

XAVIER SÁEZ

## Una comarca litoral

La condició de comarca costanera ha estat un dels factors fonamentals al llarg del desenvolupament històric del Maresme i un element condicionant de la seva situació actual. Geogràficament, es presenta com una plana a la vessant de mar de la serralada litoral, amb unes dimensions d'uns 45 km de llargada i entre 4 i 9 km d'amplada.

Aquesta configuració geogràfica, d'espai tombat al mar, determina una clara vocació marítima. Així, la pesca, el transport per mar i altres activitats, com són les drassanes, han estat una part important de l'activitat econòmica de la comarca al llarg de la seva història.

Un altre aspecte que ha tingut una incidència important en l'evolució de la comarca ha estat la seva proximitat física a l'aglomeració urbana barcelonina. A principis del segle XVIII encara hi havia una certa rivalitat entre Barcelona i Mataró, que era la segona població de Catalunya, però l'empenta que durant aquest segle registra Barcelona situa de forma definitiva Mataró en una posició més secundària.

Posteriorment l'aglomeració de població a l'entorn de Barcelona i l'augment dels nivells de renda originen, sobretot durant aquest segle, una apetència d'espais lliures que, juntament amb la valoració de les platges i de l'espai litoral, converteix aquesta comarca en un indret especialment idoni per al lleure i les vacances.

L'aparició del Maresme com a unitat administrativa data de la divisió comarcal del 1937 realitzada per la Generalitat. Malgrat això, en un dels primers mapes comarcals moderns, del 1906, ja s'anomena aquesta comarca La Marina.

Les vinculacions de la comarca no són, malgrat tot, homogènies amb Barcelona, per tal com el sector nord —des d'Arenys fins a la Tordera— manté un cert lligam amb la zona sud de la Selva, encara que s'ha anat debilitant progressivament amb la millora dels mitjans i les vies de comunicació.

### el paper estructurant de la carretera i el ferrocarril

La conformació geogràfica del Maresme converteix l'espai planer entre la serralada litoral i el mar en zona de pas obligat de les principals vies de comunicació.

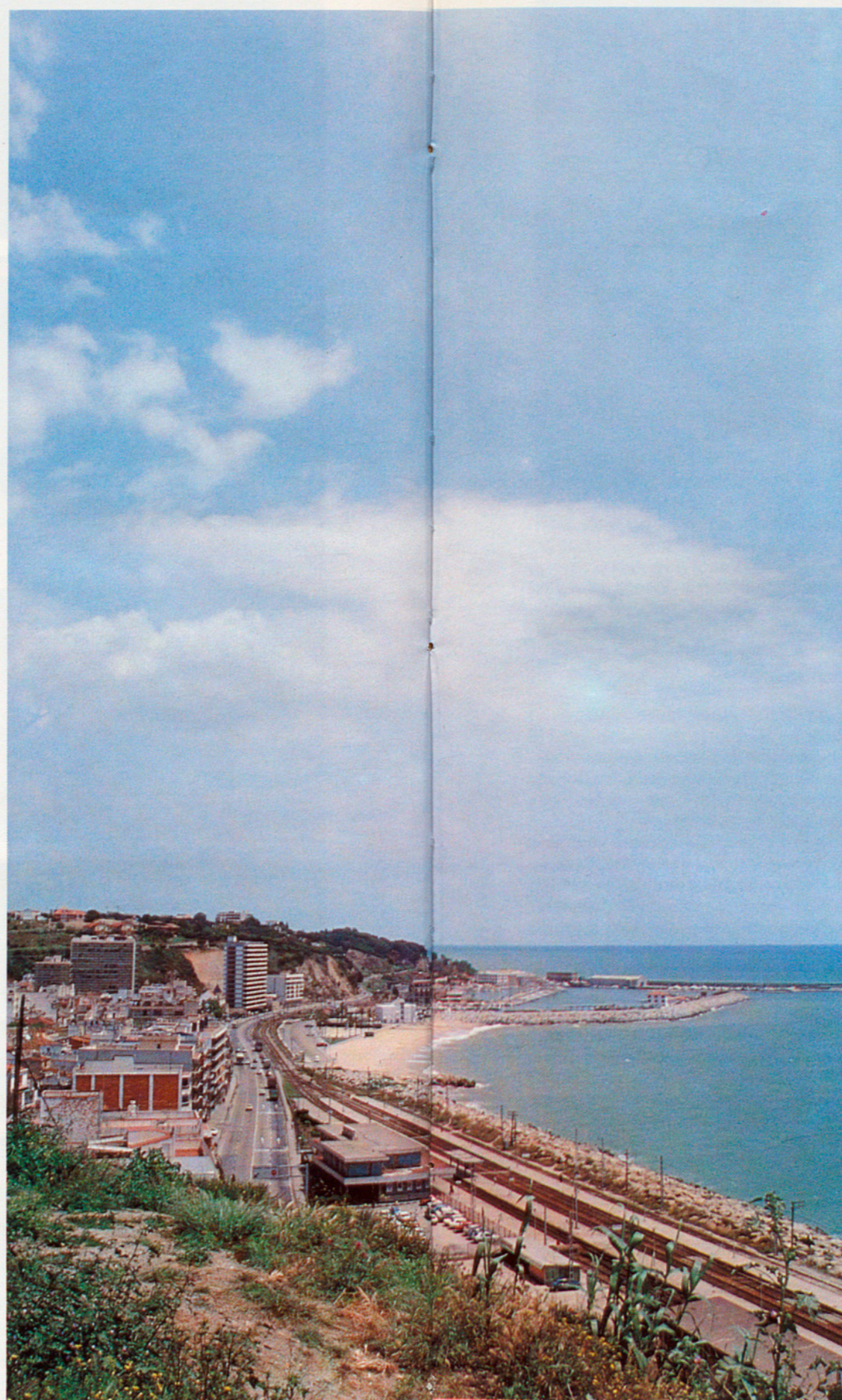
Ja en temps de la colonització romana, la via Augusta travessava la comarca des de la Tordera fins a Montgat, amb un traçat pròxim i relativament semblant a l'actual carretera. El Camí Reial, que anava des de Barcelona fins al Rosselló al començament de l'Edat Moderna, va ser l'origen de l'actual Nacional II.

La inauguració de l'autopista a Mataró, feta el 1969, completa la xarxa viària bàsica actual.

També, pel que fa al ferrocarril, el Maresme va ser la zona pionera de l'Estat espanyol. El 1848 fou inaugurada la línia Barcelona-Mataró, primer traçat ferroviari existent a Espanya; a principis de gener del 1857 el tren arribà fins a Arenys de Mar i el 1861 fins a Maçanet.

L'impacte que la carretera i el ferrocarril han tingut sobre la comarca i, més específicament, sobre la línia litoral ha estat fortíssim.

D'una banda l'existència d'una comunicació fàcil i fluida amb la conur-



La costa a l'alçada d'Arenys.

bació barcelonina ha suposat la base per al desenvolupament econòmic de la comarca, perquè disposa d'una vinculació estreta amb el mercat principal i el centre de serveis de Catalunya. A més, l'accessibilitat des de Barcelona ha implicat un creixement important de la segona residència i del turisme de platja, amb el favorable impacte econòmic que això suposa.

Però aquests efectes positius que les vies de comunicació han suposat no permet d'obviar els problemes que han comportat en contrapartida, els quals s'han anat agreujant a mesura que el trànsit es torna progressivament més dens.

Fins a l'obertura de les autopistes A-19 i A-17 tot el trànsit existent entre Barcelona, Girona i França es canalitzava per la N-II, amb tots els problemes consegüents de perillositat, sorolls, fum, tràfic pesat, etc. Malgrat la descàrrega que implica el funcionament de les autopistes, la densitat actual del trànsit és encara molt forta, sobretot en èpoques de vacances i caps de setmana.

El traçat del ferrocarril, sensiblement paral·lel a la carretera i normalment molt pròxim a ella, incrementa aquests problemes. La conjunció d'ambdues vies de transport determina, a més, una autèntica barrera entre els nuclis urbans i les zones de platja, extremament difícil de franquejar i amb escassos punts habilitats per al pas.

Carretera i ferrocarril són, doncs, un element vital en l'evolució de la comarca i han configurat una estructura territorial lineal amb els nuclis de població localitzats sobre el seu traçat al llarg de la costa. Les poblacions interiors es connecten amb aquest eix bàsic per branques secundàries perpendiculars.

L'impacte negatiu radica en l'efecte de barrera que aquestes vies suposen entre el litoral i els nuclis urbans. En la mesura que ha anat augmentant la valoració de les platges i els espais litorals, l'existència d'aquestes vies ha entrat en conflicte amb la utilització d'aquests espais i els problemes d'accés han pres importància.

Els problemes estètics són, en aquest cas, relativament poc importants, encara que el ferrocarril també suposa en ocasions una barrera visual.

La solució d'aquests problemes encara sembla difícil. Pel que fa a la xarxa viària, el Pla General de Carreteres de la Generalitat contempla l'ampliació de la carretera N-II a doble via en tota la seva extensió, com també l'enllaç de l'autopista de Mataró amb l'A-17 de Barcelona a la Junquera.

Amb dues qüestions han estat con-

pels pagesos, que consideren que afecten greument una quantitat important de terres de cultiu d'elevada qualitat.

Com a alternativa a l'ampliació de la carretera, es planteja la possibilitat d'establir l'autopista a Mataró (A-19) com de pas gratuït, ampliar-la a tres vies i potenciar el traçat de les antigues vies de comunicació de la comarca. Es considera que l'enllaç de Mataró per autopista amb l'A-17 aporta pocs avantatges —encara que sigui positiva per descongestionar el tràfic— i que, a més, no justifica els greus perjudicis a l'agricultura.

L'ampliació i la potenciació de les connexions transversals, Mataró-Granollers, Arenys de Mar-Sant Celoni i Hostalric-Blanes i Malgrat, suposa, en canvi, un element positiu, no tan sols per la descongestió de tràfics, sinó també per facilitar els vincles més tradicionals existents entre aquestes poblacions i les seves àrees d'influència.

Quant al ferrocarril, es projecta igualment la construcció de doble via al tram Mataró-Maçanet, que encara és d'una sola via. La primera fase d'aquest projecte, que comprèn el tram de 8,1 km Mataró-Arenys de Mar ha estat adjudicada el mes de febrer d'aquest any i es preveu que acabarà a la primavera del 1987.

La tendència és, per tant, també en aquest cas, consolidar i, fins i tot, reforçar l'obstacle existent. Igualment s'ha produït una oposició decidida a aquestes obres en les poblacions afectades, entre les quals és destacable el cas de Calella, on el projecte implicaria una transformació i disminució del passeig marítim.

En la mesura que aquestes actuacions estan en procés d'execució, les possibilitats d'adoptar una solució alternativa no es presenten molt favorables.

En tot cas, cal fer esment de la negativa política seguida per RENFE en aquest sentit: vol reforçar les línies d'exploració beneficiosa, sense prendre en consideració els impactes negatius i els costos socials i, en canvi, pretén suprimir-ne d'altres, com ara les de la Pobla de Segur o Puigcerdà pel fet de ser deficitàries, per més que siguin un servei bàsic i una infraestructura fonamental per al desenvolupament econòmic d'aquestes zones.

Evidentment, aquests plantejaments no responen de cap manera al concepte de servei públic compensador dels desequilibris territorials.

Quant al problema de la nostra línia, l'opció de desviar la via del tren cap a l'interior és la més beneficiosa socialment. Hi ha un estudi de traçat alternatiu realitzat per la Direcció Ge-



El treball i el lleure. Els pescadors i els iots s'apleguen al port d'Arenys de Mar.

neral de Transports de la Generalitat.

Òbviament, la construcció d'una altra línia interior s'ha de considerar com una solució a llarg termini, però les actuacions més immediates haurien de tendir a centrar les inversions en aquesta alternativa a fi de suprimir progressivament el traçat actual, en comptes de les actuacions actuals, que consoliden la situació i els problemes existents.

#### els ports, el transport marítim i la pesca

La condició d'espai costaner ha vinculat sempre el Maresme amb l'activitat marítima. Així, el paper portuari d'Iluro (Mataró) és descrit en temps dels romans per Pomponi Mela.

A l'Edat Mitjana, a Mataró i a Arenys es realitzava un tràfic marítim de certa importància. Posteriorment, als segles XVIII i XIX, en què s'estableix el comerç amb Amèrica, aquestes dues poblacions i Malgrat, Canet, Premià i El Masnou tenien un tràfic comercial d'un cert volum i també disposaven de drassanes.

El transport de cabotatge realitzat per les «barques de mitjana» que treballen a les platges té una gran importància per a la comarca fins ben avançat aquest segle, per tal com no es disposa de cap port en tota la zona.

El port d'Arenys, primera infraestructura portuària de la zona, es començà a construir l'any 1921. Aquest port va tenir un impacte important, so-

bretot perquè l'activitat pesquera s'hi va concentrar progressivament.

El tràfic comercial desapareix progressivament del Maresme, condicionat pels avenços i els nous requeriments dels vaixells mercants, que es concentren en els sis ports comercials del litoral català que reuneixen les infraestructures i les condicions adients.

Contràriament, l'activitat pesquera, dispersa al llarg de tota la comarca, continua existint fins ara en diferents punts de la costa. Malgrat tot, la tendència ha estat la concentració al port d'Arenys, per tal com la flota pesquera necessita d'instal·lacions i condicions adequades i de facilitats per a la comercialització, en la mesura que perd el caràcter artesanal i segueix un procés d'industrialització.

Així, el port d'Arenys replega gradualment l'activitat pesquera, mentre que les poblacions que anteriorment eren centres de pesca perden importància.

Actualment, el port pesquer d'Arenys és el primer port de Catalunya per la quantitat de captures i el segon quant a recaptacions per vendes, després del de Sant Carles de la Ràpita (llevat dels ports de Barcelona i Tarragona, les condicions dels quals no permeten fer comparacions significatives).

La flota amb base en aquest port està composta per 96 vaixells (23 són d'arrossegament, 15 de cercol i 58 d'arts diverses). L'activitat pesquera proporciona ocupació a un total de 468 treballadors, dels quals 416 són pescadors.

A més d'Arenys hi ha confraries de

pescadors a Mataró, Pineda, Calella, Sant Pol i Montgat, poblacions que mantenen una activitat pesquera artesanal de reduïda importància.

#### l'extensió de l'esport nàutic

La nàutica esportiva, després dels anys 60, adquireix una gran importància al litoral català i, per tant, lògicament, en aquesta comarca.

El port d'Arenys disposa d'una dàrsena esportiva amb 294 amarradors, a més de la zona pesquera. Hi ha també tres ports esportius construïts durant la dècada dels setanta, que són els d'El Balís, al municipi de Sant Andreu de Llavaneres, l'embarcador de Premià de Mar i el port del Masnou.

Aquests ports tenen un total de 1.157 amarradors, dels quals 483 corresponen al Masnou, 400 al Balís i 274 a Premià.

La disponibilitat comarcal de llocs d'amarradors és, per tant, de 1.451, quantitat que suposa prop del 14 % del total català i que únicament a l'Alt i al Baix Empordà és més elevada. És significatiu el fet que el Maresme té el percentatge més elevat d'embarcacions superiors a 10 m de totes les comarques catalanes, que arriben a ser un 28,2 % de les existents al litoral català, mentre que els percentatges que segueixen són clarament inferiors (Alt Empordà: 18,4 %; Baix Empordà: 11,8 %, etc.).

La pràctica de l'esport nàutic, però, no implica només les embarcacions amarrades als ports esportius, sinó

també un nombre important que resten a les platges, en bases nàutiques o en zones de varada. En aquest sentit, convé concretar que es consideren zones de varada les superfícies de platja delimitades per estacionar embarcacions i que són regulades pels plans d'Usos de Platges. Es considera base nàutica l'equipament compost per un espai a terra per mantenir les embarcacions, amb alguns serveis per a les embarcacions i per als usuaris i que disposa d'una sortida al mar delimitada. El nombre d'embarcacions que utilitzen les bases nàutiques i les zones de varada és, en la comarca, d'un total de 1.576, xifra que ultrapassa la quantitat d'amarradors.

L'esport nàutic és, per tant, una activitat amb una gran difusió i importància al Maresme. Al quadre núm. 1 apareixen les embarcacions esportives comptabilitzades tenint en compte el tipus d'instal·lacions nàutiques i les localitats de la comarca.

El total de 3.366 embarcacions fan del Maresme una de les comarques amb el parc d'embarcacions més elevat del litoral català que quasi suposa el 15 % del total d'embarcacions a Catalunya. Únicament l'Alt Empordà (30,6 % del total) i el Baix Empordà (19,8 %) superen aquest percentatge.

Encara que es pot observar una certa concentració a les localitats en què hi ha port, la pràctica de l'esport nàutic s'estén en volums importants a la quasi-totalitat de poblacions del litoral (vegeu quadre 1, gràfic 1) i hi ha llocs que, malgrat no disposar de ports, disposen de quantitats importants d'embarcacions, com és el cas de Pineda de Mar, Calella, Mataró o Premià de Mar.

Evidentment, la proximitat a la zona metropolitana de Barcelona influeix d'una manera essencial en aquesta difusió de la nàutica esportiva i en la dotació d'instal·lacions. El fet que quasi el 98 % dels propietaris d'amarradors siguin catalans (percentatge inusual en altres comarques) confirma aquesta apreciació. L'índex d'activitat que mantenen les instal·lacions nàutiques permanents és també molt elevat durant tot l'any amb una utilització mínima superior al 60 %, la qual cosa demostra igualment la concurrència d'aficionats domiciliats en zones properes als ports.

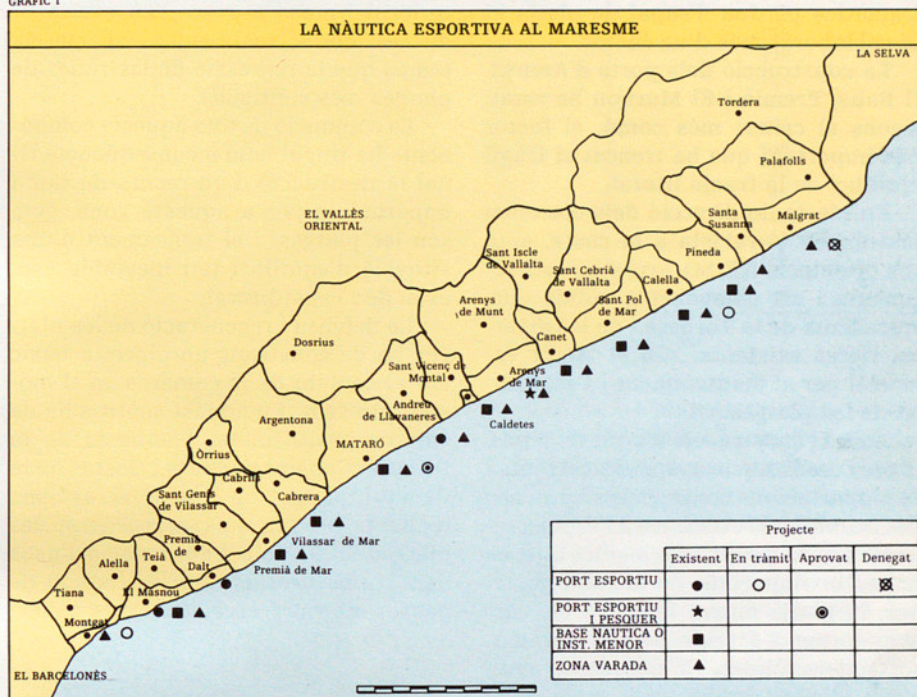
Malgrat la importància quantitativa de les xifres d'amarradors, la dotació de 2,23 embarcacions/amarrador, és més baixa que la mitjana de Catalunya.

Les expectatives d'una difusió més gran de la nàutica esportiva fan que la construcció de nous ports esportius sigui una opció atractiva en algunes localitats.

Embarcacions esportives existents a les localitats costaneres					
	Ports	Instal·lacions menors	Bases nàutiques	Varades	TOTAL
Malgrat	—	—	—	50	50
Santa Susanna	—	—	—	5	5
Pineda	—	—	169	100	269
Calella	—	—	119	70	189
Sant Pol de Mar	—	—	100	60	160
Canet de Mar	—	—	123	20	143
Arenys de Mar	690	—	—	10	700
Caldetes	—	10	20	10	40
Sant Vicenç de Montalt	—	—	—	—	—
Sant Andreu de Llavaneres	400	—	—	40	440
Mataró	—	—	145	40	185
Cabrera de Mataró	—	—	100	10	110
Vilassar de Mar	—	—	160	45	205
Premià de Mar	240	—	—	—	240
El Masnou	450	—	60	100	610
Montgat	—	—	—	20	20
<b>Total comarcal</b>	<b>1.780</b>	<b>10</b>	<b>996</b>	<b>580</b>	<b>3.366</b>

Font: «Estudi del Pla de Ports Esportius». Generalitat de Catalunya. Departament

GRÀFIC 1



Actualment, hi ha quatre ports projectats a la comarca, dels quals només el de Mataró, esportiu i pesquer, és autoritzat i la construcció està pendent de la decisió definitiva de la seva localització. Els projectes de Montgat i Calella estan en tràmit i pel que fa al de Malgrat, la Direcció General de Ports i Costes ha denegat el permís de construcció.

Encara que els ports esportius són una dotació important i un factor d'atracció interessant per a les localitats costaneres, s'ha de considerar la preservació de la costa com un factor essencial, en la mesura que el litoral és un bé públic escàs i fràgil.

En aquest sentit, a l'Estudi del Pla de Ports Esportius es defineixen diferents graus de protecció de la costa. Les platges del Maresme es qualifiquen amb un grau de protecció 3, que suposa subordinar la construcció de ports a

l'estudi de la dinàmica litoral, amb la finalitat de salvaguardar les platges. L'àrea corresponent al terme municipal de Malgrat mereix un grau més alt de protecció per la importància de l'aportació de sediments de la Tordera.

La construcció de noves infraestructures portuàries ha d'estar, doncs, condicionada per un coneixement previ i en profunditat dels impactes d'aquestes actuacions sobre el conjunt del litoral.

### el problema de la regressió de les platges

L'extensió de platja existent en aquesta comarca és de les més importants de Catalunya, amb una longitud de costa de 47,8 km, dels quals 31,4 corresponen a platja. Únicament les co-

marques del Baix Ebre i el Montsià tenen llargades de platja més elevades, pel fet de comptar amb àmplies superfícies deltoïdals.

La platja, que s'estén per gran part de la costa, és, per tant, un patrimoni important per a tots els municipis costaners i actualment presenta greus problemes. En efecte, factors diferents han contribuït que la superfície de platja sigui avui al voltant de 120 ha en tota la comarca, mentre que abans de la construcció del port d'Arenys s'estima que hi havia una superfície de platja superior a les 300 ha.

Els municipis immediatament al sud de l'esmentat port -Arenys, Caldetes i Sant Vicenç- que en el moment de la seva construcció sumaven 20 ha de platja, actualment compten únicament amb 6 ha aproximadament. A aquesta dramàtica pèrdua d'espai de platja hi ha col·laborat més d'un factor.

La construcció dels ports d'Arenys, El Balís, Premià i El Masnou ha estat, segons el criteri més comú, el factor més important que ha trencat el fràgil equilibri de la franja litoral.

En efecte, la direcció dels corrents, bàsicament paral·lela a la costa, amb una orientació NE-SO, arrossega els sediments i els components sòlids que, procedents de la Tordera i de les diverses rieres existents, són el factor essencial per al manteniment i l'estabilitat de les platges.

Amb la construcció d'aquests ports, es crea un obstacle a aquests corrents i a les aportacions consegüents i provoca una acumulació excessiva a l'espai a recer de l'obra realitzada, mentre que, en un sector important de la zona posterior, la platja minva fins que els corrents tornen a establir un equilibri d'aportacions sòlides. En definitiva, s'observa un cert creixement en la zona anterior a la construcció realitzada (NE), mentre que les platges de la zona posterior (SO) entren en regressió en un ampli espai com a conseqüència de l'acció erosiva del moviment marí.

Un altre factor que també ha tingut un considerable impacte negatiu és l'extracció excessiva d'àrids del llit de la Tordera, que ha implicat una indubtable i significativa pèrdua de sediments.

L'efecte que aquesta pèrdua ha suposat per a les zones més properes de Malgrat i Santa Susanna, ha estat, sens dubte, considerable. De fet, en el cas de Santa Susanna els temporals haguts en els primers mesos de l'any 1983 van produir una regressió molt important a les platges, cosa que va fer necessària la realització d'obres urgents de defensa i regeneració de les platges.

Evidentment aquesta minva en l'ar-

rossegament de sediments també ha de tenir un impacte negatiu en els ports més allunyats de la desembocadura del riu, per més que no sigui possible quantificar els efectes en les diferents zones de la costa.

La protecció de la via fèrria en terminades zones amb obra d'escullera també ha comportat incidències negatives sobre la línia del litoral, per més que la seva importància sigui òbviament molt més reduïda que la dels aspectes ja comentats.

Efectivament, la construcció de proteccions d'escullera als llocs en què el ferrocarril s'apropa molt al mar i en què l'espai de platja és pràcticament inexistent deteriora, de manera lenta però continuada, el perfil costaner, perquè la inèrcia de retrocés dels cops d'onades arrossega els materials cap a l'interior del mar i provoca l'ensorrament de les obres realitzades, al mateix temps que la regressió de les zones de platges més contigües.

La conjunció de tots aquests components ha tingut com a conseqüència final la destrucció d'un recurs de tanta importància per a aquesta zona, com són les platges, i el trencament d'una situació d'equilibri tan inestable com és el de l'espai litoral.

La defensa i regeneració de les platges ha de constituir un objectiu bàsic per al conjunt de la comarca en el moment present. En aquest sentit s'ha de valorar positivament l'actuació de la Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat que ha iniciat actuacions tendents no tan sols a regenerar les platges, sinó també a l'ordenació d'usos dels trams litorals amb la creació de passos inferiors, creació d'àrees de ser-

veis, àrees de varada, zones de parc i passeig marítim, etc.

Les superfícies de platja existents actualment a les diferents localitats i la seva capacitat es recullen al quadre 2. Aquestes xifres proporcionen una aproximació de la importància que l'ús de les platges té per a la comarca, complementada per la dada del fet que els usuaris diaris a l'època d'estiu superen els 219.000 en el total d'aquest espai litoral, mentre que els usuaris en hora punta arriben a 112.380.

### el turisme de platja

La proximitat a l'aglomeració metropolitana barcelonina, l'accessibilitat i valoració de la zona litoral i els espais lliures han estat els factors fonamentals que han incidit en l'important grau d'urbanització que es registra al Maresme.

L'ocupació del sòl en zones urbanitzades contigües al mar ha passat en la comarca de 1.462 ha de terreny urbanitzat el 1955 a 3.531 ha el 1980, que suposen un percentatge del 79 % d'espai costaner urbanitzat, proporció únicament superada entre les comarques costaneres per la Corporació Metropolitana de Barcelona amb un 84 %.

És significatiu que del total esmentat de 3.531 ha de franja costanera urbanitzada, 2.037 ha corresponen a urbanització dispersa, la qual cosa evidencia el caràcter de segona residència d'aquests habitatges.

Les xifres de segona residència (que es presenten al quadre 3) són les més elevades del conjunt de les comarques

Quadre núm. 2

Característiques de les platges				
	Superfície	Capacitat		Dinàmica dominant
		òptima	màxima	
Montgat	3,20	3.200	12.800	R
El Masnou	6,20	5.950	18.600	E
Premià de Mar	0,80	750	2.750	E
Vilassar	3,50	4.200	7.675	R
Cabrera de Mar	14,70	16.900	29.400	E
Mataró	16,80	18.900	46.400	E
Sant Andreu de Llavaneres	1,90	2.200	6.850	E-R
Sant Vicenç de Montalt	0,45	500	1.600	R
Caldetes	0,45	450	1.350	R
Arenys de Mar	5,00	6.800	10.800	I-R
Canet de Mar	8,25	10.900	17.000	E
Sant Pol	8,40	10.350	23.625	E
Calella	13,10	15.700	27.100	E
Pineda	15,10	18.900	30.200	E
Santa Susanna	12,40	14.250	29.000	E-R
Malgrat	15,30	19.450	40.500	R
Total comarca	118,55	149.400	304.850	

Font: «El Maresme» P. Lleonart, P. Macías, R. Ardévol. Banca Catalana, Barcelona 1981.

R - Regressió

E - Estable

I - Inestable en forma però mantenint l'extensió.

E-R o I-R - Estable o inestable, però amb zones importants en regressió.

L'habitatge secundari a la comarca				
Conceptes	Habitatges secundaris 1-3-1981	Increment d'habitatges secundaris 1970-1981	% Increment d'habitatges secundaris 1970-1981	Taxa Nre. habitants sec. 100 habitatges prim.
Municipis (30)				
Alella	400	-21	—	39
Arenys de Mar	1.650	1.041	61	56
Arenys de Munt	623	374	60	48
Argentona	879	460	52	48
Cabrera de Mar	839	257	30	181
Cabrils	1.018	537	52	243
Caldes d'Estrac	832	514	61	221
Calella	1.230	210	17	38
Canet de Mar	1.724	1.243	72	72
Dosrius	548	310	56	251
Malgrat	1.149	468	40	37
El Masnou	1.724	374	21	41
Mataró	634	371	58	2
Montgat	70	-25	—	3
Òrrius	125	52	41	152
Palafolls	276	268	97	43
Pineda de Mar	5.234	3.956	75	161
Premià de Dalt	945	187	19	69
Premià de Mar	2.743	784	28	49
Sant Andreu de Llavaneres	1.266	715	56	158
Sant Cebrià de Vallalta	647	528	81	376
Sant Iscle de Vallalta	239	179	74	162
Sant Pol de Mar	1.237	806	65	192
Sant Vicenç de M.	1.242	894	71	350
Santa Susanna	823	660	80	548
Teià	390	193	49	59
Tiana	404	22	5	46
Tordera	1.298	1.126	86	65
Vilassar de Dalt	350	151	43	23
Vilassar de Mar	2.953	2.038	69	107
TOTAL	33.492	18.672	55	46

Font: «La Segona residència a Catalunya». I. Argany. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Barcelona 1984.

catalanes, amb un increment notable en els darrers deu anys.

Les quantitats, tant de segona residència, com de places hoteleres i de càmping, demostren una atracció molt superior de la zona nord de la comarca —des d'Arenys fins la Tordera—, que agrupa més del 80 % de l'oferta hotelera i de càmping, i prop del 50 % de la segona residència.

Evidentment, les quantitats més elevades corresponen als municipis costaners, destaquen el pes de Calella en les places hoteleres (un 47 % del total comarcal) i de Pineda de Mar en les residències secundàries.

El costat nord presenta, per tant, una especialització turística molt més clara, d'acord amb les superfícies molt més externes de platges i major abundància d'espais lliures. La tendència actual consisteix en un augment tant de les residències principals com de les secundàries en les zones nord i centre de la comarca, amb un increment relativament més elevat de les secundàries, la qual tendència és més acusada al nord.

Contràriament la zona sud —fins a Vilassar de Mar— registra un increment més important d'habitatges principals, mentre que l'augment de residències secundàries és més reduït i fins i tot negatiu en els casos d'Alella i Montgat.

És a dir, que la tendència existent consisteix en un reforçament de l'especialització turística a les zones nord i centre, mentre que els municipis més propers a l'aglomeració urbana barcelonina registren un procés de conversió d'habitatges secundaris en principals, i una utilització de platges pels visitants urbans.

#### a títol de síntesi

El seu caràcter de territori costaner i la proximitat al nucli de Barcelona han condicionat fortament el desenvolupament i les condicions actuals del Maresme.

La condició de zona de pas ha implicat els avantatges de disposar de vies de comunicació fluïdes i eficaces, però ha arribat a crear una forta barrera entre les zones urbanes i els espais de platja.

La vida de la comarca ha anat històricament molt lligada al mar, en primer lloc per la pesca, el tràfic marítim i la construcció naval. Amb la generalització del turisme, aquest i la segona residència tenen un pes essencial.

El fràgil equilibri de l'espai litoral ha estat trencat per diferents factors, dels quals s'ha de destacar l'impacte de la construcció de ports, que ha afectat

greument les platges, en situació de regressió en àmplies zones de la costa.

Malgrat això, la potenciació i millora qualitativa del turisme passa per una més completa dotació de serveis i factors d'atracció, com també per la qualitat dels espais litorals. En aquest sentit és important l'eliminació de la barrera que suposen carretera i via fèrria, o alternativament aconseguir la màxima permeabilitat, dotar les platges de serveis, crear o millorar els passeigs marítims i zones ajardinades, etc.

D'altra banda, també és d'interès la creació de noves instal·lacions nàutiques lleugeres. L'accessibilitat des de Barcelona explica l'interès per disposar de dotacions més elevades d'amarradors, per la qual cosa la possibilitat de crear nous ports hauria, en tot cas, de valorar l'amenaça que suposen per a les platges i contrarrestar-la amb els emplaçaments més adequats i amb obres complementàries de protecció que minimitzin els efectes negatius en i consolidin els positius.

En tot cas, és evident que la regeneració i defensa de les platges i la qualitat del medi ambient són objectius bàsics, per contrapesar les fortes pressions a què, per part de diferents agents, està sotmès el litoral.

Xavier Sáez. Economista.