



*Figueras, marca los dos sectores del Alto Ampurdán: al N. y O. la parte montañosa y al S. y E. la llanura hasta el mar.*

**Alto Ampurdán**

J. M. B.

# Estudio de un desarrollo Económico - Social de la comarca

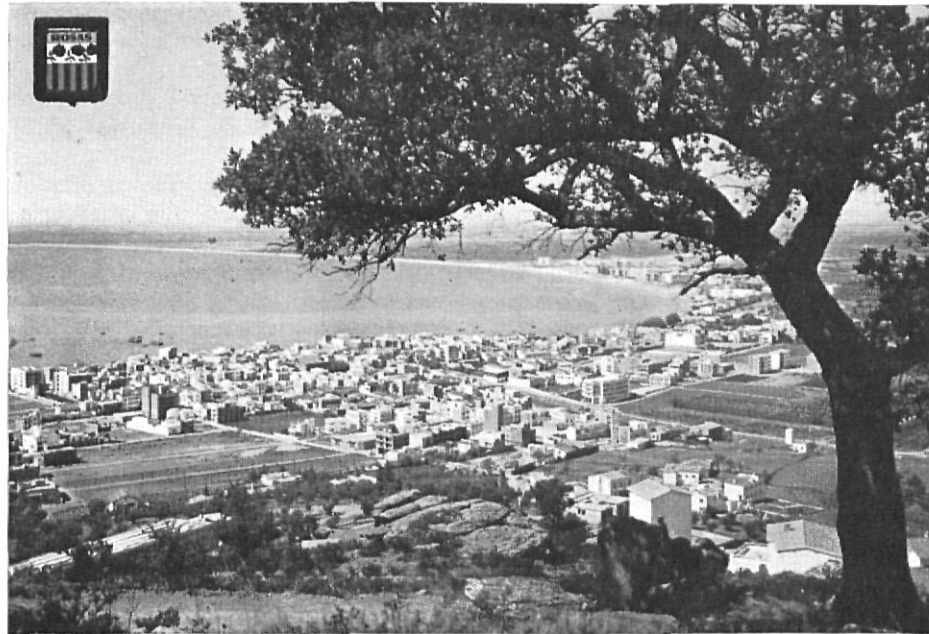
El Alto Ampurdán, como soporte de un elevado número de proyectos de amplio alcance, ha sido objeto de un profundo estudio promovido conjuntamente por la Diputación provincial, la Cámara Oficial de Comercio e Industria, Caja de Ahorros Provincial y Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros de Cataluña y Baleares. Forma parte del Desarrollo Económico Social de la provincia de Gerona y justifican su estudio en varios hechos: como eslabón final de la malla de transportes de la Península, proyectos de mejora cualitativa de los medios de transporte y los servicios conexos, configuración geográfica e hidrológica, el peso del turismo en la comarca y la ciudad de Figueras, con su moderada cuantía de población y núcleo de muy variados conceptos.

Todos estos hechos configuran una comarca que constituye un testimonio territorial del progreso de las diferentes actividades económicas, turísticas, comerciales, agropecuarias y agrícola-industriales.

El Plan General de Ordenación provincial señala dos conclusiones específicas para el Alto Ampurdán. Una es el desplazamiento del «centro de gravedad» comarcal hacia la costa y otra, expresa los factores constituyentes de la fundamentación económica de la comarca señalados anteriormente. En cuanto a la configuración territorial de Figueras, se la aprecia como una correcta inserción en el eje Gerona-Perpignan-Narbona-Nimes-Montpellier, formando un freno específico de la aglomeración barcelonesa y del eje Séte-Nimes-Montpellier. Uno de los puntos más importantes sería la promoción de servicios, gracias a esta localización geopolítica. En este sentido se compenetran perfectamente Figueras, La Junquera y Port-Bou, formando un triángulo cuyo vértice es Figueras. De esta capital a La Junquera existiría el enlace directo de la autopista, aparte de la carretera Nacional II que ha sido siempre el espinazo de la comarca. Por otra parte, de Figueras a Port-Bou existe el ferrocarril de tanta tradición y servicio internacional.

La promoción de servicios en el Alto Ampurdán podría basarse en la recep-

*Vista de Rosas que podría convertirse en un puerto de gran envergadura.*



ción y expedición de mercancías (administrativos, inspección, comerciales y técnicos) y en servicios de carácter comercial e industrial (exposiciones permanentes, ferias monográficas, etc. siempre de interés internacional). Esto en cuanto a transporte por carretera o ferroviario. Hay otro aliciente para el Alto Ampurdán, pues se presenta su posibilidad de transporte marítimo, mediante una plena adaptación del puerto de Rosas, unida a Figueras por un tramo corto y recto de carretera. Y de cara al turismo, en la parte que pueda corresponder, se halla el aeropuerto de Ampuriabrava, a mitad del camino de Figueras a Rosas.

La posibilidad de realizar las operaciones conexas al cambio de ancho de vía férrea en territorio español no sólo ofrece ventajas de fluidez, sino de contabilización económica y de movimiento social. La solución más adecuada desde el punto de vista técnico, sería la construcción de unos kilómetros de un tercer carril. El recorrido mínimo-óptimo de este tercer carril sería de unos 30 kilómetros, distancia existente entre Cervera y Figueras. En términos de volumen de inversiones y dando como válido el módulo de dos millones de pesetas por kilómetro, éste sería de unos sesenta millones de pesetas. Este coste se amortiza en cinco años simplemente con el ahorro social que representa el recorrido que actualmente realizan un promedio de 150 camiones diarios desde Figueras hasta Le Perthus, para, allí, transbordar a vagones de la red francesa.

Las posibilidades técnicas del puerto de Rosas son extraordinarias y técnicamente no repre-

senta ninguna limitación para convertirse en un importante centro a escala nacional, con un enlace directo con el centro de coordinación de transportes. El tránsito aproximado de exportaciones de productos alimenticios por Port-Bou y La Junquera, en el año 1969, con respecto al total, fue del 37 por ciento en la primera y del 17 por ciento en la segunda localidad, con la perspectiva de un constante incremento de cara al Mercado europeo. Esta materialización se traduce en un acelerado tránsito de camiones y trenes. Los camiones que en 1963 ascendían a 15.500, pasaron en 1969 a la cifra de 57.500, todo con el fin de dar abasto a esta demanda en constante crecimiento que exigen las fronteras ampurdanesas.

Aparte de todo este movimiento disperso, existen otras funciones que piden una centralización, como son la función inspectora y la plena comercialización de los productos.

De ahí que el punto menos alejado de la frontera en el que concurren el ferrocarril, la autopista A-17 y la carretera Nacional II y un enlace a un puerto marítimo, sea Figueras.

La promoción turística requiere tanto una acción de infraestructura como una verdadera definición a medio plazo de la política del sistema ocio-recreativo a crear. Ello es importante por dos razones: en primer lugar, porque sus condiciones naturales no son óptimas para la indefinida prolongación del turismo internacional.

Las condiciones climáticas están en el límite de la viabilidad, como lo demuestra el hecho de que

al norte de la frontera el desarrollo se realiza con enormes dificultades. En segundo lugar, porque las posibilidades de reconvertir el actual sistema turístico basado fundamentalmente en la playa y la hostelería, en el fin de semana y las vacaciones estivales anuales, es una estructura de ocio-recreo más compleja.

En este sentido parece oportuno que la planificación urbanística de los nuevos asentamientos turísticos se realice sobre unidades mayores y que las potencialidades de desarrollo de la comarca tengan una interdependencia entre los diversos factores potenciales de desarrollo. Las tareas perentorias a realizar para ello son el abastecimiento de agua, el saneamiento de aguas residuales y tratamiento de basuras, asistencia sanitaria a la población visitante, red viaria de penetración y policía urbanística.

Para el tránsito turístico se considera necesario disponer de una moderna autovía de cornisa que enlace Port-Bou con Cadaqués, Rosas, La Escala hasta Palamós, resultado no sólo de acondicionar los tramos existentes, sino de crear otros de nuevo, como el de Cadaqués a Rosas. También existe la necesidad de abrir nuevos puntos fronterizos que permitan el acceso a la comarca desde el interior del Rosellón, citándose los ejemplos del Coll de Banyuls y el de La Bajol. Finalmente unos cinturones que enlacen los lugares de interés histórico-monumental o geográfico. Se citan en este caso los siguientes puntos:

Centros de interés urbano: Colera, Port de la Selva, Port Lligat, Llansá, Cadaqués, Castelló de Ampurias, Figueras, San Lorenzo de la Muga, Massanet de Cabrenys, Darnius, etc.

Centros de interés natural: Cap de Creus, Cap Norfeu, Islas Medas, Embalse de Boadella, Santuario del Mont, etc.

Centros de interés histórico: Ruta del Románico (en especial San Pedro de Roda, ruta de los Castillos (Carmensó, Requesens, Perelada, Montgrí, etc.) y centros históricos (Ampurias, Castelló de Ampurias, etc.).

Podríamos añadir a estos centros, uno cinegético que abarcaría las zonas montañosas de los Alberes, con la caza mayor en los términos de Massanet de Cabrenys, Darnius, San Lorenzo de la Muga, Albañá, etc. y otro piscícola que abarcaría no sólo los cauces de los ríos y el litoral del mar, sino el Pantano de Boadella en donde empieza a florecer una fauna muy importante.

Las conclusiones a que llega este estudio son las siguientes. Dice que el Alto Ampurdán es la zona de mayor futuro de la provincia de Girona. Su amplitud urbanística, el hecho de Figueras, su proximidad a Francia, su marco natural, el carácter de sus gentes, la confluencia de vías de comunicación, han de compensar la relativa lejanía al centro regional.

Sin embargo, se señala que el paso de la potencialidad de futuro a una efectiva dinámica está por realizar en un momento en que la dinámica coyuntural no facilita la generación de los efectos impulsores de magnitud suficiente. El turismo ha sido un impulso que ha llegado ya al nivel del sostenimiento, como lo fue la actividad agraria y comercial. Sólo el crecimiento industrial concentrado y promovido con «inversiones de preparación» amplias puede generar un impulso cuyos efectos indirectos permitan pasar de las posibilidades de futuro a un efectivo relanzamiento de la economía comarcal. De entre estas «inversiones de preparación», la planificación urbana iniciada y la constitución de una sociedad de desarrollo industrial tendrían que ser los primeros y más evidentes pasos.