Moments estel·lars de la Costa Brava **Empuriabrava** i els 'tres tenors' de la gran transformació



El mar a la porta de casa

EL GRAN 'PELOTAZO' • Un marquès i un parell d'empresaris gironins van aconseguir, amb el vistiplau de les autoritats de l'època, tirar endavant el projecte de transformació més gran que s'ha fet mai a la Costa Brava, convertint uns terrenys d'aiguamolls que no volia ningú i que més tard esdevindrien parc natural, en la marina residencial més gran d'Europa

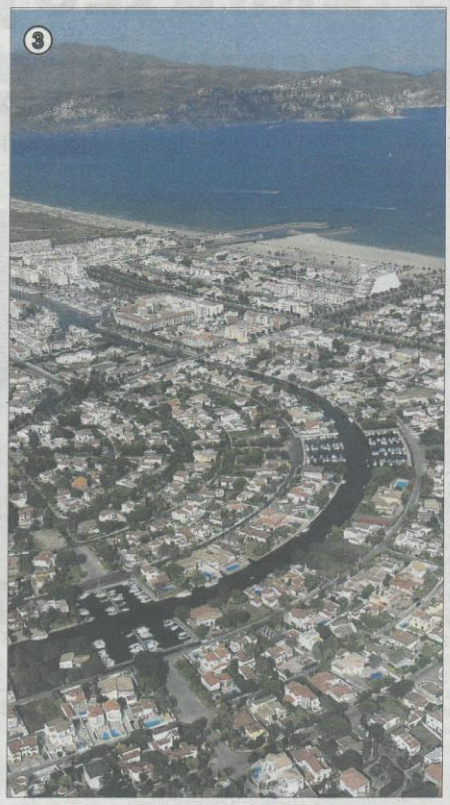
Miquel Torns
CASTELLÓ D'EMPÚRIES

La Tourist Trophy era considerada la Meca del motociclisme i qualsevol pilot que aspirés a alguna cosa hi havia de participar almenys una vegada a la vida. Antonio de Moxó i Güell va córrer la cursa de l'illa de Man l'any 1933, amb una Rudge de 250 cc. El segon marquès de Sant Mori va ser un dels pioners del motociclisme català. Va participar en competicions nacionals i internacionals sempre com a amateur i sempre amb la seva Rudge. Va guanyar el campionat d'Espanya de 250 cc, el raid de Bilbao, el campionat d'Espanya al circuit de Montjuïc i el Gran Premi Volta a Catalunya del RACC (1934). Antonio de Moxó també era un terratinent i el propietari de quatre dels cinc grans masos i de bona part de les terres properes a la desembocadura de la Muga, al terme de Castelló d'Empúries. Una "fura" per als negocis, segons els seus veïns, un marquès de caire popular que jugava a futbol amb la gent del poble i que per la festa ballava amb totes les noies de Sant Mori. Va morir el 2 de març del 1977, a Barcelona.

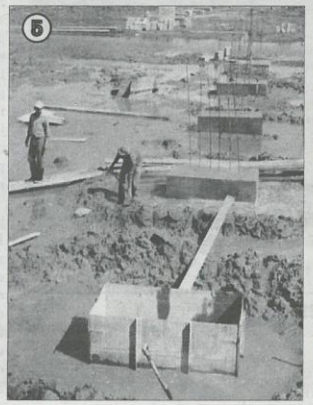
Miquel Arpa i Batlle havia nascut a Sant Joan de Mollet el 7 de juny del 1923. D'orígens pagesos, va començar la seva trajectòria com a comerciant de fusta però ben aviat es va endinsar en territoris més rendibles, com el de la promoció immobiliària. Propietari de l'hotel Cap sa Sal, del castell d'Empordà, que va vendre a una empresa holandesa; impulsor del projecte de l'hotel del castell de Sant Julià de Ramis, que no va poder concloure, i de la reconversió a Montjuïc d'una zona de barraques a una urbanització de luxe, entre molts altres negocis, va ser considerat durant molts anys l'empresari gironí de més volada. Home inquiet i molt discret, no es va acontentar amb les limitacions del territori català i va provar l'aventura americana amb una urbanització a Miami. Un *self made man* molt del gust dels americans que va morir el 6 d'agost del 2002, amb 79 anys. Estava casat amb Pietat Vilallonga i tenia cinc fills.

Fernando de Vilallonga i Rosell també tenia cinc fills, però els seus orígens eren lleugerament diferents dels del seu cunyat. Venia d'una família terratinent i carlina, com gairebé tots els terratinents, de Santa Coloma de Farners. Nando Vilallonga va heretar no tan sols la fortuna sinó també les arrels conservadores i religioses del seu llinatge. Home de missa, cavaller en les formes i en la paraula, va saber nedar i pescar en les aigües del franquisme, i va fer créixer amb més o menys èxit un grup empresarial que al moment de la seva mort, l'11 de març del 1994, a l'edat de 70 anys, superava la quinzena de societats. Vilallonga va pu-









1. Primer pla de les cases i els canals ■ LLUÍS SERRAT

2. Cartell promocional i primers accessos ■ CDRI (NARCÍS SANS)

3. Construcció dels canals ■ AMCE / AMPURIABRAVA SA

4. Inicis de la urbanització ■ AMCE / AMPURIABRAVA SA

5. Vista aèria d'Empuriabrava ■ AMCE / AMPURIABRAVA SA

El projecte de convertir en una marina residencial les 600 hectàrees de terreny propietat del marquès de Sant Mori estava inspirat en les que s'havien aixecat a Miami, Port Charlotte i Port Saint Lucie, i la de Port Grimaud (França), amb un entramat de canals i un parc immobiliari ampli per fomentar el turisme. L'èxit va ser immediat i en deu anys es van vendre gairebé totes les parcel·les. Els terrenys, d'entre 400 i 3.000 m², es venien a partir de 150.000 pessetes i els xalets, des de 500.000. Vilallonga es va entossudir a construir-hi un aeròdrom que, amb el pas del temps, seria una peça clau del macrocomplex. El 50% dels compradors eren alemanys, seguits d'holandesos, francesos i espanyols. Amb el temps, altres nacionalitats, com la russa, hi han tingut un paper important.

Empuriabrava disposa d'un dels ports més segurs (i menys vigilats) del món, amb 5.000 amarradors, un marina formada per més de 23 quilòmetres de canals i 14.000 habitatges, per la qual cosa durant l'estiu la població de Castelló d'Empúries s'incrementa fins a 75.000 habitants. L'any 1980, la gestió de la marina es va delegar a l'Ajuntament de Castelló, configurant el dibuix urbanístic dels dos nuclis diferenciats que coneixem avui dia. Amb els terrenys, l'Ajuntament va heretar una sèrie de problemes que s'havien amagat: vint mil persones encara utilitzaven fosses sèptiques, aigua corrent salada, dèficits en infraestructures, un aeròdrom al límit de la fallida, un club nàutic gegantí que no responia a les expectatives i una dosi d'inseguretat ciutadana molt elevada. S'havia convertit en refugi de líders nazis i mafiosos de tota mena. El port, proper a la frontera i sense vigilància, facilitava l'entrada de droga i els lladres de xalets hi tenien una mina. Actualment, al costat dels xalets de luxe, hi conviuen col·lectius d'immigrants instal·lats en garatges reconvertits en habitatges. "Només a Florida els poden oferir res semblant", deia la propaganda dels primers, i segurament tenien raó, fins i tot en les desigualtats socials. I tot plegat, al bell mig d'un parc natural.

Mig segle després, les veus crítiques consideren que li cal inversió per millorar-la i s'anuncien canvis en la gestió dels canals, que podrien passar a ser de l'Ajuntament. ■

jar escalons en el món empresarial gironí al costat del seu cunyat i soci Miquel Arpa.

El 1964, quan el mannà del turisme havia començat a caure damunt la migrada economia espanyola, Vilallonga i Arpa van crear amb dos socis més –Germán Moren i Lluís Canals– Eurobrava SA. Nascuda amb un capital social de 23,5 milions, seria la que amb el temps acabaria invertint més de 4.000 milions per fer realitat el somni faraònic d'Empuriabrava.

La transformació més important que ha patit mai la Costa Brava en una sola actuació

La confluència d'aquests tres personatges i les facilitats d'una dictadura que volia treure el nas al món, van fer possible la transformació més important que hi ha hagut mai a la Costa Brava en una sola actuació. Van transformar uns terrenys d'aiguamolls, una terra de "sutzeres", en la marina residencial més gran d'Europa.

Els inicis d'aquesta macrourbanització se situen al 1964, quan Miquel Arpa entra una instància a l'Ajuntament de Castelló per urbanitzar una zona entre el riu Muga i el rec Salins. Els promotors del projecte acabaran sent Antonio de Moxó i Güell, marquès de Sant Mori; Miquel Arpa, Fernando de Vilallonga, Lluís Carulla i Pere Coll a través de les societats Eurobrava SA i després Ampuriabrava SA.

Els treballs d'explanació es van iniciar l'any 1965, sense els permisos i provocant tensions amb l'alcalde del moment, Pere Coderch.

El governador civil va destituir Coderch i va nomenar un alcalde més comprensiu

Però en aquells temps això s'arreglava fàcilment: l'octubre del 1966, el governador civil va destituir Coderch i va nomenar un alcalde més comprensiu, Joan Casadevall. La comissió provincial d'Urbanisme va aprovar definitivament el pla parcial d'Empuriabrava el 26 de juny del 1967, quan ja s'havien construït bona part dels canals i els accessos a les parcel·les. El 1965 s'havia editat el primer opuscle publicitari amb el lema "Empuriabrava, el mar a la porta de casa". Un lema que es va estendre per tot Europa, i que cinquanta anys més tard continua atraient desenes de milers de persones cada estiu.

Això no és Miami

"Tan sols els multimilionaris nord-americans poden disfrutar d'una cosa semblant", proclamava la propaganda de la urbanització als anys seixanta. El paradís, però, té els seus inconvenients i amb el pas dels anys van començar a sorgir problemes que ningú esperava. D'entre tots els conflictes, el més destacat per als veïns de la marina, és l'aplicació de la llei de costes, que l'Estat va decidir fer complir el 2008, després de trenta anys sense ser aplicada. Aquesta nova situació va comportar que els 4.600 amarradors, que els propietaris havien adquirit de manera legal al seu moment, gairebé d'un dia per l'altre, van passar a ser públics. El govern espanyol ha canviat diverses vegades de posició i els veïns van passar de patir perquè els enderroquessin la casa o perdessin una part dels terrenys pels sis metres de servitud que, segons la llei, hi havia d'haver entre els canals i la propietat, a saber amb seguretat que perdien la propietat dels amarradors però que se salvava la resta.

El maig del 2013 es va aprovar finalment la nova llei de costes amb la qual tant l'Ajuntament de Castelló d'Empúries com els mateixos propietaris van començar a guanyar optimisme respecte a aquesta situació que semblava que no tindria solució. El mes de maig passat la direcció general de Sostenibilitat de la Costa i del Mar va formalitzar l'adjudicació del contracte d'obres d'atermenament de les urbanitzacions de Santa Margarita, a Roses, i Empuriabrava, de manera que les feines ja podrien iniciar-se immediatament. Amb l'atermenament es tancarà una problemàtica que ha angoixat durant anys molts propietaris que es van trobar que Costes els deixava les seves finques en la franja marítimoterrestre, en delimitar una franja de sis metres al llarg dels canals que afectava piscines, amarradors i habitatges. Aquesta aplicació estricta de la llei hauria comportat enderrocs i pèrdues per a molts dels 4.500 propietaris de la marina d'Empuriabrava. ■