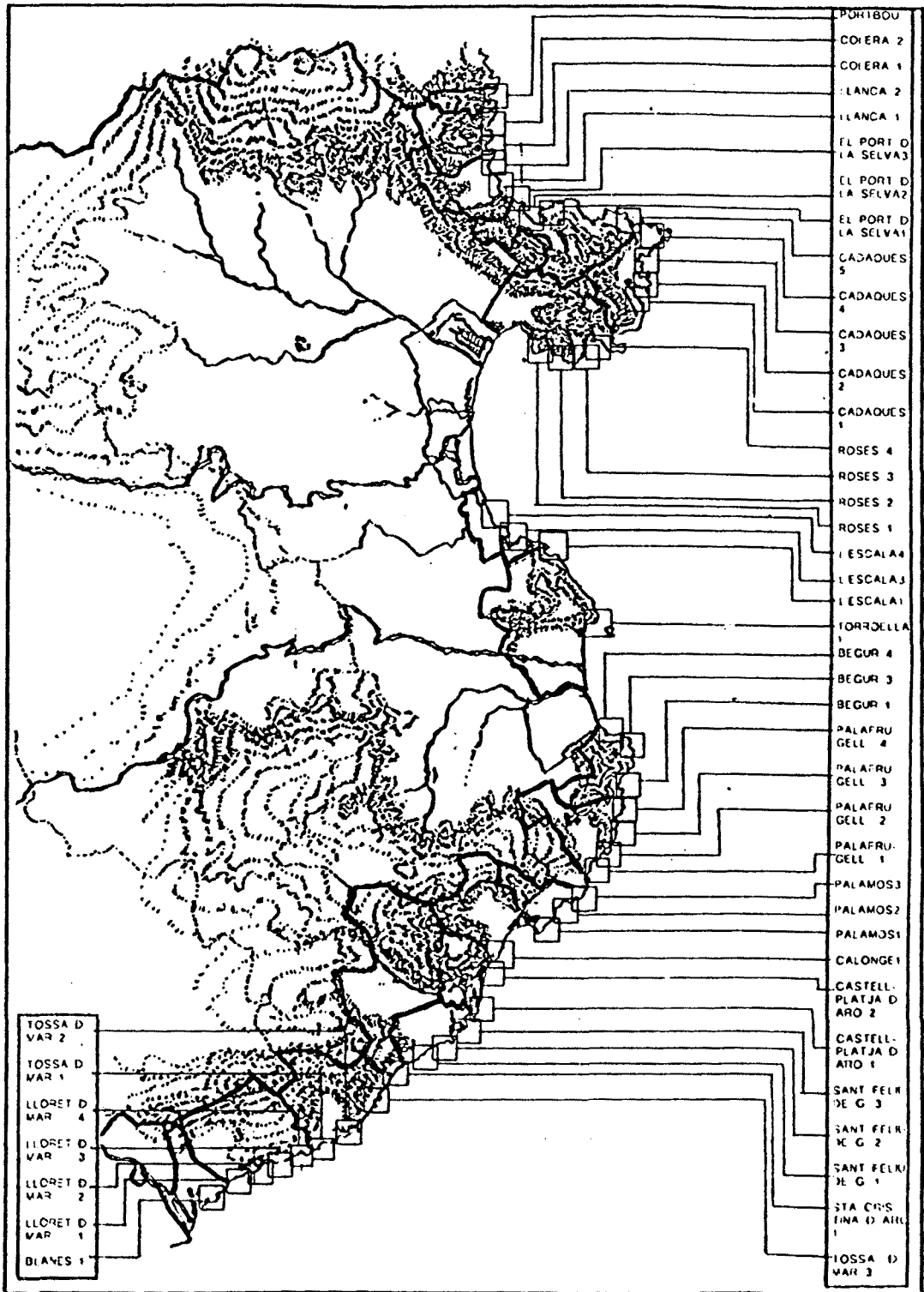


Figura 8.1: Quadre resum.

accedir-hi a camp obert. No obstant s'ha de fer l'esment que la representació d'aquests accessos és simbòlica i donada l'escala dels documents, és orientativa i no reflexa el seu dimensionat real, freqüentment molt reduït.

El grafiat dels diferents teixits urbans s'ha fet, bàsicament, amb un intent de posar de manifest com aquests itineraris es disposen generalment, en el límit marítim d'aquelles operacions de creixement amb models residencials aïllats, doncs quan aquests itineraris arriben a un nucli urbà consolidat, esdevenen passetjos marítics o vials rodats si be hi ha excepcions, com l'exemple de Cadaqués o l'Escala.

#### 8.4.1 Els Nivells de Consolidació.

Fetes aquestes consideracions prèvies plantegem la següent classificació de la totalitat dels itineraris estudiats en el nostre litoral, aquesta es centra exclusivament en el seu nivell de consolidació, és a dir nivell en què es troben definits els seus límits i el seu estat de continuïtat.

Definirem com a *camí consolidat* aquell que presenta en tot el seu recorregut, que correspondria a una unitat o sector de la geologia del nostre litoral comprés entre dues cales o platges, els límits precisos pel seu ús com a passeig totalment executats a la vegada que no presenten cap discontinuïtat en el fet del seu possible recorregut.

No es vol dir amb això que hagi de respondre a un únic projecte executat totalment, aquest seria el cas de S'Agaró (veure apèndix S'Agaró), si no que pot presentar diferents tractaments a tot el llarg del seu traçat, això sí, tots ells totalment executats, amb unes seccions adients pel passeig que ens atreviríem a fixar en un mínim de dos metres. Els exemples serien el C.R. grafiat com a tal al sector d'Aigua Xelida (Foto 8.2), i que bàsicament es redueix en el tractament del possible paviment com a condició més restrictiva (Foto 8.3), o el traçat a partir de la Cala Sant Francesc a Blanes (Foto 8.4), o el de Torre Valentina a Calonge fins a Roques Planes (Foto 8.5), exemple aquest últim que comporta un cert nivell d'heterogeneïtat en els materials emprats.

La totalitat de tots els recorreguts que mereixen aquesta classificació en el nostre litoral presenta una longitud no superior als 9000 metres, mesurats a la cartografia base aproximadament i representa en conseqüència una part molt insignificant dels quasi 200 quilòmetres que té el nostre litoral, dels quals a l'entorn de 130 són potencialment indrets on trobaríem C.R.<sup>5</sup> Es clar que abans cal matitzar que ens estem referint a longituds reals del nostre litoral i no a les possibles variacions donat el seu índex d'articulació<sup>6</sup>. Ens centrem en uns traçats que no descriuen exactament la silueta del litoral i en conseqüència presentaran una longitud menor.

Aquests recorreguts generalment corresponen, com es desprén en l'explicat en els anteriors capítols a operacions que podríem anomenar singulars, d'ordenament del nostre litoral, com és el cas de S'Agaró, Aigua Xelida, Aiguafreda, Torre Valentina, o actuacions molt recents en ell, específicament dirigides a la culminació i consolidació de traçats ja existents, com és el cas de la cala Sant Francesc a Blanes, o un fragment a Cala Banys a Lloret, o el comentat a Port de la Selva.

<sup>5</sup>Rebagliato, Joan, "Costa Brava", *Gran Enciclopèdia Catalana*, vol 8, compo-deme, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1.987, pag.271.

<sup>6</sup>Rebagliato, Joan, "Costa Brava", *Gran Enciclopèdia Catalana*, vol 8, compo-deme, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1.987, pag.270-271.



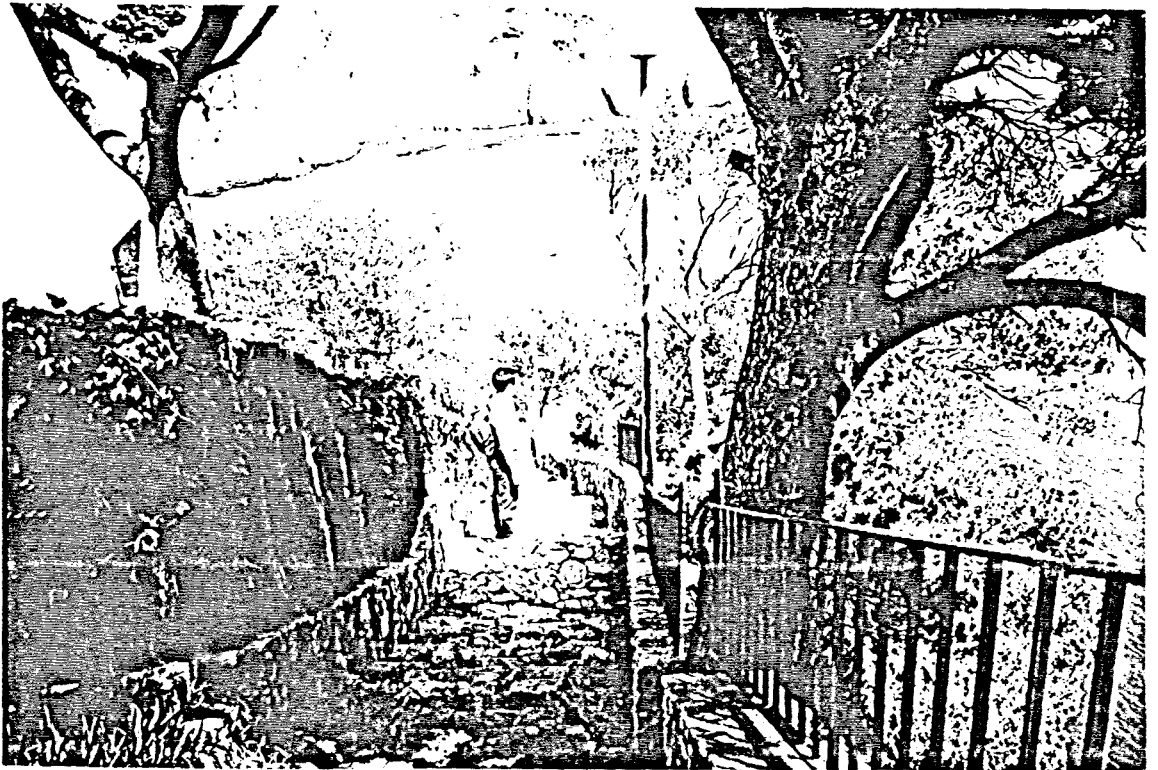


Figura 8.2: Fragment del C.R. a Aigua Xelida. Palafrugell.



Figura 8.3: Fragment del C.R. a la platja del Pas. El Port de la Selva.



Figura 8.4: Fragment del C.R. a la cala Sant Francesc. Blanes.

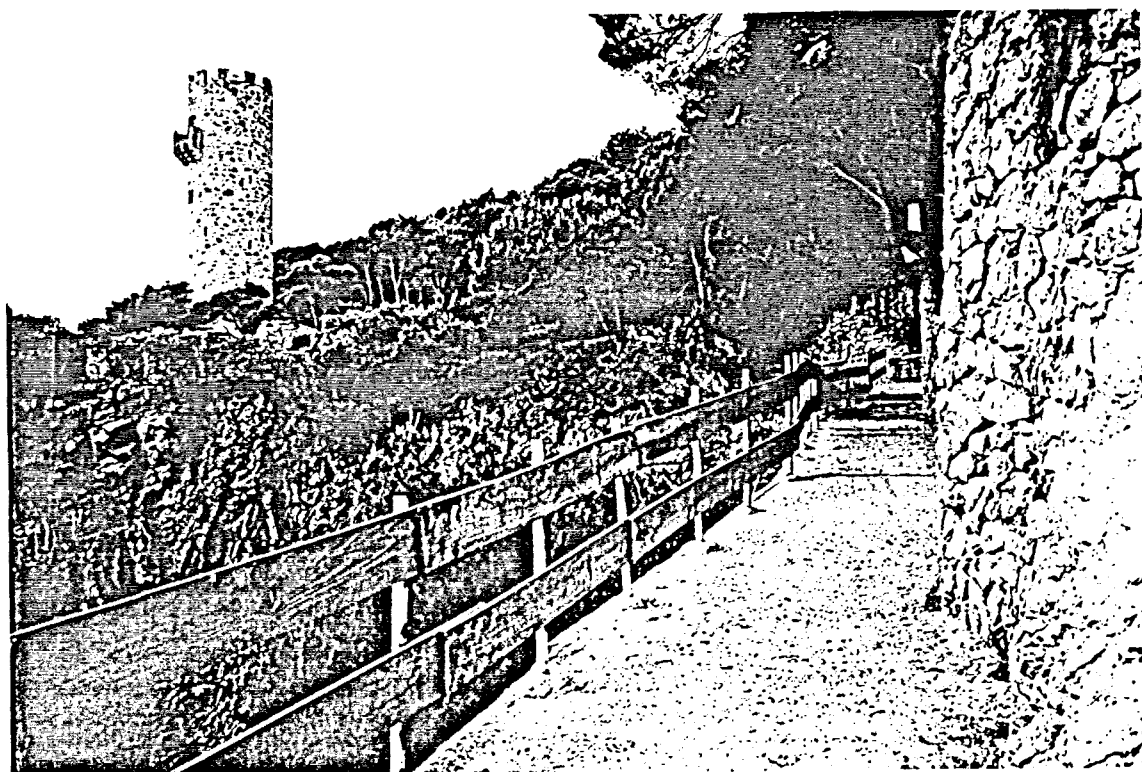


Figura 8.5: Fragment del C.R. a Torre Valentina. Calonge.

La segona categoria la definirem com la dels *poc consolidats*. Aquests traçats presenten una certa facilitat de desplaçament, existint fonamentalment un cert tractament en els paviments, amb certes discontinuïtats i estretaments i generalment es troben acotats pel tractament que es fa als límits amb les propietats veïnes i molt aïlladament possibles valles de protecció vers el mar.

Aquest grup configuraria l'apartat dels traçats més característics, que no el més abundant, i no supera els 16,5 quilòmetres, sient el corresponent a la majoria d'actuacions realitzades en el nostre litoral a partir d'urbanitzacions aïllades del nucli urbà, però sense un projecte de façana marítima, doncs en el cas de les anteriors el seu major nivell de consolidació sol venir vinculat a una real aproximació a indrets de gran aflluència de públic i en conseqüència sotmesos a una gran trànsit cosa que a la fi ha obligat a executar obres per la seva millor urbanització. En aquest cas es tracta de recorreguts sotmesos a un trànsit molt més casual però també important. L'exemple més notable seria el recorregut de Calella a Llafranc i El Golfet o els de Platja D'Aro i Calonge, per comentar els més coneguts popularment.

Això no vol dir que en algun petit fragment d'aquests itineraris existeixi alguna actuació que acabi configurant definitivament aquest traçat, però és una part minoritària.

La tercera categoria la conformen els traçats *no consolidats*, els quals els podem definir com aquells "corriols" que discorren erràtics per les proximitats de l'aigua i que pels quals és possible anar resseguint el litoral, aquests traçats malgrat que hem detectat uns 31,5 quilòmetres, aproximadament, de fet són presents a la quasi totalitat del litoral. Si be són de més difícil localització

La quarta categoria la conformaran aquells traçats que no existint actualment si *estan previstos en els planejaments* dels diferents municipis, com hem vist en el capítol anterior. Aquesta categoria que es podria sobreposar a qualsevulla de les dues anteriors, com és el cas dels itineraris a Llançà o a Calella, la referirem en aquest apartat, exclusivament a aquells indrets on ara no existeix cap mena de recorregut i comportaria un increment d'uns 3.000 metres d'itineraris, quantitat a la qual es podria afegir les previsions o servituds establertes de manera optimista en el Pla General de Begur, a tot el seu litoral.

Resumint, a la realització d'aquest recorregut general hem detectat itineraris en un 45 % del litoral allà on eren possibles, no obstant a la resta es fa evident l'existència de camins encara més esporàdics i dispersos que acabarien de completar la seva accessibilitat.

La primera conclusió que es pot treure d'aquest primer catàleg o inventari general és que, aparentment, només una part del litoral rocós pot ser visitat a peu per un recorregut tipus C.R.. La veritat és que en molts altres indrets existeixen, però són més esporàdics que els traçats per nosaltres detectats, o l'orografia del litoral és tant abrupta que, o el camí es fa saltant de pedra en pedra, cosa que comporta forces dificultats, característica aquesta de tota la zona del Cap de Creus, o l'extraordinària verticalitat dels penya-segats, que en alguns casos superen els 75 m. no fa aconsellable el trànsit per la seva cornisa, i en conseqüència es realitzen vies molt més a l'interior. Aquest seria el cas dels sectors del cap Norfeu, de la zona del Semàfor a Begur, del Far de Sant Sebastià, del litoral entre Tossa i Sant Feliu, on a més a més la carretera discorre molt i molt propera a aquesta línia. Amb la qual cosa queda clar que aquests recorreguts existeixen allà on són lògics i fruit de totes



Figura 8.6: Fragment del C.R. a Sa Palomera. Blanes.

les causes exposades en els capítols precedents.

#### 8.4.2 Descripció Bàsica dels Itineraris.

La descripció pormenoritzada de cadascun d'aquests itineraris detectats municipi a municipi, es fa com a comentari paral·lel a cadascun dels plànols continguts a l'annexe J. Procedirem en aquest cas a una descripció de tots aquells municipis dels quals s'ha efectuat l'estudi al qual fem referència, posteriorment quatre d'aquests municipis seran comentats més àmpliament atès que es consideraran prototípics per diferents raons que més endavant es comentarà. Es tracta de donar una visió global.

- Blanes.

El primer traçat que pot rebre la consideració de C.R. dins el nostre litoral no apareix grafat en el document corresponent al plànol Itinerari Blanes 1, si no que es configuraria pel seguit d'itineraris a realitzar damunt dels dos promontoris rocosos que s'ubiquen al bell mig de la platja de Blanes, coneguts com Sa Palomera i Sa Palomereta, fita singular i a on, com hem vist en els capítols precedents, comença pròpiament la Costa Brava. (Foto 8.6)

Es tracta d'uns itineraris poc consolidats i en fase de millora a partir d'un projecte del Servicio de Costas de Girona i representaria un exemple d'itinerari mirador en un punt singular del litoral desconectat fins a cert punt de qualsevol altre possible recorregut. Altres exemples els trobaríem a El Castellar de Llançà, etc.



Figura 8.7: Fragment del C.R. a la cala Sant Francesc en direcció a la Roqueta. Blanes.

El plànol itinerari Blanes 1 de l'Apèndix L, grafia els itineraris que iniciant-se a la cala Sant Francesc es dirigeixen en els dos sentits de la costa. El seu accés es realitza exclusivament des d'aquesta cala, doncs no es troben completats en el seu traçat com hem comentat en el capítol anterior, cosa que limita en molt les seves possibilitats com a passeig. (Foto 8.7)

Es tracta d'itineraris totalment consolidats recentment, damunt d'un antic traçat molt precari i amb una solució constructiva fins a cert punt novedosa, respecte del que serien les directrius dimanades de la direcció de Costes a Girona. (Foto 8.8)

- Lloret de Mar.

Els possibles recorreguts en aquest municipi es grafien en els plànols d'itineraris Lloret 1 i següents. En aquest primer es fa esment únicament del traçat totalment consolidat però, dissortadament interromput del C.R. que iniciant-se a la Platja de Fanals es dirigeix cap a la punta de cala Banys, restant tallat.

Es un recorregut molt obert i que discorre al peu d'una gran propietat que ha acotat la seva possible perllongació si be aquest es pot de fer manera accidentada fins arribar a cala Banys. (Foto 8.9)

Al plànol d'itineraris Lloret 2, trobem com a possibles recorreguts, a part de l'anterior esmentat, el que inciant-se a la platja de Lloret es dirigeix cap a la cala Banys, recorregut aquest plenament urbanitzat fins el mirador de la Dona





Figura 8.8: Fragment del C.R. a la cala Sant Francesc en direcció a la platja de Santa Cristina. Blanes.



Figura 8.9: Fragment del C.R. a la platja de Fenals. Lloret de Mar.



Figura 8.10: Fragment del C.R. a la platja de Lloret fins el monument a la Dona i el Mar. Lloret de Mar.

i el Mar i que amb posterioritat es troba menys consolidat.

Presenta aquest itinerari l'atractiu, d'accedir d'una manera còmoda a una fita monumental del litoral, des del qual es pot observar una magnífica panoràmica de la platja de Lloret, a la vegada que en el seu final s'ubica un bar-restaurant les terrasses del qual es troben plenament integrades en el C.R. i l'excursió al mateix justifiquen sobradament el seu recorregut, no obstant donada l'elevada afluència de públic es faria convenient la seva millora i ampliació en alguns punts, integrant-lo en l'espai verd ajardinat que li dóna esquena. (Foto 8.10) (Foto 8.11)

El següent grup d'itineraris són els que es realitzen en direcció a Tossa de Mar a partir de l'indret anomenat la Caleta, a on s'inicia un petit fragment de recorregut que es dirigeix fins a la punta de Calafats.

Aquest primer sector que no té continuïtat, desgraciadament, accedeix fins ben be el peu de la construcció anomenada Castell de'n Plaja, presentant un bon nivell de consolidació inicialment, per en posterioritat estretar-se excessivament en alguns punts per l'elevat nombre de gent que hi accedeix, constituint una de les fites i racons tradicionals del visitant d'aquest municipi. (Foto 8.12)

Posteriorment cal recular i rodejar aquesta vivenda per accedir a l'itinerari que es dirigeix fins a cala Trons, al peu de la Punta Capdells. Es un recorregut poc consolidat però que en alguns trams presenta un aspecte prou complet, sient el resultat del Pla Parcial Montgoda Sur, ja comentat anteriorment (veure

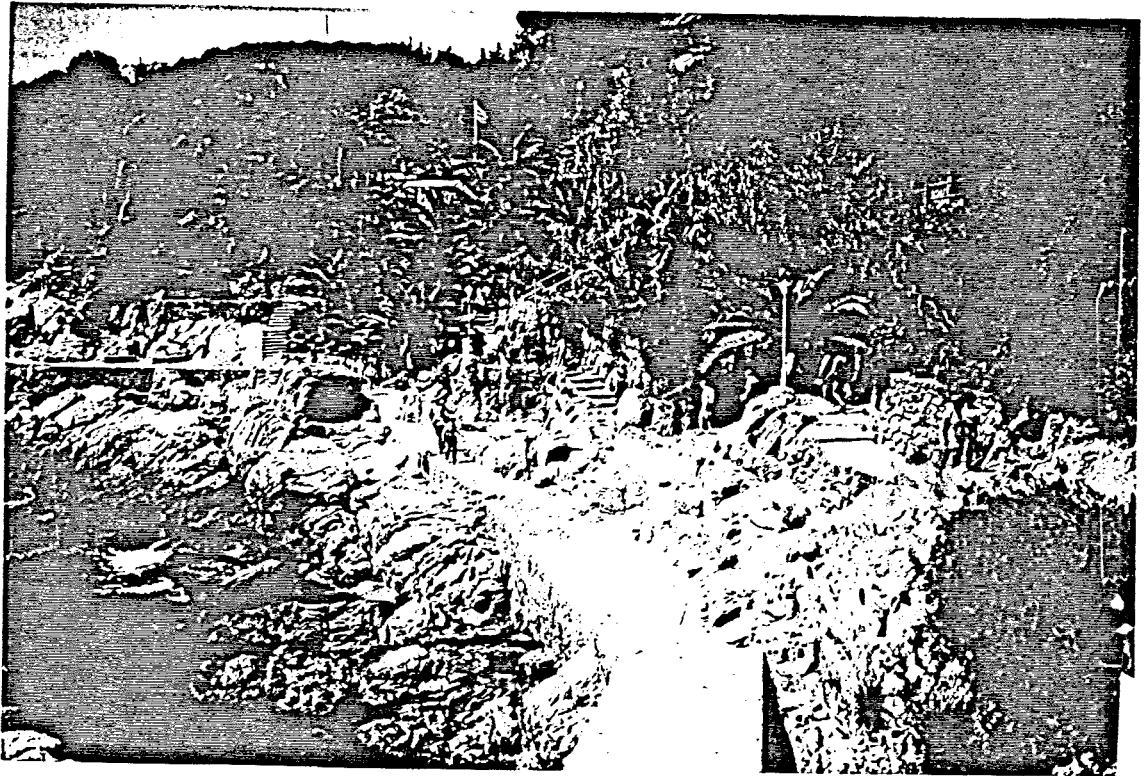


Figura 8.11: Fragment del C.R. a la platja de Lloret fins cala Banys. Lloret de Mar.



Figura 8.12: Fragment del C.R. al Castell de'n Plaja. Lloret de Mar.





Figura 8.13: Fragment del C.R. a cala Trons. Lloret de Mar.

capítol 7.3.2), però que s'ha anat construint esporàdicament. (Foto 8.13)

A partir d'aquest indret el camí esdevé un corriol molt precari en alguns punts fins a l'indret anomenat Sa Tortuga, a la qual resta interromput, tornant a reproduir-se amb les mateixes característiques a partir de la cala Gran, sient clar exemple d'un traçat totalment espontani i que dissortadament al no presentar solució de continuïtat ni dimensions adients esdevé molt poc transitat i amb un cert perill de malmanament i abandonó. (Foto 8.14)

Els accessos en el primer sector són relativament adients, sobre tot el de cala Trons, a partir de la qual aquests esdevenen molt precaris. La resta del litoral de Lloret no presenta traces d'aquests recorreguts, si be com es grafia en el Plànol itinerari Lloret 4, el Planejament en preveu en el sector comprés entre la cala Canyelles i la cala Morisca, sient per contra impossible la seva execució en el sector comprés entre la punta Canyelles i la punta Sa Goita, plenament ja urbanitzat i d'orografia molt accidentada, donat el fet que les edificacions existents impedeixen qualsevol possible itinerari.

- Tossa de Mar.

Al plànol d'itineraris Tossa 1 trobem el traçat previst en el sector de la platja del Llorell ja comentat anteriorment, no obstant en aquest conjunt de cales es disposen tot un seguit de túnels fins fa poc d'ús privat per accedir als diferents espais de bany, i que ben be podrien rebre la consideració de C.R., si be en el moment de realitzar aquest treball no ens va estar possible l'accés.



Figura 8.14: Fragment del C.R. a la Punta Capdells. Lloret de Mar.

A l'entorn de la vil·la Vella de Tossa és on trobem els primers fragments executats de C.R. en aquest municipi (veure plànol d'itineraris Tossa de Mar 2). Aquest seria, pròpiament dit i en el sentit etimològic de la paraula, l'autèntic camí de ronda, al damunt d'una fortificació (Foto 8.15)<sup>7</sup>. El seu nivell de consolidació és en general, correcte si be presenta un tractament divers i fins i tot en alguns sectors no està clar i es perd, sient un dels traçats més concorreguts del nostre litoral i un dels de majors possibilitats.

Al peu d'aquest nucli antic i dirigint-se resseguint la costa en direcció a Lloret damunt de la cala del Codolar, trobem el camí dels Cards, que presenta un nivell de consolidació molt baix malgrat estar prevista la seva perllongació en el Planejament vigent, i esmentat a les referències literàries les quals van ser detectades al capítol corresponent a la narrativa i els textos. (Foto 8.16)

La resta d'itineraris d'aquest municipi continguts en els plànols núm. 3 i 4 del mateix presenten un baix grau de consolidació si exceptuem un petit fragment a la cala Fotadera, correspondrien als exemples d'itineraris sense definició específica en els seus projectes d'urbanitzacions i Plans Parciais corresponents i que en conseqüència no han estat mai sotmesos a cap mena d'obres, si treiem el fragment esmentat de la cala Fotadera que serveix d'embarcador.

<sup>7</sup> "Camí de Ronda", *Gran Enciclopèdia Catalana*, vol 6, calc-cata, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1.987, pag.87. "Passadís resguardat de l'escomesa enemiga que hom construïa al llarg de les muralles d'un clos fortificat, a fi de vigilar el camp, transitar-hi sense perill i permetre el canvi de sentinelles. *p. ext.* Corredor que a l'interior de les localitats fortificades ressegueix el cercle emmurallat"

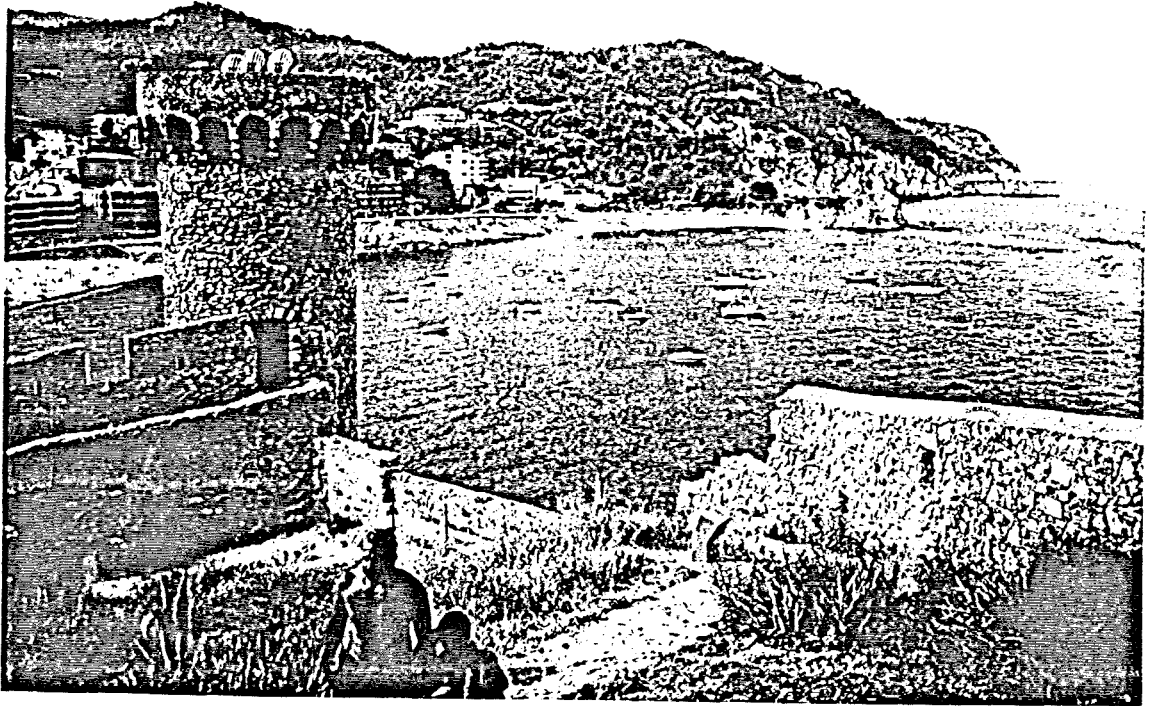


Figura 8.15: Fragment del C.R. a la Vila Vella. Tossa de Mar.

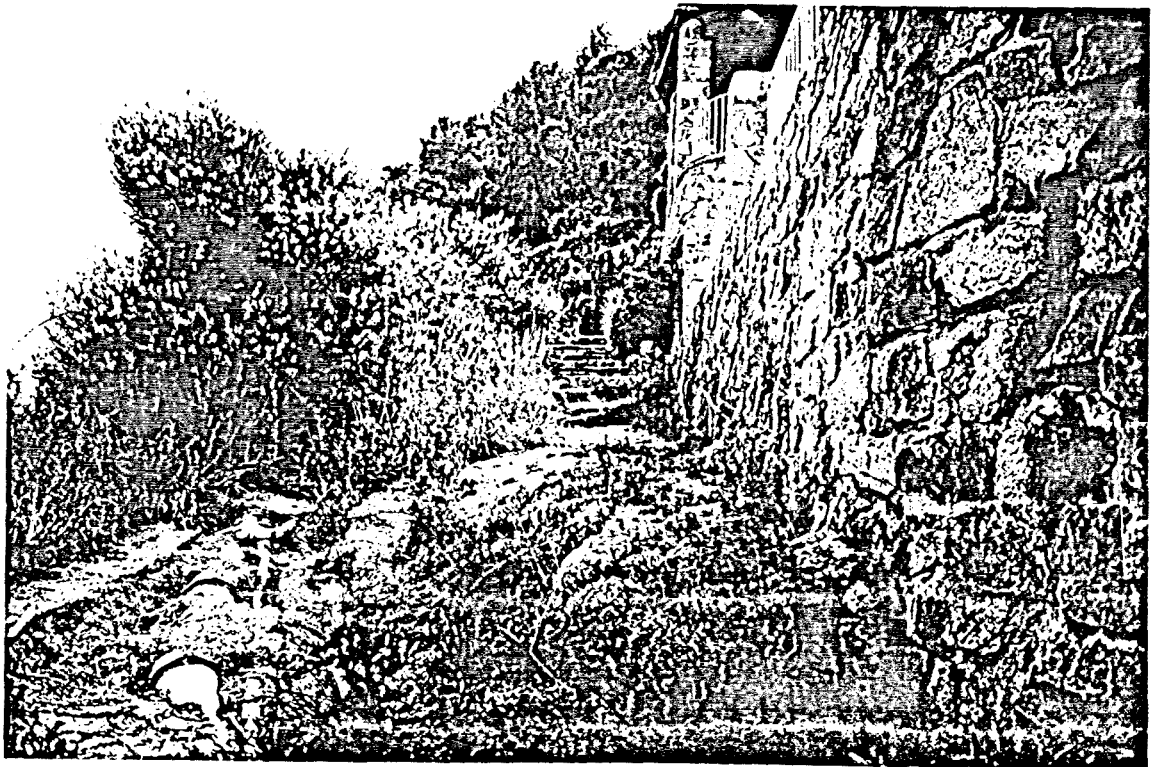


Figura 8.16: Fragment del C.R. a la cala del Codolar. Tossa de Mar.



Figura 8.17: Fragment del C.R. a la cala Canyet. Santa Cristina D'Aro.

- Santa Cristina D'Aro.

El litoral d'aquest municipi que es grafia en el seu únic plànol de l'annexe no presenta cap itinerari plenament consolidat si be és possible trobar en tota la seva longitud pistes forestals que discorren relativament allunyades de la costa, i que faciliten l'accés a les diferents cales, en una d'aquestes, la cala de Canyet, es troba al peu de les edificacions i templets ja esmentats en el capítol de les imatges i datats des de l'any 1.907 un seguit d'itineraris, alguns d'ells en un gran estat d'abandó la finalitat dels quals, fonamentalment és la de servir d'accés a un possible embarcador i moll, presentant dimensions molt exigües i trobant-se molt exposat a les inclemències del mar. (Foto 8.17).

- Sant Feliu de Guíxols.

En aquest municipi el primer indicati de traçat de recorregut mínimament consolidat el trobem en el plànol d'itinerari núm. 2, doncs a l'anterior es grafien els projectats damunt de la zona anomenada Ses Ulleres i la platja del Capdell.

El primer camí mínimament consolidat és el que es troba a l'entorn de la Punta de la Cova i que desgraciadament està tallat a l'arribar a Sota Sant Elm, en sentit contrari i dirigint-se cap a Port Salvi es troba quasi plenament consolidat. (Foto 8.18) (Foto 8.19). si be el seu trànsit resulta restringit pel fet d'ocupar la part superior d'una platja força privatitzada.

A partir d'aquest punt i fins arribar a la platja de Sant Feliu de Guíxols el possible recorregut es trobaria integrat dins el carrer President Irla, que seria

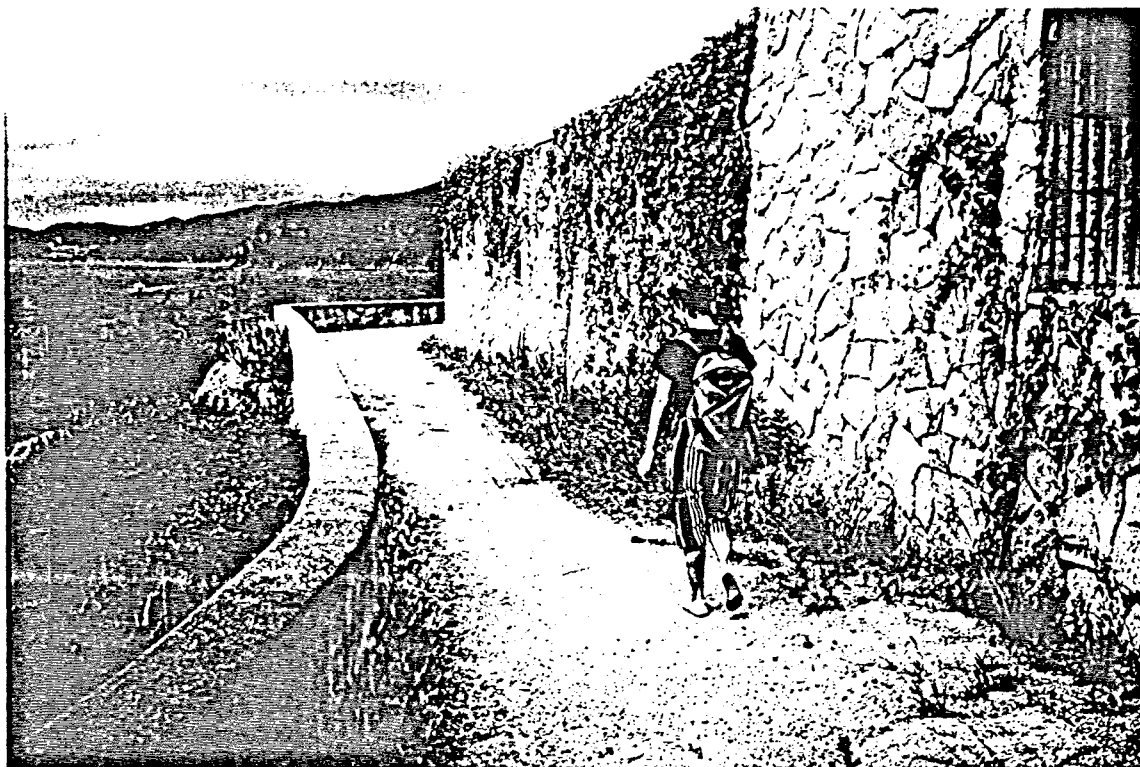


Figura 8.18: Fragment del C.R. a la Punta de la Cova. Sant Feliu de Guíxols.



Figura 8.19: Fragment del C.R. al Port Salvi. Sant Feliu de Guíxols.





Figura 8.20: Fragment del C.R. a la cala de l'Ametller. Sant Feliu de Guíxols.

el que es trobaria damunt de l'antic itinerari que duia a la cala Tetuan, ja repetidament comentat en els capítols introductoris.

Els darrers fragments dins aquest municipi són els que es disposen a l'entorn de la cala de l'Ametller i la resta de les cales fins a la Platja de Sant Pol, itineraris aquests àmpliament comentats en tots els seus aspectes, com antecedents i com a previstos en el Pla General, anteriorment. Presenten, no obstant, una traça molt poc consolidada i fragmentària, amb freqüents trobaments amb la carretera per la qual se li dona accés. (Foto 8.20) (Foto 8.21)

Considerem que és un traçat de gran bellesa per la singularitat i nombre de les cales que configuren aquesta part del litoral i que desgraciadament es troba eclipsat pel veí camí de ronda de S'Agaró, presentant la possibilitat de tenir nombrosos accessos des de la carretera que es dirigeix a Sant Feliu seguint la costa a la vegada que discorre per grans zones arbrades disposant-se molt proper a una platja de gran afluència i que permetria en certa mesura, l'extensió i accés al bany a tota una àmplia zona de costa.

- Castell-Platja D'Aro.

El principal itinerari és el que es troba grafat en el seu plànol núm. 1 corresponent al camí de ronda de S'Agaró al qual li he dedicat amplis comentaris i imatges (veure Apèndix O).

En aquest mateix plànol és possible apreciar el fragment d'itinerari ja previst en el Planejament i molt poc consolidat que discorre resseguint tota la Punta

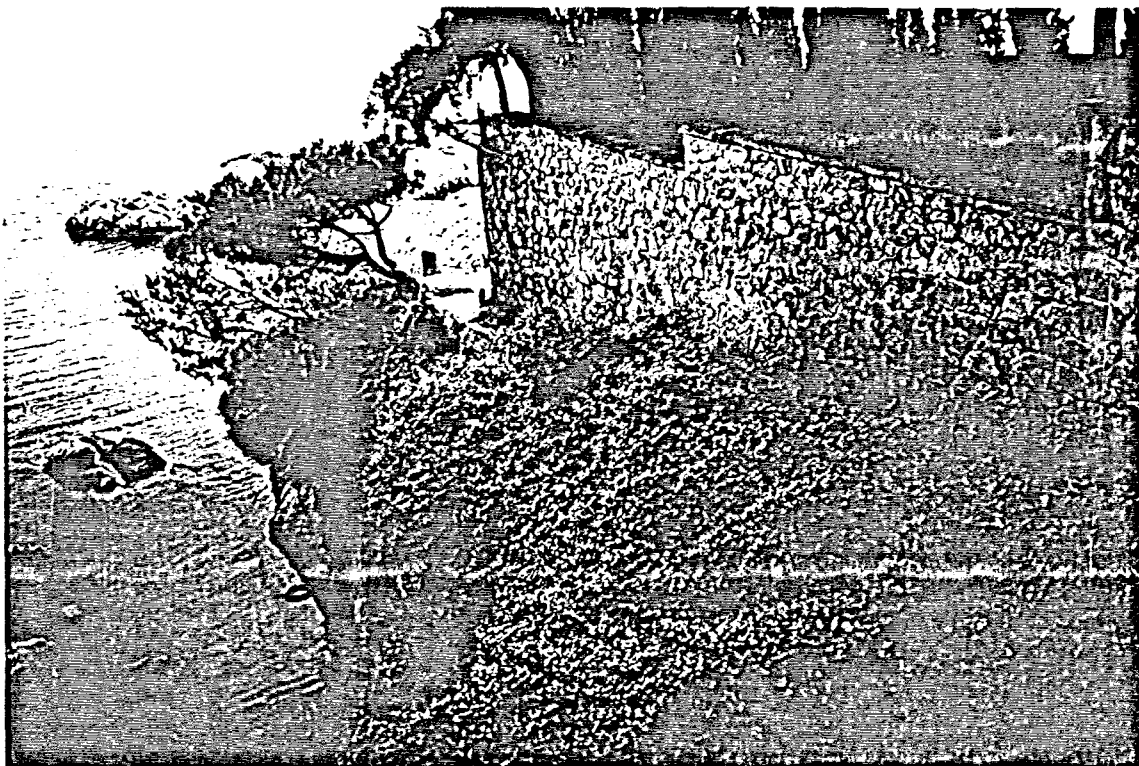


Figura 8.21: Fragment del C.R. a la cala Maset. Sant Feliu de Guíxols.

Prima i que d'arribar a consolidar-se esdevindria una fita molt singular per l'àmplia platja d'aquest municipi, disposant de molts bons accessos des del Port D'Aro.

El següent sector d'aquest municipi és el que es grafia en el plànol núm. 2 i correspon a l'itinerari que iniciant-se al final del passeig marítim al peu del Cavall Bernat, símbol de la ciutat, discorre per tot un seguit de cales fins arribar al termer de Calonge.

El nivell de consolidació és mig, i si be a tot el llarg del seu traçat s'aprecien nombroses obres de fàbrica com túnels o miradors presenta un traçat molt irregular i molt poc dimensionat pel nombrós públic que per ell discorre habitualment. Es un traçat molt variat pel qual es pot accedir a les diverses cales d'aquesta zona i que discorre per una orografia força accidentada però també molt consolidada urbanísticament, si be que per grans propietats. (Foto 8.22) (Foto 8.23)

Els seus accessos freqüents, presenten l'inconvenient de ser molt estrets, aproximadament d'un m. i disposar-se a una mitja de 200 m. de la carretera, sient aquest el principal inconvenient per la consolidació d'aquest itinerari, a part de què, com ja hem dit, obliga a enderrocar i ampliar nombrosos túnels i altres obres de fàbrica.

- Calonge.

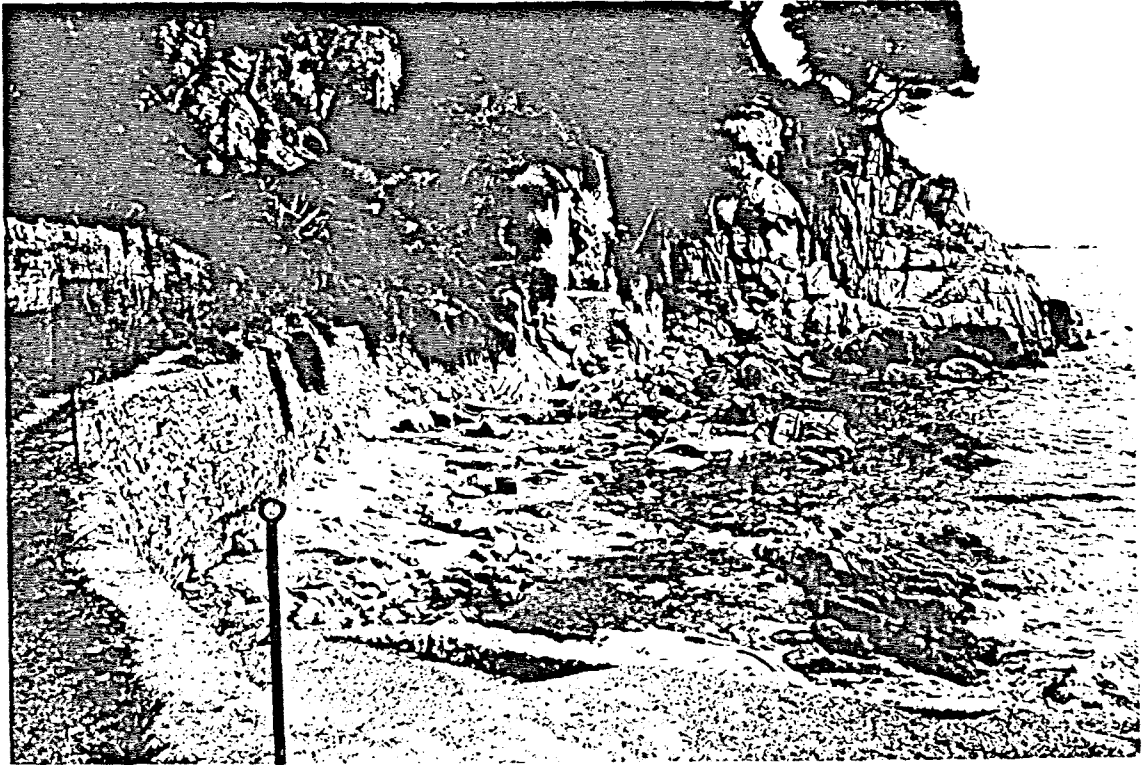


Figura 8.22: Fragment del C.R. a la cala del Pi. Castell-Platja D'Aro.



Figura 8.23: Fragment del C.R. a la cala de la Cova. Castell-Platja D'Aro.





Figura 8.24: Fragment del C.R. a la cala de Cap Roig. Calonge.

El conjunt d'itineraris d'aquest municipi que es grafien en un únic plànol es troba bàsicament constituït per dos tipus de recorreguts, el primer sector és la perllongació natural de l'anterior comentat a Platja D'Aro presentant les mateixes característiques del mateix. Aquest nivell de poca consolidació es repeteix novament, en el sector que inciant-se a la cala de Can Cristus, connecta amb el sector totalment consolidat, que inciant-se al cap de Roques Planes culmina a la platja de Torre Valentina. (Foto 8.24). Tot dos itineraris donen accés a àmplies cales i platges com la ja esmentada de Can Cristus, Cala Go-Gó i Platja Roig i en conseqüència es veuen sotmesos a un intens trànsit presentant pel mateix en alguns indrets condicions molt precàries, si bes és possible realitzar el recorregut sense cap interrupció.(Foto 8.25)

- Palamós.

Dins el nucli urbà de Palamós trobem dos fragments de C.R. dels catalogats amb major antiguitat dins del conjunt de tots els itineraris del nostre litoral. El primer d'ells, que es grafia al plànol Palamós 1, és el que ens porta des del Port fins a la Punta del Far o del Molí, actualment, aquest itinerari es troba integrat dins la trama viària de la zona; però tot i això és possible realitzar-ne un resseguint estrictament el litoral, el qual es troba en molt precàries condicions, i només arribant al peu del Far presenta una mínima pavimentació, l'altre traçat és el que inciant-se a la plaça del Pedró, es dirigeix cap al Cap Gros, és l'anomenat camí de les Pites, trajecte aquest mixte per circulació peatonal i rodada i que presenta un cert estat d'abandó. Aquest traçat es



Figura 8.25: Fragment del C.R. a Can Cristus. Calonge.

perd a l'arribar a la cala Margarida on esdevé un corriol que enfilant-se cap el Cap Gros, posteriorment condueix fins a la Fosca. (Foto 8.26) (Foto 8.27)

Els possibles accessos de tots aquests recorreguts es fan a partir de la xarxa viària de Palamós, als diferents indrets senyalitzats en els plànols. No obstant cal també esmentar l'existència d'un altre traçat que iniciat-se a l'esmentada plaça del Pedró, es dirigeix en sentit contrari al camí de les Pites, és a dir cap el Molí o a la cala del Frare Damià. Aquest itinerari és un clar exemple de traçat de consolidació esporàdica malgrat que rep la consideració de carrer i es troba dins un nucli urbà. (Foto 8.28)

Tot aquest ampli sector es veurà seriosament modificat quan concloguin les obres del moll esportiu que s'estan realitzant al seu peu i que comportarà la construcció d'una variant pel trànsit rodat, cosa que facilitarà la creació d'un nou pol d'interès al costat de llevant de la vila de Palamós, esdevenint aleshores, aquest traçat, un autèntic balcó, amb àmplies panoràmiques sobre el litoral, cosa que pot comportar el seu millorament i per damunt de tot el seu assentament.

A partir de la cala anomenada la Fosca i tal i com grafem al plànol Palamós 2, s'inicien dos possibles recorreguts. L'un es dirigeix cap al Sud, i coincideix amb el camí que vé des del Cap Gros, itinerari aquest també datat en el segle XIX. Es un itinerari molt poc consolidat i que permet unes àmplies panoràmiques sobre la Platja del Castell, l'Alguer i el Cap Roig, discorrent fonamentalment pel bell mig d'una zona de bosc. Els seus accessos són principalment des de la

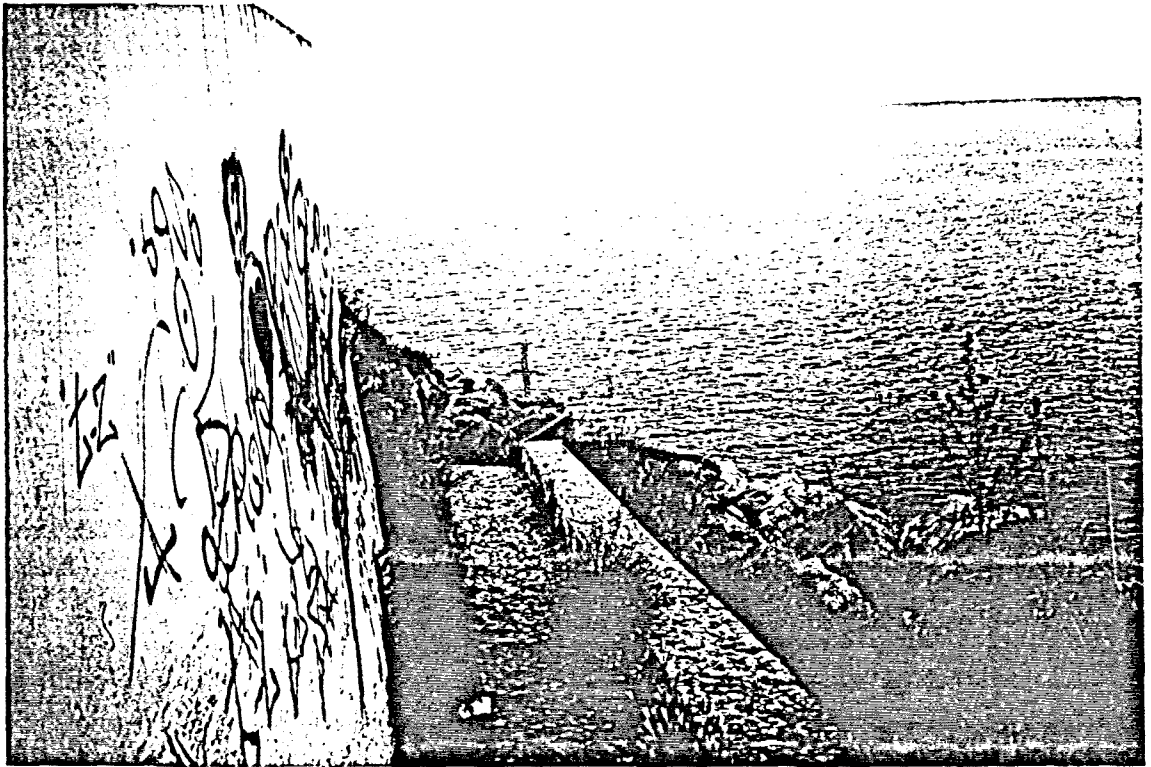


Figura 8.26: Fragment del C.R. al camí del Far. Palamós.

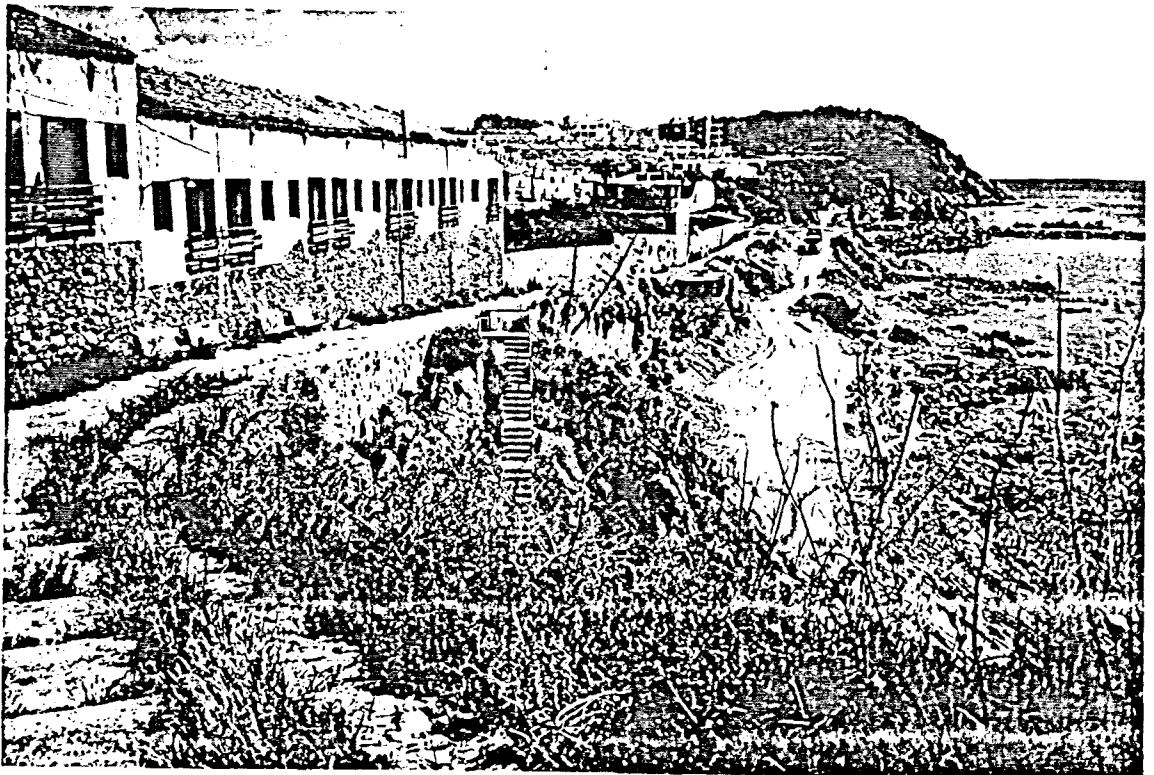


Figura 8.27: Fragment del C.R. al camí de les Pites. Palamós.

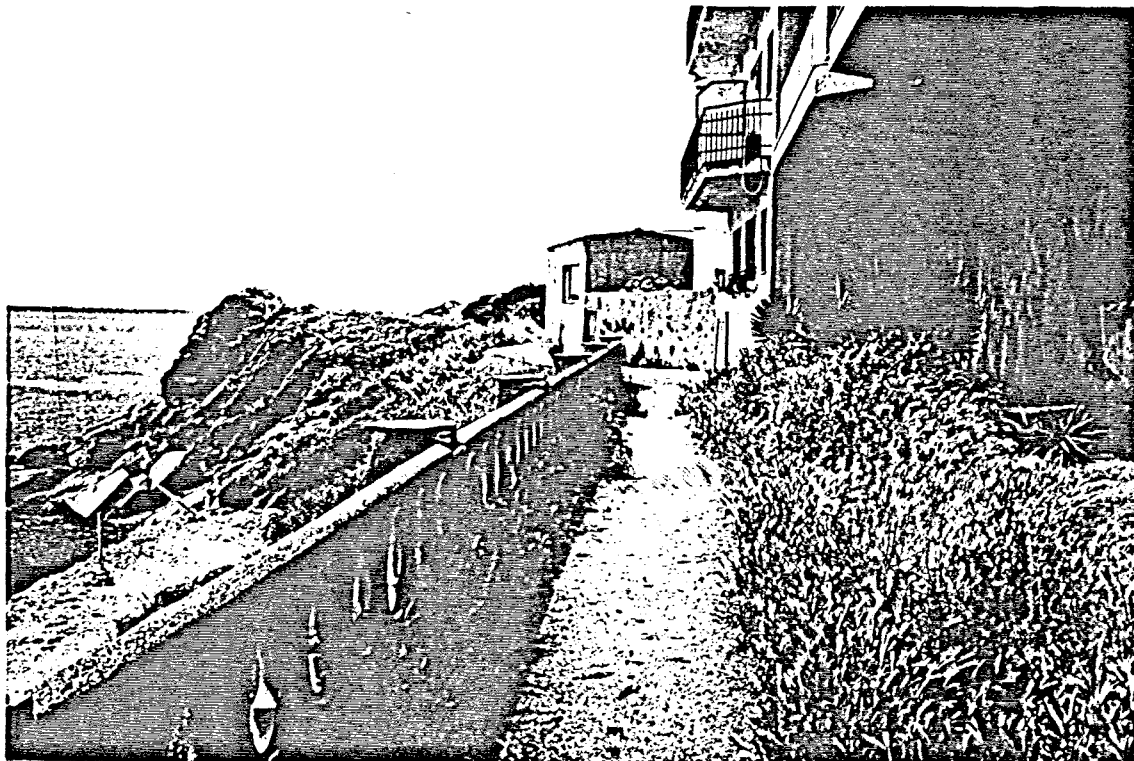


Figura 8.28: Fragment del C.R. al camí a la cala del Frare Damià. Palamós.

cala de la Fosca, resseguint el litoral. (Foto 8.29)

Al mig de la cala de la Fosca, a l'indret anomenat Roca Fosca, es disposa un petit fragment d'itinerari peatonal que permet transitar per fora del sorral de la Platja en el lloc més estret de la mateixa. Aquest traçat es troba poc consolidat i hauria d'esdevenir un tram especial d'un possible passeig que completaria tota aquesta Platja, una de les més concorregudes del litoral. (Foto 8.30)

El tercer fragment d'aquest sector s'inicia al peu del castell de Sant Esteve i rodejant-lo per la part de terra endins en contra del projecte primer per aquesta zona, que ho feia arran de mar, es disposa un itinerari relativament consolidat, donat que serveix de façana marítima a una zona urbanitzada, i que es troba en el seu tram inicial, al pròpiament situat a l'entorn de l'edifici monumental molt malmanat, presentant millors condicions a l'arribar a la Roca Negra.

Es un traçat ampli i que dona accés des de la Platja de la Fosca a una àmplia pineda damunt de la cala S'Alguer, un dels paisatges que encara manté tot el seu primitivisme dins la nostra costa. Presenta un lamentable estat d'abandó. D'altra banda els seus accessos es troben amb acceptables bones condicions encara que no senyalitzats. (Foto 8.31)

Des d'aquest indret s'arriba a la cala S'Alguer, per un fragment del litoral d'extraordinària planúria i que presenta un itinerari molt poc consolidat, però molt freqüentat, que discorre al peu d'una tanca, ja datada en el capítol de les fotografies a l'entorn de l'any 1.954, i que permet transitar per la part posterior de les nombroses barraques de pescadors de la zona, gaudir d'un

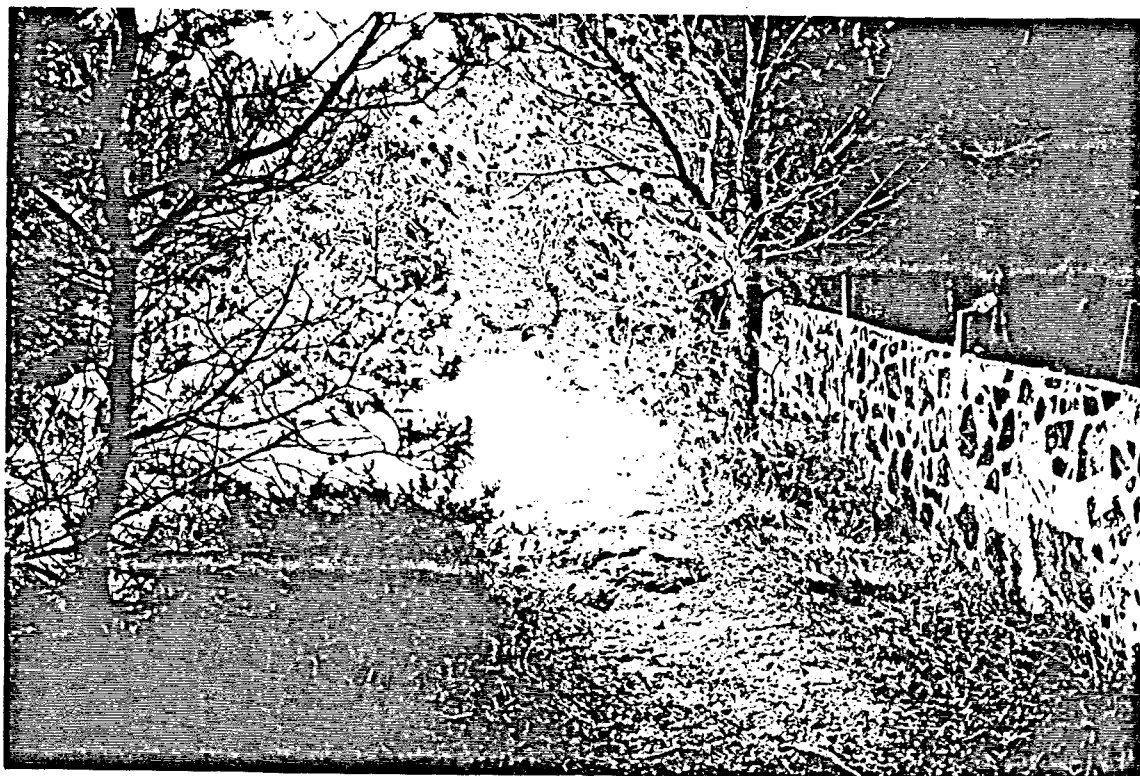


Figura 8.29: Fragment del C.R. de la Fosca al Cap Gros . Palamós.



Figura 8.30: Fragment del C.R. a la Roca Fosca . Palamós.





Figura 8.31: Fragment del C.R. a la Roca Negra . Palamós.

meravellós seguit de vistes a curta distància de les roques somes que conformen aquesta part de la costa, així com els diferents grups de construccions vernàcules, exemples de les moltes repartides per la geografia de la C.B..

Els seus accessos es realitzen fonamentalment a partir de la pineda damunt la Roca Negra o des de la Platja del Castell, a on s'hi arriba amb vehicle. (Foto 8.32)

Els últims fragments d'itineraris al terme municipal de Palamós s'ubiquen a l'entorn de la Punta del Castell. Es tracta d'itineraris molt poc consolidats que discorren pel mig d'àmplies pinedes, en una zona gens urbanitzada del nostre litoral. L'itineari que iniciant-se a la Platja del Castell, es dirigeix fins al poblat Ibèric, ubicat a la punta de llevant d'aquesta Platja, es troba relativament allunyat de mar, però permet un fàcil accés al conjunt arqueològic, a l'entorn del qual és possible realitzar, utilitzant un mínim corriol, un itinerari perimetral, probablement ens trobaríem davant d'un dels primers Camins de Ronda de la nostra costa, doncs és un dels primers poblaments del nostre litoral i el seu perímetre es trobaria, evidentment, protegit i en conseqüència sotmés a vigilància. (Foto 8.33)

A partir d'aquest punt, és possible, dirigint-se cap a la Platja de la Sènia realitzar un itinerari, en mig d'una àmplia pineda, resseguint el litoral, però per un trajecte molt poc consolidat, i ni de bon tros, tant senyalitzat com l'anterior. (Foto 8.34)

- Palafrugell.



Figura 8.32: Fragment del C.R. a la cala S'Alguer . Palamós.

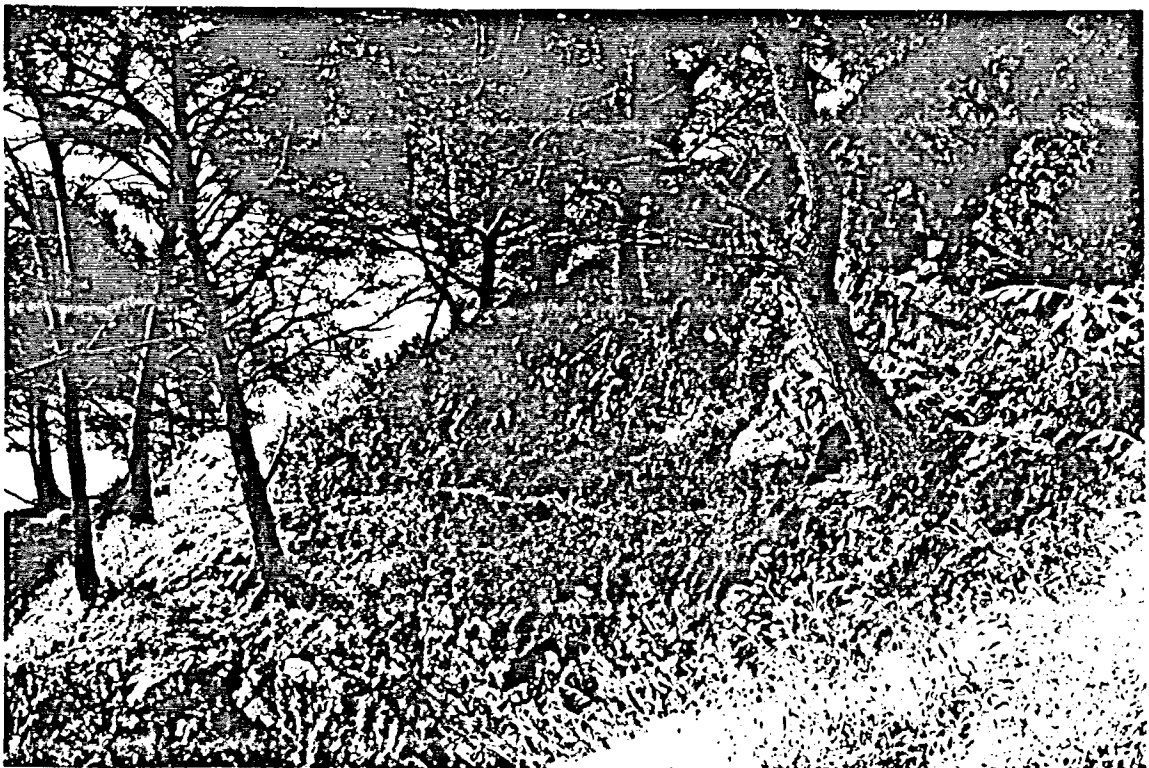


Figura 8.33: Fragment del C.R. al poblat Ibèric. Platja del Castell. Palamós.



Figura 8.34: Fragment del C.R. des de la Platja del Castell fins el poblat Ibèric. Palamós.



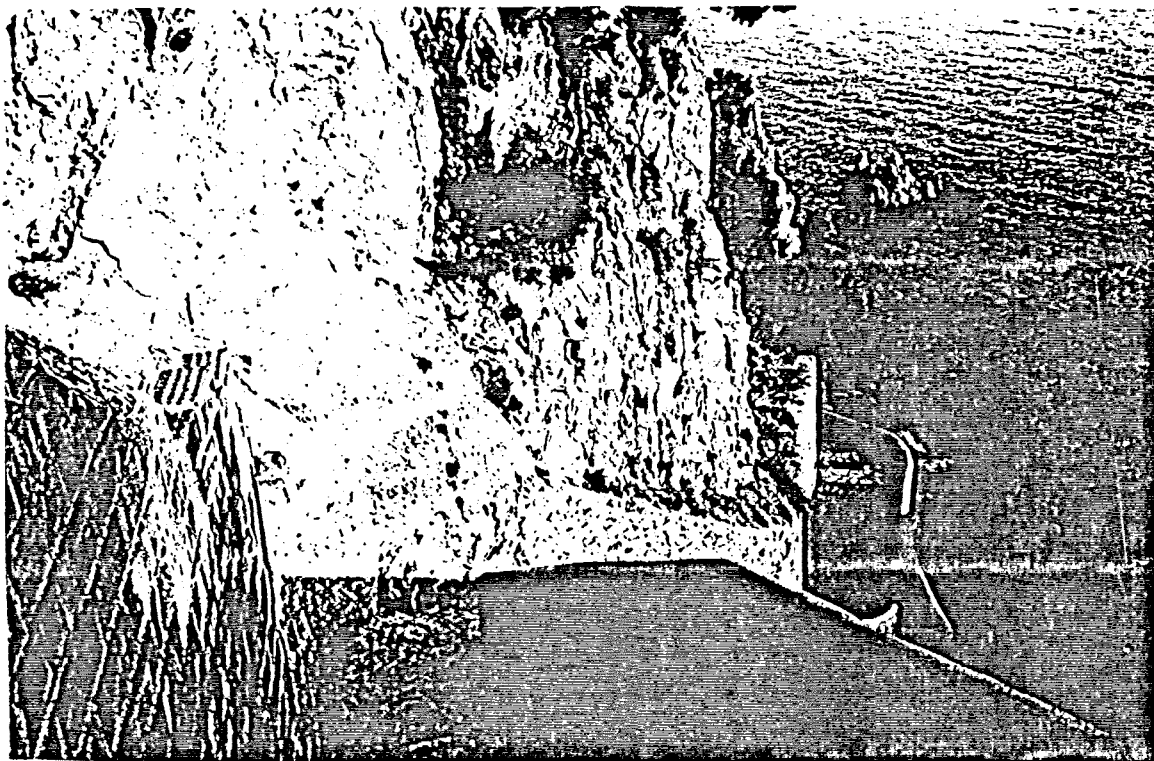


Figura 8.35: Fragment del C.R. a l'accés al Golfet. Palafrugell.

Els recorreguts dins d'aquest terme municipal es grafien als quatre plànols següents, disposant-se el primer fragment de traçat a partir de la cala anomenada del Golfet, doncs amb anterioritat a tota la zona del Cap Roig, si bé existeix un jardí que presenta itineraris paral·lels al mar, aquests ho són per trànsit restringit, i en conseqüència no són d'ús públic lliure.

A partir d'aquesta cala ens trobem amb un itinerari, relativament consolidat i fins hi tot molt ben executat en alguns punts. És un traçat dels també coneguts, datats desde principi de segle i, millorat posteriorment arran dels diferents plans parcials que es van executar a la zona. (Foto 8.35)

La seva execució no va ser unitària, però presenta diversos accessos ben senyalitzats i tot el recorregut es troba senyalat, com a sender de llarg recorregut el GR-92,<sup>8</sup> sent aquest el primer cop en tot el nostre litoral que apareix aquesta simbologia.

Es un traçat sovintejat de túnels que presenten característiques constructives molt millors que els vistos fins ara al sector de Platja D'Aro, a la vegada que tot l'itinerari presenta unes dimensions molt adients pel passeig, presentant la peculiaritat de desdoblarse a l'entorn de la zona anomenada la Font d'Aigua Dolça. (Foto 8.36)

<sup>8</sup>Senders de gran recorregut recollits en el conjunt de publicacions de la Federació d'Entitats d'Excursionistes de Catalunya, Comitè Català de Senders de Gran Recorregut, Barcelona, Publicacions de la Badia de Montserrat, S.A., 1.989, contraportada del vol. GR-11, Molló, Albanyà, la Jonquera, Cap de Creus.

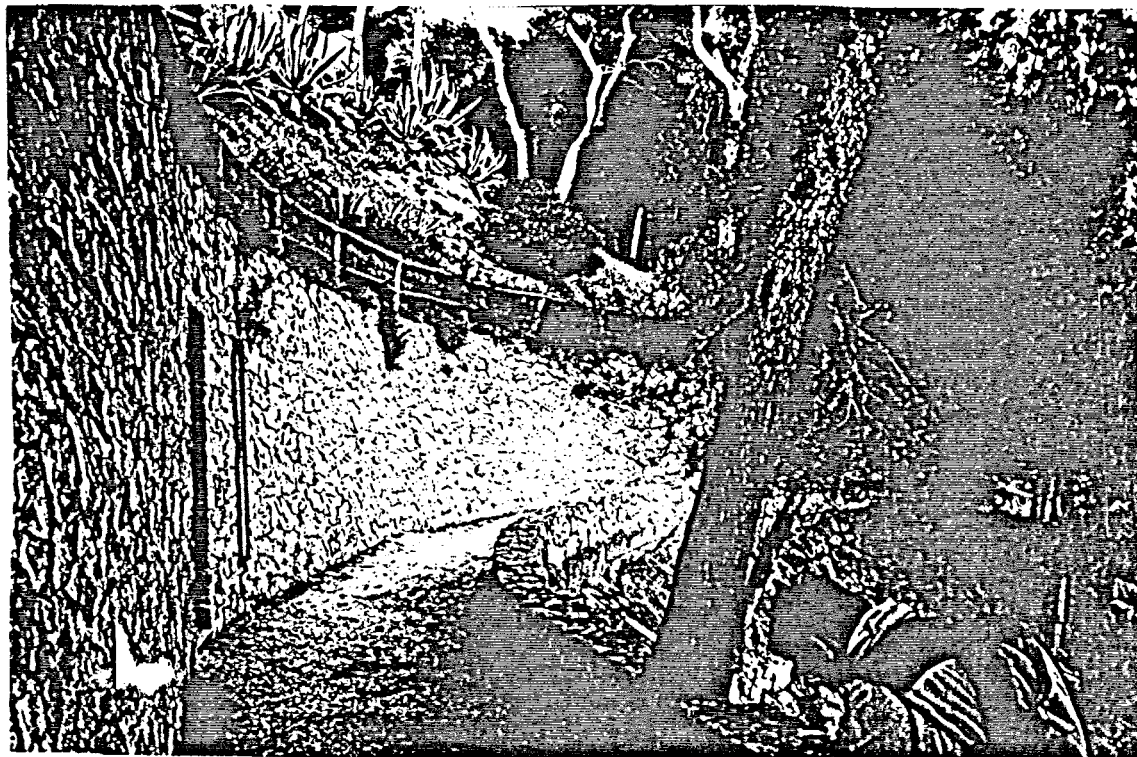


Figura 8.36: Fragment del C.R. des dels Forcats fins al Golfet. Palafrugell.

Aquest itinerari dona pas a un fragment de xarxa viària urbana inciant-se un breu sector de C.R., anomenat els Forcats, que discorre al mig d'una propietat ajardinada conformant un itinerari totalment consolidat si be no presenta grans panoràmiques i que es configuraria com un espai de repós o parc marítim, superat el qual s'arriba pròpiament al nucli urbà de Calella. (Foto 8.37)

Dins aquesta població ens ha estat possible detectar petits fragments d'itineraris peatonals que continuen rebent el mateix tractament que els C.R. fins ara trobats, i que podrien rebre la denominació de senzills passetjos marítims. No obstant això, els incluem dins aquest apartat, malgrat que discorren per Platja donada la característica de fer-ho per sectors d'orografia abrupta i no exclusivament sorral. (Foto 8.38) (Foto 8.39)

A partir de la Platja del Canadell i a l'entorn de la punta de la Torre s'inicia un dels sectors d'aquest itinerari més conegut, el que arriba fins a Llafranch, fragment datat a inicis d'aquests segle, i que serà sotmés a un procés d'urbanització proper presentant en tot el seu recorregut un estat de consolidació divers, i així al costat de trams plenament urbanitzats se'n disposen d'altres en un estat molt precari, integrant-se sovint en la trama viària amb la qual presenta freqüents connexions.

Aquest traçat permet observar unes àmplies panoràmiques de tot el Cap de Sant Sebastià, i donada la relativa proximitat entre els nuclis de Calella i Llafranch, pot esdevenir pioner en les propostes d'aquests itineraris dins el nostre litoral, doncs la seva orografia el fa únic, permetent a la vegada un ampli

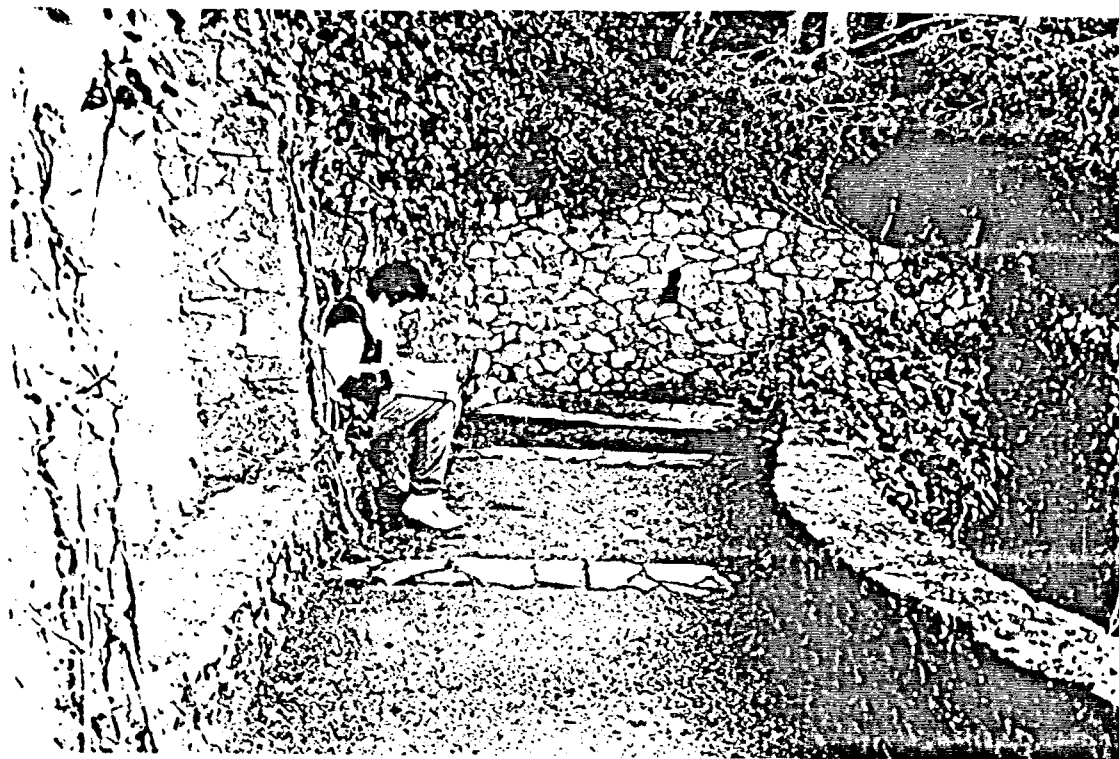


Figura 8.37: Fragment del C.R. dels Forcats. Palafrugell.

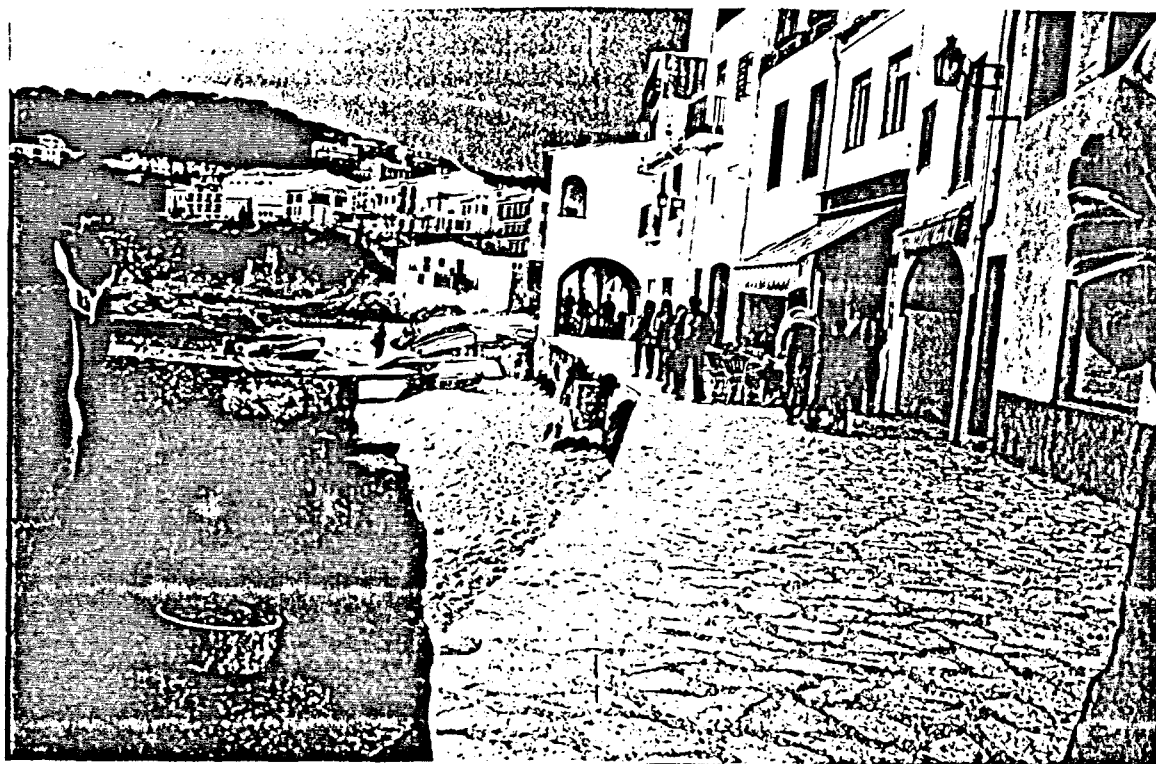


Figura 8.38: Fragment del C.R. al Port Bo. Calella.

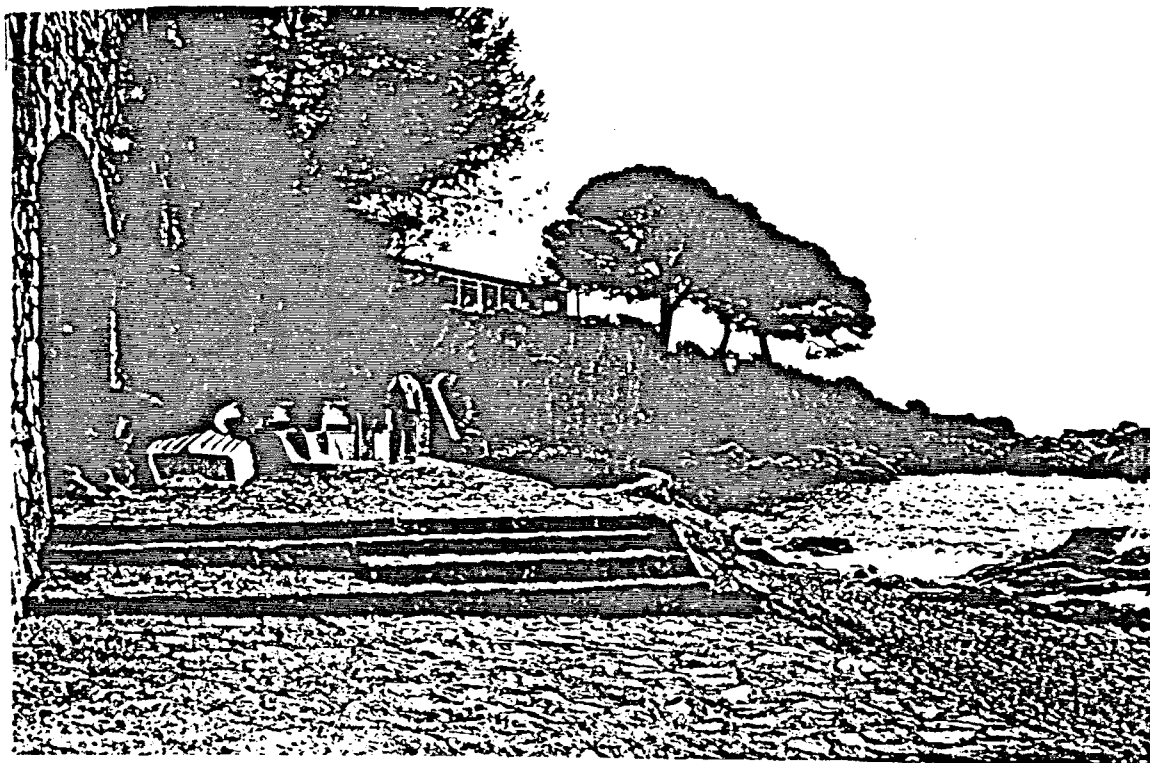


Figura 8.39: Fragment del C.R. a la Platja del Canadell. Calella.

dimensionat de les seves seccions, donat que ni de bon tros s'han exhaurit les possibilitats edificatòries de la zona. (Foto 8.40) (Foto 8.41) (Foto 8.42)

Aquesta zona de la costa també es troba senyalitzada com a sender de llarg recorregut, el qual a partir de llafranch ascendeix fins al Far de Sant Sebastià, allunyant-se del litoral.

A partir d'aquest nucli de població i en direcció al Cap de Sant Sebastià es disposa un itinerari molt poc consolidat i en els trams on està més urbanitzat es troba tallat el pas, sorprenentment. Es al nostre entendre, aquest, un dels punts més conflictius de la costa, on en molt poc espai de temps es reproduïxen accions que limiten el lliure trànsit empenyent a realitzar aquest recorregut pel vial rodat de suport proper o realitzant una difícil excursió per les roques de la costa. Malgrat tot, aquest itinerari disposa de freqüents accessos, encara que gens senyalitzats. (Foto 8.43)

Tot aquest sector de la costa, donada la seva extraordinària verticalitat no disposa de C.R., i els possibles itineraris paral·lels a la mateixa es disposen més a l'interior. No obstant a la cala Gens tornem a trobar indicis d'aquest recorregut i novament apareixen les marques dels llargs recorreguts; efectuant-se un trajecte per una àmplia pineda coneguda com la Musclera, únicament senyalitzat per les marques vermella i blanca dels G.R. fins accedir a un tram de costa més urbanitzat. Fins aquí l'itinerari s'ha disposat lleugerament apartat de la costa a una distància aproximada d'uns 50 metres, allà on l'orografia és molt més plana, deixant de banda la primera línia de mar, rocosa. (Foto 8.44)



Figura 8.40: Fragment del C.R. al sector de la Torre. Calella. Palafrugell.

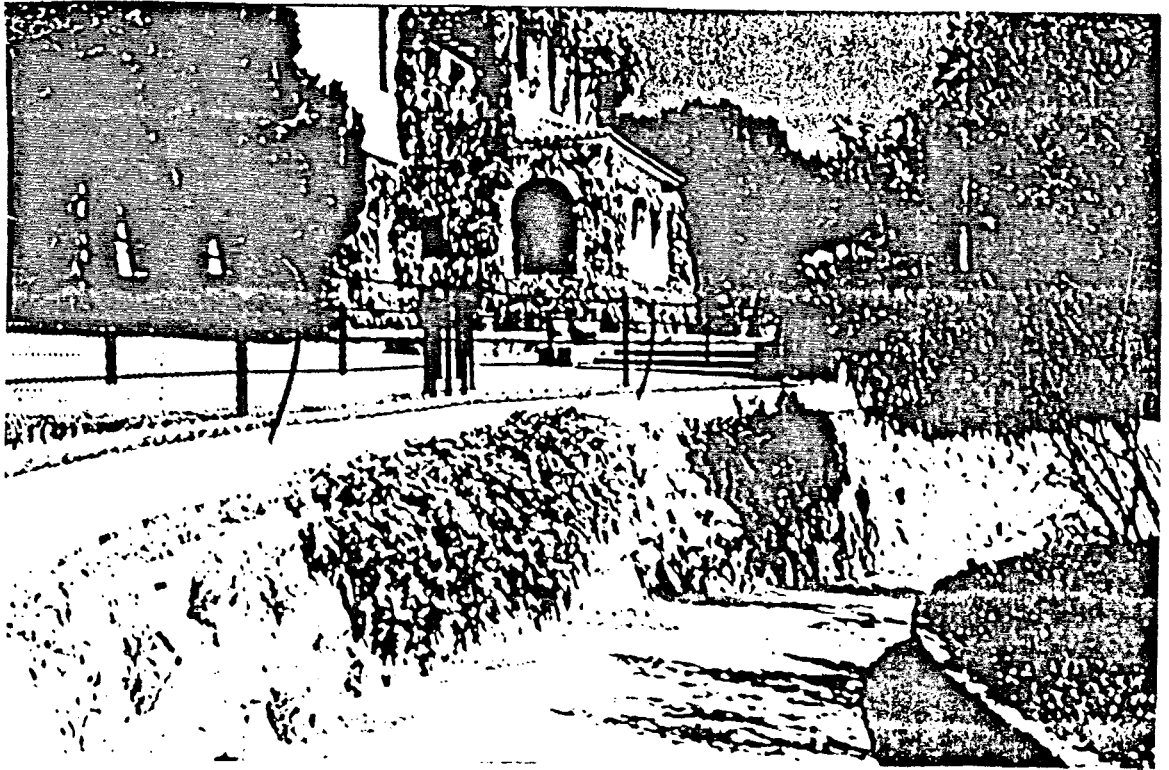


Figura 8.41: Fragment del C.R. a la Punta de'n Blanc. Calella. Palafrugell.





Figura 8.42: Fragment del C.R. d'accés a Llafranch. Palafrugell.

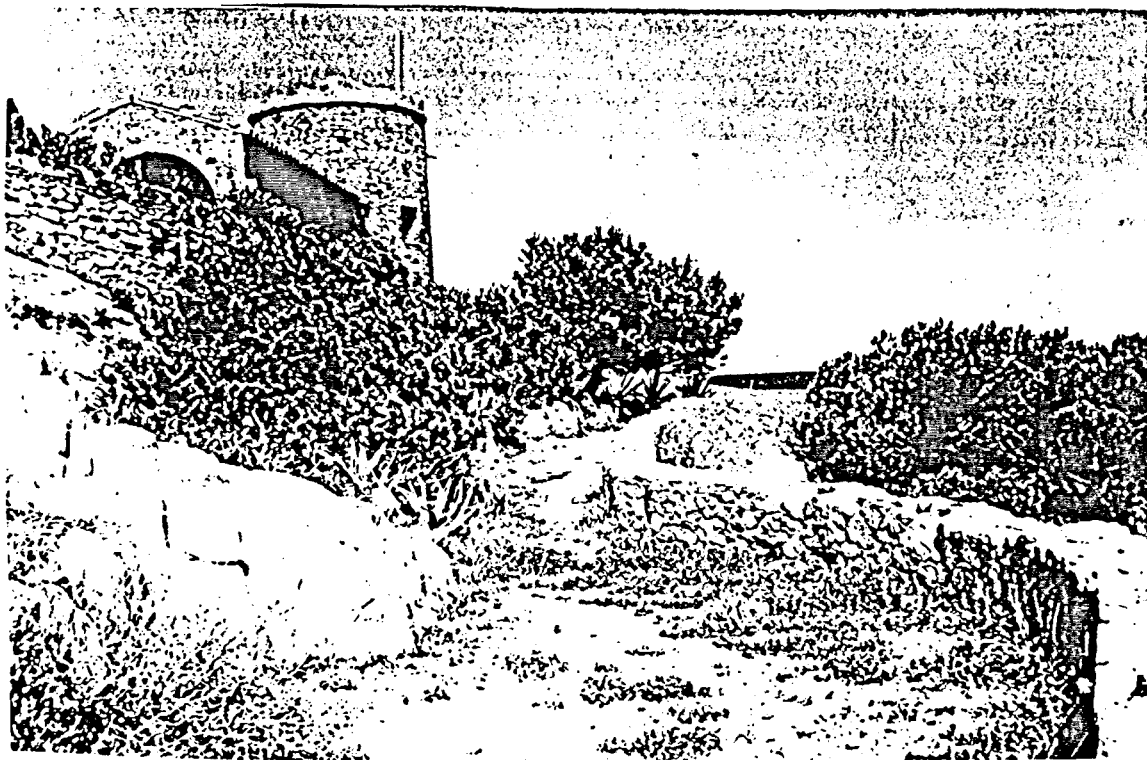


Figura 8.43: Fragment del C.R. al Cap de Sant Sebastià. Palafrugell.