

## MANIFESTACIONS QUE FORMULA L'AGRUPACIÓ AMICS DEL SANT ELM A LA PROPOSTA DE PLA RECTOR D'ÚS I GESTIÓ DE L'ÀMBIT MARÍ DEL PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS

### Introducció

En el marc de la futura tramitació parlamentària del PRUG que regularà els usos i gestió de l'àrea marítima del Parc Natural de Cap de Creus, ***l'empresa de lloguer d'embarcacions tradicionals Sant Elm*** vol proposar una sèrie de modificacions al actual redactat del PRUG amb l'objectiu de protegir i mantenir el patrimoni marítim del poble molt vinculat a la navegació tradicional.

En primer lloc, voldríem assenyalar l'interès i la utilitat d'un instrument com el PRUG per la regulació de l'ús espai natural del Cap de Creus davant el risc de sobreexposició a l'activitat humana indiscriminada.

Al marge d'altres qüestions que ja han aparegut en les diferents sessions i reunions de participació ciutadana, volem centrar-nos en un aspecte del tot desatès del Pla, malgrat que figura entre els seus objectius.

Concretament, l'objectiu nº 5 del PRUG és "contribuir a la conservació del patrimoni cultural material i immaterial". No hem sabut veure cap proposta d'actuació que contribueixi a assolir-lo.

En el marc d'una sensibilització creixent pel patrimoni marítim, que s'ha concretat recentment en la publicació del Reial Decret 784/2021, de 7 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de bucs i embarcacions històriques i les seves reproduccions singulars, resulta incomprensible que el PRUG no en faci cap menció.

Aquest document és una proposta concreta per tal que el nou redactat del PRUG tingui en compte la singularitat del nostre patrimoni marítim, el de Catalunya en general i el de Cadaqués en particular.

### El Sant Elm

El St Elm constitueix un dels pocs sardinals de vela llatina que queden a la nostres costes. Es tracta d'una embarcació construïda a Banyuls l'any 1911 i que des del 2004 està amarrat al port de Cadaqués.



L'embarcació va ser restaurada l'any 2002 pel mestre d'aixa Quico Despuig, a Cadaqués, i d'ençà participa en la difusió del patrimoni marítim català ja sigui com a vaixell 'almirant' de la flota d'embarcacions tradicionals de Cadaqués, ja sigui en les diverses trobades d'embarcacions tradicionals de la costa catalana (Cadaqués, Escala, Calella, etc.) ja sigui en altres trobades com les de Les Voiles de Brest (Bretanya Francesa), Vire Vire de Paulilles, Escalè à Sète, nevagació tradicional a Mallorca i Menorca, etc.).

Al llarg dels anys, el St Elm s'ha esdevingut un referent pel que fa a la navegació tradicional del nostre país tant pel que fa al seu magnífic estat de manteniment com pel seu compromís inesgotable per la tradició i l'autenticitat de la vela llatina.

### **Proposta 1: Regulació Asimètrica**

El patrimoni marítim s'ha d'entendre com a part integral del paisatge del Parc (només cal imaginar una de les imatges consagrades de l'entorn del Parc sense un far, un norai, un llagut o una vela llatina). El patrimoni marítim no és un element accessori, sinó un factor conformador del valor patrimonial del Parc.

El patrimoni marítim, a més, ha vehiculat durant segles formes de convivència i d'interrelació respectuosa amb el medi natural que ofereixen models vivents i vigents per al present, que van exactament en la línia dels altres objectius del PRUG.

Cal reconèixer, en aquest sentit, l'esforç de molts anys de molts particulars que, sense gaudir de cap acompanyament per part de la legislació ni de les administracions han conservat i mantingut actiu un dels conjunts de patrimoni flotant històric més excepcionals de la costa catalana.

La seva absència del PRUG fa evident, un cop més, que el patrimoni marítim pateix un problema crònic d'invisibilització.

Diversos països Europeus (França, Grècia, Itàlia, Regne Unit, etc.) ja disposen de mecanismes asimètrics de protecció i regulació de les embarcacions tradicionals. A l'Estat Espanyol, comunitats com València, el País Basc, Galícia o Balears també han creat mecanismes, organismes i regulació específica per aquest tipus d'embarcacions. En el cas concret de Balears, l'any passat la Vela Llatina va ser declarada bé d'interès cultural immaterial: [https://www.europapress.es/illes-balears/noticia-consell-mallorca-declara-vela-latina-bien-interes-cultural-inmaterial-20220421184657.html?fbclid=IwAR0\\_tZ39qHCDgeaf2jBH9ewxg-mI57kUomaaDYc6o3HwP2ZdeVF-Qrysgw](https://www.europapress.es/illes-balears/noticia-consell-mallorca-declara-vela-latina-bien-interes-cultural-inmaterial-20220421184657.html?fbclid=IwAR0_tZ39qHCDgeaf2jBH9ewxg-mI57kUomaaDYc6o3HwP2ZdeVF-Qrysgw)

Catalunya porta un retard inexplicable en la protecció i regulació del seu patrimoni marítim, i el PRUG pot ajudar a posar 'la primera pedra' d'aquesta necessària regulació asimètrica. A més, Cadaqués ha estat històricament un poble amb un enorme tradició de mestres d'aixa, un poble en el qual encara es construeixen embarcacions de fusta, i un poble amb la flota viva d'embarcacions tradicionals més important de tot Catalunya.

Tal i com hem apuntat en l'apartat introductori, un dels objectius del PRUG és el de mantenir i preservar 'un llenguatge', una identitat com és la del patrimoni material i immaterial del parc. Creiem que per poder regular i mantenir aquesta identitat, el PRUG ha de tenir en compte les condicions de mar, vent i de navegació en general del parc. Com és conegut tot el Cap de Creus és una zona molt ventada, que pot esdevenir perillosa per qualsevol 'cop de vent' (Tramuntana o Sud). Són precisament les embarcacions petites, però molt especialment les embarcacions tradicionals, les que defineixen la singularitat del paisatge de

Cadaqués. En aquest sentit, creiem que l'Administració ha de ser "valenta" i d'una vegada per totes reconèixer que no és el mateix una llanxa de 8m d'eslora, de plàstic i amb motors de gran potencia que una embarcació tradicional, de la mateixa eslora, aparellada en vela llatina més de 50 o 60 anys d'història.

***És per totes aquests raons que considerem necessari que el PRUG, per tal de dur a terme el seu propi objectiu de "contribuir a la conservació del patrimoni cultural material i immaterial", assumeixi i entengui com a imprescindible una regulació específica i asimètrica per les embarcacions tradicionals.***

***Aquesta regulació asimètrica és una part substancial de les propostes que es fan a continuació i que han de permetre no només mantenir el patrimoni marítim sinó, en la mesura del possible, protegir-lo i potenciar-lo.***

## **Proposta 2: Prohibició de determinats elements de fondeig en tot el Parc Natural:**

Compartim plenament la necessitat de regular i protegir els camps de posidònia així com la flora i fauna del parc. Dit això, al nostre entendre, cal filar prim en com, qui i què malmet aquest hàbitat de forma més significativa, i en base a això, ajustar la regulació.

Pel que fa als camps de posidònia, el principal element que els malmet és el fondeig amb ancores, i més concretament amb **ancores d'arada, fondeig amb cadenes i molinets elèctrics**.

Els molinet elèctrics van ser concebuts per fondejar en fons de sorra, i per ser instal·lats en embarcacions d'una certa eslora (tot i que ara es troben a moltíssimes embarcacions de petita eslora). El molinets no són adequats ni pels fons rocosos ni encara menys per les planes de posidònia ja que actuen com una arada. Cada vegada les embarcacions tenen més potencia de motor i més potencia elèctrica, disposant de molinets cada cop més potents que 'arrossegueu' tot allò que troben. A més, aquest sistema de fondeig funciona 100% amb cadena, fet que encara malmet més el fons marí.



Molinets Elèctrics

El tipus d'ancores NO adequades pel Parc Natural són les ancores que llauren el fons marí. Generalment són de dos tipus:

- Ancòra tipus CRR
- Ancora de bruce o arada

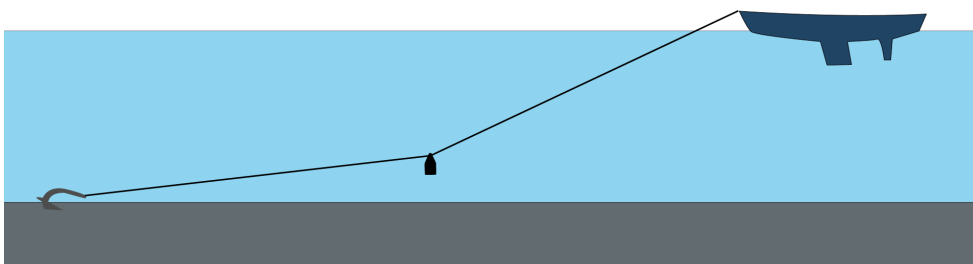


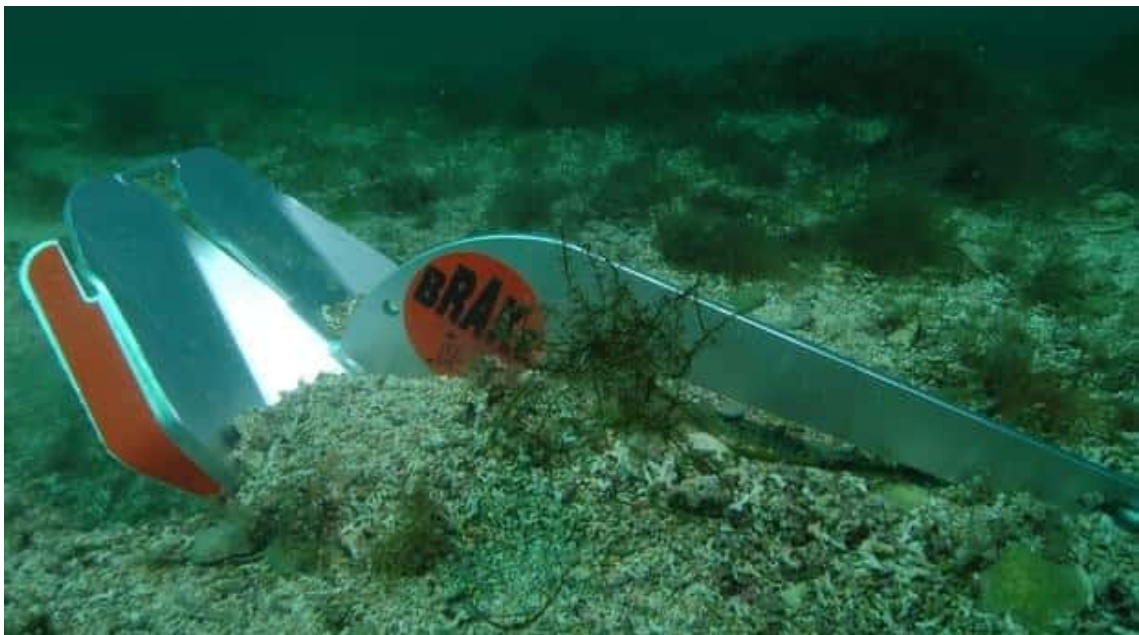
### Ancores d'Arada

Les embarcacions tradicionals, per definició, no disposen de molinet elèctric, el 'ferro' es tira i es recull a mà, com sempre s'ha fet, i les àncores no poden ser d'arada perquè no les podrien aixecar.

### Efectes de l'ancorà d'arada, bruce o CRR al fons marí:

#### Kellet Theory





Si es limita l'ús de la força a la força humana (com sempre s'ha fet) i es regula el tipus d'ancora que pot utilitzar-se al Parc Natural, eliminarem gran part del problema de la posidònia perquè deixa de llaurar-se el fons marí.

Hi ha altres tipus d'àncores que NO Llauren el fons marí:

Ancora Danforth



Fer-ho no és difícil: representa que cada embarcació que vulgui fondejar al Cap de Creus tingui una segona ancora amb la que sí pot fondejar. Una ancora té un cost mig aproximat de 44 euros a amazon:

[https://www.amazon.es/Trem-Ancora-Tipo-Danforth-685-510/dp/B00M0O6MTW/ref=sr\\_1\\_1?\\_mk\\_es\\_ES=%C3%85M%C3%85%C5%BD%C3%95%C3%91&crid=F71GH578GQ5P&keywords=ancla+danforth&qid=1667924681&qu=eyJxc2MiOil yLjUyIiwicXNhIjoimi40OCIsInFzcCI6IjAuMDAifQ%3D%3D&srefix=ancla+danforth%2Caps%2C81&sr=8-1](https://www.amazon.es/Trem-Ancora-Tipo-Danforth-685-510/dp/B00M0O6MTW/ref=sr_1_1?_mk_es_ES=%C3%85M%C3%85%C5%BD%C3%95%C3%91&crid=F71GH578GQ5P&keywords=ancla+danforth&qid=1667924681&qu=eyJxc2MiOil yLjUyIiwicXNhIjoimi40OCIsInFzcCI6IjAuMDAifQ%3D%3D&srefix=ancla+danforth%2Caps%2C81&sr=8-1)

**Proposem:**

- a) **Establir la prohibició de fondejar amb ancores d'arada i en el seu lloc exigir ancores Danforth o similar**
- b) **Establir la prohibició d'usar el Molinet Electric en embarcacions de menys de 10 metres.**

**Proposta 3: Substitució de a prova pilot dels camps de boies a la Cala Junquet o Culip per la instal·lació de boies per embarcacions de més de 12m a les principals cales de cap de Creus:**

L'article 16.1 del PRUG disposa que es permet el fondeig lliure, excepte a l'interior dels camps de boies establerts i en les zones de no fondeig, específicament delimitades i senyalitzades. Concretament, el PRUG estableix com a zona de no fondeig les cales Murtra, Jugadora i Galladera, mentre que preveu la instal·lació de camps de boies a les cales Taballera, Rostella i Guillola.

La instal·lació d'aquests camps de boies i la delimitació de zones de no fondeig formen part d'un pla pilot per a l'estudi de l'efecte del fondeig a les praderies de posidònia durant els 4 anys previstos de duració del PRUG.

Port Lligat té un camp de Boies ecològiques des de fa 18 anys i les proves són prou concluent com per no haver de fer més proves o experiments. A més a més, considerem que la instal·lació d'un nou camp de Boies com a prova pilot falsejarà els resultats de la pròpia prova pilot respecte del comportament de la posidònia per dues raons:

- Suposarà un increment notable de les embarcacions en les cales on sí puguin fondejar que "perjudicarà" molt més el camp de posidònies del que un ús normal i repartir de les cales pugui provocar.
- Si el resultat és positiu en termes de posidònia, es voldrà estendre el model a la resta de cales del Parc Natural, la qual cosa implica la fi d'un model d'estiueig amb embarcacions petites i de fusta que ha permès protegir el parc i l'entorn de Cadaqués.

Si l'objectiu del PRUG és protegir les praderies de posidònia pensem que hauria de regular els fondejos d'una altra manera més eficient i adequada a la realitat de Cadaqués i les seves embarcacions tradicionals i que a més a més és compatible i va en la línia de L'article 16.3 del

PRUG segon el qual a menys de 25 m de profunditat no es permet el fondeig ni l'amarratge de cap embarcació d'eslora total superior a 12 metres.

**Nosaltres proposem:**

- **Mantenir la prohibició que estableix el PRUG segons la qual les embarcacions de més de 12 metres no poden fondejar a menys de 25 metres de profunditat**
- **No fer cap camp de boies adicional a cap cala com pretén el PRUG i enlloc d'això, instal·lació un número de boies (entre 5 i 10 dependent del tamany de la cala) per embarcacions de més de 12 metres a l'entrada de les principals cales del cap de Creus. En termes de número de boies poden ser les mateixes que es volien posar al camp de boies previst, pero repartides a totes les cales enlloc de concentrades en una cala.**
- **Per embarcacions de menys de 12 metres fondeig lliure amb ancores adequades i sense molinet a totes les cales.**
- **Establiment de la tecnologia adequada (Pàgina WEB i APP als mòbils) per regular l'accés i la reserva de boies a les cales.**

Es certa que aquesta regulació pot afectar al tipus d'embarcacions que venen de França o d'altres parts de Catalunya, però està bé que sigui així. Si es vol venir amb llança ràpida de més de 12 metres Franca caldrà:

- Reservar Boia
- Registrar-se a una WEB

**Proposta 4: Boies especials i exempció de taxes (quan apliqui)**

Si la proposta anterior no es considerada i es pensa en instal·lar camps de boies a les cales, pensem que caldria facilitar i promoure l'existència i el fondeig d'embarcacions tradicionals al Parc Natural.

Tal i com es fa en altres espais protegits, com per exemple a Paulilles al sud de França, proposem que el Parc destini un numero determinat de boies (2 o 3) per embarcacions patrimonials en cadascun dels camps de boies.

Si bé en l'actualitat el fondeig en camps de boies no està sotmès a cap taxa, si en el futur s'acabés aplicant una taxa, les embarcacions tradicionals n'haurien de quedar exemptes.

**Proposta 5: "Fondeig lliure" a tot el Parc Natural per les embarcacions tradicionals de menys de 12m**

Compartim plenament la necessitat de regular i protegir els camps de posidònia així com la flora i fauna del parc. Dit això, al nostre entendre, cal filar prim en com, qui i què malmet aquest hàbitat de forma més significativa, i en base a això, ajustar la regulació.

Estem plenament d'acord amb mesura perquè les embarcacions tradicional de fusta, llaguts, menorquines i similars han fondejat al Cap de Creus des de sempre sense malmetre el fons marí. De fet, les embarcacions tradicionals han estat i encara són una mena de soldats guardins de l'estetica del Cap de Creus i de les velles maneres de navegar.

Es tracta d'embarcacions que no van a més de 6 nusos (perquè no poden) i que no es desplacen lluny del seu port de base, en aquest cas, la Badia de Cadaqués que a més no és un port.

**Nosaltres proposem que, sigui quina sigui la regulació dels camps de boies i les cales tancades a la navegació que es proposi, les embarcacions de fusta i tradicionals (llaguts, menorquines i embarcacions similars de menys de 12m tinguis lliure accés i fondeig a totes les cales, fins i tot allà on es posin (si acaben instal·lant-se) els camps de boies que preveu el PRUG.**

Aquesta és una pretensió que pretén respectar el que s'ha vingut fent sempre a Cadaqués per les embarcacions tradicionals fetes i construïdes a la costa catalana i una manera de protegir i respectar el patrimoni marítim que tenim tan malmès.

#### **Proposta 6: Rufilló a terra:**

Pel que fa al fondeig, també es tradició d'aquestes embarcacions tradicionals tirar un 'rufilló', un 'ferro' a terra, per proa, a mode d'àncora petita. La tradició d'aquesta d'àncora petita ve de fa molts anys quan el rufilló eren els antics ganxos de les voltes catalanes 're-aprofitats' com a àncora petita (l'ús del 'rufilló', 'rufió' o 'ruixó' a la costa catalana es remunta, com a mínim, al segle XIV, segons el *Diccionari català-valencià-balear*).

L'actual redactat del PRUG no permet posar cap element metàl·lic a terra, fet que al nostre entendre perjudica les embarcacions tradicionals que, en un país tant ventat com aquest, no podran aixoplugar-se del vent.

A més la prohibició de posar un rufilló comporta més inseguretats en el fondeig i un efecte encara més pervers:

- D'una banda moltes embarcacions no podran fondejar perquè la maniobra manual no els permet fondejos profunds, i el fet de no estar a prop de la costa obligarà a fondejar en aigües més profundes.
- D'altra banda, les embarcacions es veuran obligades a augmentar la mida de les ancores, a posar cadenes i inclús molinets cosa que tindrà l'efecte contrari al que s'està buscant.
- La prohibició dels rufillo pot implicar que l'embarcació hagi de fer un segon fondeig per prou amb una segona recórrer al fondeig a mar amb una segona àncora, maniobra que sí comporta un impacte ambiental addicional. La segona àncora, que per raó del seu ús haurà necessàriament de ser d'un cert pes (aproximadament deu vegades el del rufió) i haurà de comptar amb cadena, duplicarà l'impacte de l'amarratge sobre el fons marí, que gran o petit sempre existeix. Des d'un punt de vista de conservació del medi, l'impacte del doble ancoratge al mar és molt superior, en essència duplica, al d'un ancoratge simple combinant àncora i rufió. Això resulta palès quan l'embarcació fondeja sobre posidònia, però també pot ser cert quan ho fa sobre molts altres tipus de fons marins.
- És cert que les embarcacions de petita eslora, fins a 6m, poden apropar-se fàcilment a la costa per baixar i amarrar un cap, però per embarcacions majors per temes de seguretat es fa molt difícil apropar-se a la costa i baixar, més enllà de que la costa no facilita amarratge fàcil i de seguretat per determinades eslores.

Tal i com hem explicat en el punt 1, la regulació del PRUG ha de poder mantenir la identitat i el patrimoni immaterial que representa el Cap de Creus i les embarcacions tradicionals. En aquest sentit, no permetre que les embarcacions tradicionals puguin utilitzar el rufilló per agafar-se a les roques i arrasar-se del vent és, de facto, obligar-les a fondejar al mig de la cala, cosa que els dificultaria molt el fondeig i de ben segur repercutiria en l'ús ja molt difícil



d'aquestes embarcacions més petites, més febles i amb menys medis i tecnologies que les embarcacions modernes. La desaparició d'aquestes embarcacions significaria la desaparició de tot un llenguatge i una identitat que són precisament les que hem de protegir.

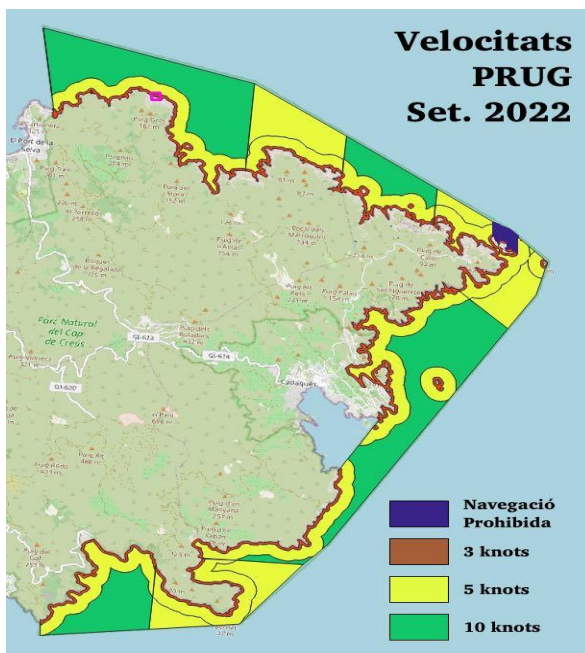
Creiem per tant que les embarcacions tradicionals, i en general totes les embarcacions, haurien de poder fondejar amb un rufilló a terra, com sempre s'ha fet. No entenem quin impacte ambiental pot tenir, les roques no es trenquen, no es ratllen, i l'impacte de no posar un rufilló a terra és molt més perjudicial, com s'ha explicat en els punts anteriors.

***Per totes aquests raons, considerem que el PRUG ha de regular de forma asimètrica el fondeig en el parc permetent, per aquelles embarcacions de fusta que utilitzin fondeig tradicional sense molinet, el fondeig lliure amb possibilitat d'emprar un rufilló a tot el parc.***

### Proposta 7: Regulació de la velocitat

L'article 15.5 del PRUG disposa que *la velocitat màxima de navegació de qualsevol embarcació, tant a motor com a vela, a les aigües del Parc és de 10 nusos. Alhora, a menys de 300 metres de la costa i a les Reserves Naturals Parcials, la velocitat màxima és de 5 nusos, sens perjudici d'altra normativa més restrictiva. Aquestes limitacions de velocitat no són d'aplicació en cas de força major.*

La regulació estableix tres tipus de velocitat:



Estem plenament d'acord amb aquesta regulació i demanem al PRUG que NO la canviï ni es deixi seduir per pressions de la indústria nàutica. L'argumentació del perquè la regulació és adequada es basa en els següents arguments:

- I. **Protecció mediambiental:** es cert que la circulació de llanxes i embarcacions semirígides a velocitats elevades genera una contaminació acústica evident a més dels contaminants atmosfèrics que li van associats. Regular el soroll a prop de la costa es millorar la qualitat de vida del medi ambient, dels ecosistema marí i, perquè no dir-ho, dels propis estiuejants que estsan de vacances.

- II. Seguretat marítima: Cadaqués té aproximadament 1.000 embarcacions de les quals el 70% són embarcacions tipus llagut, menorquines o similars, és a dir embarcacions que tenen velocitats que no superen els 5-6 nusos. I aquestes són les embarcacions concebudes i pròpies del litoral del cap de creus des de sempre.

Cadaqués té moltes famílies que van des de la seva boia a una cal del cap de Creus amb una embarcació petita de 6-7 metres d'eslora amb un francbord (distància entre la coberta i la línia de flotació) d'entre 50cm i 80cm. És un perill per la seguretat marítima que aquestes embarcacions naveguin per aigües on es poden produir onades de les embarcacions ràpides que, en la majoria dels casos, són de 50cm a 1 metre d'alçada.

Demanem als responsables del PRUG que provin de navegar amb una embarcació de Cadaqués de tamany mitjà (5-7 metres) a 5 nusos de velocitat qualsevol dia de la temporada alta de la punta de S'Oliguera fins a una cala del Cap de Creus: és un calvari.

A més a més de les embarcacions petites i mitjanes (que són el 70% de les que hi ha a Cadaqués) resulta que a l'espai de mar delimitat per la mar d'avall entre el Cap de Creus i la punta de S'Oliguera hi ha altres tipus d'embarcacions:

- Kayacs,
- Windsurfs
- Embarcacions de rem
- Embarcacions de vela lleugera

Aquestes embarcacions són encara més vulnerables que les embarcacions de Cadaqués i actualment naveguen per aquestes aigües juntament amb llanxes i motores que es mouen a velocitats superiors a 20 nusos (perquè tenen pressa per anar i/o per tornar) i que generen una maror gran i perillosa.

No es pot prohibir que cadascú tingui la embarcació que vulgui, però si volen anar a velocitats altes, cal separar físicament els llocs de navegació de les embarcacions tradicionals i petites de les embarcacions que, per la seva velocitat, generen onades i molesten a la resta d'estiuejants.

- III. Protecció de l'estètica a través de les embarcacions tradicionals: La regulació que estableix el PRUG protegeix indirectament a les embarcacions tradicionals, i ens sembla encertat, no tan com a usuaris d'una embarcació tradicional, sinó com a ciutadans del país i enamorats del Cap de Creus.

Els llaguts i les menorquines són les embarcacions de Cadaqués de la mateixa manera que les llanxes Riva i les Gòndoles ho són de Venècia. I la gent que ve a Cadaqués i al Cap de Creus es fa una foto amb una embarcació tradicional, no amb una llanxa d'última generació. Aquest és part de la màgia de Cadaqués i tot el que puguem fer, també des del PRUG per protegir l'estètica de Cadaqués i del Cap de Creus ha de ser possible.

- IV. Possibilitat d'anar a les velocitats il·limitada: Hi ha una corrent d'opinió que es manifesta en contra de la regulació que proposa el PRUG i que ve a dir que amb la prohibició del PRUG d'anar a velocitats superiors a 10 nusos s'està prohibint "de facto" les embarcacions ràpides (llanxes i semirígides). Això no és cert per dues raons:

- El PRUG limita la velocitat en determinades zones de navegació, com és normal i va en benefici de la resta d'usuaris del Parc Natural i navegants d'aquestes aigües que han de conèixer en un mateix espai de mar.
- Això no impedeix que es pugui navegar a les velocitats que vulguis fora dels límits que marca el PRUG. Què significa això en termes pràctics? De què estem

parlant? Per una embarcació ràpida (llanxa o semirígida) sortir de Cadaqués (per exemple) i anar a buscar la línia que delimita la navegació sense límit de velocitat representa entre ½ milla i 1 milla de navegació addicional enfora de la badia. En termes de temps, demanar a les llanxes i semirígides que si volen córrer han de sortir enfora de la Badia significa que estem demanant a aquestes embarcacions que facin 1 o 2 minuts més de navegació per allunyar-se de la zona de limitació de velocitat, naveguin lliurement fora d'aquesta línia i tornin a reduir la velocitat quan tornin a entrar a la línia de limitació: on és el problema?

De fet no hi ha problema. És únicament una qüestió de comoditat dels que tenen llanxes i embarcacions ràpides. Les embarcacions petites no poden anar mar enfora, però les llanxes i semirígides, sí.

**Sembla molt raonable que l'espai on conviuen embarcacions petites i mitjanes, llaguts, kayacs, vela lleugera, etc, es limiti la velocitat pel benestar de tots i donem ple recolzament a aquesta mesura.**

#### **Proposta 8: Donar visibilitat al patrimoni marítim**

Un segon bloc de propostes tenen a veure amb donar visibilitat al patrimoni marítim, reconèixer la seva contribució decisiva al valor alhora natural i cultural del Parc Natural del Cap de Creus i sensibilitzar la ciutadania en la seva protecció:

- Recolzar les iniciatives que promouen pràctiques de navegació històriques vinculades al patrimoni marítim i respectuoses amb el medi natural (trobades anuals de vela llatina, regates de rem, etc.).
- Afegir la protecció del patrimoni marítim i de les pràctiques associades a les iniciatives de sensibilització ja previstes al PRUG (fitxa 3.11.2). També als continguts del centre d'informació (fitxa 3.16.3).
- Donar espai al patrimoni marítim i als seus agents dins la pàgina web del Parc, al mateix nivell del que ja hi tenen el patrimoni arquitectònic o arqueològic.
- Acompanyar des de la comunicació del Parc els esdeveniments vinculats al patrimoni marítim que es produeixin dins del Parc o en els quals participin agents vinculats al Parc.
- Contribuir a recollir informació sobre aquells béns patrimonials que conformen el conjunt de testimonis materials i immaterials derivats de l'activitat pesquera, recreativa o esportiva de l'àera del Cap de Creus.
- Fer el seguiment de la flota històrica i d'altres elements del patrimoni marítim del Parc recollits al Cens de Patrimoni Marítim de la Costa Catalana del Museu Marítim de Barcelona. Seria útil elaborar una base de dades actualitzada i pública sobre la flota del Parc, les seves característiques i el seu estat de conservació.
- Assessorar particulars i associacions sobre els recursos al seu abast per la conservació del patrimoni marítim i sobre bones pràctiques de conservació.
- Establir vies o convenis de col·laboració amb els agents vinculats al patrimoni marítim (associacions, particulars, mestres d'aixa, etc.) per contribuir a la seva protecció i a la sensibilització de la ciutadania.
- Crear un espai de trobada amb aquests agents per avaluar periòdicament les iniciatives de valorització del patrimoni marítim.
- Impulsar i visibilitzar les manifestacions festives lligades als oficis i a la cultura del lloc (festa de la Mare de Déu del Carme, festes majors d'hivern, festes majors d'estiu).

## Resum

A mode de resum executiu, sintetitzem les propostes de modificació del PRUG:

1. *El PRUG hauria de disposar d'una regulació específica i asimètrica per les embarcacions tradicionals que ajudi a mantenir i potenciar el Patrimoni Marítim com a valor fonamental del Parc.*
2. *El PRUG hauria de 'establir la prohibició de fondejar amb ancores d'arada i en el seu lloc exigir ancores Danforth o similar a totes les embarcacions i a més a més establir la prohibició d'usar el Molinet Electric en embarcacions de menys de 12 metres.*
3. **Substitució de a prova pilot dels camps de boies a la Cala Junquet o Culip per la instal·lació del mateix número de boies o similar per embarcacions de més de 12m a les principals cales de Cap de Creus.**
4. *Si es denega el punt anterior i es manté la idea de posar camps de boies, que es reservin boies especials per les embarcacions tradicionals.*
5. **S'hauria de permetre el fondeig lliure a tot el Parc Natural per les embarcacions tradicionals de menys de 12m, incloent les cales tancades a la navegació i les cales on es posin camps de boies.**
6. **El PRUG hauria de permetre el rufilló a tot el parc per les embarcacions de fusta tipus llaguts, menorquines o similars que utilitzin fondeig tradicional sense molinet.**
7. **Cal mantenir la limitació de velocitat tal com preveu el PRUG sense deixar-se pressionar pels interessos de les nàutiques i fabricants d'embarcacions ràpides.**
8. **El PRUG hauria de fomentar i donar més visibilitat al patrimoni marítim reconeixent la seva contribució decisiva al valor alhora natural i cultural del Parc Natural del Cap de Creus i sensibilitzar la ciutadania en la seva protecció.**