

Panoràmica de la Vall d'en Bas des del Monestir de Sant Miquel de Castelló

El Pla director urbanístic de les valls d'en Bas i del Ges i el Bisaura.⁽¹⁾ Ordenar el territori des de la reflexió paisatgística

PER: RICARD PIÉ i JOSEP M. VILANOVA, arquitectes, professors de l'UPC

L'obertura de l'eix Olot-Vic és una vella qüestió que ja es plantejaven algunes entitats cíviques del país a principis del segle XIX, com la proposta presentada per la *Junta de Comercio* de Catalunya (1816) o diverses instàncies públiques a mitjan segle XVIII, quan buscaven la modernització i la millora de les infraestructures de comunicació a Catalunya, des del document redactat per Bernardo Ward el 1761 fins al *Plan General de Carreteras* de la Llei Moyano, de 1864.

UNA VELLA QÜESTIÓ, UNIR PARTS DEL TERRITORI PASSANT PER SOBRE EL QUE FIXA LA GEOGRAFIA

El primer document que emmarca aquesta operació dins de la xarxa catalana és el Pla General d'Obres Públiques de l'any 1935, redactat per l'enginyer de camins Victoriano Muñoz Oms. En aquest document, la connexió Olot-Vic forma part de l'eix que va des de Cervera –on connecta amb el de Barcelona a Lleida (XIII)– a Olot (XIV) i, des d'aquell punt, a Figueres i Portbou.

L'any 1975, les diputacions i el *Ministerio de Obras Públicas* elaboren un document sobre «*El eje transversal de Cataluña, tramo Lérida-Gerona*», arran del qual l'Ajuntament d'Olot encarrega a l'arquitecte Joan Antoni Solans un estudi en què es defensa que aquest eix passi tant per Bracons com per aquella ciutat. Fins a aquest document, el debat havia estat centrat en els avantatges i inconvenients de construir un eix paral·lel a la costa per les comarques centrals que connectés aquests territoris entre si i, al mateix

temps, fos una via alternativa per als trànsits que transcorren pel corredor prelitoral català i enllacen directament amb els que van de França cap als territoris interiors peninsulars.

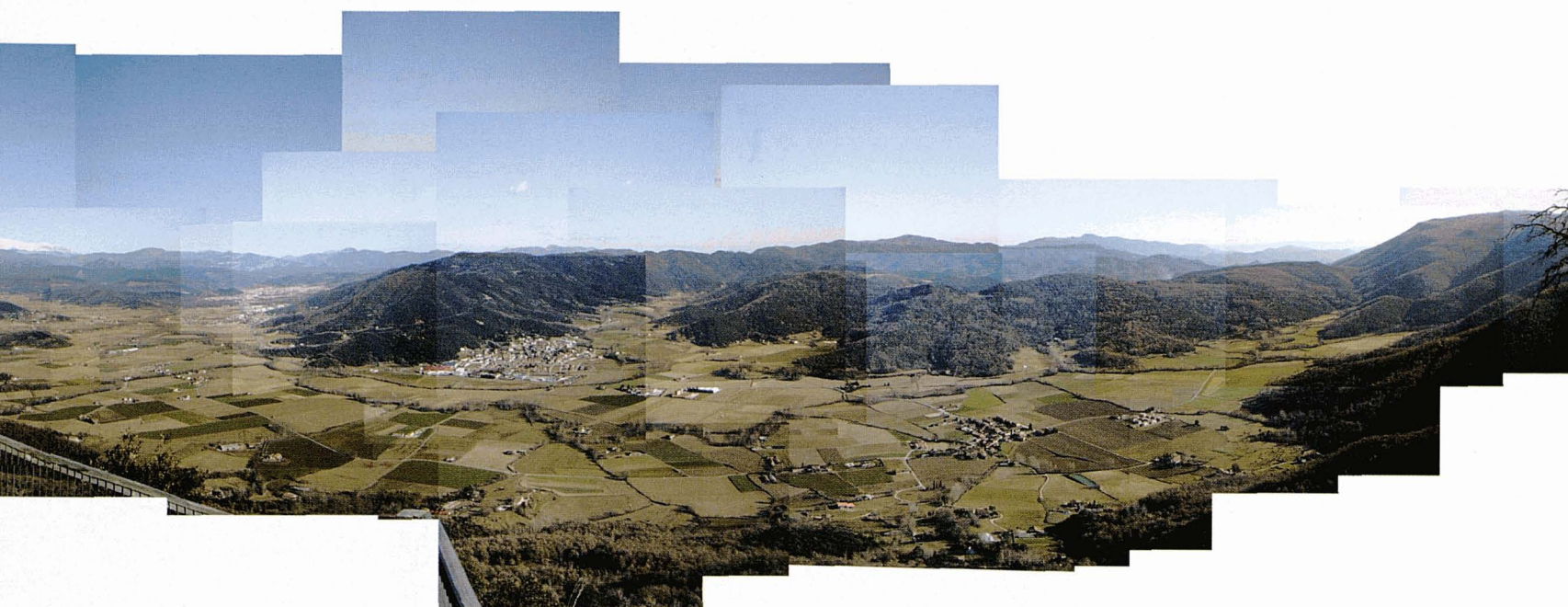
Tanmateix, a partir de la dècada dels vuitanta el debat deixa de ser una qüestió referida exclusivament al lloc de pas d'aquest eix, per convertir-se en un debat sobre l'impacte ambiental i paisatgístic que pot tenir una infraestructura d'aquest tipus. Aquest canvi es produeix a partir de la delimitació del Parc Volcànic, quan la Garrotxa ha fet de la protecció dels seus valors paisatgístics i ambientals el tret definitori de l'ordenació de la seva comarca.

El Pla de Carreteres de Catalunya, aprovat l'any 1985, resol que l'eix Transversal vagi a Girona per Anglès i reitera la necessitat d'una connexió directa entre Olot i Vic:

«[...] una bifurcació de l'Eix Transversal en direcció cap a la important comarca de la Garrotxa, l'accessibilitat de la qual en direcció cap a Osona és a hores d'ara molt deficient.»

A més, el Pla respon a la preocupació mediambiental amb la condició que el desenvolupament d'aquest eix es realitzi amb la màxima cura i respecte per l'espai natural.

L'adaptació del Pla de Carreteres de 1996 a la Llei 7/1993 manté la proposta del Pla anterior i defensa l'itinerari Vic-Olot-Figueres com un



«[...] canal de pas alternatiu als eixos situats a la zona costanera i la Depressió Prelitoral, especialment per als fluxos que, procedents del punt fronterer de la Jonquera, tinguessin com a destinació les terres de Lleida i el centre i nord de la península.»

En els anys 1994, 1997 i 1998 es posen a informació pública els estudis informatius i d'impacte ambiental de diversos trams i al començament de l'any 2003 s'inicien les obres. El nou Govern de la Generalitat, sortit de les eleccions del mateix any, atura les obres, i el 15 de març de l'any següent acorda introduir una sèrie de modificacions al projecte. Aquella decisió contradeia la posició defensada per alguns membres del Govern quan estaven a l'oposició i suposava un esforç per tal de compatibilitzar les preocupacions dels qui es mostraven contraris a aquesta infraestructura amb l'opinió d'aquells que defensaven que la via era absolutament necessària per a la zona i per al millor funcionament del sistema viari català.

L'acord del Govern de 15 de març proposa tres mesures:

- Encarregar de manera immediata la redacció d'un pla director de les valls d'en Bas i del Ges.
- Modificar el disseny del túnel augmentant-ne la llargada, disminuint l'amplada en un carril i ajustant el pendent.
- Reduir la categoria de l'eix a via de connexió entre dues comarques.

La primera mesura volia evitar que la millora de l'accessibilitat produís els efectes devastadors que s'havien produït a la comarca de la Cerdanya amb l'obertura del túnel del Cadí. La segona resolvia directament alguns dels problemes que s'havien plantejat amb les obres del túnel i la tercera rebaixava la categoria de la via a «comunicació de caràcter intercomarcal», en un intent d'evitar que l'eix es convertís en un desdoblament involuntari de l'eix Transversal.

L'encàrrec d'un pla director urbanístic (PDU) demanava a aquest document el control de les tensions territorials que produiria la millora de l'accessibilitat d'aquest sector, l'ordenació de les expectatives creades i la protecció dels valors paisatgístics i territorials de l'àrea que envolta l'eix.

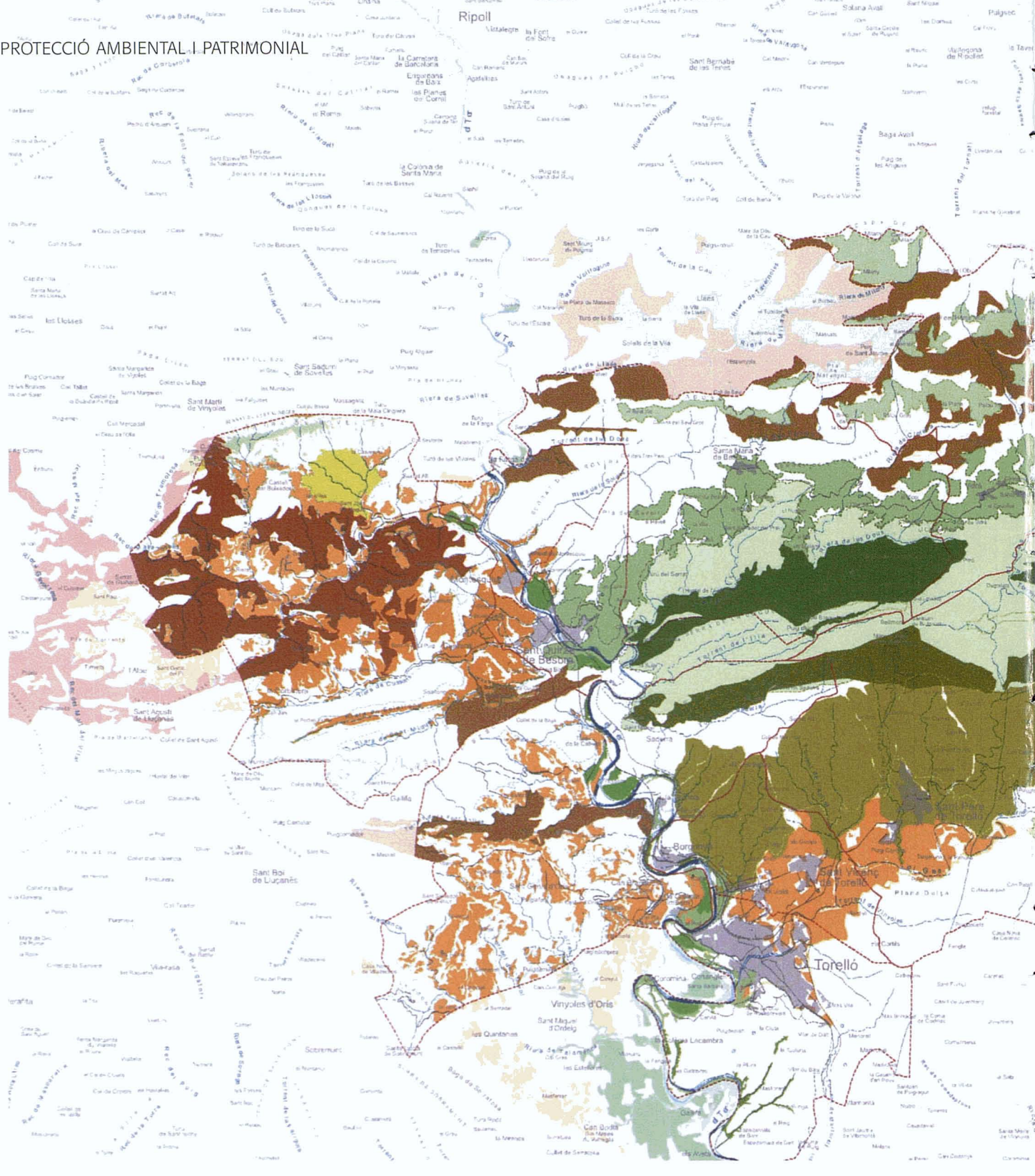
TÚNELS, AUTOVIES I TRENS. LES DIFICULTATS PER ORDENAR ELS TRÀNSITS

L'acord del Govern rebaixa la categoria de la via que passa pel túnel de Bracons, no només a causa de les restriccions tècniques que li imposa, sinó també de l'afirmació de fer acabar l'eix del túnel a la carretera de les Preses, la C-63. Aquesta afirmació no és menor pel fet que suposa considerar aquesta via com una connexió exclusivament intercomarcal; la pregunta és si aquesta voluntat es pot traduir en fets o si la millora que suposarà la construcció del túnel converteix l'eix en una via inevitable i de trànsit intens. Prenent la frase que va dir el geògraf Enric Liuch quan es va estrenar l'Eix Transversal, es podria dir que «l'èxit [del túnel de Bracons] pot ser el seu fracàs, i el seu fracàs, el seu èxit».

Més enllà del fet que el desdoblament de l'eix Transversal desviï el trànsit pesant cap a aquesta ruta, és evident que –des d'una perspectiva de futur– el control i la moderació del trànsit de l'eix de Bracons dependrà de les alternatives que s'ofereixin, com la millora de l'eix Pirinenc per Collsacosta o les actuacions que es facin en la xarxa ferroviària. La construcció d'un eix ferroviari transversal és un tema cabdal per a Catalunya i per a Bracons, no només pels interrogants que hi ha plantejats sobre aquest mitjà de transport com a alternativa a l'automòbil, sinó també perquè el primer projecte que ha sortit a la llum pública –igual que va passar amb l'eix Transversal– aposta per un traçat paral·lel a l'eix viari que connecti amb el tronc central del corredor prelitoral per Girona i l'aeroport,⁽²⁾ repetint una altra vegada una opció a favor de certes peces territorials pel seu pes i contra el que podria ser la traça d'una teòrica diagonal que anés directament de Lleida a Figueres.

Plànol d'àmbits d'estudi per a ús de sòl i associació d'elements de paisatge

- Municipi d'Estudi
- Xarxa viària-ferroviària
- Hidrografia
- Zones urbanitzades
- Ter**
- Conneus ragedu Ter
- Pollaneres Ter
- Boac ribera Ter
- Poses Ter
- Vall riera de Sora**
- Conneus Sora
- Pi roig
- Fagedes
- Associació bardisses
- Vall riera de Cussons**
- Conneus Cussons
- Pi roig
- Conneus del llevant d'Orís**
- Conneus Orís
- Associació pi roig i roure
- Conneus de L'Espons**
- Conneus l'Espons
- Boac mixt roure i pi
- Praderes i terrasses de Collfred**
- Praderes i terrasses Collfred
- Associació boscs roure i fagedes
- Vall dels Dous**
- Àmbit riera dels Dous
- Voltant nord Serra de la Coguleta
- Voltant sud Serra de Sant Miquel del Mont
- Terrasses vall de Ridaurs
- Conneus vall de Ridaurs
- Pla sec i boscs ribers
- Boscos voltants sud
- Parcel·lari en pendent
- Serra de Curull, Freixenedà i dels Llacers**
- Àmbit Serra de Curull, Freixenedà i de Llacers (exclou)

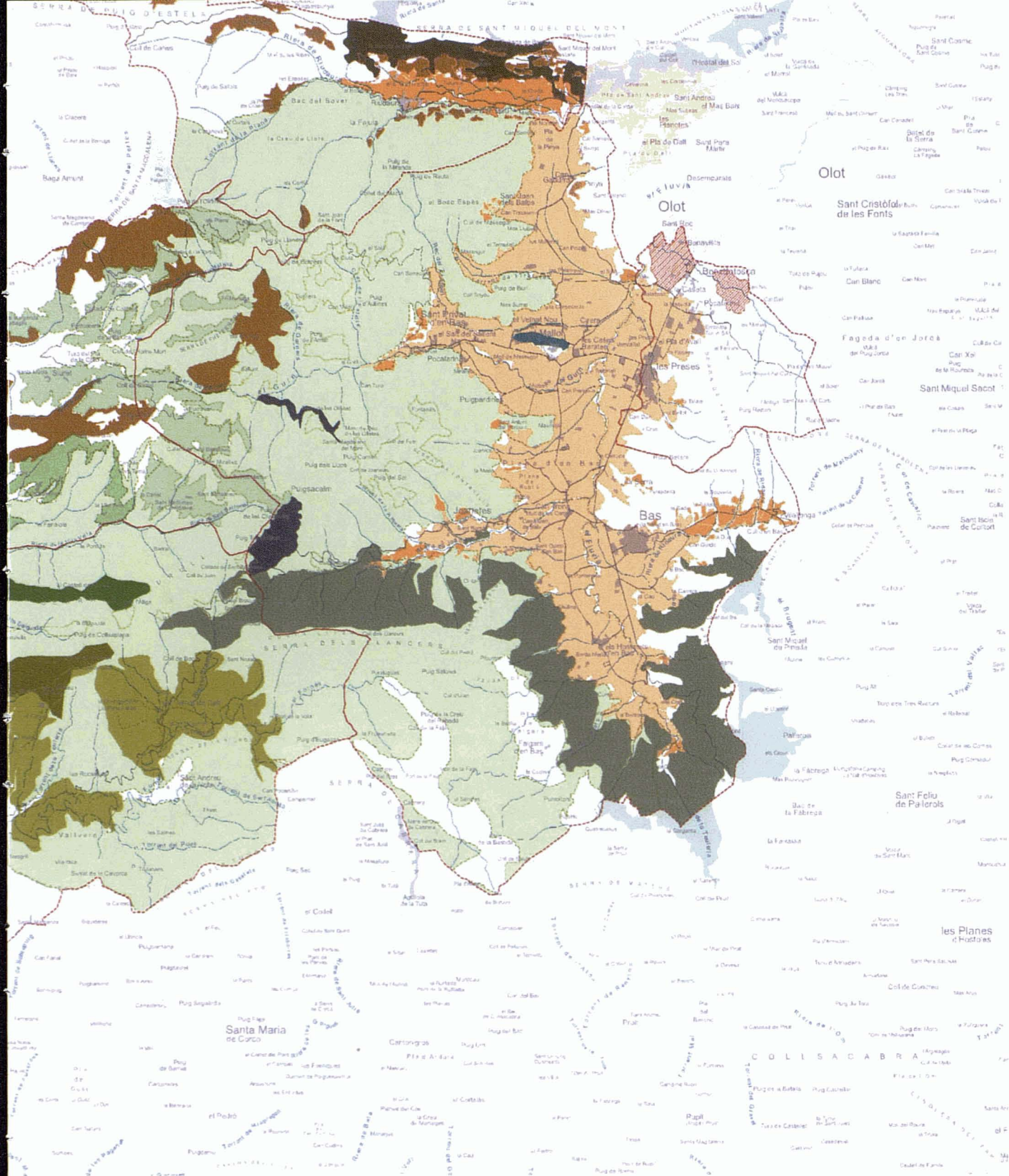


En qualsevol cas, la qüestió ferroviària més important és la línia de Barcelona a Puigcerdà i el servei de rodalies de Barcelona, tant pels terminis com per l'articulació d'aquests territoris. A escala general, sovint s'ha reivindicat aquesta línia com una alternativa a la de la Jonquera. Sembla evident que un eix directe entre Barcelona i París –per Tolosa– és de molt interès, per tal de descarregar la línia de la costa d'ambdós països. El problema que ho impedeix és el fort desnivell que cal superar per arribar a la Tour de Carol; mentre que la Jonquera és a 110 m d'alçada sobre el nivell del mar, Puigcerdà es troba a 1.200 m, una alçada que només es podria guanyar amb la construcció d'un túnel gairebé des de Ripoll fins a la frontera.

Deixant de banda aquesta possibilitat, el PDU es planteja millorar i ampliar els serveis de rodalies de Barcelona fins a Ripoll, amb el desdoblament de la via –en un primer moment fins a Torelló i, més endavant, fins a Ripoll– i un nou traçat que millori les condicions ferroviàries de la línia i possibiliti la reordenació de l'entorn de les estacions i, en alguns casos, el pas d'algun carrer que serveixi per reestructurar les xarxes urbanes.

EL TRAÇAT DE L'EIX PER LA VALL D'EN BAS: AMAGAR-LO O SITUAR-LO BÉ

Una qüestió que l'acord de Govern deixa en mans del PDU és la connexió de la sortida del túnel amb les infraestructures viàries



del cantó de la Garrotxa. El pas de la carretera per la Vall d'en Bas ha estat una de les qüestions més polèmiques, perquè suposa travessar una plana de molt alt valor agrícola i paisatgístic.

Les alternatives estudiades fins ara eren extremadament contradictòries: unes apostaven per situar-se en una banda o altra del riu Fluvià, trepitjant-ne i malmetent-ne les ribes i forçant-ne la canalització, mentre que d'altres buscaven l'esquena del nucli de les Preses, per la cara de ponent, fent una llarga volta en túnel pels contraforts del Parc Volcànic—per la zona del Bosc de Tosca— i connectant finalment amb la futura variant d'Olot per la seva cara de llevant; en definitiva, es tractava de construir una llarga ziga-zaga per arribar al mateix punt.

Finalment, la darrera alternativa proposava deixar de banda la connexió amb la variant d'Olot i anava a buscar la carretera d'Olot a Figueres per Begudà, travessant el Parc Volcànic pel centre i en línia recta.

Totes les alternatives estaven pensades perquè hi passés una via segregada i d'alta intensitat que no havia d'interferir amb la xarxa local, encara que això deixés sense resoldre algunes necessitats de la circulació interna. Les iniciatives que passaven paral·leles al riu es des preocupaven dels seus efectes sobre la plana. La que va a sortir a Begudà, per exemple, no resolva la connexió amb la circumval·lació d'Olot i s'arriscava a travessar el Parc Volcànic, evitant el pas per la Vall d'en Bas a canvi de crear un altre territori tan o més delicat que el que es pretén protegir.

“ EL NOU EIX DEL TÚNEL DE BRACONS PERTANY AL SEGON GRUP D'ACTUACIONS, UN GRUP QUE ESTÀ DIBUIXANT UNA NOVA CARTOGRAFIA TERRITORIAL

L'única solució més o menys creïble de les plantejades fins ara és la que passa per darrere de les Preses, fent un recorregut contradictori que només es justifica perquè busca l'esquena del nucli urbà i passa més o menys d'amagat. Una altra alternativa plantejada pel PDU tracta de donar un paper més urbanístic a la nova traça, tal com fan les travesseres i les rondes urbanes. En unes altres paraules, entendre les vies com quelcom més que un element de connexió entre diferents punts i de tall i barrera a les zones de pas, per llegir-les com a elements que dibuixen les geometries bàsiques del sòl, que defineixen els límits i l'accessibilitat; en definitiva, que juguen un paper estructurador tal com sempre han fet. Per aquesta raó, el PDU proposa dues opcions. Una busca l'amagatall i deixa oberts tots els altres temes d'ordenació; mentre que l'altra busca una posició que marqui la vocació de cada part del territori i resolgui correctament la connexió amb la circumval·lació d'Olot, així com la transformació de la carretera actual en una via urbana de relació entre els nuclis que s'encadenen al llarg del seu recorregut.

És evident que l'impacte visual d'aquestes dues opcions és molt diferent, però si s'ha d'establir un ordre de preferències pel que fa al tractament que s'ha de fer en cada tram de via en relació amb aquesta qüestió, el tram més sensible és el de Sant Esteve d'en Bas a les Preses, perquè talla transversalment la Vall d'en Bas i divideix en dos aquest espai. La solució que va pel darrere de les Preses no planteja problemes d'impacte visual, sinó d'obra d'infraestructura. Finalment, la proposta paral·lela a la carretera C-152 necessitaria un tractament especial per integrar-ne el traçat paisatgísticament i urbanament.

A la comarca d'Osona, la xarxa viària no està condicionada especialment per l'eix de Bracons. L'única qüestió que queda pendent és el disseny d'una via que mai no ha estat dibuixada, però que l'anterior director general d'Urbanisme introduïa en els planejaments municipals. Es tracta d'una via orbital, que passava per la cara oest de la comarca i connectava entre si els pobles de la seva corona perimètrica –Taradell, Santa Eugènia de Berga, Sant Julià de Vilatorrada, Roda de Ter, Manlleu i Torelló–, que actualment ho han de fer a través de la xarxa radial que surt de Vic.

En les reserves que la Direcció General d'Urbanisme va assenyalar en els diferents planejaments municipals, aquesta via arribava a la carretera de Ripoll passant per entremig dels nuclis de Torelló i Sant Vicenç de Torelló, a través d'una topografia molt complicada, que actualment és impracticable. El PDU proposa tancar aquesta via pel sud de Torelló, connectant amb l'eix del Ter per la farga Lacambra, resolent així el problema plantejat i tancant una de les tres façanes de la futura circumval·lació dels nuclis de Torelló i Sant Vicenç amb aquesta via.

ORDENAR LES EXPECTATIVES URBANES PER EVITAR TENSIONS TERRITORIALS

En el decurs de les dues últimes dècades, a Catalunya s'han implementat una sèrie d'infraestructures viàries que han transformat el territori, ja que s'ha incrementat l'accessibilitat de zones situades

al seu entorn i s'ha facilitat la comunicació entre diverses parts del territori. En les àrees més properes a aquestes infraestructures, als punts d'entrada i sortida, els canvis han estat més destacables, perquè a l'augment d'accessibilitat s'ha afegit un increment important de la centralitat, de tal manera que aquests espais han esdevingut territoris preferents per a la residència i les activitats econòmiques.

L'eix Transversal, l'eix de l'ebre, l'eix del Llobregat (autopista entre Sant Cugat i Manresa) o els túnels del Garraf són algunes de les infraestructures viàries que han tingut aquests efectes, ja sigui perquè han incrementat la capacitat d'un sistema ja existent o perquè han establert noves relacions, que fins aleshores eren pràcticament inexistentes. L'eix del Llobregat és un bon exemple de la primera situació i l'eix Transversal, de la segona. El nou eix del túnel de Bracons pertany al segon grup d'actuacions, un grup que està dibuixant una nova cartografia territorial.

No és fàcil aïllar els efectes que pot produir aquesta nova via d'altres accions que es puguin donar entorn de Bracons, ni tan sols si els efectes que s'han produït en alguns dels casos indicats més amunt són comparables als que es poden produir aquí. En qualsevol cas, són comparacions que poden servir per imaginar el que pot passar quan l'eix de Bracons es posi en funcionament.

Dels casos citats anteriorment, hi ha moltes similituds entre el paper territorial de l'eix de Bracons i els eixos Transversal i de Sant Cugat-Manresa. Per una banda, els efectes territorials de l'eix del Llobregat –que acosta el Pirineu oriental a la Regió Metropolitana de Barcelona, passant per una de les capitals de la Catalunya central, Manresa– presenten similituds amb el procés de reforçament de l'eix Vic-Ripoll, que suposarà la continuació de l'eix Barcelona-Vic. De fet, aquest eix és una segona via de penetració als Pirineus i Prepirineus orientals a partir d'un eix fluvial (Congost-Ter) i passa per l'altra gran ciutat de la Catalunya central, Vic.

Com ja s'ha dit, l'eix Transversal és una infraestructura que ha generat i pot generar noves formes d'articulació del territori. En aquest sentit –tot i les clares diferències quant a la longitud del traçat i la funcionalitat de la via–, l'eix Transversal presenta una situació molt similar a la que es produirà amb la construcció del túnel de Bracons.

En els dos eixos construïts hi ha dues àrees de cohesió –la de Manresa i la de Vic– que presenten similituds amb el territori objecte de l'actuació a Bracons: una cruïlla de comunicacions, una composició mixta de municipis pel que fa a la grandària de les poblacions o l'existència de municipis amb una certa industrialització, juntament amb d'altres de caràcter certament més «rural».

La comparació entre la producció d'habitatges a les àrees de cohesió de Manresa i Vic, per una banda, i de l'àrea d'Olot, pel que fa a l'àmbit del PDU que afecta la Garrotxa, permet dibuixar diversos escenaris de futur (vegeu les taules 1, 2, 3 i 4).



ESCENARIS. MUNICIPIS D'OSONA: BISAURA, VALL DEL GES I TORELLÓ

TAULA 1. ESCENARI TENDENCIAL. CREIXEMENTS PREVISIBLES SI ES MANTENEN LES TENDÈNCIES ACTUALS

Àrees urbanes	Stock 2004	% anual 2000-2004	Creixement anual 2004-2010	Creixement total previst 2004-2010	Horitzó 2010	Horitzó 2015	Horitzó 2030
Bisaura	1.856	1,11	21	124	1.980	2.084	2.394
Vall del Ges	2.069	1,25	26	156	2.225	2.354	2.743
Torelló	7.520	1,52	114	686	8.206	8.777	10.491

TAULA 2. ESCENARI COMPARATIU AMB LES ÀREES DE COHESIÓ DE MANRESA I VIC, I VIC I MANRESA CIUTAT. CREIXEMENTS PREVISIBLES SI ES CREIX COM LA MITJANA D'AQUESTES ÀREES

Àrees urbanes	Stock 2004	% anual 2000-2004	Creixement anual previst 2004-2010	Creixement total 2004-2010	Horitzó 2010	Horitzó 2015	Horitzó 2030
Bisaura	1.856	2,23	41	249	2.105	2.312	2.934
Vall del Ges	2.069	2,23	46	277	2.346	2.578	3.271
Torelló	7.520	3,20	241	1.444	8.964	10.166	13.775

TAULA 3. ESCENARI COMPARATIU AMB LES ÀREES DE COHESIÓ DE VIC I VIC CIUTAT. CREIXEMENTS PREVISIBLES SI ES CREIX COM LA MITJANA D'AQUESTES ÀREES

Àrees urbanes	Stock 2004	% anual 2000-2004	Creixement anual previst 2004-2010	Creixement total 2004-2010	Horitzó 2010	Horitzó 2015	Horitzó 2030
Bisaura	1.856	1,87	35	208	2.064	2.237	2.757
Vall del Ges	2.069	1,87	39	232	2.301	2.494	3.073
Torelló	7.520	4,19	315	1.893	9.413	10.990	15.721

ESCENARIS. MUNICIPIS DE LA GARROTXA

TAULA 4. ESCENARIS POSSIBLES PER ALS MUNICIPIS DE LA GARROTXA

Tipus d'escenari	Stock 2004	% anual 2000-2004	Creixement anual previst 2004-2010	Creixement total 2004-2010	Horitzó 2010	Horitzó 2015	Horitzó 2030
Escenari tendencial	2.457	2,15	53	316	2.773	3.037	3.827
Comparació àrees de cohesió de Manresa, Vic i Olot	2.457	1,81	44	266	2.723	2.945	3.610
Comparació àrees de cohesió d'Olot	2.457	0,95	23	139	2.596	2.712	3.061
Comparació Olot ciutat	2.457	1,91	47	282	2.739	2.974	3.679



Panoràmica de Sant Andreu de la Vola, on s'estan realitzant les obres del túnel de Bracons

Les previsions de futur poden ser molt diverses. En els sistemes urbans menors —el Bisaura i la Vall del Ges— els creixements possibles no varien gaire entre uns i altres escenaris. A Torelló es passa d'un creixement al voltant d'un 50% a més del 100% per al 2030. Pel que fa als municipis de la Vall d'en Bas, l'escenari tendencial és el que dona xifres més altres.

L'estudi d'aquest mateix escenari des del punt de vista tipològic dona una distribució molt significativa entre edificació aïllada unifamiliar en filera i residència en edificis plurifamiliars. Mentre que en l'escenari tendencial el nombre d'habitatges unifamiliars i en edificis plurifamiliars tendeix a ser relativament semblant, en els escenaris que prenen com a referència àrees més urbanes —que, d'altra banda, són els que donen majors creixements— el nombre d'habitatges en edificis plurifamiliars supera àmpliament el dels habitatges unifamiliars.

Aquest patró territorial és comú a diverses parts del territori català, que han evolucionat en el mateix sentit després de la construcció de grans eixos viaris, com l'eix Igualada-Vilafranca, l'eix del Llobregat, els túnels del Garraf, l'eix Mataró-Granollers o les dues infraestructures utilitzades en termes comparatius en aquest estudi, l'eix Sant Cugat-Manresa i l'eix Manresa-Vic o eix Transversal.

Si traslladem aquestes consideracions a les previsions en sòl residencial i edificació en sòl urbà del conjunt de plans municipals vigents i en revisió, es podria dir que l'oferta prevista cobreix perfectament qualsevol dels tres escenaris que s'han plantejat anteriorment. La qüestió que cal resoldre és en quines condicions es produirà el seu desenvolupament i si aquest tindrà lloc allà on el PDU considera més adequat.

REFORÇAR EL PAPER DELS SISTEMES URBANS DE LA VALL D'EN BAS, DEL GES I EL BISAURA

La Vall d'en Bas és la capçalera del riu Fluvià, situada a l'esquena d'Olot: una plana agrícola molt fèrtil, amb petits pobles i assentaments rurals. La Vall del Ges i el Bisaura és totalment diferent;

es tracta d'un sistema urbà situat sobre el riu Ter, en el quadrant nord-est de la comarca d'Osona, sobre els territoris rugosos del Ges i el Bisaura, damunt el corredor fluvial cap al Ripollès i amb una forta tradició industrial.

Si la Vall d'en Bas és el final d'un braç que neix de la columna que forma el corredor prelitoral, els sistemes de Torelló i Sant Quirze de Besora són un esglaó més del seguit de pobles que enfilen des de Barcelona cap al nord, cap al Massís Central francès, per un camí tortuós i ascendent que s'esgota a la Vall de Ribes. Com passa en d'altres indrets, aquest camí penja d'un riu —el Ter—, però quan arriba a la plana d'Osona gira 90° i enfila cap al mar, fent dreuera, travessant pel mig de les Guilleries cap a Girona i Torroella de Montgrí.

El sector del Ges i el Bisaura és històricament un sistema territorial pobre d'agricultura de secà i bosc, dependent de Vic, que a mitjan segle XIX viu una forta transformació econòmica arran de la construcció d'una sèrie de colònies industrials al voltant del riu Ter i la construcció del ferrocarril. La crisi tèxtil de finals del segle XX tanca aquest període i dona pas a una forta davallada econòmica —i el consegüent abandó de fargues i colònies—, que no se superarà fins que no arribin altres activitats econòmiques i una nova demanda residencial relacionades amb els processos de descentralització industrial i d'habitatge que viuen la Regió Metropolitana de Barcelona i ciutats mitjanes com Vic.

Si donem per suposat que el creixement i la transformació d'aquests territoris —com està passant a tot Catalunya— tenen el seu focus principal a Barcelona i la seva Regió Metropolitana, es pot dir que el túnel de Bracons no introduirà grans modificacions en aquesta àrea. Des del punt de vista residencial, el desdoblament de la línia fèrria cap a Barcelona pot ser quelcom més important que l'obertura del túnel. Segurament, el túnel de Bracons pot tenir efectes sobre l'activitat industrial, que pot considerar interessant pertànyer a la segona corona de Barcelona i treure profit de l'accés directe a dues vies de comunicació cap a la frontera francesa i a l'interior peninsular.

A la Vall d'en Bas la situació és molt diferent. El temps d'accés a aquest territori des de Barcelona es reduirà significativament i la vall es convertirà en un espai per a la segona residència, un territori que històricament ha estat ocupat per un gran nombre d'edificacions rurals que són molt atractives per als usuaris amb recursos econòmics. Quant a la demanda industrial, la qüestió té una dimensió doble. Al marge de la demanda externa que pugui atraure les millores d'accessibilitat que suposa la construcció del túnel, hi ha un tema pendent pel que fa a la demanda interna de la comarca i el seu desenvolupament. En aquest aspecte, els planejaments municipals d'Olot i les previsions industrials del planejament comarcal són molt contingudes, per mantenir la qualitat ambiental i paisatgística de la zona. Els dubtes són si l'oferta serà suficient i si la gestió general dels plans serà adequada per evitar que es descontrolï la situació.

En termes residencials, a la comarca de la Garrotxa es produirà un increment de la demanda de segona residència procedent de la Regió Metropolitana de Barcelona, mentre que a l'altra banda del Puigsacalm la situació no variarà.

Quant a la demanda de sòl industrial, l'àrea de Torelló està molt més ben posicionada per concretar aquelles expectatives que la Garrotxa: és més propera a l'Eix Transversal, es troba situada sobre l'eix que porta a Ripoll, té connexió amb una de les línies del tren de rodalies de Barcelona i és un territori amb una llarga tradició industrial. Les opcions industrials de la Garrotxa, en canvi, semblen ubicar-se fora de l'àmbit d'aquest PDU, segons les propostes que formula el Pla territorial de la comarca: entre Olot i Besalú, mirant amb més atenció cap a Girona.

En resum, es pot avançar que les tensions urbanes que es produiran a la Garrotxa es localitzaran, sobretot, en el sòl no urbanitzable i en les àrees residencials de segona residència; a Osona, en les zones industrials, en els territoris situats a les sortides de les vies i, de rebot, en l'oferta de primera residència.

En aquest marc, el més important és crear les condicions adequades perquè les expectatives de creixement se situïn als llocs adequats. A Osona, l'efecte túnel sembla que ja s'ha produït en les previsions que conté el planejament urbanístic municipal, sobretot pel que fa a l'oferta de sòl industrial i, amb menys intensitat, en el sòl residencial. Els problemes que tenen els sistemes urbans principals dels «tres» Torelló i el de Sant Quirze de Besora i Montesquiu són de grandària i estructura urbana. Les condicions topogràfiques del lloc i les formes de creixement per agregació han fet que aquestes poblacions encara depenguin de l'estructura urbana històrica, sense una base suficient que faci atractiva la seva oferta.

A la Garrotxa, la Vall d'en Bas és un espai obert que compta amb una llarga tradició en edificació rural dispersa. Actualment, hi ha tanta superfície de sòl ocupat per l'edificació als nuclis com a l'es-

pai rural. Aquesta situació, juntament amb la qualitat paisatgística de la vall, planteja un dels problemes més decisius que ha de resoldre el PDU.

En els dos sistemes urbans del sector d'Osona les propostes del PDU són dues: per una banda, articular una xarxa viària supramunicipal –en forma de circumval·lació pel continu urbà format pels nuclis de Torelló i Sant Vicenç de Torelló, amb Sant Pere de Torelló com a apèndix i un anell de circulació per als nuclis de Sant Quirze de Besora i Montesquiu– i, per l'altra, assenyalar quins són els territoris estratègics per a una articulació general de cada sistema.

L'ordenació de la Vall d'en Bas en aquest PDU no es pot suportar en la traça d'una via de caràcter supramunicipal –tal com es fa en l'altra banda–, excepte en el cas que es connecti la boca del túnel de Bracons amb la circumval·lació d'Olot per una via paral·lela a la carretera actual. En aquest cas, el planejament trobarà un límit fins al qual limitar el creixement futur, així com l'eix territorial en el qual articular i recollir les iniciatives que es puguin produir, a través de la transformació de la carretera actual en via urbana. Si la solució final escollida és la que passa per darrere del nucli de les Preses, les estratègies de protecció del PDU hauran d'ésser més voluntaristes. La relació entre el nucli edificat i la vall serà una relació oberta i, per tant, més exposada des d'un punt de vista urbanístic.

EVITAR PROPOSICIONS DECLARATIVES I DONAR INSTRUMENTS PER PROTEGIR EL PAISATGE

Les propostes del PDU no s'esgoten amb les mesures anteriors; de fet, només es justifiquen si s'aconsegueix una protecció efectiva del lloc i una preservació dels valors del medi i el paisatge.

Actualment, la qüestió del paisatge es troba present en el debat social. Tanmateix, aquesta preocupació no acaba de trobar la seva traducció en termes de planejament territorial o urbanístic. Els «catàlegs de paisatge» són discussions al voltant de les diferents tipologies de paisatge, mentre que les «cartes de paisatge» es queden en declaracions d'intencions, que en el millor dels casos proposen la protecció del paisatge deixant inamovibles tots els seus elements. La controvèrsia no acaba aquí, ja que cada disciplina –la geografia, l'ecologia, la pintura, etc.– dona una definició diferent del que entén per paisatge. Així doncs, no hi ha referències clares sobre quin paisatge s'ha de protegir ni la manera com fer-ho.

Per tant, la qüestió és explicar quins són els temes en els quals aquest PDU fa efectiva la protecció i, d'aquesta manera, mostrar què entén per cadascun dels conceptes que desenvolupa.

El primer pas és diferenciar entre el que és el paisatge i el que és un bon paisatge. En el llenguatge col·loquial es confonen aquests dos termes. Quan es parla del paisatge se suposa que estem parlant del paisatge bell. Atès que l'encàrrec es fa amb l'objectiu de protegir el paisatge actual dels canvis que pot comportar la construcció del túnel, es pot concloure que els paisatges actuals

“ EN TERMES RESIDENCIALS, A LA COMARCA DE LA GARROTXA ES PRODUIRÀ UN INCREMENT DE LA DEMANDA DE SEGONA RESIDÈNCIA PROCEDENT DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA, MENTRE QUE A L'ALTRA BANDA DEL PUIGSACALM LA SITUACIÓ NO VARIARÀ



Panoràmica de la Vall del Ges des del Santuari de Mare de Déu de Bellmunt

es valoren socialment de manera positiva. Per al PDU, el paisatge és la forma com es presenta el territori als ulls d'un observador. Un paisatge serà real quan allò que veu l'observador li expliqui veraçment com és aquell territori. En canvi, el paisatge fals és aquell que es presenta com allò que no és. Un paisatge real o fictici pot ser lleig o bell, segons els valors culturals de l'observador. La feina d'un paisatgista és facilitar la lectura de l'observador.

La primera decisió d'aquest PDU, doncs, és definir quins són els sistemes que configuren l'estructura orgànica del sòl no urbanitzable des del punt de vista paisatgístic. En aquest cas, s'hi han reconegut dos sistemes: per un costat, el de l'aigua, perquè és el sistema que sintetitza millor quina és l'estructura del territori; per l'altre, el dels recorreguts paisatgístics o camins, perquè són els miradors que permeten l'observació del paisatge.

La segona decisió és valorar les condicions en les quals es troba el paisatge, com un escenari viu en transformació constant. D'aquesta primera anàlisi –i dels riscos estimats per a cada territori– es conclou l'existència de tres dinàmiques paisatgístiques diferents:

- El corredor del Ter apareix com un territori històricament molt transformat per la mà de l'home, que des d'un punt de vista paisatgístic està en decadència. El PDU proposa recuperar els trets d'aquest espai i donar-li un sentit.
- La plana de la Vall d'en Bas és un territori productiu madur que es presenta com un espai de gran bellesa. El risc paisatgístic d'aquest espai és precisament la seva dinàmica econòmica, que pot malmetre les seves condicions.

□ Finalment, hi ha el territori comú de bosc i muntanya de la resta de l'àmbit. És un espai en equilibri, amb una economia agrària feble i que es valora com a bell.

La tercera decisió és determinar quines qüestions es volen regular. Per als ecòlegs, el «bon paisatge» és el resultat d'un bon tractament ecològic del territori. Això és cert i suficient en alguns àmbits; en aquells en els quals la força dels elements naturals s'imposa sobre l'acció de l'home. Per això, el PDU classifica els espais rurals en quatre categories:

- Espais nodals d'interès natural, que fan referència als que han estat inclosos en el Pla Especial d'Interès Natural (PEIN).
- Espais en xarxa d'interès natural, que conformen els corredors de connexió ecològica entre els àmbits definits pel PEIN.
- Espais ordinaris d'interès natural, que no tenen especial significació per completar el mosaic natural.
- Espais d'interès especial, aquells que pel seu valor específic recullen aquells sòls que tenen un especial valor patrimonial per raons geològiques, geomorfològiques o lligades al cicle de l'aigua.

Tanmateix, l'ordenació del paisatge va més enllà de la protecció del medi. Per a l'observador del paisatge, és allò que fa permanent i identificable un territori. Aquestes permanències es fan eficaces en tres camps, que són:

- La forma del territori.
- Els usos i les cobertures vegetals del sòl.
- Les activitats que s'hi poden desplegar.



La forma del lloc és el primer component d'allò que configura el paisatge, més enllà dels seus valors naturals. Per aquest motiu és fonamental que el PDU reguli normativament les transformacions que afectin el relleu, els traçats parcel·lars, les xarxes de camins i recs. Aquestes regulacions fixen els límits màxims d'aquestes transformacions i quan han de ser estudiades per un planejament derivat, perquè tenen un impacte superior al que es produeix en l'esdevenir quotidià.

El control de la cobertura vegetal constitueix un altre component essencial de quelcom que canvia i evoluciona de manera natural, la vegetació. Aquestes cobertures es defineixen per la combinació de tres tipus de cobertura bàsica: els boscos, les pastures i els roquissars, i els conreus. Els resultats de la seva combinació són:

- ▣ Teixits o mosaics, mot que no s'utilitza per tal d'evitar malentesos amb les proposicions tècniques que formulen ecòlegs com Richard T. T. Forman.
- ▣ Seqüències, quan la cobertura vegetal és més simple i es repeteix.
- ▣ Continus, quan la cobertura està formada bàsicament per una de les tres bàsiques.

L'ordenació del PDU regula en cada cas la relació entre el bosc, les pastures i roquissars i els conreus, tenint en compte les seves condicions naturals i la manera com es gestiona i s'explota el sòl.

Finalment, el PDU regula les activitats econòmiques del sòl no urbanitzable, pel que fa a l'aprofitament forestal, l'activitat agrícola, les explotacions ramaderes, la caça i la pesca, les activitats extractives o l'abocament. Així mateix, ordena l'edificació en el sòl rural.

El control de tots aquests aspectes es realitza des d'una divisió «zonal» de tot el sòl no urbanitzable. Si per una banda es defineixen dos sistemes generals —«els camins de l'aigua» i «els recorreguts paisatgístics»—, per l'altra es divideix el territori en «unitats paisatgístiques», en les quals pren forma el conjunt de consideracions que s'han explicat. Aquestes unitats es detallen segons com es presenten els tres plans que conformen l'estructura perceptiva del paisatge:

- ▣ El primer pla, en el qual es poden distingir les formes i els colors de les coses, i que constitueix l'espai d'intimitat de les persones.
- ▣ El segon pla, en el qual es perd el detall de les coses —el dibuix—,

però es mantenen els perfils i les masses de colors, i en el qual es reconeix la presència dels homes com a objecte indesxifrable.

- ▣ El tercer pla —o pla llunyà—, en el qual es pot distingir el perfil de les coses i el contrast dels colors.

Tots quatre tipus de paisatge es caracteritzen en funció d'aquests plans:

- ▣ El paisatge llunyà-proper és aquell que es defineix pel pla dominant, perquè és el tercer pla de les panoràmiques generals del territori o perquè no té perspectiva quan s'hi és dins. Aquests tipus de paisatges tenen diferents graus de protecció segons les seves categories ambientals.
- ▣ El paisatge obert-tancat és aquell que es defineix pels seus límits, per la manera com es manifesten en algun dels tres plans que conformen el paisatge. El paisatge obert-tancat és un paisatge dins d'un altre que l'abraça. Quan s'obre i desapareixen els límits és perquè el segon o tercer pla queda fora del mateix paisatge. Quan es tanca és perquè algun d'aquests plans separa aquest paisatge del que hi ha al darrere.
- ▣ El paisatge concertat-incert és aquell que es presenta de manera fragmentada, a vegades de forma diversa i imprevisible i d'altres regulada. El paisatge concertat-incert és un paisatge que s'observa en moviment, com una seqüència de primers i segons plans en què es reconeix una certa identitat, però no sempre se'n desdobren el ritme.
- ▣ El paisatge unitari-encadenat és un paisatge format per un conjunt de paisatges unitaris, relacionats entre si per un fil conductor. El paisatge unitari-encadenat és una seqüència de recintes que es connecten entre si a través de portes.

La protecció del paisatge, d'acord amb el que s'ha exposat fins ara, és definida per les característiques de la unitat a la qual pertanyi i a la seva dinàmica. Per això, finalment el PDU proposa la creació de dos parcs —el Parc Fluvial del Ter i el Parc Agrícola de la Vall d'en Bas—, perquè entén que en aquests dos espais s'ha d'anar més enllà de la simple ordenació i que se'n pot assegurar la gestió a través de la figura del parc; en el cas del riu Ter, reivindicant un espai obsolet, i en el de la Vall d'en Bas, modulant les pressions econòmiques i mantenint la qualitat de l'espai agrícola.

Nota dels autors: per a la realització d'aquest article s'ha comptat amb la participació del filòleg Sergi Obon, en tasques de correcció.

“ EL PDU PROPOSA LA CREACIÓ DE DOS PARCS —EL PARC FLUVIAL DEL TER I EL PARC AGRÍCOLA DE LA VALL D'EN BAS

notes

(1) Aquest Pla Director Urbanístic ha estat dirigit per: Ricard Pié i Josep M. Vilanova, (UPC), amb la coordinació de Marta Somoza, Antoni Vicioso (UPC), Anna Zah-

nero (UPC); Robert Vergés (UPC); Pilar Riera (UAB) i Purificación Díaz; l'equip format per: Marta Gómez, Anna Majoral, Belén Nogueira, Sergi Obon i Clara Gilibets; i els

col·laboradors externs: La Vola CRPP (UPC); el Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i Xabier Eizaguirre (UPC).

(2) Actualment, una comissió de municipis encapçalats per Figueres, Olot i Torelló-Manlleu estan estudiant una alternativa que segueixi la ruta d'aquests municipis.