



# 150 anys de regulació jurídica dels camins de ronda

De servitud legal per vigilar el litoral a patrimoni essencial per conèixer i gaudir del nostre paisatge

**La regulació legal dels camins de ronda, dels itineraris per fer a peu i a través dels quals es pot resseguir el nostre litoral, és relativament recent. I és que, tot i haver estat utilitzats des de segles pels pescadors o veïns per desplaçar-se d'una cala a un altra, no fou fins a finals del segle XIX i principis del XX que aquests camins adquiriren importància pel creixement del contraban marítim. Això comportà que fossin assíduament utilitzats pels contrabandistes per transportar mercaderies i pels guàrdies per controlar el mar des de terra.**

>> Aiguablava, Begur.

JOSEP M. AGUIRRE I FONT > TEXT

**É**s amb el naixement de la Llei d'aigües de 1866, predecessora de l'actual Llei de costes, quan s'articulà la primera regulació dels camins de ronda: l'anomenada servitud de vigilància litoral. L'article 10 de l'esmentada llei la defineix com una via d'un màxim de sis metres que s'ha de deixar lliure. La seva ubicació, segons el precepte, serà fixada per l'Administració en els primers 20 metres des del límit del mar, excepte en els paratges de trànsit difícil o perillós, que podrà internar-se l'espai estrictament necessari. Finalment, l'article preveu que les propietats que no haguessin estat sotmeses a la servitud de vigilància,

és a dir, sobre les quals no existís cap camí previ, havien d'obtenir la corresponent indemnització per aquest gravamen.

El nom de «servitud de vigilància litoral» o «camins de ronda», com es coneixen a casa nostra, es deu justament a l'objectiu o finalitat amb què van néixer aquests vials: permetre fer les rondes o les guàrdies a les patrulles que vigilaven el litoral tot resseguint la línia de la costa.

Aquesta regulació s'ha mantingut pràcticament inalterable durant 150 anys fins al dia d'avui. Així, tot i les successives reformes de la legislació de costes —Llei de ports de 1880, Llei de ports de 1828, Llei de costes de 1969 i l'actual Llei de costes de 1988 recentment re-

**El nom de *camins de ronda* es deu justament a l'objectiu amb què van néixer aquests vials: permetre fer les rondes a les patrulles que vigilaven el litoral**



JORDI DALMAU

formada el 2013— únicament se li ha canviat el nom per anomenar-la, des del 1988, servitud de trànsit: un canvi de nom que va associat a una mutació de la seva funció, ja que els camins de ronda, amb l'arribada del turisme i la modernització de les infraestructures, deixaren de ser utilitzats per vigilar el litoral i foren posats en valor com a recurs turístic.

### **Una peça essencial de la configuració urbanística**

Amb l'aparició dels primers instruments de planejament urbanístic, a mitjan segle passat, els camins de ronda s'hi incorporen com una peça essencial de la configuració urbanística dels municipis litorals. Així, fins i tot abans de la primera Llei del sòl, de 1956, les *Normas Generales Urbanísticas y de Protección del Paisaje de la Zona de la Provincia de Gerona denominada «Costa Brava»*, aprovades per la Comisión Superior de Ordenación Urbana de la Provincia de Gerona, dediquen diversos articles —el 8, el 18 i el 19— a regular els camins de ronda i les seves relacions amb els creixements urbans *anàrquics* que

s'estaven desenvolupant en les poblacions litorals com a conseqüència de la manca de planejament. Les esmentades normes que regulen l'existència del camí en les construccions confrontants amb el domini públic imposen així mateix l'obligació de mantenir-lo fora dels nuclis de població, o de salvar els eventuais accidents del terreny amb la construcció de rampes o escales. També prohibeixen que el camí pugui ser derivat cap a l'interior, amb l'excepció d'aquells casos previstos en la legislació de ports, antecessora de la Llei de costes.

Malgrat els esforços, però, fou justament el desenvolupament urbanístic associat al turisme el que va provocar que al llarg de la segona meitat del segle xx s'abandonessin alguns d'aquests camins i se'n trenqués la continuïtat. Per aquest motiu, des de l'entrada en vigor de la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes, la interrupció de la servitud de trànsit o la realització de construccions no autoritzades donen lloc a la incoació d'un expedient sancionador que pot acabar, per exemple, en sancions d'entre

>> *Des del Portitxol, Empúries (l'Escala).*

## **Fou el desenvolupament urbanístic associat al turisme el que va provocar que alguns d'aquests camins s'abandonessin i se'n trenqués la continuïtat**



JORDI DALMAU



CALELLA DE PALAFRUGELL. FRANCESC TUR. ARXIU IMATGES PTORG

>> *Badia de Roses des de l'Escala*  
*A la dreta, Calella de Palafrugell.*

1.000 i 5.000 euros per cada dia en què la servitud es trobi obstaculitzada.

L'actual regulació manté la franja històrica dels sis metres —des del límit interior de la ribera del mar— que poden ser ampliat fins a un màxim de 20 metres en llocs de trànsit difícil o perillós. Aquesta franja s'ha de deixar permanentment lliure per al pas públic de vianants i per als vehicles de vigilància i salvament, excepte en espais protegits. Excepcionalment, la Llei de costes permet l'ocupació de la franja per obres que s'hagin de realitzar en el domini públic, sempre que sigui substituïda per una d'anàloga; també podrà ser ocupada per a l'execució de passeigs marítims, però en cap cas els passeigs marítims substituiran la funció de la franja de protecció si aquesta és més àmplia que el mateix passeig.

La regulació estatal i els escassos recursos públics invertits, però, s'han demostrat absolutament insuficients per fer front en alguns casos a la problemàtica dels camins de ronda interromputs, sigui per propietaris privats que els obstaculitzen amb tanques il·legals, sigui perquè els camins no gaudeixen de la inversió pública necessària per al seu manteniment en condicions de seguretat.

### **Nous instruments jurídics**

Paral·lelament, la progressiva conscienciació social i del sector turístic per posar en valor els camins de ronda s'ha vist traslladada darrerament a d'altres instruments jurídics més enllà de la legislació costanera estatal.

Així, per exemple, l'aprovació de les directrius del paisatge de les comarques gironines, determinacions normatives que incorporen les propostes d'objectius de qualitat paisatgística, promouen l'existència d'un recorregut continu al llarg de tota la façana marítima gironina que relligui els trams de camins de ronda existents i utilitzi una senyalització adequada. En el mateix sentit, la recent Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat, preveu que en els espais naturals —entre els quals hi ha els camins de ronda— s'han de preveure itineraris de vianants i serveis accessibles. Aquesta norma regula també l'obligació de les administracions de mantenir en correcte estat els elements que en garanteixen l'accessibilitat, i de planificar l'adaptació gradual d'aquests espais a les condicions d'accessibilitat i planifiquin les mesures que s'han d'adoptar.

**L'actual regulació manté la franja històrica dels sis metres —des del límit interior de la ribera del mar— que poden ser ampliat fins a un màxim de 20**



Desgraciadament, però, totes aquestes previsions i obligacions jurídiques poden quedar en paper mullat si no es disposa dels recursos econòmics suficients per fer front a les inversions de millora i manteniment necessàries d'aquests espais.

En aquest sentit no hi ajuda, sens dubte, el problemàtic marc competencial en matèria d'ordenació del litoral. Els camins de ronda transcorren, per alguns trams, indistintament entre el domini públic de titularitat estatal i els terrenys privats que hi confronten. Així, mentre que les competències en matèria d'inversions corresponen a l'Estat, la vigilància i la imposició de sancions correspon a la Generalitat, i la competència en el manteniment dels camins en condicions de seguretat és dels ajuntaments.

Tot plegat comporta que l'Estat, de conformitat amb la doctrina reiterada del Consell d'Estat, es desentengui de garantir la seguretat de les persones a les platges i altres zones del domini públic marítimo-terrestre, i d'afrontar les eventuales demandes de responsabilitat patrimonial que es deriven com a conseqüència de danys en aquest espai. Paral·lelament, els ajuntaments i la Gene-

ralitat, mancats de recursos, es veuen sovint incapacitats per fer front a les inversions que es requeririen per mantenir els centenars de quilòmetres de camins de ronda sense la col·laboració de l'Estat.

Per intentar buscar solucions a aquesta problemàtica, la Generalitat de Catalunya, a través de la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme, està impulsant la redacció de la futura Llei d'ordenació del litoral català. El nou text legal vol avançar cap a la configuració d'un model de gestió integrada del litoral català, amb la participació de tots els actors públics i privats, que permeti dotar-nos de més recursos econòmics per invertir al litoral i la definició de criteris d'inversió pública en què es prioritzin, entre d'altres, els camins de ronda.

Només així, amb la col·laboració i cooperació de tots, és possible assegurar la preservació dels camins de ronda per a les generacions futures, com a patrimoni essencial per conèixer i gaudir del nostre paisatge litoral.

*Josep M. Aguirre i Font és professor lector de dret administratiu de la Universitat de Girona.*

*>> A l'esquerra, «A la dona marinera», d'E. Maragall, Lloret de Mar.*

*A la dreta, Volta de l'Ametller, Sant Feliu de Guíxols.*

## Sens dubte, no ajuda a la preservació dels camins de ronda el problemàtic marc competencial en matèria d'ordenació del litoral