

9. DINÀMICA ACTUAL DEL PAISATGE

9. DINÀMICA ACTUAL DEL PAISATGE

Les dinàmiques paisatgístiques que tenen lloc a la Regió Metropolitana de Barcelona s'originen en la gran concentració demogràfica que s'inicia a mitjans del s. XX a causa de l'important creixement econòmic i industrial de Catalunya. El règim d'ocupació del sòl i les transformacions visibles del territori que se'n deriven estan profundament condicionades pels moviments residencials i industrials que s'han esdevingut des d'aleshores fins a l'actualitat.

El paisatge urbà, l'industrial i les infraestructures prenen el protagonisme a la regió més densament poblada i transformada de Catalunya, en detriment dels paisatges agraris, i generen l'aparició dels paisatges periurbans, tantes vegades oblidats per les institucions i la societat en general. Actualment, però, les dinàmiques que han anat afectant la Regió Metropolitana de Barcelona al llarg dels últims 60 anys, han arribat a un punt d'inflexió. Els canvis socials i polítics i la sensibilització que van començar amb la protecció del medi natural, continuen avui en dia arrel de reflexions sobre la pèrdua de qualitat dels paisatges quotidians, la degradació dels espais adjacents a indústries, carreteres i ciutats o la desaparició dels espais agrícoles de la matriu territorial.

El Pla d'espais d'interès natural, els parcs de la Diputació de Barcelona, els plans territorials parcials, els plans directors urbanístics del sistema costaner o el Pla de barris; són algunes de les eines que han de fer variar, en part, el rumb de la transformació territorial a favor de processos més integradors i restauradors del paisatge, que frenin l'expansió difusa de les urbanitzacions o redueixin els impactes de les noves infraestructures energètiques o de transports. Cal assentar les bases d'un planejament territorial que no existia en el passat. Cal destacar també l'important paper que juga la societat civil i el teixit associatiu en l'impuls d'una nova cultura paisatgística basada en el medi natural, la identitat del territori i l'economia sostenible; que permeti assolir uns nivells de qualitat paisatgística que repercutiran positivament en la qualitat de vida i el benestar del conjunt de la societat.

Les dades numèriques de les dinàmiques exposades a continuació s'extreuen de l'anàlisi de cartografia dels anys 1987 i 2002 i per tant no recullen ni les transformacions dels anys posteriors de gran creixement immobiliari ni els efectes de la crisi econòmica dels darrers anys. Així doncs cal tenir present que les dades no estan actualitzades i que les dinàmiques que s'exposen amb tota seguretat s'han de reconsiderar a la llum de la situació i l'evolució econòmica actual.

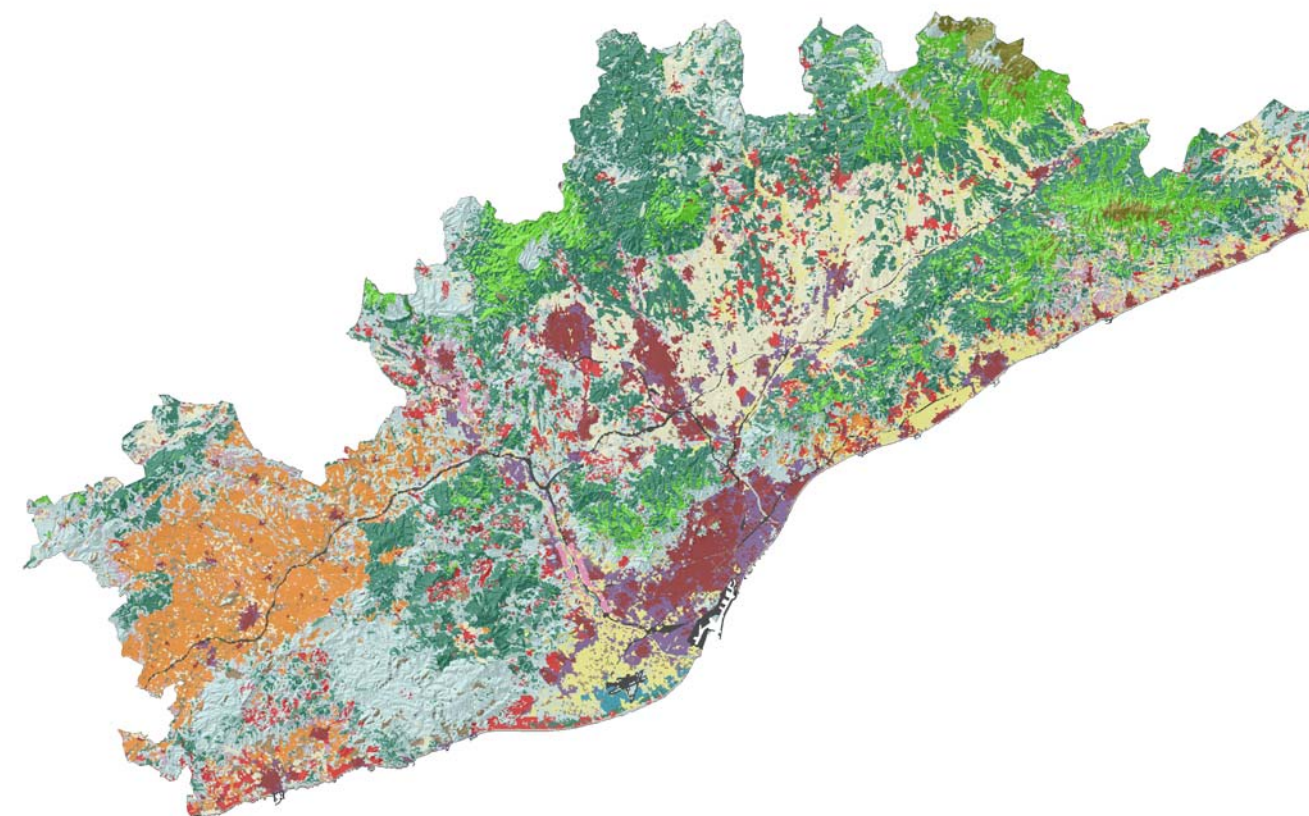


Figura 9.1: Mapa d'usos del sòl de la Generalitat de Catalunya 1987.

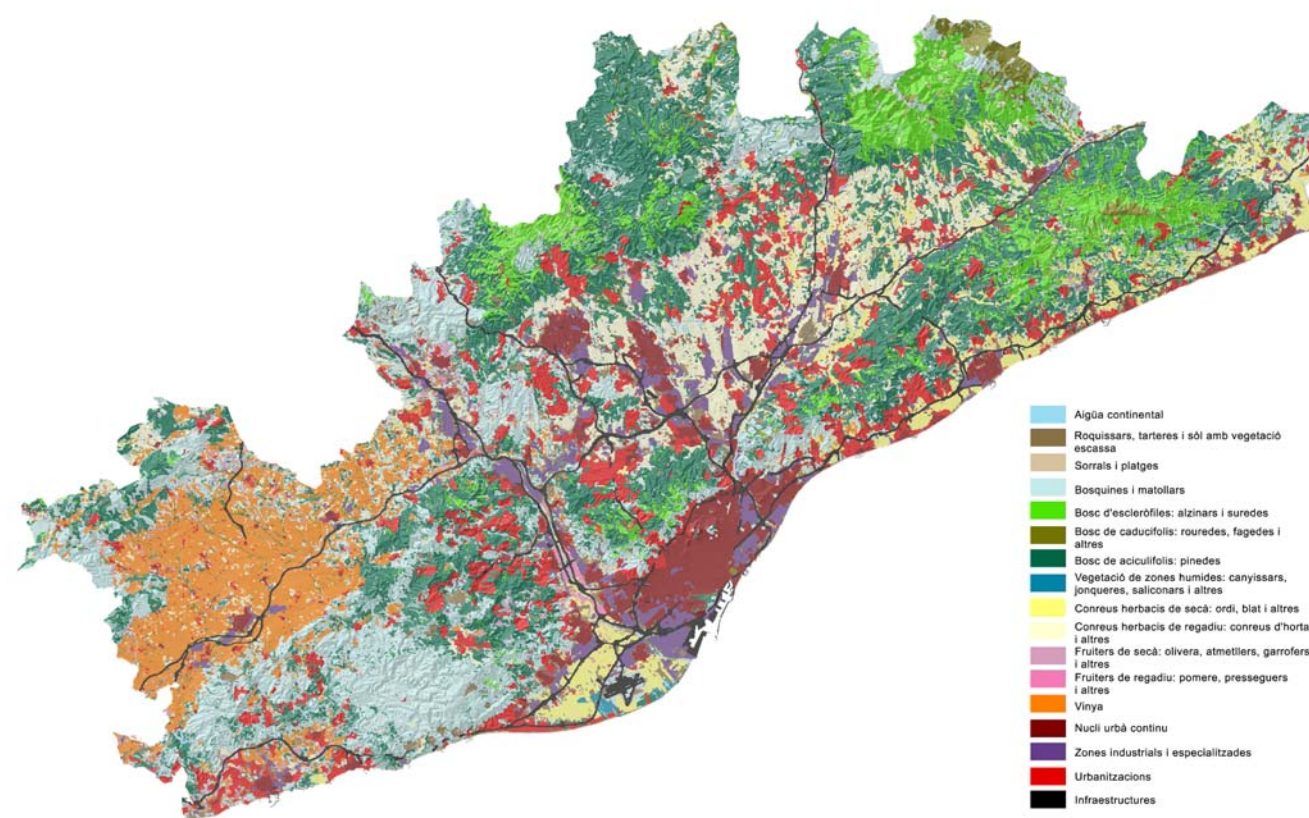


Figura 9.2: Mapa d'usos del sòl de la Generalitat de Catalunya 2002.

9.1 Dinàmica del paisatge forestal

Entre els anys 1987 i 2002, les cobertes forestals, bosquines i matollars augmenten de superfície a la Regió Metropolitana de Barcelona a causa, principalment, de la colonització espontània dels espais agrícoles abandonats. Aquest augment pot passar desapercebut, ja que el percentatge de coberta forestal de la Regió ha oscil·lat en els darrers 50 anys entre el 45% i el 55% de la superfície total de l'àmbit. Tot i això, l'increment suposa 23.000 ha, és a dir, el 7,7% aproximadament, i situa la superfície actual en quasi 325 mil ha.

L'abandonament de l'activitat agrària també comporta, en bona mesura, la pèrdua de l'activitat silvícola i, en conseqüència, la densificació del sotabosc i l'avanç dels ecosistemes forestals en la successió climàtica. Així, una de les dinàmiques més rellevants en aquest aspecte és el canvi d'espècies, que comporta un augment dels boscos d'escleròfil·les i caducifolis (3.027 ha aprox. entre 1987 i 2002) i una disminució del bosc d'aciculifolis (2.100 ha aprox. en el mateix període). S'han deixat de plantar i/o de gestionar les pinedes i això ha afavorit l'expansió dels alzinars i, en menor mesura, de les rouredes en fondalades i zones de major humitat i altitud. Igualment, la progressió dels boscos ha anat en detriment de les formacions de bosquines i matollars, que perden una superfície de 14.494 ha aproximadament entre 1987 i 2002. Aquesta dinàmica forestal tendeix a homogeneïtzar el paisatge i es pot seguir produint a causa de les dinàmiques socioeconòmiques i de l'envelliment d'una població agrària amb poc recanvi generacional.

La disminució dels boscos i matollars s'ha esdevingut principalment al límit nord de Barcelona, a la part alta de Pedralbes, Sant Just Desvern, Vallvidrera, Montbau i Ciutat Meridiana. La serra de Collserola presenta canvis importants a les Planes, la Floresta i Valldoreix. Un altre punt important de pèrdua correspon a la serra de Montbaig-Montpedrós, molt a prop d'Olesa de Bonesvalls, Vallirana, o al coll de Guixar entre Corbera del Llobregat i la Palma de Cervelló. La part nord-oest de Rubí també experimenta pèrdues notables, així com la part alta de Matadepera, a les Pedritxes. Al Baix Maresme hi ha algunes pèrdues més subtils, especialment a Alella i Premià de Dalt. Finalment, a la serralada Litoral, al Corredor i al Montnegre sembla que les superfícies tendeixen a mantenir-se, de la mateixa manera que en el massís del Montseny. En canvi, als cingles de Bertí o bé a Montserrat a conseqüència dels incendis els boscos s'han transformat en bosquina i matollar.

A part dels canvis en l'estructura física dels boscos i el retrocés de l'ús agrícola i silvícola, cal destacar una nova dinàmica en entorns forestals: el desenvolupament d'activitats esportives i d'esbarjo. El canvi de la percepció feréstega que es tenia del bosc i l'actual sistema socioeconòmic basat en una població majoritàriament urbana han propiciat destinar el temps d'esbarjo a activitats vinculades amb els boscos i els espais naturals en general. Així, el senderisme, l'escalada, les visites a poblacions de

caràcter rural o la caça de bolets, per exemple, s'han popularitzat i han provocat una freqüentació del bosc i una dotació de serveis relacionats amb el turisme inusitada en el passat, i amb marge per seguir creixent en el futur.

La combinació de l'expansió i la densificació del bosc mediterrani, altament combustible, la tendència climàtica a un augment de l'aridesa i la major freqüentació del bosc (que en algunes àrees i en



Figura 9.3: Incendi forestal al Garraf.

determinades èpoques de l'any es converteix en sobrefreqüentació) fa que el risc d'incendi augmenti notablement i la seva recurrència sigui més elevada, representant un perill especial en aquelles zones de major continuïtat forestal. Les àrees amb incendis recurrents (considerant el període 1988-2005) també són les de major risc d'incendis. Destaquen els casos del Garraf i Montserrat, on es fa evident la transformació paisatgística que provoca aquest fenomen, però també s'han de tenir en compte altres zones de molt alt risc com la unitat de Collserola i la unitat de les Muntanyes d'Ordal.

Un altre risc que afecta de manera important els paisatges forestals de l'àmbit barceloní és el risc d'erosió, principalment en els àmbits on concorren dos factors: sòl argilós i pendent elevat. Dins la Regió, les àrees amb una inclinació del terreny igual o superior al 25%, es localitzen principalment a les Serres d'Ancosa, a les Muntanyes d'Ordal, al sud dels Xaragalls del Vallès, a l'àrea de Sant Llorenç del Munt i, en menor mesura, als cingles de Bertí.



Figura 9.4: Xaragalls amb despreniment.



Figura 9.7: Pedreres del Garraf.

D'altra banda, un impacte que distorsiona fortament la imatge i la morfologia del paisatge forestal són les activitats extractives, en especial les pedreres a cel obert. Per tant, en les pedreres que han cessat l'activitat, es fa important implementar plans de gestió i restauració posteriors per assolir una integració paisatgística correcta de l'àmbit. Per determinar el grau d'impacte d'aquestes instal·lacions s'han tingut en compte quatre factors: la dimensió, l'estat (abandonades o en recuperació), la vegetació circumdant i la visibilitat.

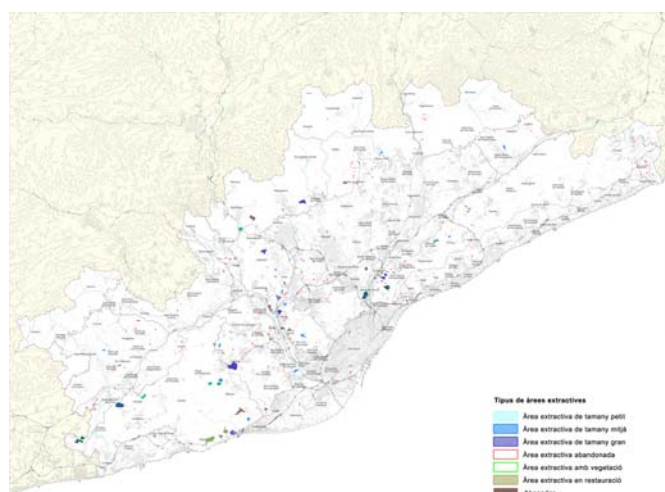


Figura 9.5: Mapa d'àrees extractives en relació amb la mida, ús, vegetació i estat.

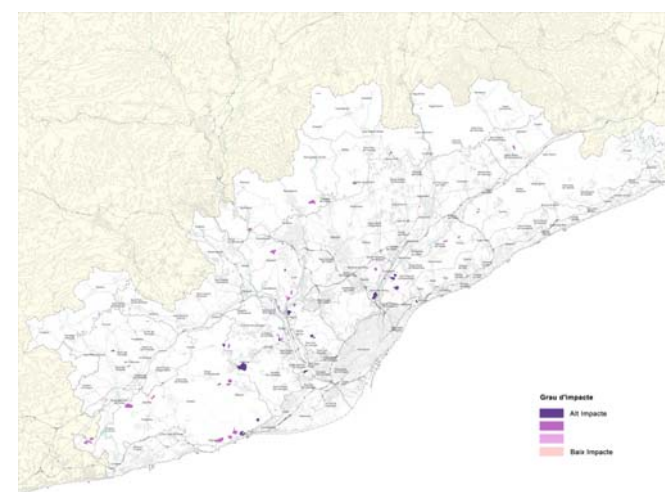


Figura 9.6: Mapa d'àrees extractives segons el grau d'impacte.

9.2 Dinàmica del paisatge agrari

El paisatge agrari de la Regió Metropolitana de Barcelona pateix una dinàmica marcadament regressiva que es va iniciar a mitjan s. XX. El 1955, les terres conreades representaven el 40% de la superfície de l'àmbit, mentre que el 2002 aquest percentatge se situa en el 15%. Això implica una pèrdua de més de 76 mil ha.

Aquesta important regressió de les terres conreades s'explica, en part, pel procés d'abandonament de les activitats agràries estès per tota la geografia catalana, que ha transformat especialment i substancialment el paisatge de la Regió Metropolitana de Barcelona. El cessament de l'activitat agrària ha propiciat l'expansió forestal, com ja s'ha explicat en l'apartat anterior, però sobretot ha estat absorbit

per la forta pressió urbana al voltant de Barcelona. Així, 1/3 del sòl agrícola ha evolucionat cap a sòl forestal, mentre que els 2/3 restants han esdevingut sòl urbà (urbà continu, urbanitzacions, polígons industrials i comercials i infraestructures).

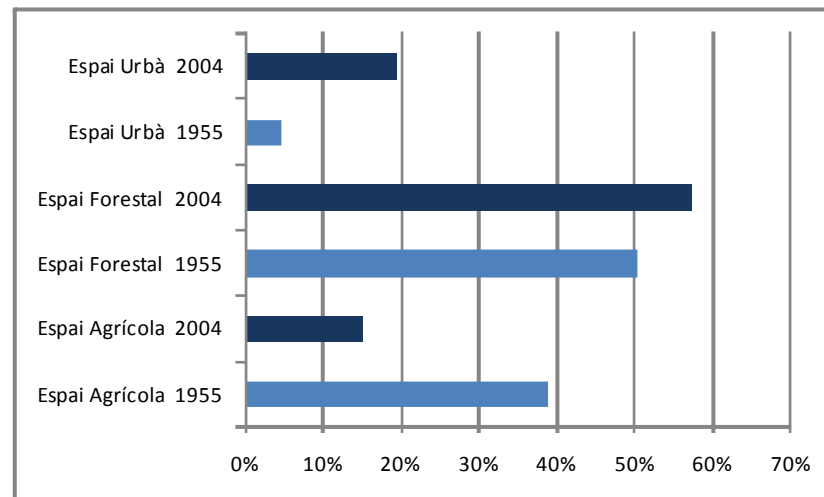


Figura 9.8: Gràfic comparatiu dels percentatges de distribució del sòl als anys 1955 i 2004. Font: Elaboració pròpia.

Aquesta dinàmica de substitució de la superfície agrícola per sòls urbanitzats s'ha estès per pràcticament tot l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. La localització territorial d'aquests processos es desenvolupa més extensament en altres apartats. Cal destacar, però, casos com els de la ciutat de Barcelona o els àmbits d'Ordal-Garraf, el Montnegre, o el Montseny, que el 1999 ja havien perdut la pràctica totalitat del sòl agrari.

Per altra banda, els territoris de l'Alt Penedès i l'Alt Maresme presenten els índexs més elevats de manteniment de la superfície agrícola. L'Alt Penedès ha tingut una expansió urbana menor i actualment concentra molt majoritàriament el conreu de la vinya de la Regió, sent l'únic conreu que s'hi ha mantingut relativament estable al llarg dels últims 50 anys. Cal destacar l'impuls que la Denominació d'Origen Penedès ha suposat per assolir aquest manteniment.

Les terres agrícoles de l'Alt Maresme, que es mantenen fonamentalment a la vall de la Tordera, entre els municipis de Palafolls i Tordera, s'han mantingut relativament al marge de la gran explosió urbana d'aquest període. Per contra, a les àrees del Maresme més properes a Barcelona, la millora de les vies de comunicació, ha afavorit la expansió dels sòls urbanitzats.

Per la seva localització, també cal destacar la importància que té el Parc agrari del Baix Llobregat per al manteniment d'un paisatge agrícola i natural sotmès a una pressió urbanística i d'infraestructures molt elevada. Altres iniciatives de protecció i gestió d'espais agraris amenaçats, que neixen de la municipalitat o de reivindicacions populars són el Parc rural de la Torre Negra a Sant Cugat del Vallès,



Figura 9.9. L'Alt Maresme és un dels espais de la Regió Metropolitana que presenta els índexs més elevats de manteniment de la seva superfície agrícola.

el Parc agrari de Sabadell, l'Espai agroforestal de Llevant (al Vallès Occidental), el Parc rural de Gallecs (al nord de Mollet del Vallès) i el Parc agrícola de les Cinc Sènies (a Mataró i Sant Andreu de Llavaneres). Altres iniciatives no s'han desenvolupat tant: l'Espai agroforestal del Penedès, el Parc rural de Montserrat, el Parc agroforestal de Montbaig-Montpedrós-Puig Vicenç, el Parc agrícola d'Alella, el Parc agrícola del Vallès i el Parc agrari del delta de la Tordera.

La gran quantitat d'iniciatives de protecció local dels espais agraris que queden a la Regió Metropolitana de Barcelona és una constatació de la dinàmica regressiva que han experimentat els paisatges agraris durant molts anys, tot i que en els darrers anys la pressió de la urbanització que els feia retrocedir s'ha atenuat.

L'abandonament de les activitats agrícoles i la reducció del nombre d'explotacions són dinàmiques que han afavorit l'augment de la dimensió de les explotacions actuals, que ha anat acompanyada de l'abandonament de les parcel·les menys aptes i de la intensificació dels conreus. En conseqüència, hi ha una tendència a l'homogeneïtzació dels paisatges agraris a l'àmbit barceloní. Aquesta s'ha vist reforçada pel Pla de desenvolupament rural de la Generalitat de Catalunya i la Política Agrària Comunitària (PAC), ja que ambdues tendeixen a desvincular el paisatge agrari i la producció agrària i incentiven estratègies de promoció turística dels valors de l'entorn rural. Es constata que, efectivament, s'ha produït un augment de l'oferta de turisme rural dels darrers anys, que provoca una certa

terciarització dels paisatges agraris aprofitant el potencial econòmic d'un concepte turístic i estàtic de bellesa bucòlica.

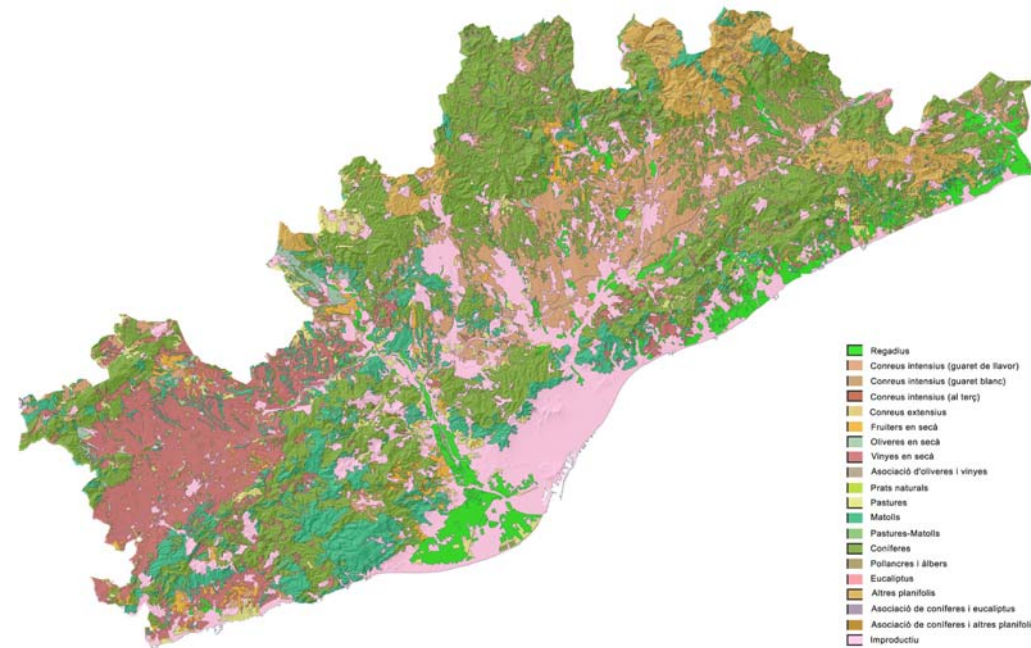


Figura 9.10: Mapa de conreus i aprofitaments 1977-1980. Font: Ministerio de Agricultura. Dirección General de Producción Agraria

L'altra dinàmica significativa que ha afectat els paisatges agraris barcelonins ha estat la construcció d'infraestructures que, més enllà de la pèrdua de superfície agrícola destinada a la seva construcció (equiparable a la que provoquen els creixements urbans, les urbanitzacions de baixa densitat o els polígons industrials i de serveis), pot provocar la fragmentació de les parcel·les agrícoles i l'aparició de terrenys residuals aïllats del continu productiu, que deixen de ser conreats ja sigui per la dificultat d'accés al terreny o per la insuficiència productiva d'una parcel·la de petita extensió. Tot plegat afavoreix i incrementa una dinàmica d'abandonament de superfícies agrícoles que té efectes paisatgístics negatius més greus que el simple canvi d'ús del sòl.

Finalment, les infraestructures també poden fragmentar la xarxa de canals de reg i camins. Això és especialment problemàtic en àrees de regadiu on la distribució dels canals és un tret definitori dels paisatges i un condicionant de la capacitat productiva de les explotacions. Cal tenir present que els paisatges agraris representen una transició harmònica i ordenada entre els paisatges més intensament humanitzats i els paisatges més forestals i naturals que convindria preservar.

9.3 Dinàmica del paisatge urbà



Figura 9.11: Espai agrícola del Pla de Montserrat, a les proximitats de Martorell on la presència d'infraestructures de comunicació i de zones industrials és notable.

El paisatge urbà de la Regió Metropolitana de Barcelona ha sofert l'expansió més accentuada, substancial i continuada dels últims 50 anys a Catalunya. Les dinàmiques demogràfiques i migratòries, juntament amb l'increment d'infraestructures, la terciarització econòmica, la relocalització industrial i la mobilitat laboral, han generat extensos paisatges urbans i periurbans en contínua transformació i redefinició.

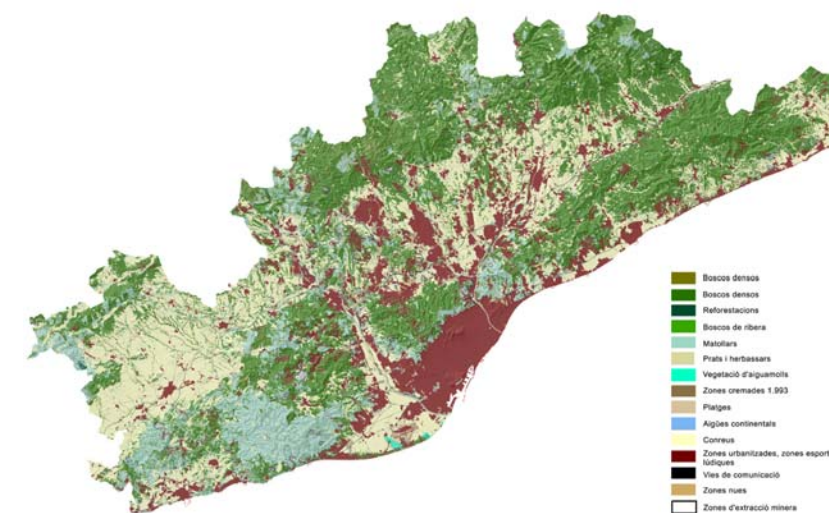


Figura 9.12: Mapa de cobertes del sòl 1993. Font: Corine Land Cover

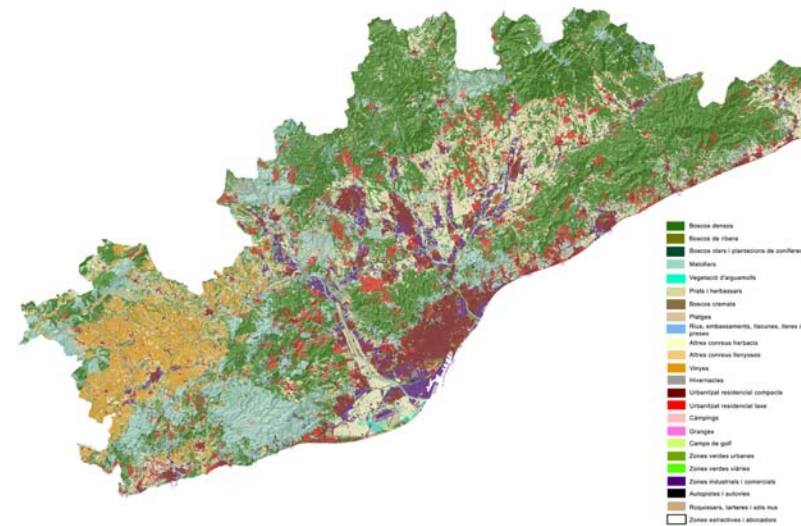


Figura 9.13: Mapa de cobertes del sòl 2001-2003. Font: Corine Land Cover

Quantitativament i de forma global, la transformació paisatgística més important ha estat en forma de creixement urbà dispers. L'any 1955 la superfície urbana representava el 4,6% de la Regió Metropolitana de Barcelona; al 2004 era d'un 20%. Això significa un creixement del 320% i un augment de 48 mil ha de superfície, que es correspon bàsicament a urbanitzacions de baixa densitat, ja que no es registra un creixement significatiu als nuclis urbans.

El punt culminant dels canvis intensius té lloc durant el període 1992-1997, en què s'observa el fort ascens de les urbanitzacions, que passen de 15.634 ha a 31.465 ha (un augment del 98% de superfície en 5 anys). També les infraestructures passen d'ocupar 5.685 ha a 10.010 ha, cosa que representa un augment de superfície ocupada del 76% en aquest període.

9.3.1 Les àrees urbanes i les urbanitzacions

La transformació més intensa del paisatge urbà de la Regió Metropolitana de Barcelona s'inicia els anys 50 del s. XX, amb l'arribada d'un important contingent migratori procedent majoritàriament de l'Estat espanyol. El creixement urbà afecta bàsicament la ciutat de Barcelona, els municipis adjacents de la primera corona i els nuclis més potents i consolidats de la segona corona (Sabadell, Terrassa, Mataró). És a dir, les poblacions que disposen d'infraestructures viàries i de transport així com d'oportunitats laborals en la indústria dels centres urbans. Les ciutats es densifiquen fins arribar a la congestió. Aleshores s'estenen les ciutats ocupant l'espai agrari ja sigui mitjançant l'autoconstrucció, ja sigui mitjançant els polígons d'habitatge massiu promoguts durant el franquisme. Els polígons concentren molta població en edificis de considerable alçada, lleugerament apartats del teixit urbà continu i planificats sense serveis ni infraestructures de comunicació adequats, i tenen un fort impacte paisatgístic per la desproporció i el contrast entre les edificacions i l'entorn periurbà. En són exemple

els casos de Ciutat Meridiana, a Collserola, l'Almeda o Sant Ildefons, a Cornellà de Llobregat, el Poblat Roca, a Viladecans o la Mina, a Sant Adrià del Besos.



Figura 9.14: Ciutat Meridiana és un dels exemples de construcció de blocs d'habitatges a les perifèries de la ciutat de Barcelona durant els anys 70.

Paral·lelament, comencen a proliferar les urbanitzacions de segona residència arreu del territori metropolità, especialment lluny de les grans ciutats i sovint sense accés a la xarxa pública de transport. Aquesta dispersió d'habitatges de vacances i caps de setmana és un fenomen incipient encara poc estès, però que es veu afavorit per la manca de legislació i la laxitud de les administracions locals. Aquestes urbanitzacions s'implanten inicialment als contraforts forestals i agraris tant del litoral del Baix Maresme i del Garraf (Premià de Dalt, Cabrils o Sitges) com de l'interior de la Regió Metropolitana (la plana del Vallès, el massís del Garraf, el nord de Collserola o les serres d'Ordal).

Sobretot durant els anys 80 i 90 del s. XX canvien les dinàmiques metropolitanes. La crisi econòmica de finals dels anys 70 frena les onades migratòries i enceta un període d'estancament demogràfic. A nivell urbanístic es produeix una redistribució interna amb una sortida d'importants contingents de població cap a àrees menys poblades, tant de la primera corona metropolitana com de la segona. Aquest fenomen es veu afavorit per la disponibilitat de sòl en alguns municipis (que n'havien reservat a causa de les perspectives de creixement de l'etapa anterior), per les diferències de preu de l'habitatge respecte les àrees urbanes més centrals, per les millores de l'accessibilitat de les zones perifèriques respecte els centres productius, per la valoració d'un entorn més natural i, sobretot, per la saturació



Figura 9.15: Urbanització a la unitat de Muntanyes d'Ordal.

de les ciutats de més pes demogràfic. Aquesta relocalització de la població es realitza principalment a base de la construcció d'urbanitzacions de tipologies edificatòries unifamiliars de densitats més baixes i sense un planejament urbanístic coordinat, cosa que provoca la discontinuïtat i la fragmentació de les urbanitzacions i configura un paisatge de dispersió urbana amb un gran impacte visual.

A més dels impactes ambientals i territorials de tot tipus (pèrdua de sòls forestals i agrícoles, reconversió de segones a primeres residències que obliga a estendre la xarxa viària i de serveis, etc.),

la urbanització difusa suposa un notable impacte paisatgístic, ja que sovint ocupa zones visuals preferents i no es basa en criteris d'integració pel que fa a tipologies edificatòries, volums, colors, cobertes, adaptació al parcel·lari, definició de límits i franges de transició, etc. La magnitud de l'impacte que generen les urbanitzacions varia segons dos factors principals: la relació amb el teixit urbà (contínues o aïllades) i la visibilitat (alta o mitjana, en funció de l'ocultació que ofereixen la topografia i la vegetació).

A més dels impactes, cal destacar el risc d'afectació per incendis de les urbanitzacions situades vora els sòls forestals, els quals actualment tenen una gran càrrega de combustible degut a la manca de

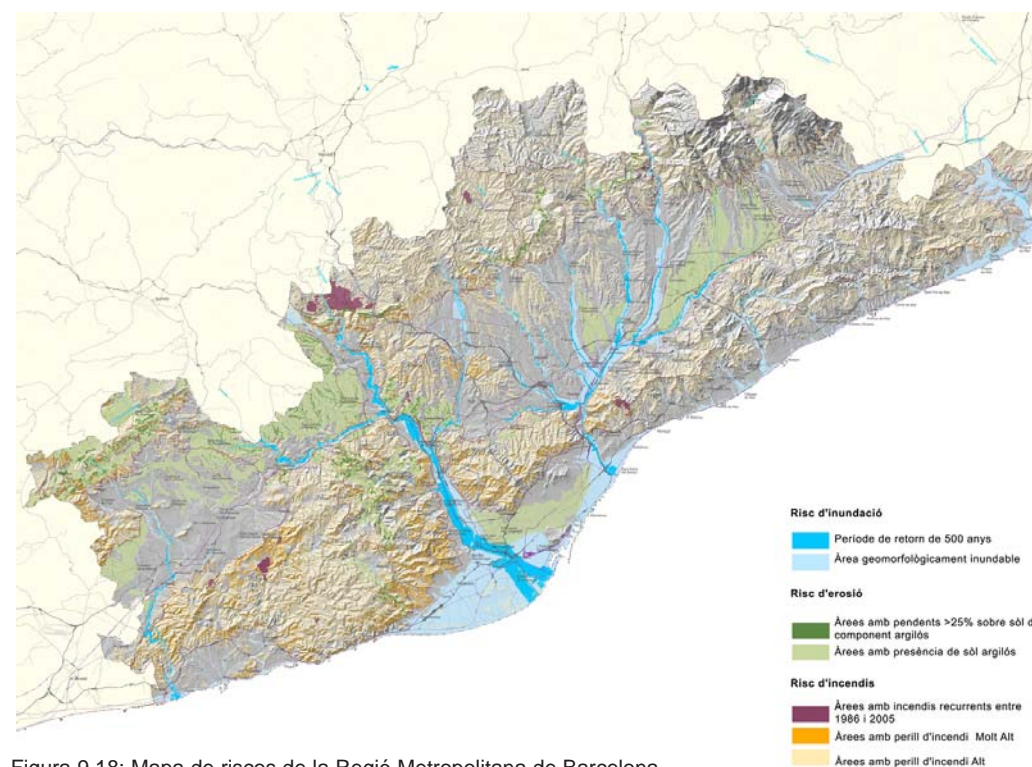


Figura 9.18: Mapa de riscos de la Regió Metropolitana de Barcelona.

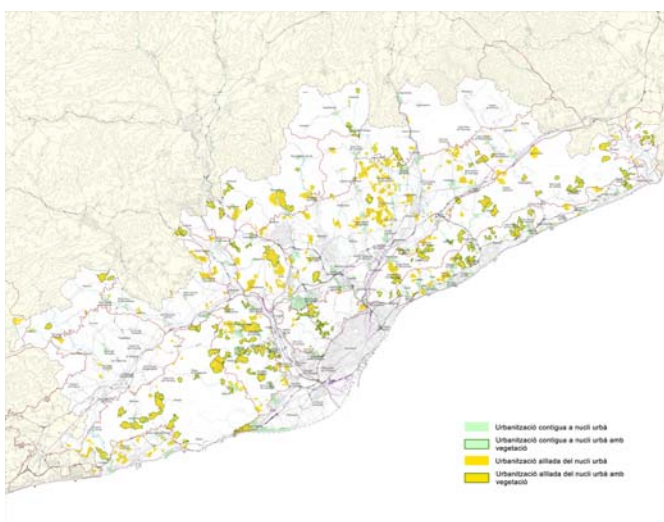


Figura 9.16: Urbanitzacions en relació amb la continuïtat, visibilitat i vegetació.

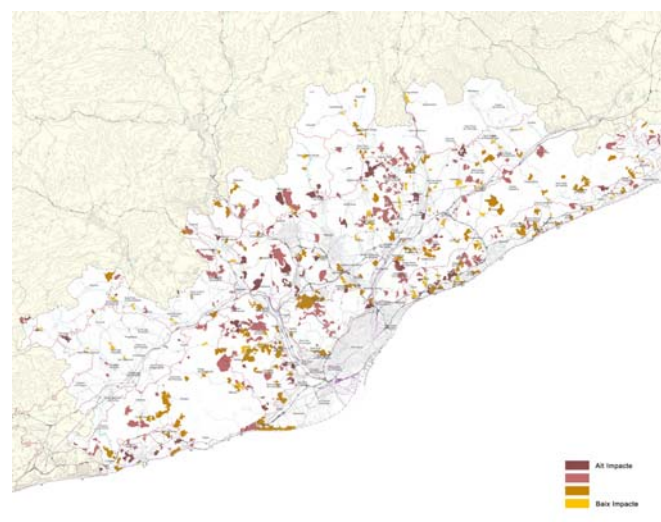


Figura 9.17: Urbanitzacions segons el seu grau d'impacte.

gestió silvícola; les urbanitzacions alhora que la perillositat fan augmentar el risc d'ocurrència dels incendis, ja que multipliquen els possibles focus d'ignició del bosc.

Un altre risc a que estan sotmeses algunes urbanitzacions i àrees urbanes és el d'inundació, especialment si estan situades a les ribes dels principals cursos d'aigua de la Regió (Llobregat i Besòs), on es concentra molta població; aquest risc també és especialment problemàtic al litoral del Maresme, degut al clima mediterrani, propens a aiguats torrencials o llevantades, que descarreguen molta aigua en poc temps, sobrepassant la capacitat hidràulica de les rieres, capacitat que ha disminuït de resultes de la canalització de molts trams.

Aquest període d'èxode residencial urbà cap a les ciutats mitjanes i petites, que cada cop inclou territoris més allunyats del pol de Barcelona, ha anat acompanyat de la relocalització de la indústria fora de les ciutats. Això ha canviat substancialment el paisatge de l'interior de les ciutats i ha permès la renovació urbana estructural i formal: ha relligat teixits urbans, ha alliberat sòls per a habitatges, ha permès esponjaments de l'espai públic amb la creació de parcs i places i ha requalificat edificacions industrials com a equipaments amb valors socials i simbòlics. El desenvolupament econòmic i l'entrada a la Unió Europea també potencia aquesta renovació urbana. Durant els anys de bonança econòmica, tot i que es manté la pèrdua de pes relatiu dels centres urbans, s'atreu una nova i important onada migratòria, aquesta vegada majoritàriament extraestatal, que fa repuntar el pes demogràfic i la compleció urbana de les ciutats.

	1.950	2.004	creixement (vegades que augmenta)
Urbà	15.000	63.000	4,20
Població	1.966.291	4.673.648	2,38

Taula 9.1: Taula de relació entre el creixement urbà i el creixement de la població.

Actualment, però, la dinàmica dels últims 60 anys es considera pràcticament exhaurida i el creixement difús de les urbanitzacions està arribant a la saturació, amb un model econòmic recolzat excessivament en una construcció que ja ha fet fallida, i una relació de creixement de la població respecte el creixement del sòl urbà insostenible. En aquest sentit, l'administració catalana va desenvolupar ja abans de la crisi un canvi de rumb en les polítiques d'ocupació del territori sobre la base del Pla territorial general de Catalunya, els plans territorials parcials, els plans directores urbanístics i el Pla de barris; dirigits a promoure la compleció i la compacitat de les ciutats per evitar la dispersió de la urbanització i la fragmentació paisatgística. Amb tot, es considera que les dinàmiques paisatgístiques referents als paisatges urbans han d'entrar en un procés de reorientació durant el proper decenni.

9.3.2 Els polígons industrials i de serveis

Com s'ha esmentat, la dinàmica paisatgística més rellevant del sector industrial al principi d'aquest període és la relocalització dels edificis productius fora dels centres urbans, en àrees ben comunicades, amb més sòl i a més bon preu de l'extraradi i de les poblacions petites i mitjanes tant de la primera com de la segona corona metropolitana. A més, la diferència de preus entre el sòl urbà i el periurbà

-sovint mancat de gestió per part dels ens locals- produeix unes plusvàlues que faciliten les noves implantacions. Al mateix temps creixen les poblacions més pròximes i es desenvolupen accessos i connectors viaris.

A partir d'aquest moment, la dinàmica industrial es basa en el reagrupament del teixit productiu en polígons, creant àrees especialitzades al llarg dels principals eixos de comunicació. Així, els eixos on més destaca la implantació industrial són la C-17 i la C-33 o eix del Besòs (Montcada i Reixac, la Llagosta, Martorelles, Montmeló, Granollers); l'AP-7 (Cardedeu, Granollers, Montornès del Vallès, Montmeló, Mollet del Vallès, Palau-solità i Plegamans, Polinyà, Santa Perpètua de Mogoda, Barberà del Vallès, Badia del Vallès, Rubí); la C-58 o eix del Ripoll (Ripollet, Barberà del Vallès, Badia del Vallès, Sabadell, Castellar del Vallès i Sentmenat, i Sant Quirze del Vallès, Terrassa); l'A-2 i l'AP-2 o eix del Llobregat (Esparreguera, Abrera, Martorell, Castellbisbal, Sant Andreu de la Barca, el Papiol, Sant Vicenç dels Horts, Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí) i les desembocadures dels dos rius que limiten la conurbació de Barcelona: el Besòs, al nord (Barcelona i Sant Adrià del Besòs), i el Llobregat, al sud (Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat i el Prat de Llobregat), que inclou la C-32 (Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels).

Els polígons industrials acostumen a tenir una presència important en el paisatge a causa de la seva dimensió i concentració territorial. Cercant sòl planer, sovint han consumit l'espai agrari més productiu

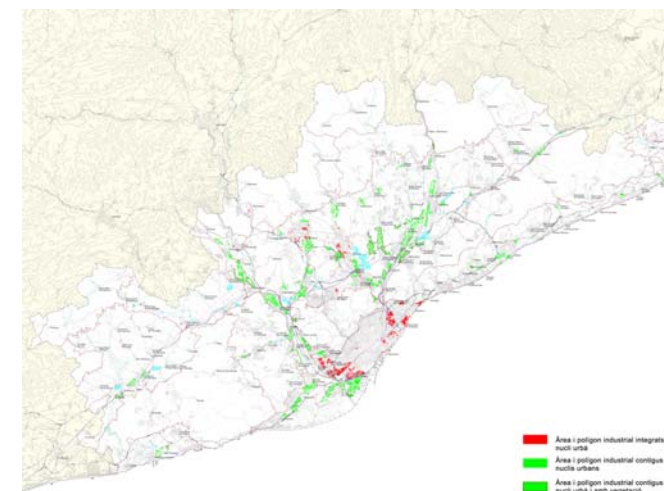


Figura 9.19: Mapa de polígons en relació amb la continuïtat, vegetació i visibilitat.

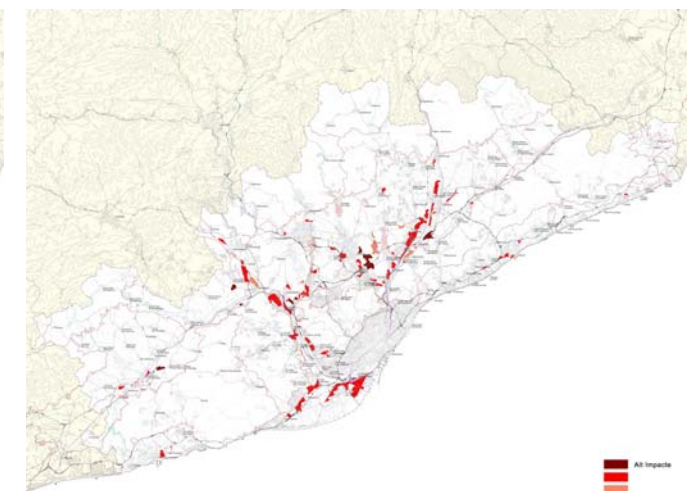


Figura 9.20: Mapa de polígons segons el grau d'impacte.

i malmès ecosistemes fluvials i d'aiguamolls difícilment restituïbles, s'han situat en indrets molt visibles adjacents a vies de comunicació i no és difícil trobar-hi edificacions heterogènies de poca qualitat. L'impacte dels polígons tot i que constitueixen l'element territorial que dona suport al teixit productiu imprescindible per al funcionament econòmic d'una estructura territorial com la que caracteritza la Regió Metropolitana de Barcelona, depèn fonamentalment de dos factors: la relació

amb el teixit urbà (interns o contigus a la trama urbana, amb poc impacte, o aïllats respecte la trama urbana, amb un fort impacte); i la visibilitat (condicionada per la posició topogràfica, la vegetació arbòria i la freqüentació dels punts de vista propers).

Alguns polígons industrials, juntament amb les urbanitzacions o determinades infraestructures, han propiciat una desestructuració i devaluació dels espais periurbans. Especialment en aquelles situacions de no continuïtat amb la trama urbana preexistent, pel fet de no tenir relació formal ni estructural amb el nucli de població al municipi al qual pertanyen, i en respondre a uns límits poc clars que desdibuixen el principi i el final dels espais urbanitzats i els espais oberts.

Així doncs, en els paisatges periurbans s'han anat creant uns espais de transició poc harmònics i d'aspecte degradat, sense gestió pública o privada, valorats negativament pels ciutadans i sovint localitzats a les entrades de les poblacions, o que es fan visibles en construir noves variants que mostren els *back skylines* de pobles i ciutats.

En temps més recents, la definició d'àrees especialitzades també s'ha estès al sector serveis. La concentració de centres comercials i grans superfícies on es poden trobar articles de la llar, roba, articles d'esport, bricolatge, concessionaris de cotxes, cinemes, supermercats, restaurants, etc. ha donat lloc a una nova tipologia de polígons amb una presència rellevant en el paisatge. Tot i que se situen preferentment en continuïtat amb el teixit urbà per facilitar l'arribada dels clients, la necessitat



Figura 9.21: Polígon comercial distribuït en forma de carretera-aparador al llarg de l'accés a Barcelona per la carretera C-17.

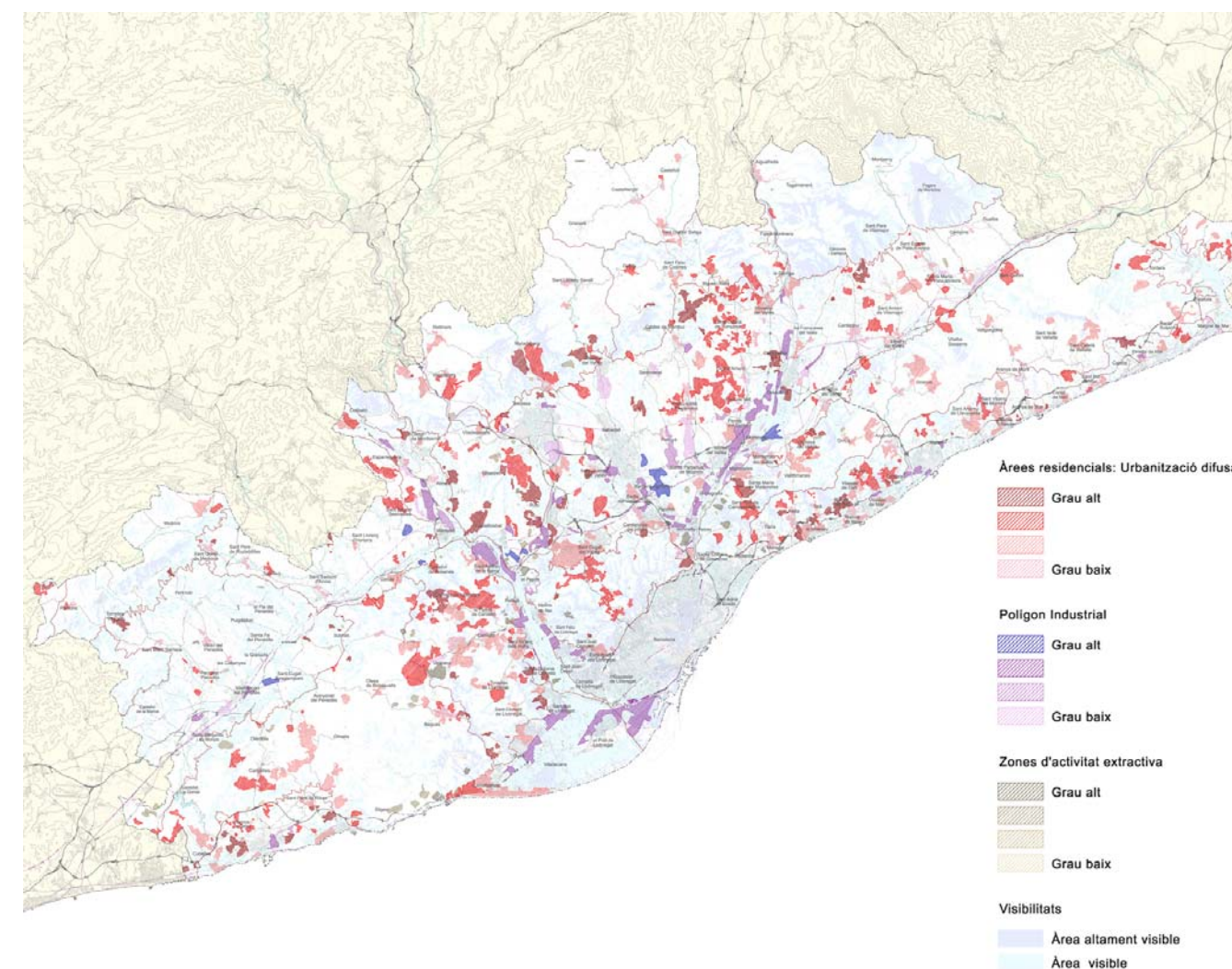


Figura 9.22: Mapa d'àrees d'impacte de la Regió Metropolitana de Barcelona.

d'ocupar grans extensions de terreny els concentra als accessos de les ciutats o en espais intersticials de la conurbació de Barcelona encara lliures d'indústria o d'habitatge. L'impacte que provoquen és similar al dels polígons industrials, amb la diferència que requereixen grans espais d'aparcament i hi proliferen reclams publicitaris de dimensions, formes, colors i lluminositat heterogenis i cridaners. Aquesta necessitat d'anunciar-se també afavoreix implantacions lineals resseguint les principals vies d'accés de les ciutats: el fenomen conegut a com a carretera-aparador.

9.3.3 Zones (o àrees) d'activitat extractiva

Per últim, cal fer esment de les pedreres en l'àrea metropolitana per la rotunditat de la seva presència en el territori, principalment les que resten en plena activitat. És el cas de la de Sant Fost de Campsentelles o el Papiol en el primer arc metropolità, o les del massís del Garraf... L'impacte de les activitats extractives depèn sobretot de la seva dimensió i del grau d'exposició respecte de les localitzacions i vies més freqüentades.

9.4 Dinàmica de les infraestructures

El progrés econòmic i social i l'extensió de les urbanitzacions de la Regió Metropolitana de Barcelona és paral·lel a l'increment d'infraestructures. La seva implantació suposa una important transformació dels paisatges, especialment a les àrees on es produeix més concentració més enllà de fragmentar el paisatge o aconseguir escassa integració amb l'entorn, les infraestructures sovint esdevenen paisatges construïts de baixa qualitat, amb molts espais intersticials, aïllats de l'entorn, mancats de gestió, sotmesos a una degradació progressiva i poc valorats -fins i tot rebutjats- socialment.

El pes econòmic i demogràfic de la Regió Metropolitana de Barcelona provoca la concentració d'infraestructures tant viàries, com ferroviàries i energètiques en el seu territori. L'expansió de les infraestructures també ha seguit la dinàmica evolutiva de la indústria i la població: amb una concentració inicial a la conurbació de Barcelona i posterior extensió cap als eixos del Besòs i del Llobregat.

Actualment, el Pla d'infraestructures de transport a Catalunya 2006-2026 (PITC) és el document de referència que estableix el model d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques a mig termini a Catalunya. En el cas de la Regió Metropolitana de Barcelona se subordina a les concrecions del Pla territorial metropolità i del Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana, que mantenen la dinàmica de reforçar les vies de comunicació més transitades, tant pel que fa a carreteres com a línies de ferrocarril, amb els objectius de fomentar el transport col·lectiu, el transport de mercaderies per via fèrria i canviar el model radial des de la ciutat de Barcelona per un model en xarxa del territori metropolità.

Aquesta dinàmica infraestructural comporta, des del punt de vista del paisatge, la pèrdua de més sòls -bàsicament agrícoles i forestals-, al mateix temps que crea uns nous espais intersticials i pot fragmentar àrees de reconeguda vàlua paisatgística.

9.4.1 Infraestructures viàries, ferroviàries i energètiques

Les dinàmiques de la Regió Metropolitana de Barcelona han generat al llarg dels anys un gran increment de la mobilitat i una extensió de les estructures de transport. Ja siguin de nova creació o ampliacions, poden ser importants barreres tan físiques com visuals en els paisatges metropolitans.

Es considera que les autopistes, carreteres nacionals tren d'alta velocitat (TAV) generen el major impacte paisatgístic, mentre que les carreteres comarcals i els trens de rodalies generen un impacte menor. Per analitzar l'impacte de les infraestructures lineals de mobilitat, les variables que es consideren són: la concentració de vies (corredors d'una amplada inferior a 1,5 km on tres o més vies són molt pròximes), la proximitat als nuclis de població (vies que travessen o bé envolten els nuclis,

tot distingint entre aquelles que són descobertes i aquelles soterrades o amb túnels), la divisió d'àmbits amb valors reconeguts i els moviments de terra (la presència de talussos i terraplens que impedeixen el pas i redueixen les vistes). Pel que fa les infraestructures lineals energètiques, línies d'alta tensió (LAT), s'assenyalen 4 graus d'impacte, basant-se en les àrees que creuen aquestes línies (bosc; àmbit/s amb valors reconeguts; àmbit/s d'assentaments urbans; resta de LAT). Per definir les LAT en àmbits d'assentaments urbans s'ha fet una classificació prèvia, que discrimina: LAT paral·leles a infraestructures lineals de mobilitat. LAT que travessen camp o bosc i resta de LAT en àmbits d'assentaments urbans. Així mateix es reconeixen les àrees on hi ha una alta densitat de línies d'alta tensió (vegeu figura 9.24).

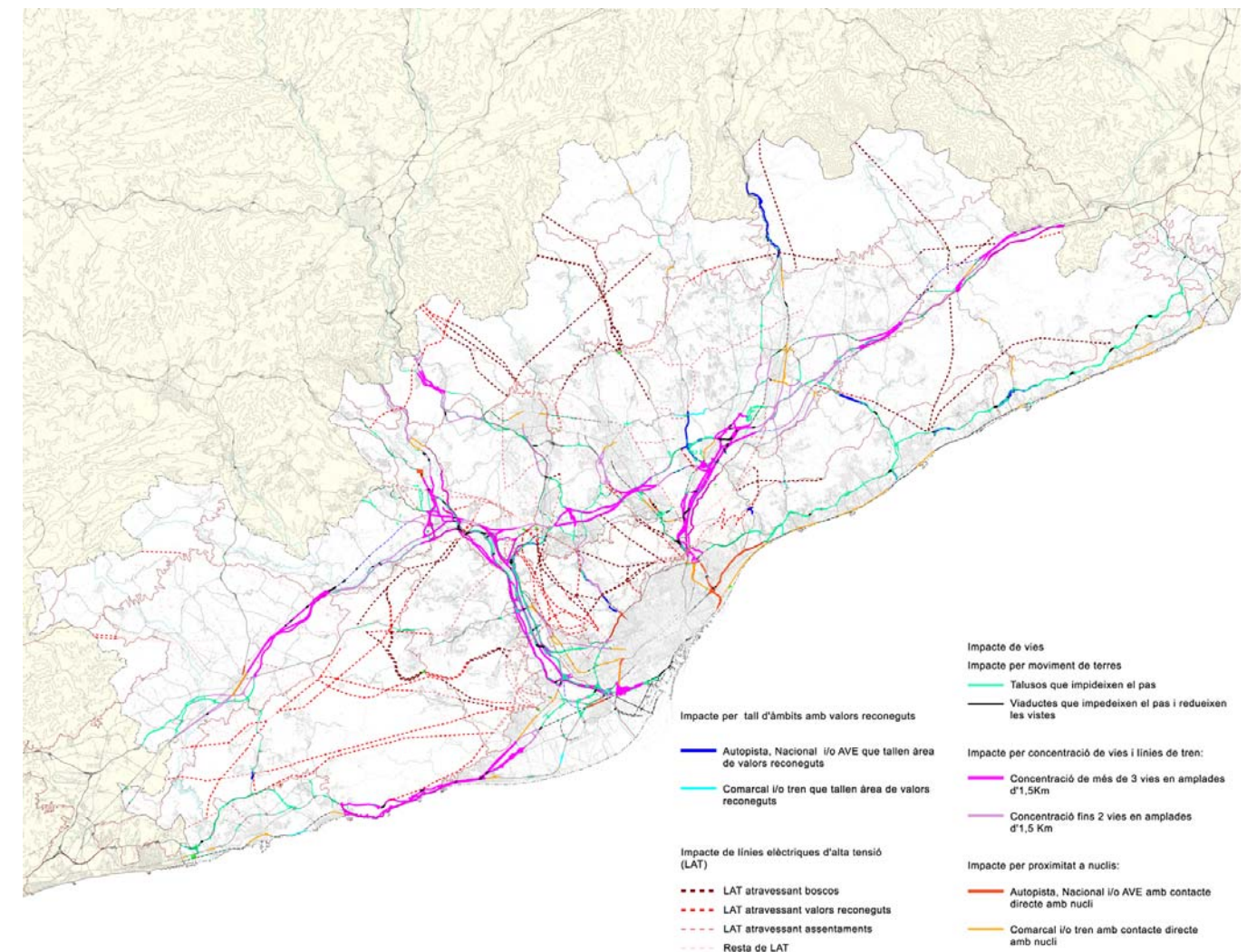


Figura 9.23: Mapa d'elements lineals d'impacte de la Regió Metropolitana de Barcelona.



Figura 9.24: Línies d'alta tensió que desvirtuen el fons escènic de Montserrat.

Com s'observa en la figura 9.24 els paisatges caracteritzats per un major impacte de les infraestructures es localitzen en els eixos del Besòs i del Llobregat, així com en els dos eixos paral·lels a la costa_ l'AP-7, que creua la plana del Vallès i l'Alt Penedès, i la C-32, que creua el Maresme i el Garraf, especialment a la zona de les costes del Garraf.

9.4.2 Infraestructures de telecomunicacions, ports i aeroports

D'una banda, la dinàmica tecnològica global ha comportat la proliferació d'antenes de telefonia mòbil arreu del territori, que sovint tenen un impacte paisatgístic elevat, ja que per donar cobertura solen emplaçar-se en llocs amb àmplia visibilitat i tenir altures de torre notables.

D'altra banda, les grans infraestructures logístiques de la Regió Metropolitana de Barcelona se segueixen desenvolupant. Són bàsicament l'aeroport del Prat de Llobregat i el Port Autònom de Barcelona.

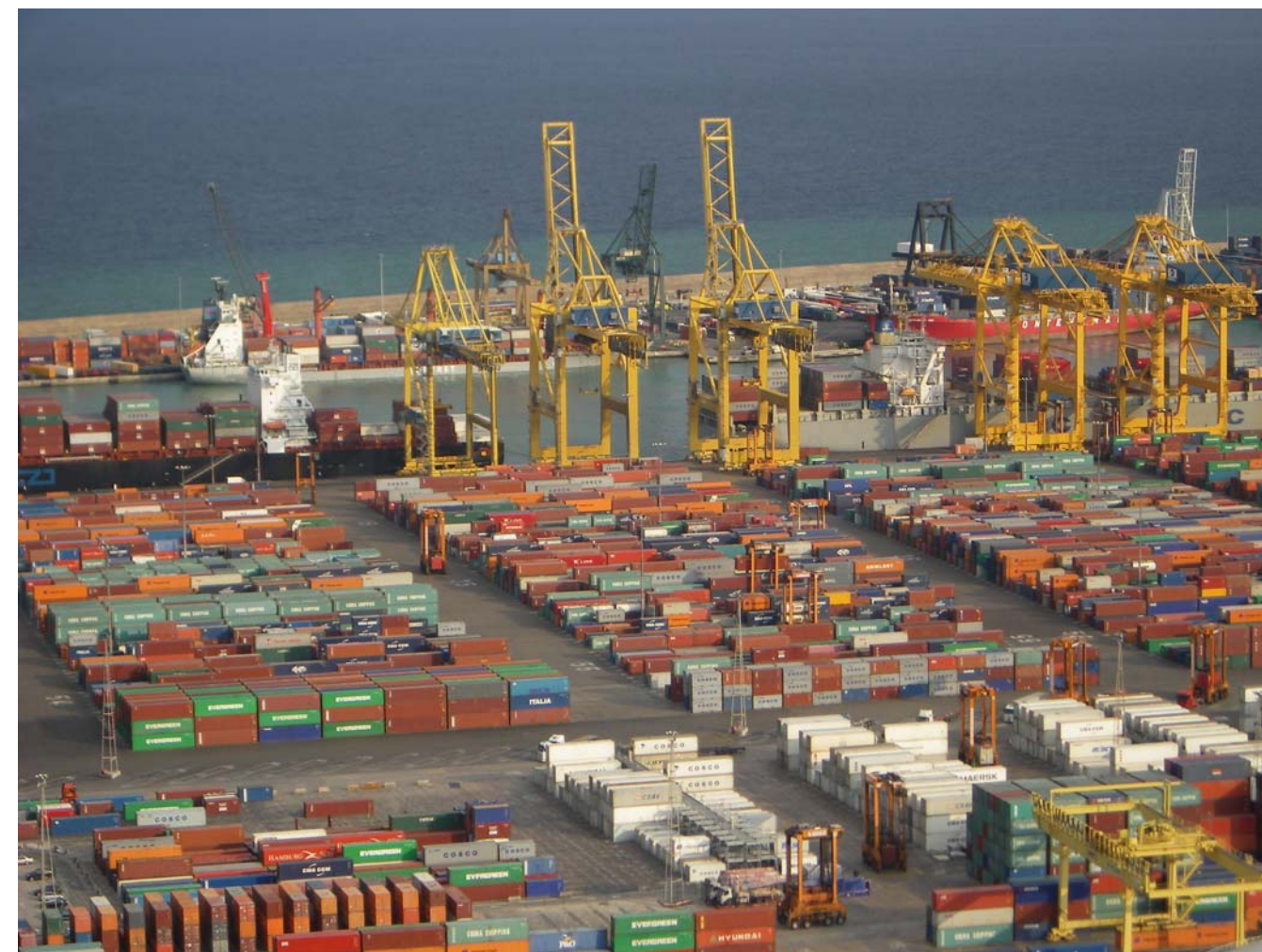


Figura 9.25: Port autònom de Barcelona.

Així mateix, al llarg de tota la costa barcelonina s'han desenvolupat o reconvertit moltes instal·lacions portuàries (originàriament pesqueres o comercials), en ports esportius i d'activitats nàutiques. L'ocupació turística barcelonina, en creixement durant els darrers 50 anys, ha transformat el paisatge litoral, tant pel que fa a l'ocupació de sòl per edificacions com pel que fa als usos. S'han d'esmentar transformacions positives, com la recuperació de la façana marítima de la ciutat de Barcelona, i altres de negatives, com la massificació i la banalització d'una part dels paisatges litorals d'altres trams de costa.

