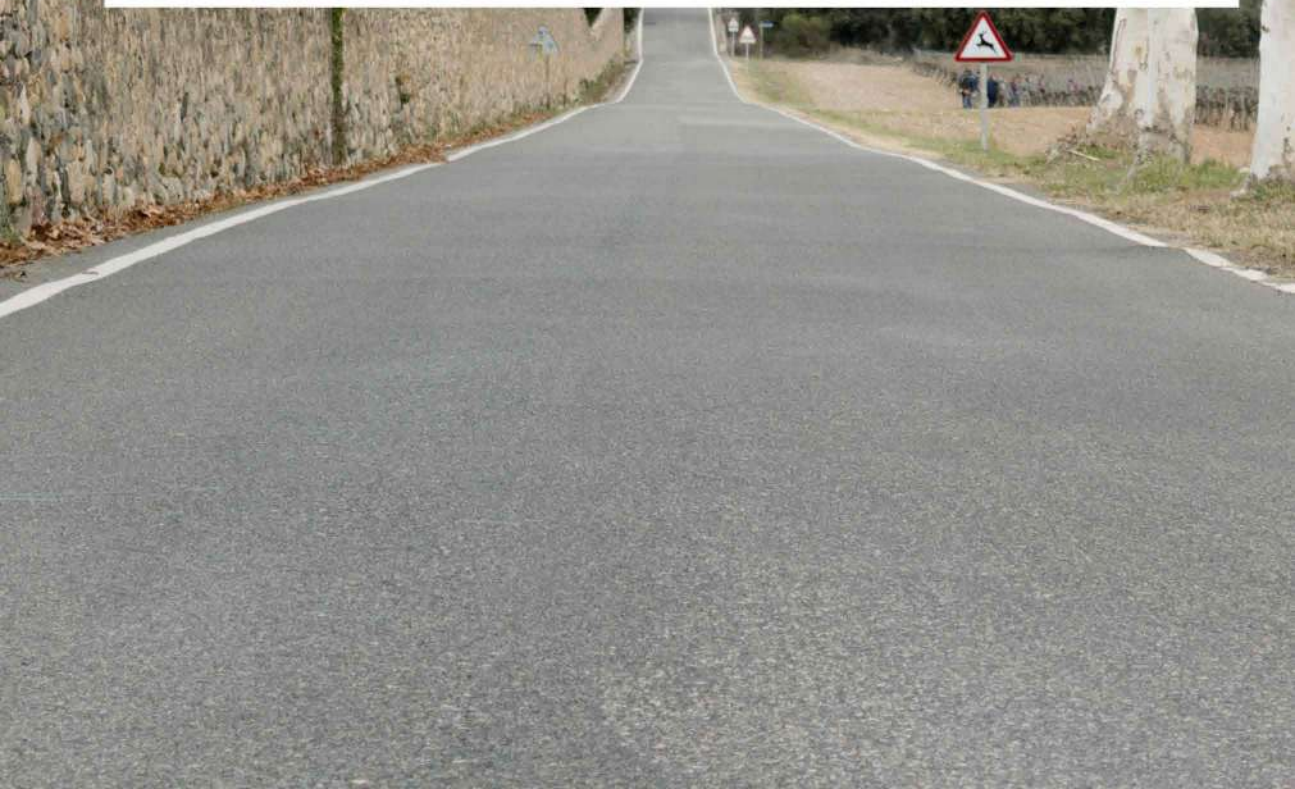


PLECS DE PAISATGE

Reflexions 7

La carretera en el paisatge

Observatori del Paisatge



Plecs de Paisatge: Reflexions 7

La carretera en el paisatge

La carretera en el paisatge / Edició a cura de Pere Sala i Martí, Gemma Bretcha i Laura Puigbert. – Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya; Barcelona: Direcció General de Turisme del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya, 2020. – 290 p.; 21 cm. – (Plecs de Paisatge. Reflexions; 7)

ISBN 978-84-09-20837-1

I. Sala i Martí, Pere II. Puigbert, Laura III. Bretcha, Gemma V. Observatori del Paisatge (Catalunya) VII. Plecs de Paisatge. Reflexions ; 7

1. Carreteres -- Paisatge 2. Turisme

712:711

Edició a cura de:

Pere Sala i Martí, Gemma Bretcha i Laura Puigbert

Support a l'edició:

Àgata Losantos

Agraïments:

Anna Jiménez, Jordi Grau, Anna Montero, Montse Vila

Disseny gràfic:

Eumo_dc

Imatge de coberta

Arnau Fernández

Correcció:

Joan-Lluís Quilis

Traduccions:

Àgata Losantos, Equip d'interprets s.l.

Fotografies de l'interior:

Arxiu d'imatges de l'Observatori del Paisatge de Catalunya: p. 13, 138 (Rafael López-Monné), p. 17, 152, 160 (Jordi Salinas), p. 23 (Raquel Salvador Salinas), p. 80 (Teresa Llordés), p. 86, 246 (Omar Zbari), p. 140, 245 (Zhulian Valeriev), p. 154, 212 (OPC), p. 142 (Pere Font), p. 157, 237 (Laura Armengol), p. 182 (Carles Vico), p. 192, 216, 221, 230 (Jordi Grau), p. 238 (Irene Castrillo), p. 239 (Arnau Fernández), p. 240 (Èlia López), p. 241 (Ariadna Lucena), p. 242 (Esther Reverté), p. 243 (Angie Rugeles), p. 244 (Aina Torrens Mallafré) / HEMAV Minuartia: p. 28 / Bombers Arbúcies: p. 34 / Minuartia-Oscar Aldama: p. 37 / Adobe Stock: p. 41 (Daniele), p. 74 (Janoka82), p. 109 (Michael Luckett) / Gianluca Simoni © Edizioni Pendragon: p. 46 / Jean Laurent: p. 63 / iStock.com: p. 68 (Kwanisik), p. 70 (Elena Perez PhotoArt), p. 82 (Robertsrob), p. 84 (Deepblue4you), p. 105 (JoeDuncley), p. 121 (Fzant) / Jeremie Buchholtz: p. 77 / Alamy Stock Photo: p. 88 (Marina DavidLMoore_IRE), p. 103 (Johner Images), p. 110 (Heritage Image Partnership Ltd) / Centro de Estudios Paisaje y Territorio: p. 91, 95, 97, 99, 101 / Anna Alexander Olsson: p. 113 / Jarle Wæhler. Statens vegvesen: p. 149 / Robert Prat: p. 184 / Ramon Blanch: p. 190 / Cívica Estudios Urbans: p. 194, 196, 202, 204, 208 / Stephanie Wilbrand: p. 214 / Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya: p. 218.

Edita:

Observatori del Paisatge de Catalunya

Carrer Hospici, 8. 17800 Olot

www.catpaisatge.net

© dels textos, els autors respectius

© de les fotografies, els autors respectius

Primera edició:

Maig 2020

Impressió:

Novoprint

Dipòsit legal: GI 628-2020

ISBN: 978-84-09-20837-1

Plecs de Paisatge: Reflexions 7

La carretera en el paisatge

I. Carreteres i paisatges de qualitat

7 Presentacions

Octavi Bono Gispert,
director general de Turisme del
Departament d'Empresa i Coneixement
de la Generalitat de Catalunya

Pere Sala i Martí,
director de l'Observatori del Paisatge
de Catalunya

12 Introducció

La línia en el paisatge

Fabio Manfredi

28 Conciliant la carretera amb la conservació de la biodiversitat

Carme Rosell

41 La transformació de les infraestructures des del paisatge. El projecte del Passante de Bolonya

Carles Llop i Cristina Tartari

54 Identificació i valoració del patrimoni de les carreteres modernes

Rita Ruiz, Francisco Javier Rodríguez i
José María Coronado

II. Paisatges en moviment

- 68 El paisatge del transport en l'era postpetroli**
Jean-Pierre Thibault
- 80 Paisatges en trànsit**
Marina Cervera i Josep Mercadé
- 91 Gaudir del paisatge a través de la xarxa viària. Carreteres i itineraris paisatgístics a Andalusia**
Jesús Rodríguez
- 103 Les avingudes arbrades, patrimoni cultural europeu**
Patrik Olsson
- 121 Carreteres i cinema: dues direccions**
Nuria Vidal

III. Xarxa viària, paisatge i patrimoni a Catalunya

- 138 Carreteres, paisatge i turisme. Bases per a la definició d'un model per a Catalunya**
Pere Sala i Martí, Jordi Grau, Rafael López-Monné i Ludovica Marinaro
- 164 Paisatges d'autopista, la seqüència com a lectura paisatgística**
Eugènia Vidal
- 182 El paisatge de les carreteres i el transport. Un intangible del patrimoni de la societat industrial**
Jaume Perarnau i Llorens
- 194 La redacció del Pla estratègic municipal de mobilitat sostenible de Torroella de Montgrí**
Francesc Baquer i Laura Plana, Cívica
- 212 Catàleg de carreteres d'interès paisatgístic a l'Alt Empordà**
Anna Albó, Marta Ball-Ilosera i Neus Giró
- 225 La representació fotogràfica en el territori de la carretera**
Lluís Vives
-
- 247 Resúmenes en castellano**
- 265 Abstracts in English**
- 283 Notes sobre els autors**



La redacció del Pla estratègic municipal de mobilitat sostenible de Torroella de Montgrí

Francesc Baquer i Laura Plana, Cívica

Torroella de Montgrí és un municipi de 65,91 km² d'extensió situat al nord-est de la comarca del Baix Empordà. Amb una població d'11.645 persones (2019), limita amb els municipis de l'Escala, Bellcaire d'Empordà, Ullà, Gualta, Fontanilles i Pals. El nord del municipi està reservat al massís del Montgrí. La resta de superfície municipal és pràcticament horitzontal, amb un predomini gairebé absolut dels conreus. Els terrenys situats entre la plana i la muntanya formen un mosaic agroforestal ondulat, un espai de transició anomenat *terraprim*. Tot i les dinàmiques urbanístiques de les darreres dècades, el municipi conserva, encara avui, un percentatge molt elevat d'espais naturals: aproximadament un 57 % del sòl municipal és forestal i un 30 % és d'ús agrícola.

La costa del Montgrí és abrupta, amb grans penya-segats només interromputs per estretes cales. El riu Ter, que travessa el municipi d'oest a est, vertebrava la plana i en fa possible l'aprofitament agrícola. A la franja costanera de la plana al·luvial, aiguamolls i maresmes resultants dels canvis de traçat dels rius Ter i Daró completen el triangle d'espais naturals protegits pel Parc Natural del Montgrí, les Illes Medes i el Baix Ter.

Un dels trets significatius d'aquest territori és, sens dubte, el sistema de pobles i ciutats que s'ha consolidat com a estructura de poblament. La xarxa de nuclis poblats és considerada un dels principals valors del paisatge de la plana. Arran de les dinàmiques urbanístiques de les últimes dècades, podríem dir que el policentrisme històric s'ha multiplicat i, avui, els *centres* poblats del municipi ja no tan sols són els nuclis antics de Torroella de Montgrí i l'Estartit, sinó que també és possible identificar fins a 11 peces urbanes diferents. A l'estiu, a causa de la nombrosa presència de càmpings al municipi (alguns amb més capacitat que el nucli mateix de Torroella de Montgrí), el nombre de peces urbanes augmenta de manera radical fins a arribar a la vintena d'unitats. Així doncs, una de les característiques principals de Torroella de Montgrí, d'especial rellevància si parlem de mobilitat, és la fluctuació de població que experimenta el municipi al llarg de l'any. Amb la finalitat de quantificar fins a quin punt un municipi és receptor de persones no residents, l'IDECAT proporciona dades sobre la taxa de vinculació ETCA, que és el quocient entre la població vinculada i la població



Imatge 1. Arran de les dinàmiques urbanístiques de les últimes dècades, els centres poblats del municipi ja no són tan sols els nuclis antics de Torroella de Montgrí i l'Estartit, sinó que també és possible identificar fins a 11 peces urbanes diferents.

resident. Cal destacar que, segons les dades de l'IDESCAT, Torroella de Montgrí és el vuitè municipi de Catalunya amb la taxa de vinculació ETCA més elevada, és a dir, el vuitè municipi on la diferència entre població resident i població vinculada és més gran.

Les estratègies que actualment guien la planificació de la mobilitat a Torroella de Montgrí formen part de la revisió del Pla general d'ordenació urbanística del municipi, del 2002, a escala urbana, i del Pla territorial parcial de les comarques gironines, del 2010, a escala territorial. Pel que fa a la mobilitat, l'objectiu principal d'aquestes dues figures de planejament és millorar la fluïdesa del trànsit motoritzat privat i proposar, com a projecte estrella, la construcció d'una variant al voltant del nucli de Torroella de Montgrí i d'un nou traçat de la carretera C-31 que travessi la plana agrícola.

El Pla estratègic municipal de mobilitat sostenible (PEMMS), encarregat per l'Ajuntament de Torroella de Montgrí l'any 2016 i actualment pendent d'aprovació, és un document de planificació estratègica que proposa un projecte urbanístic de futur per al municipi. L'objectiu de l'Ajuntament

a l'hora de dur a terme l'encàrrec de redacció d'aquest document partia de la voluntat d'establir les bases i guiar el desenvolupament d'accions que facin de Torroella de Montgrí un municipi més sostenible. A continuació es descriuen breument les quatre estratègies proposades. Cada una de les estratègies conté diferents espais que, al seu torn, inclouen els projectes estratègics.

Estratègia 1. Teixir una ciutat de 50 × 50 km

El 85 % dels desplaçaments que fan els ciutadans de Torroella de Montgrí es duen a terme en un temps inferior als 30 minuts, i més d'un 40 % d'aquests desplaçaments es fan en un temps inferior als 10 minuts. L'ús extensiu del territori per part dels ciutadans fa que, necessàriament, la primera estratègia del PEMMS ampliï l'àmbit d'estudi fins a l'escala determinada per un quadrat de 50 × 50 km, al centre del qual hi ha Torroella de Montgrí. Aquest quadrat defineix l'àrea territorial dins la qual tenen lloc els desplaçaments quotidians de la gran majoria de ciutadans del municipi. Aquesta visió territorial, a més, permet situar Torroella de Montgrí dins l'àmbit de les comarques gironines i mostra que, també a escala territorial, centres històrics, eixamples urbans, urbanitzacions residencials, polígons industrials i edificacions aïllades conviuen dins del mateix territori però separant-se físicament els uns dels altres i, a causa de la manca d'un projecte territorial de mobilitat sostenible, provoquen la dependència de l'automòbil com a mitjà de transport per fer els desplaçaments quotidians.

És habitual pensar en la impossibilitat de convertir un territori dispers, policèntric i de baixa densitat en un territori sostenible. Per aconseguir-ho, les figures de planejament vigent aposten per reduir la mobilitat motoritzada apel·lant a la imatge de la ciutat compacta tradicional. El PEMMS de Torroella de Montgrí, lluny de proposar convertir tots els nuclis i peces del territori empordanès en trossets de l'anhelada ciutat mediterrània tradicional (acció que suposaria dotar-los a tots dels serveis i els equipaments necessaris, quelcom molt difícil perquè són molt poc poblats), proposa considerar l'actual configuració dels assentaments de l'Empordà (i de les comarques gironines en conjunt) com una oportunitat per impulsar una

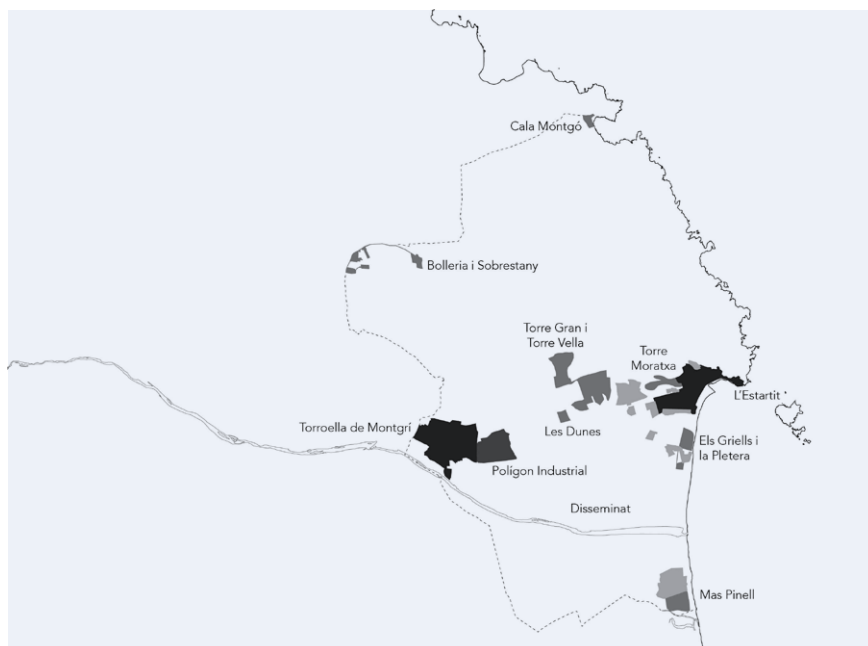


Figura 1. La primera estratègia del PEMMS té l'objectiu de millorar les relacions entre els diferents nuclis i peces urbanes que hi ha dispersos pel territori, garantint la igualtat d'oportunitats independentment del lloc de residència.

estratègia d'integració territorial. El dens teixit infraestructural de la zona, definit per l'Observatori del Paisatge com un dels principals valors estètics i històrics del Baix Ter, esdevé l'element al voltant del qual es vol ordenar la idea d'un territori integrat i sostenible: una ciutat de 50 × 50 km.

La primera estratègia del PEMMS proposa impulsar un projecte territorial de mobilitat sostenible que permeti millorar les relacions entre els diferents nuclis i peces urbanes que hi ha dispersos pel territori, garantint la igualtat d'oportunitats independentment del lloc de residència. Es tracta de construir una imatge territorial que s'allunyi dels rígids límits administratius municipals i potenciï les relacions entre les diferents peces territorials. Així doncs, l'objectiu principal d'aquesta estratègia no és el de reduir la mobilitat en si, sinó més aviat tot el contrari: dotar aquesta xarxa de les característiques bàsiques que permetin fer dels desplaçaments una acció saludable i segura que faci front als reptes econòmics, ambientals i

socials que un territori policèntric i de baixa densitat presenta. Es tracta de treballar per garantir l'accessibilitat a tot el territori i aconseguir que peces urbanes físicament allunyades funcionin de manera conjunta: *re-teixir* el territori per recuperar i potenciar els vincles físics i socials que permetin articular una extensa ciutat de 50 × 50 km. L'estructura policèntrica és un dels principals valors del territori i cal treballar per enfortir-la.

La primera estratègia del PEMMS s'organitza a partir de dos espais estratègics, que, al seu torn, inclouen els corresponents projectes estratègics.

El primer dels espais, que porta el nom de Retícula Urbana, fa referència al dens suport infraestructural que des de fa segles ha vertebrat les comarques gironines connectant tots els nuclis entre si i oferint la imatge d'un territori isòtrop, ric en heterogeneïtats, però on no hi ha direccions que prevalguin. Les propostes per a aquest espai parteixen de la voluntat de recuperar la idea d'un territori articulat a través de la xarxa d'infraestructures existent que, tot i la dispersió de peces urbanes de més o menys dimensió sobre el territori, encara és possible identificar com l'element capaç d'ordenar la configuració territorial contemporània. Els desplaçaments entre els diferents nuclis i peces que conformen el territori són l'essència de la Retícula Urbana. Aquest espai té un paper estructural en la millora de la mobilitat: per mitjà d'un projecte territorial de mobilitat sostenible, dona als ciutadans l'oportunitat de pensar una *ciutat* feta a mida, definida a partir dels seus propis moviments i no a partir dels rígids límits administratius.

A grans trets, les accions proposades per a aquest espai són les següents: inserir una xarxa per a la mobilitat dolça (no motoritzada) al llarg dels eixos definits per a la Retícula Urbana; invertir en l'estudi i la implantació d'una xarxa capil·lar de transport col·lectiu coherent amb les característiques del territori i amb les demandes dels ciutadans; re situar els punts d'aturada del transport col·lectiu al llarg dels eixos de la Retícula Urbana i millorar les condicions d'accessibilitat des dels nuclis fins als punts d'aturada; millorar l'estat de la xarxa d'infraestructures existent per garantir la seguretat en els desplaçaments; crear i senyalitzar bosses d'aparcament als accessos de les peces urbanes amb l'objectiu de descongestionar i pacificar l'espai urbà, i estudiar i implantar un sistema de transport de mercaderies més sostenible i competitiu al llarg dels eixos de la Retícula Urbana.

El segon espai estratègic, que hem anomenat PetitesAVINGudes, fa referència a un dels temes que més controvèrsia generen al municipi: la vehiculació del trànsit motoritzat a través dels nuclis de Torroella i l'Estartit. Sense una estratègia clara de mobilitat, els dos nuclis urbans es comporten com a embuts que, en uns períodes determinats, dificulten la fluïdesa dels fluxos de mobilitat i afavoreixen les congestions que provoquen tant malestar. La interacció dels fluxos territorials de mobilitat amb els nuclis de població és un dels punts més delicats del sistema i, per aquest motiu, les propostes que es plantegen per a aquest espai parteixen de l'anàlisi acurada dels diferents projectes que hi havia sobre la taula en el moment de redactar el PEMMS.

A fi de donar resposta als episodis de congestió, el PEMMS proposa dotar els nuclis de Torroella de Montgrí i l'Estartit d'una estructura viària clara i llegible que pugui ser fàcilment interpretada pel trànsit motoritzat



Figura 2. Un dels projectes estratègics proposats al Pla estratègic municipal de mobilitat sostenible és el de naturalitzar les PetitesAVINGudes, recuperant la idea dels antics passejos arbrats d'accés que hi havia en molts nuclis urbans. La figura mostra les PetitesAVINGudes de Torroella de Montgrí.

i que, alhora, permeti transformar els eixos per on circula el trànsit en espais urbans de referència, incrementant l'espai destinat als vianants i els ciclistes i recuperant espais de passeig i d'activitat. A escala general, les accions proposades per a aquest espai estratègic són les següents: eliminar els aparcaments al llarg dels traçats; reduir o limitar el nombre de sortides cap a altres carrers; preveure suficients zones de càrrega i descàrrega; inserir carrils bici al llarg dels traçats; garantir la continuïtat de les voreres, i naturalitzar les Petites Avingudes recuperant la idea dels antics passejos arbrats d'accés que hi havia en molts nuclis urbans que permeten el passeig a l'ombra.

Estratègia 2. Reciclar el teixit urbà a favor de l'espai públic i la mobilitat dolça

L'espai públic ha estat el suport de la vida col·lectiva a tots els pobles i ciutats del Mediterrani. Camins, carrers i places han esdevingut, durant molt de temps, l'estança principal de les cases, els espais de socialització, intercanvi i relació per excel·lència. A Torroella de Montgrí, l'espai públic ha donat forma a les primeres aglomeracions urbanes i ha deixat un gran dipòsit d'espais col·lectius oberts. En les darreres dècades, però, el teixit urbà ha estat objecte de projectes dissenyats exclusivament per a les persones que es desplacen amb cotxe. Cada vegada es destina més espai a acollir el nombre creixent d'automòbils que circulen i que, un cop arribats a la seva destinació, han d'estacionar. Apareixen grans superfícies, dins i fora dels pobles i les ciutats, destinades a l'estacionament dels vehicles que, sumades a l'extraordinària superfície dissenyada per a la seva circulació, comprometen el caràcter informal de l'espai públic i dificulten el moviment de les persones a peu i en bicicleta. Cal tenir en compte, a més, que a Torroella de Montgrí s'han dissenyat els aparcaments públics per donar resposta a les necessitats d'aparcament durant els mesos de juliol i agost i bona part d'aquests espais resten buits la resta de l'any.

L'espai públic esdevé l'element a través del qual cal reciclar el teixit urbà del municipi. Es proposa crear una xarxa d'espais públics pacífics i saludables que connecti els espais d'alta intensitat d'activitat i urbanitat



Imatge 2. La segona estratègia del pla consisteix en reciclar el teixit urbà a favor de l'espai públic i la mobilitat dolça. Un dels projectes serà recuperar l'espai ocupat pels cotxes i retornar als ciutadans un espai públic de qualitat.

dels nuclis de Torroella de Montgrí i l'Estartit. Camins, carrers i places han de tornar a ser el suport de la vida col·lectiva, que, a les nostres latituds, és sobretot una vida a l'exterior.

L'objectiu principal d'aquesta estratègia és el d'impulsar un *gran* projecte de sòl que permeti reciclar el teixit urbà de Torroella i l'Estartit, un projecte que recuperi l'espai ocupat pels cotxes i retorni als ciutadans un espai públic de qualitat. Es tracta de redibuixar les seccions dels carrers a favor de la convivència de moviments i impulsar projectes puntuals que retornin a la xarxa menuda de camins i carrers la màxima permeabilitat. Caminar o anar amb bicicleta és sa i natural. Comporta un munt de beneficis a escala personal, social, comunicativa, ambiental i, fins i tot, comercial. Així doncs, la segona estratègia posa la mobilitat dolça i activa al centre de la vida quotidiana.

La segona estratègia del PEMMS s'organitza a partir d'un sol espai estratègic, que porta el nom de Camins, Carrers i Places. Aquest espai fa

referència als espais públics dels nuclis de Torroella de Montgrí i l'Estartit que el PEMMS té la intenció de recuperar. Les propostes per a aquest espai parteixen de la voluntat de crear una nova estructura espacial que ordeni el teixit urbà dels dos nuclis i connecti les àrees d'alta intensitat d'activitats i urbanitat a través d'espais pacificats al trànsit. A banda d'estructurar el teixit urbà priorititzant els desplaçaments a peu i amb bicicleta, aquest espai també té l'objectiu de recuperar espais històrics i emblemàtics del paisatge urbà dels nuclis de Torroella de Montgrí i l'Estartit. Les principals accions proposades per a aquest espai estratègic són les següents: eliminar els aparcaments per a vehicles motoritzats; reduir a un carril d'un sol sentit de circulació els espais destinats a la circulació de vehicles motoritzats; eliminar o reduir les barreres arquitectòniques que fragmenten l'espai públic; naturalitzar carrers i places per garantir espais públics de qualitat i a l'ombra, i senyalitzar acuradament els itineraris principals, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta.

Estratègia 3. Articular un sistema de parcs

Torroella de Montgrí és un municipi extraordinàriament ric en espais naturals. L'orografia i la hidrografia han permès desenvolupar un paisatge vegetal complex i de gran valor ecològic. El massís del Montgrí, amb els seus tons grisosos, els olivars cultivats a les primeres ondulacions de transició entre la plana i la muntanya, la plana al·luvial originada pels rius Ter i Daró, el mosaic agrícola, els espais naturals costaners amb penya-segats escarpats, cordons dunars, llacunes i maresmes i el petit arxipèlag de les Medes configuren un paisatge que no tan sols cal protegir, sinó que també cal gestionar i ordenar. Actualment hi ha diverses figures que reconeixen els valors naturals i ecològics del municipi: el Parc Natural del Montgrí, les Illes Medes i el Baix Ter, creat l'any 2010, el Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i la xarxa Natura 2000. A banda d'aquests espais protegits o inventariats, el municipi de Torroella de Montgrí també disposa de nombrosos espais d'interès natural i social que, a causa dels usos urbanístics derivats del turisme de platja, els usos urbanístics pendents de desenvolupar o l'abandó consegüent d'alguna de les seves parts, actualment es troben



Imatge 3. Tot i que Torroella de Montgrí és un municipi extraordinàriament ric en espais naturals que cal protegir, gestionar i ordenar, també disposa de nombrosos espais d'interès natural i social que es troben castigats i provoquen fractures importants.

castigats i provoquen fractures importants que afecten la permeabilitat ecològica, paisatgística i social del territori.

L'aigua, present arreu del municipi, esdevé l'element al voltant del qual cal articular aquests espais naturals. El PEMMS proposa crear un sistema interconnectat d'espais verds, en forma de parc, al voltant dels espais de l'aigua que, a banda de millorar la connectivitat ecològica, permeti augmentar la permeabilitat social entre les diferents parts del municipi. L'aigua ha tingut i tindrà un paper primordial en la configuració del territori empordanès i és per aquest motiu que la tercera estratègia que proposa el PEMMS s'articula al voltant de les dinàmiques associades a l'aigua. A més, aquesta estratègia també reinterpreta alguns dels espais que encara resten a l'espera de ser desenvolupats.

L'objectiu principal d'aquesta estratègia és el d'articular un gran sistema ecològic que millori la connectivitat, la llegibilitat i la qualitat dels espais oberts i que, per tant, permeti resoldre la falta de continuïtat en ter-

mes d'ús, activitats i moviment. Els parcs s'allunyen de la idea de zona verda proposada pel planejament municipal, entesa com a petits fragments aïllats. Aquests fragments proporcionen una nova relació espacial entre els equipaments, les àrees d'activitat i els diferents nuclis de població. La construcció dels parcs permet donar forma a la dispersió i, al mateix temps, recuperar i posar en valor els paisatges locals. S'utilitza el terme *parc* no solament per referir-se a un lloc destinat al lleure, sinó també per fer menció d'un espai que conté un conjunt de situacions en les quals els caràcters ambientals són la base per fer les activitats. Els parcs esdevenen el suport dins del qual es poden dur a terme multitud de situacions i doten el territori de més flexibilitat.

Els diferents paisatges del municipi són el punt de partida per definir els parcs. Cada un dels parcs respon a un paisatge diferent del municipi. Els seus límits són definits basant-se en les unitats de paisatge i seguint els criteris de l'*Estudi de connectivitat de Torroella de Montgrí*, elaborat pel municipi l'any 2009. Els parcs esdevenen àrees que, per les seves característiques i dimensions, poden absorbir els canvis de població que pateix el municipi (en forma de grans àrees d'aparcament o espais per a la realització d'esdeveniments) durant els mesos d'estiu i, al mateix temps, esdevenir grans espais naturals de socialització durant la resta de l'any, per respondre, d'aquesta manera, als principis de flexibilitat i elasticitat.

La tercera estratègia del PEMMS s'organitza a partir de cinc espais estratègics, que, al seu torn, inclouen els corresponents projectes estratègics. El primer dels espais, que porta el nom de parc del Rec, comprèn l'àrea situada al sud del nucli de Torroella i la seva prolongació fins al nucli d'Ullà, entre el límit definit per les edificacions existents i la riba del riu Ter. Els horts configuren el paisatge del parc que s'articula al voltant del rec Madral, el rec de Molí i el rec Vell. El conjunt format pels horts i els recs ha atorgat, des de fa segles, un important valor social i ecològic a la població de Torroella de Montgrí. El centre d'atenció primària i l'Espai Ter es troben dins del parc del Rec. Els objectius principals del parc del Rec són: connectar els nuclis de l'Estartit, Torroella de Montgrí, Ullà, Bellcaire i Sobrestany a través del traçat del rec Madral, el rec de Molí i el rec Vell; millorar la qualitat paisatgística de la façana sud-oest del nucli de Torroella; definir un espai de transició entre la trama urbana i els horts del Tamariuà fins al riu Ter; con-

vertir el rec Madral, el rec de Molí i el rec Vell en un gran corredor ecològic, paisatgístic i social, i posar en valor el paisatge històric dels horts.

El segon dels espais, que porta el nom de parc dels Aspres, comprèn la franja de conreus llenyosos de secà situada a la falda sud-oest del massís del Montgrí, entre la plana al·luvial i el sòl forestal del Montgrí. Les parcel·lacions de conreu, de petites dimensions i envoltades de marges arbrats i murs de pedra seca, representen un dels valors principals d'aquest espai agrícola transformat i gestionat per l'home. Les oliveres es cultiven a la zona dels Aspres des de fa segles i configuren un paisatge de gran valor històric i estètic que cal preservar i potenciar. El pavelló poliesportiu, l'institut Montgrí, el col·legi Sant Gabriel, l'escola bressol El Petit Montgrí, l'escola Guillem de Montgrí, el cementiri i el tanatori formen part del parc

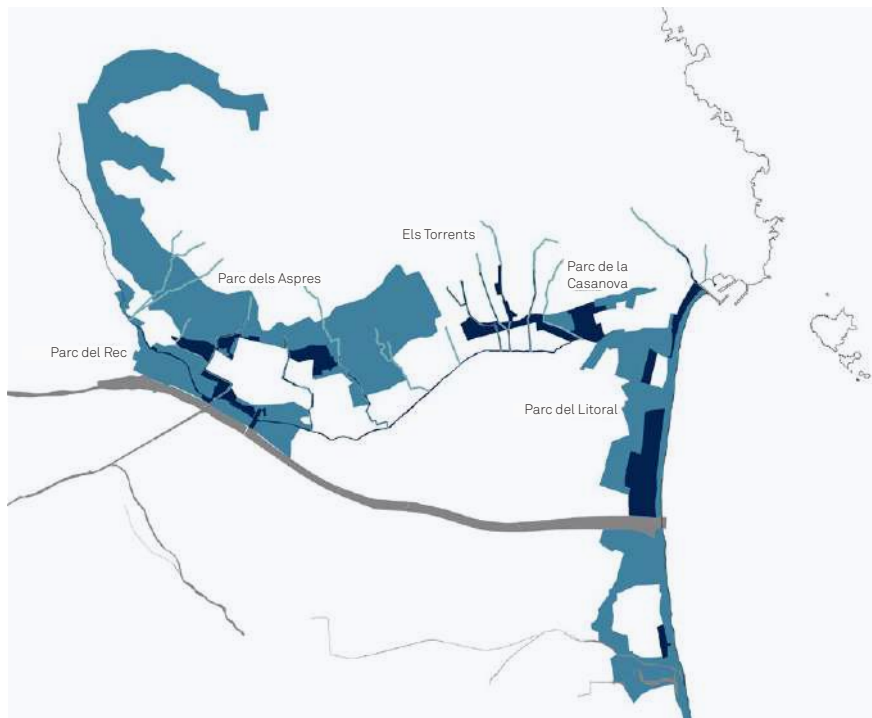


Figura 3. A la figura es mostren els cinc parcs del municipi de Torroella de Montgrí i l'Estartit, cada un dels quals respon a un paisatge diferent del municipi. Són àrees que poden absorbir els canvis de població que pateix el municipi durant els mesos d'estiu i, al mateix temps, esdevenir grans espais naturals de socialització durant la resta de l'any.

dels Aspres. Els objectius principals del parc dels Aspres són: connectar les urbanitzacions Les Dunes, Torre Gran i Torre Vella amb el nucli de Torroella de Montgrí; millorar la qualitat paisatgística i la relació amb l'entorn d'alguns espais oberts de grans dimensions situats a la perifèria del nucli de Torroella; definir un espai natural de transició entre l'àrea urbana construïda de Torroella i el massís del Montgrí; millorar la connectivitat ecològica entre el massís del Montgrí i la plana al·luvial; potenciar els valors ecològics existents, i posar en valor el paisatge històric de la zona dels Aspres.

El tercer dels espais, que porta el nom de parc de la Casanova, comprèn els terrenys situats al nord de la carretera GI-641, entre les urbanitzacions Les Dunes i Torre Gran, el càmping Castell Montgrí i la seva prolongació entorn del camí Vell de Torroella a l'Estartit fins al giratori situat davant del càmping Rifort i els terrenys situats al sud de la carretera GI-641 corresponents al sector de la Casanova. Aquests terrenys, ocupats antigament per conreus, han estat abandonats, a causa, en part, de les conseqüències del procés d'urbanització de les darreres dècades i de la qualificació de sòl urbanitzable que els atorga el planejament municipal. La carretera GI-641 és, en aquest tram, un eix al voltant del qual s'han implantat diverses activitats comercials relacionades, sobretot, amb el lleure i l'oci. Els objectius principals del parc de la Casanova són: connectar les urbanitzacions residencials Les Dunes, Torre Gran i Torre Vella i els càmpings Ter, Castell Montgrí, Empordà i Rifort amb el nucli de l'Estartit; millorar la qualitat paisatgística i la relació amb l'entorn dels espais oberts situats al voltant de la carretera GI-641 (accés a l'Estartit); dotar les urbanitzacions residencials d'espais oberts col·lectius que permetin millorar les condicions i reforcin la seva identitat, i afavorir la realització d'activitats lúdiques i esportives a l'aire lliure al llarg de la carretera GI-641 i el camí Vell de Torroella a l'Estartit.

El quart espai, que porta el nom de parc del Litoral, comprèn l'àrea d'antigues maresmes, llacunes i dunes que configuraven el paisatge litoral de la plana del Baix Ter. Tot i que presenta un estat de conservació molt divers en conjunt, aquest espai destaca pel seu alt valor ecològic i paisatgístic. Les dinàmiques urbanístiques que s'han dut a terme durant les darreres dècades van malmetre part d'aquest paisatge costaner. La presència de dos càmpings, una agrupació de magatzems, tres urbanitzacions residencials i les corresponents carreteres que hi donen accés comprometen la connecti-



Imatge 4. Un dels cinc espais en què s'organitza la tercera estratègia és el parc del Litoral, amb un alt valor ecològic i paisatgístic malmès per les dinàmiques urbanístiques dutes a terme les darreres dècades.

vitat ecològica dels espais naturals de la façana litoral i converteixen aquesta façana en un espai fragmentat. Cal destacar els treballs que s'han dut a terme a través del projecte LIFE Pletera amb l'objectiu de recuperar bona part de la naturalitat d'aquest indret. Els objectius principals del parc del Litoral són: connectar el nucli de l'Estartit amb les urbanitzacions Els Griells, La Pletera i Mas Pinell i el càmping Delfin Verde; recuperar, potenciar i posar en valor el caràcter ecològic i paisatgístic de la franja litoral; dotar les urbanitzacions residencials Els Griells, La Pletera i Mas Pinell d'espais oberts col·lectius que millorin les condicions i reforcin la seva identitat; millorar la connectivitat ecològica entre el Ter Vell i el riu Ter, i afavorir i potenciar l'exploració dels espais naturals de la façana litoral a través de mitjans de desplaçaments no motoritzats.

El cinquè espai, que porta el nom de Torrents, inclou el conjunt de cursos d'aigua que baixen del massís del Montgrí i es dirigeixen cap a la plana agrícola. Els cursos de l'aigua tenen la vocació de ser connectors ecològics i paisatgístics i, en la majoria dels casos, són els únics elements que poden funcionar com a connectors potencials entre el massís del Montgrí

i la plana agrícola. Els objectius principals d'aquest espai estratègic són: establir connexions nord-sud que permetin relacionar els espais urbanitzats situats a la falda del Montgrí amb els espais urbanitzats situats a una cota més baixa (i amb els principals eixos oest-est de mobilitat dolça); millorar la qualitat paisatgística i la relació amb l'entorn dels torrents que travessen les principals àrees urbanitzades; definir un espai natural de transició entre el massís del Montgrí i la plana agrícola, i respondre als reptes ambientals relacionats amb l'aigua que el futur planteja.

Estratègia 4. Potenciar i preservar la plana agrícola

L'agricultura cobreix més del 24 % de la superfície municipal i és un dels elements més simbòlics i rellevants del paisatge de Torroella de Montgrí. L'horitzontalitat del relleu del Baix Ter ha permès al riu Ter modelar una extensa plana al·luvial que s'estén a banda i banda del seu recorregut. Al seu torn, la fertilitat dels sòls i la disponibilitat d'aigua per al reg han permès desenvolupar un mosaic agrícola ric i divers que té una funció important com a connector paisatgístic, ecològic i social. Els valors estètics d'aquest paisatge li atorguen un gran poder d'atracció i, com a conseqüència d'això, nombrosos visitants hi accedeixen per admirar-ne les qualitats. Això ha comportat la introducció d'activitats i usos diferents de l'agricultura dins de la plana agrícola i ha incentivat la mobilitat urbana i turística a l'interior. La convivència de la mobilitat agrària amb la mobilitat urbana i turística és sovint motiu de conflicte. És per aquest motiu que la gestió i l'ordenació dels fluxos de mobilitat dins l'espai agrari té una importància cabdal. Amb l'objectiu de donar resposta a aquest problema, el pla proposa crear una xarxa d'itineraris verds que reguli els desplaçaments i permeti alliberar els principals camins utilitzats per les pràctiques agrícoles de la mobilitat turística o urbana. El PEMMS proposa estudiar estratègies a fi de desincentivar o restringir la mobilitat urbana motoritzada a través de l'espai agrícola.

La quarta estratègia del PEMMS s'organitza a partir d'un espai estratègic, que porta el nom de Camins Verds Agrícoles, i que fa referència als camins de la plana agrícola que el pla considera estratègics per potenciar-la i preservar-la. Les propostes per a aquest espai parteixen de la voluntat de

crear una nova xarxa d'itineraris que permeti estructurar l'espai agrari i en promogui un ús social ordenat. A grans trets, les accions proposades per a aquest espai estratègic són les següents: desincentivar la circulació de vehicles motoritzats no agraris a través de la plana agrícola; regular la circulació a peu i amb bicicleta; condicionar els Camins Verds Agrícoles; senyalitzar acuradament els itineraris indicant la distància i el temps de desplaçament; recuperar i afavorir les fileres arbrades a l'entorn dels camins, i elaborar un codi de conducta en el qual, entre d'altres, s'indiquin les normes i les prioritats de circulació.

El PEMMS de Torroella de Montgrí té la voluntat de ser un pla dinàmic que, des d'una lectura acurada de la realitat, proposa un projecte de futur. El conjunt d'accions plantejades parteixen de la voluntat de proveir

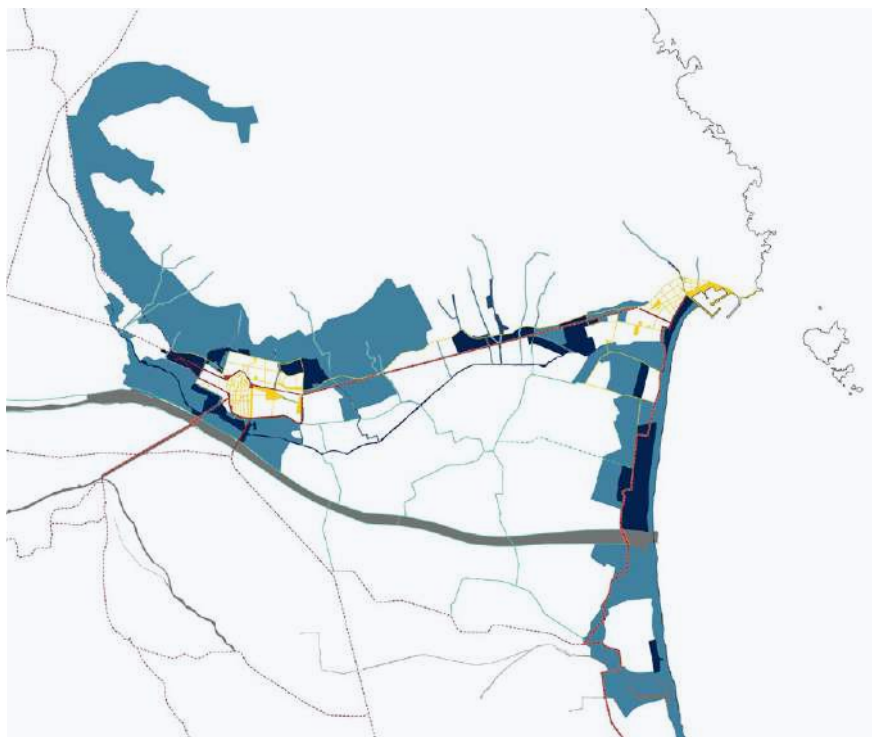


Figura 4. El plànol mostra el conjunt de projectes plantejats amb la voluntat de proveir el municipi d'una nova estructura espacial que sustenti la forma policèntrica del territori.

el municipi d'una nova estructura espacial que sustenti la forma policèntrica del territori. La hipòtesi sostinguda pel PEMMS és que sigui possible reduir els costos externs del model territorial actual per mitjà d'un projecte col·lectiu dels espais de la mobilitat. Davant la construcció de noves infraestructures que permetin anar més ràpid, es proposa reinterpretar els espais existents a favor de la mobilitat dolça i el transport col·lectiu. L'atenció ha estat posada en els espais i en la seva reinterpretació per adaptar-los a l'escala humana. La forma del territori es troba al centre dels projectes proposats, que suporten la idea d'un territori obert i policèntric on l'espai buit esdevé una figura projectual fonamental i assumeix un paper primari respecte a l'espai construït.

La posició, aparentment contradictòria, que ha guiat l'elaboració del PEMMS de Torroella de Montgrí és que per construir un territori més sostenible no necessàriament s'ha de partir d'una limitació dels desplaçaments ni s'ha d'imaginar forçosament la reestructuració de les activitats sobre el territori, sinó que ha de ser el projecte de reestructuració dels espais per a la mobilitat l'element capaç de dotar d'un nou cicle de vida tot allò que ja existeix.