

9. DINÀMICA ACTUAL DEL PAISATGE

9. DINÀMICA ACTUAL DEL PAISATGE

El paisatge actual de les Comarques Gironines és el resultat visible de la interacció, a diferents escales temporals i espacials, del conjunt de processos ambientals i socials que tenen lloc en el territori. L'elevada humanització de molts dels paisatges fa que l'anàlisi de les seves dinàmiques impliqui la necessitat de fer referència als diferents elements del sistema social i econòmic com a principals causes de la transformació del paisatge. En qualsevol cas, cal tenir en compte que els 5.584 km² de tot l'àmbit inclouen realitats molt diverses, forestals, rurals, urbanes, amb dinàmiques paisatgístiques ben diferents.

La transformació del paisatge es posa de manifest en el canvi dels usos i les cobertes del sòl. La taula mostra l'evolució dels grans tipus de coberta del sòl, per al conjunt de les Comarques Gironines, entre 1992 i 2002. El tret més destacable és el retrocés de l'espai agrícola i, per contra, l'augment de la superfície ocupada per l'espai urbanitzat i pels espais forestals. Les xifres posen de manifest, doncs, l'existència de dues dinàmiques territorials principals. Per una banda, l'expansió de la superfície urbanitzada a causa del creixement dels nuclis urbans i altres tipus de desenvolupaments urbanístics. Aquests creixements s'efectuen a expenses de sòls agrícoles i forestals. Per altra banda, es posa de manifest la dinàmica territorial tendent a l'abandonament de conreus, en les àrees marginals de muntanya i a les perifèries dels nuclis urbans, per diferents motius que van des dels baixos rendiments obtinguts pels conreus a la manca de relleu familiar en la direcció de les explotacions. Finalment, la colonització per part de la vegetació espontània dels camps abandonats compensa amb escreix la pèrdua de sòl forestal que es consumeix en els desenvolupaments urbanístics.

Les dinàmiques que s'analitzen en aquest capítol s'inclouen en el mapa 11, de dinàmiques paisatgístiques.

	1992	2002
Vegetació espontània	69,56%	71,02%
Espai agrícola	26,40%	24,11%
Espai construït	3,63%	4,43%
Morfologia litoral i làmines d'aigua	0,41%	0,44%

Taula 9.1: Canvis en les cobertures del sòl a les Comarques Gironines (1992-2002)
 Font: Departament de Medi Ambient i Habitatge

9.1 Dinàmica del paisatge forestal

Les cobertes forestals mostren una tendència a l'augment de superfície en el conjunt de les Comarques Gironines, un fenomen que està en relació amb la colonització espontània dels espais lliurats per l'abandonament de les activitats agràries, tant pel que fa als camps de conreu com als prats de pastura. Aquesta dinàmica està en relació, al mateix temps, amb la disminució de bona part dels aprofitaments silvícoles tradicionals. Si bé fins a mitjans del segle XX els boscos de les terres de gironines havien estat sotmesos a un aprofitament molt intens per extreure'n diferents productes: carbó vegetal per a combustible domèstic, fusta per a la indústria del moble o suro per a la indústria tapera, a partir de la segona meitat del segle passat l'evolució econòmica del mercat d'aquests productes, influït, en molts casos, per la competència d'altres països, va produir un descens o el cessament de molts aprofitaments forestals. A nivell general, el descens de la intensitat en la pressió sobre les masses forestals ha provocat un augment del bosc dens, tancat. Malgrat tot, la tendència a generalitzar els plans de gestió i millora de les explotacions forestals i l'aparició incipient de nous aprofitaments directes, com ara la producció de llenya per a segones residències i també la seva utilització com a biocombustible forestal, han frenat, en alguns casos, aquesta tendència general.

Pel que fa a la distribució de les diferents espècies forestals, a les Comarques Gironines es detecta un major augment de les frondoses, mentre que les coníferes estan en un lleuger

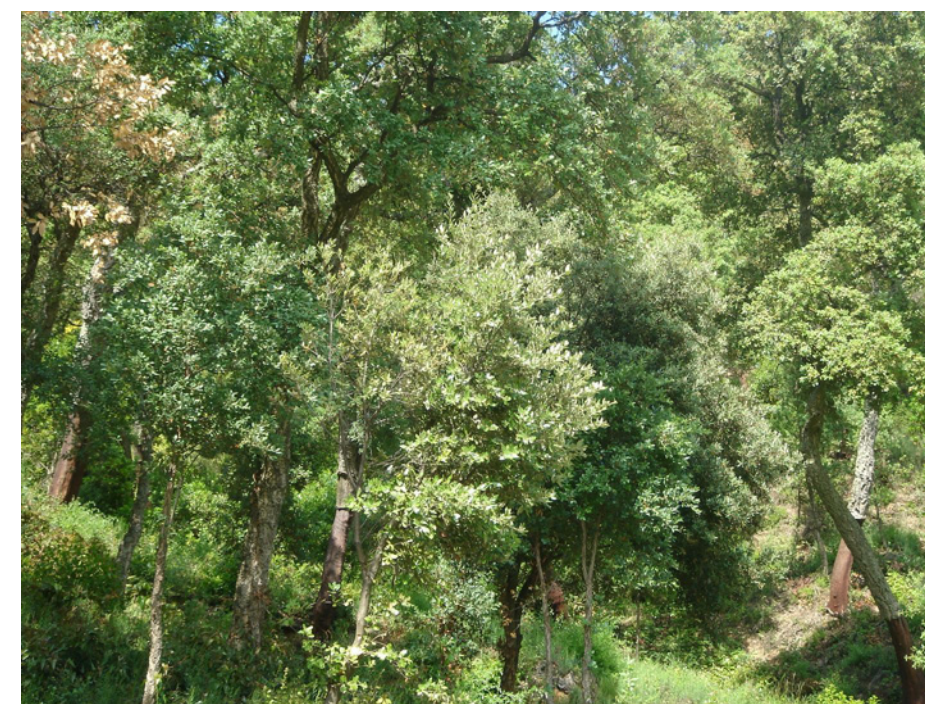


Figura 9.1: Alzines sureres als primers contraforts del Montseny, al municipi de Riells i Viabrea.

retrocés. Aquest canvi es deu en bona mesura a la disminució de la pràctica de plantar noves pinedes, i la seva substitució progressiva pels boscos climàtics de terra baixa: l'alzinar i la sureda principalment. Així, les espècies amb major presència són l'alzina, l'alzina surera, el pi roig i el pi blanc. El roure de fulla gran i el pinastre són dues espècies que estan també en expansió, mentre que el castanyer està en un retrocés important. Aquest fet es deu a l'afectació de les plagues del xancre i la tinta sobre aquesta espècie.

La titularitat dels boscos és en bona mesura privada. Només al Ripollès hi ha una important presència de boscos de titularitat pública, producte de la tradició de boscos comunals a les zones pirinenques. Les comarques de la Selva i de l'Alt Empordà són les que concentren un major nombre de plans tècnics de gestió i millora forestal, producte en bona mesura de la major tradició silvícola. En els casos dels boscos d'utilitat pública és obligatòria l'elaboració de plans de gestió, però aquesta ha estat moltes vegades ineficaç.

Paral·lelament als canvis en l'estructura física dels boscos s'han de considerar també els canvis que s'han produït en la percepció de l'espai forestal per part de la població. L'adopció de



Figura 9.2: Aprofitaments forestals a Cassà de la Selva, en ple cor de les Gavarres.

modes de vida cada cop més urbans fa que els espais naturals s'associïn a paisatges idíl·lics, salvatges, no domesticats i amb uns valors propis que cal preservar. Les Comarques Gironines han estat tradicionalment un dels àmbits que major sensibilitat han mostrat vers els principals espais naturals i les problemàtiques ambientals i paisatgístiques. Les demandes de conservació dels aiguamolls de l'Empordà o de les Gavarres, per posar dos exemples, són mostres d'una pulsio que encara avui és molt present en la societat gironina. Una altra mostra de l'interès que desperten els espais naturals es troba en el desenvolupament de diferents centres d'interpretació i escoles de natura que hi ha distribuïdes per tot l'àmbit. Els espais muntanyencs propers a les principals àrees urbanes són els que gaudeixen d'una millor consideració.

Els incendis forestals són un factor inherent a la vegetació de caràcter mediterrani, fins i tot poden ser beneficiosos per a la regeneració de la vegetació. Un eventual augment de l'aridesa pot fer, però, més habituals els episodis de grans focs forestals incontrolats. Les zones més vulnerables al risc d'incendi forestal són les zones de clima mediterrani amb major extensió contínua de masses forestals i arbustives: el massís de Guillerics, Ardenya i Gavarres, les muntanyes de Begur, el Montgrí, la zona oriental dels Aspres d'Empordà, el cap de Creus i el massís de l'Albera. El foc ha estat també històricament un dels agents tradicionals en la modelació de l'espai forestal, moltes vegades utilitzat per les societats humanes per a la roturació de terrenys per a l'agricultura. Durant les darreres dècades s'ha produït, però, un significatiu augment tant de la recurrència com de la intensitat dels incendis forestals. Les causes d'aquest augment són de tipus natural i social. Els canvis en l'estructura física dels boscos, producte de la desaparició dels aprofitaments tradicionals i la major presència de factors de risc (línies elèctriques i presència humana) són els principals factors que expliquen una tendència general a l'augment del risc d'incendi.

El risc d'incendi forestal és present especialment a les zones muntanyoses més properes al litoral. El cap de Creus i les zones boscoses de la Selva concentren els darrers incendis de grans dimensions registrats a les Comarques Gironines. Al nord de l'Alt Empordà els incendis són recurrents i en destaca el de 1986, un dels majors incendis de la història recent de Catalunya. L'impacte dels incendis és tal que al cap de Creus el foc és un dels principals agents en el modelat final del paisatge. A la comarca de la Selva els majors incendis recents es produïren l'any 2003. Les millores en la capacitat tècnica en l'extinció del foc i una millor conscienciació de la ciutadania són les principals causes que expliquen l'absència de grans incendis els darrers anys, sobretot si tenim en compte que les condicions climàtiques han estat, durant molts anys, especialment adverses i si bé no ha disminuït significativament el nombre d'incendis, sí que s'ha reduït força el nombre total d'hectàrees cremades. Si es té en compte que el risc de propagació dels incendis ha augmentat producte de la desmaterialització de les economies

rurals, l'absència els darrers anys de grans incendis forestals es pot considerar un èxit. Malgrat tot, són moltes les veus que malden per una reconversió de la política contra els incendis i un millor desenvolupament de les tasques preventives, per tal d'evitar, en la mesura del possible, els grans incendis, tot entenent que el foc és un agent modelador del paisatge que no desapareixerà i amb el qual s'ha de tornar a aprendre a conviure.

Algunes plagues afecten de manera directa algunes espècies. És el cas de la plaga del fong *Cryphomyces parasitica* que, els darrers anys, ha fet disminuir de forma significativa la superfície ocupada pels castanyers.

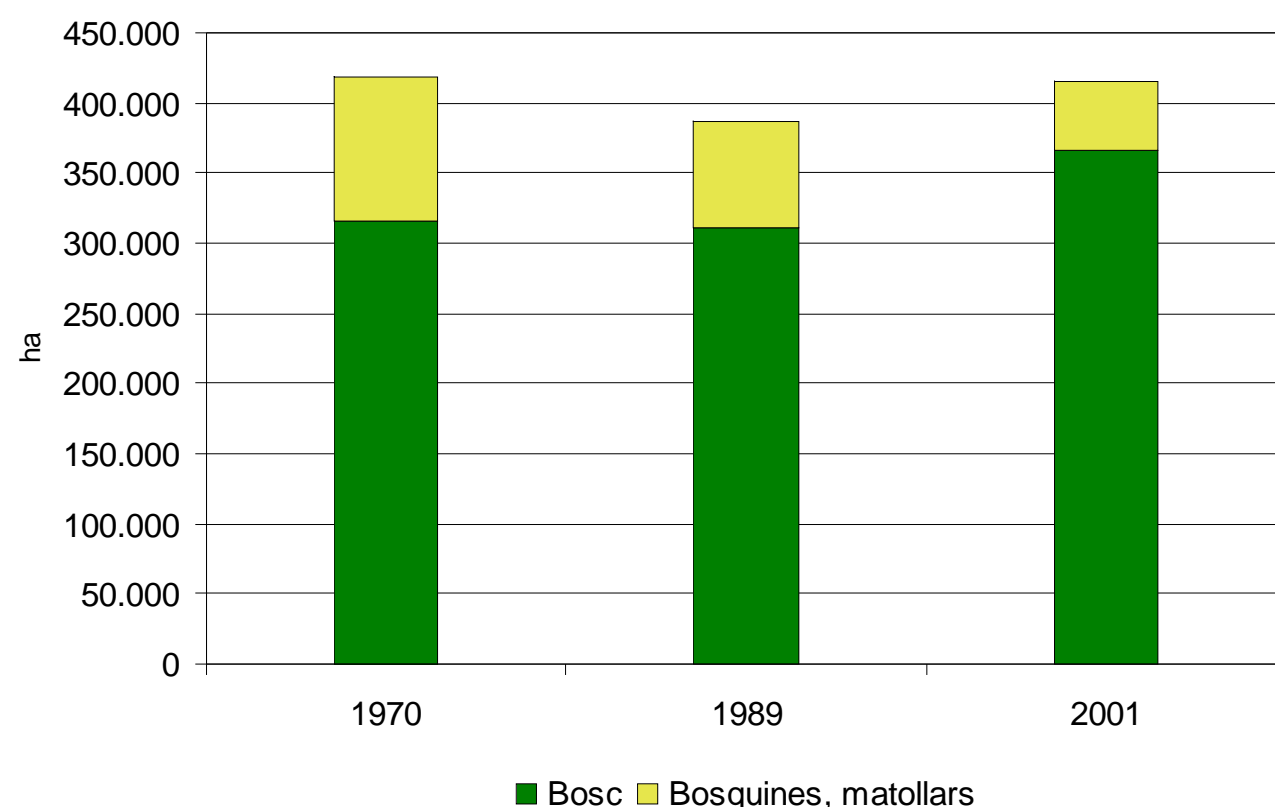


Figura 9.3: Evolució de la superfície forestal (ha) entre 1970 i 2001.

Font: Inventario Nacional Forestal. Inclou la part gironina de la comarca de la Cerdanya.

9.2 Dinàmica del paisatge agrari

La tendència que predomina pel que fa a la superfície agrícola és una reducció significativa de les terres conreades, un fenomen comú a la major part de Catalunya. Paral·lelament a aquest procés, es detecta un augment de la grandària mitjana de les explotacions. La distribució de l'agricultura per comarques no ha sofert canvis rellevants els darrers decennis. Les comarques de l'Alt i Baix Empordà aglutinen bona part de les terres llaurades (al voltant del 55% de tot l'àmbit), mentre que les comarques pirinenques són les que tenen una menor presència de terres conreades. La Garrotxa i el Ripollès, que sumen entre ambdues el 30% de la superfície de les Comarques Gironines, presenten només el 10% de les terres llaurades. D'altra banda, en les àrees de muntanya pirinenca i subpirenca hi ha una superfície important de pastures, una formació vegetal que està, però, en retrocés i que deixa pas als boscos en moltes ocasions.

L'anàlisi detallada del cens agrari posa de manifest que la reducció més important de la superfície llaurada es va produir en el període 1982-1989, mentre que per al període 1989-1999 la reducció fou menor. En aquest darrer període es va donar, en canvi, un augment significatiu de la grandària mitjana de les explotacions, que va passar de 14,26 ha/explotació a 22,31 ha/explotació. Aquesta concentració parcel·lària genera sovint la optimització i intensificació de les terres conreades, així com l'abandonament definitiu de les zones menys aptes, en un procés d'homogeneïtzació dels paisatges rurals comú a moltes parts del territori català.

La disminució de la superfície agrària no ha estat homogènia i ha afectat especialment alguns sectors més que d'altres. En el sector cerealístic, per exemple, la caiguda és moderada, encara que continua essent el sector més important dins l'àmbit territorial gironí. En el sector dels fruiters la caiguda ha estat molt menor, producte en bona mesura de la reconversió de molts fruiters de secà en fruiters de regadiu. A l'Empordà, una de les grans àrees de conreu a Catalunya, la tendència ha variat en els darrers anys: si bé aquest sector agrícola va retrocedir pel que fa a hectàrees conreades en el període 1982-1999, a manca de dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya per al període 1999-2007, les dades que presenta la Denominació d'Origen (DO) Empordà, la única DO vinícola de l'àmbit, apunten a una recuperació del conreu, vinculat, en alguns casos, a la producció de vi juntament amb estratègies de promoció del paisatge vinícola. Les estratègies emprades, però, estan en una fase inicial respecte a les que es donen en altres zones vinícoles de Catalunya, com ara el Penedès o el Priorat.

Les dinàmiques actuals del paisatge agrari venen determinades sobretot pel pla de desenvolupament rural de la Generalitat de Catalunya i la Política Agrària Comuna (PAC). En

ambdós casos es tendeix a desvincular el paisatge agrari i la producció agrària, tot establint estratègies de promoció turística i dels valors que l'entorn rural encara conserva. La millor mostra de l'establiment d'aquestes noves estratègies és l'augment constant els darrers anys de l'oferta de turisme rural.

El sector ramader ha adoptat majoritàriament formes de producció industrials en la fabricació de pinso, l'engreix dels animals i el seu sacrifici. Aquest és, juntament amb el sector de la fruticultura de regadiu, el sector agropecuari gironí més tecnificat. En tot aquest procés, l'adopció de mesures d'integració paisatgística és poc habitual, i no és rar veure equipaments agrícoles en forta dissonància amb el seu entorn més proper. Com en la majoria d'estadístiques agrícoles, l'Alt Empordà és la comarca que aglutina major nombre de caps de bestiar, si bé la distribució de bovins és relativament homogènia a tot l'àmbit d'estudi. En altres tipus d'espècies com els ovins, els porcins i l'aviram, la preeminència de l'Alt Empordà encara és més acusada.

Una de les principals dinàmiques que ha contribuït a reduir la superfície agrícola durant les últimes dècades a les Comarques Gironines és el fort increment de la urbanització. La gran expansió de les ciutats, l'extensió dels polígons industrials i el desenvolupament i ampliació de

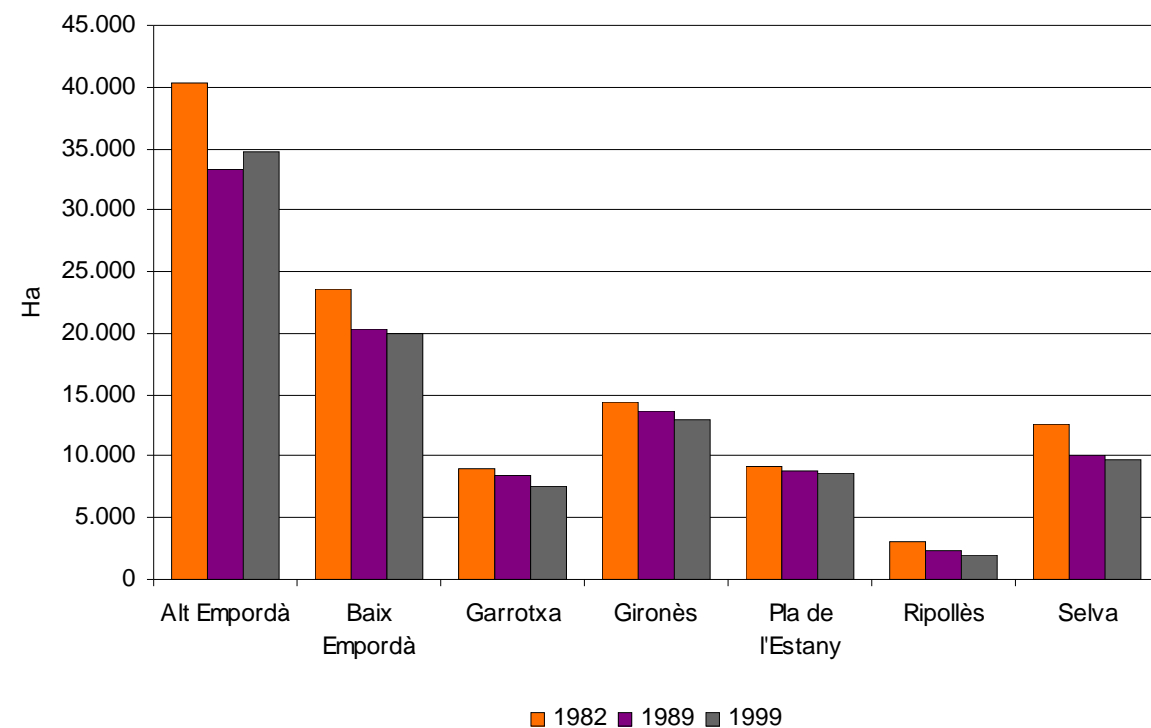


Figura 9.4. Superfície de terres llaurades a les Comarques Gironines entre els anys 1982 i 1999.
Font: Cens agrari. Institut d'Estadística de Catalunya.

les infraestructures s'ha fet –i continua fent-se– sobre paisatges agrícoles i, sovint, els de més qualitat, allà on les terres són més fèrtils. D'altra banda, aquesta dinàmica ha tendit a desdibuixar els nuclis històrics tradicionals de les poblacions. Tanmateix, un dels fenòmens urbanístics recents que ha contribuït a la desaparició de l'agricultura és també la construcció de zones residencials de baixa densitat, ja sigui en forma d'urbanitzacions o d'expansió residencial als suburbis de les ciutats o als seus pobles satèl·lits.

D'altra banda, els paisatges agrícoles de les Comarques Gironines acullen, cada vegada més, un conjunt ampli i molt divers de construccions aïllades, des de masos i cabanes tradicionals fins a moderns coberts de maquinària, granges, naus, fàbriques, etc. Aquests edificis i llurs tipologies constructives (volumetria, composició de façanes, materials, cromatisme, etc.) formen part dels atributs del sòl no urbanitzable de les Comarques Gironines però sovint estan realitzats amb materials i criteris de baixa qualitat paisatgística o amb tipologies més pròpies del sòl urbà.



Figura 9.5. Granges a la plana de l'Empordanet.

9.3 Dinàmica del paisatge urbà

La tipologia de paisatges urbans existents a les Comarques Gironines és molt variada. Les successives etapes del procés d'urbanització han definit una estructura territorial i urbana amb una gran heterogeneïtat paisatgística en funció de la seva situació geogràfica, de l'època d'origen i dels condicionants socioeconòmics moderns.

Les dades estadístiques mostren que en el conjunt de les Comarques Gironines l'augment de l'espai construït (incloent la superfície ocupada per les infraestructures) entre 1992 i 2002 ha estat significatiu: del 3,63% al 4,43% (representa un increment de més del 20%), increment encara més elevat si es disposessin de dades actualitzades. La dinàmica d'ocupació del sòl a les Comarques Gironines té com a principal exponent la construcció d'habitatges. L'evolució d'aquest sector durant els darrers anys ha tingut dues grans etapes de creixement: la primera, més moderada, abraça des de finals de la dècada de 1980 fins a principi de la dècada de 1990; la segona, iniciada a partir de 1994, ha tingut una magnitud i una durada sense precedents. Les causes d'aquesta dinàmica expansiva han estat l'estabilitat iniciada amb la integració de l'Estat espanyol a la Unió Europea, els canvis impulsats per l'Administració per liberalitzar els mercats i diversos factors d'ordre social, com ara la incorporació al mercat de les generacions nascudes durant el *baby boom*, la reducció del nombre de persones per llar, l'arribada de la nova immigració extracomunitària i la demanda de segones residències.

La dinàmica urbana ha estat marcada pel canvi d'un model de creixement concentrat als grans nuclis urbans i als nuclis turístics de costa cap a un model de creixement més difús. Així doncs, han crescut més els municipis de segona línia de costa i els propers a les grans ciutats. Pel que fa a l'estructura urbana, es poden distingir tres tipus de dinàmiques de transformació del paisatge urbà: renovació i/o rehabilitació dels centres urbans, urbanització dels municipis situats a l'entorn de les ciutats grans, i, a una escala més àmplia, dels espais ubicats a l'entorn de les grans infraestructures viàries. La crisi econòmica iniciada el 2007 ha marcat una aturada forta del sector immobiliari i, per tant, del procés d'urbanització accelerat dels darrers anys.

Des d'un punt de vista territorial i paisatgístic, els nuclis urbans de les Comarques Gironines han sofert en les últimes dècades un canvi significatiu, passant de ser unitats compactes i denses en l'espai a esdevenir unitats disperses i extenses, que sovint cavalquen els límits municipals. Aquest canvi cultural té arrels profundes en la dinàmica social i econòmica, però també en la manca de coherència del planejament, i es concreta en una tendència a la dispersió de les unitats productives, els serveis i l'habitatge, en aquest darrer cas, segons un model de baixa densitat. La dispersió augmenta el consum de sòl i la fragmentació del paisatge natural, dilueix la diferenciació urbà-rural i empobreix i banalitzava el paisatge urbà.

Per altra banda, aquest canvi cultural ha comportat l'abandonament de molts centres històrics i el seu deteriorament progressiu a causa de la manca d'inversió tant pública com privada. Això implica una pèrdua de patrimoni col·lectiu i una pèrdua d'identitat del sistema d'assentaments. Per intentar pal·liar aquest fet, l'administració ha promogut la rehabilitació d'aquests espais mitjançant plans de millora, com per exemple el Pla de barris.



Figura 9.6: Nous creixements residencials d'alta densitat entre Girona i Salt.

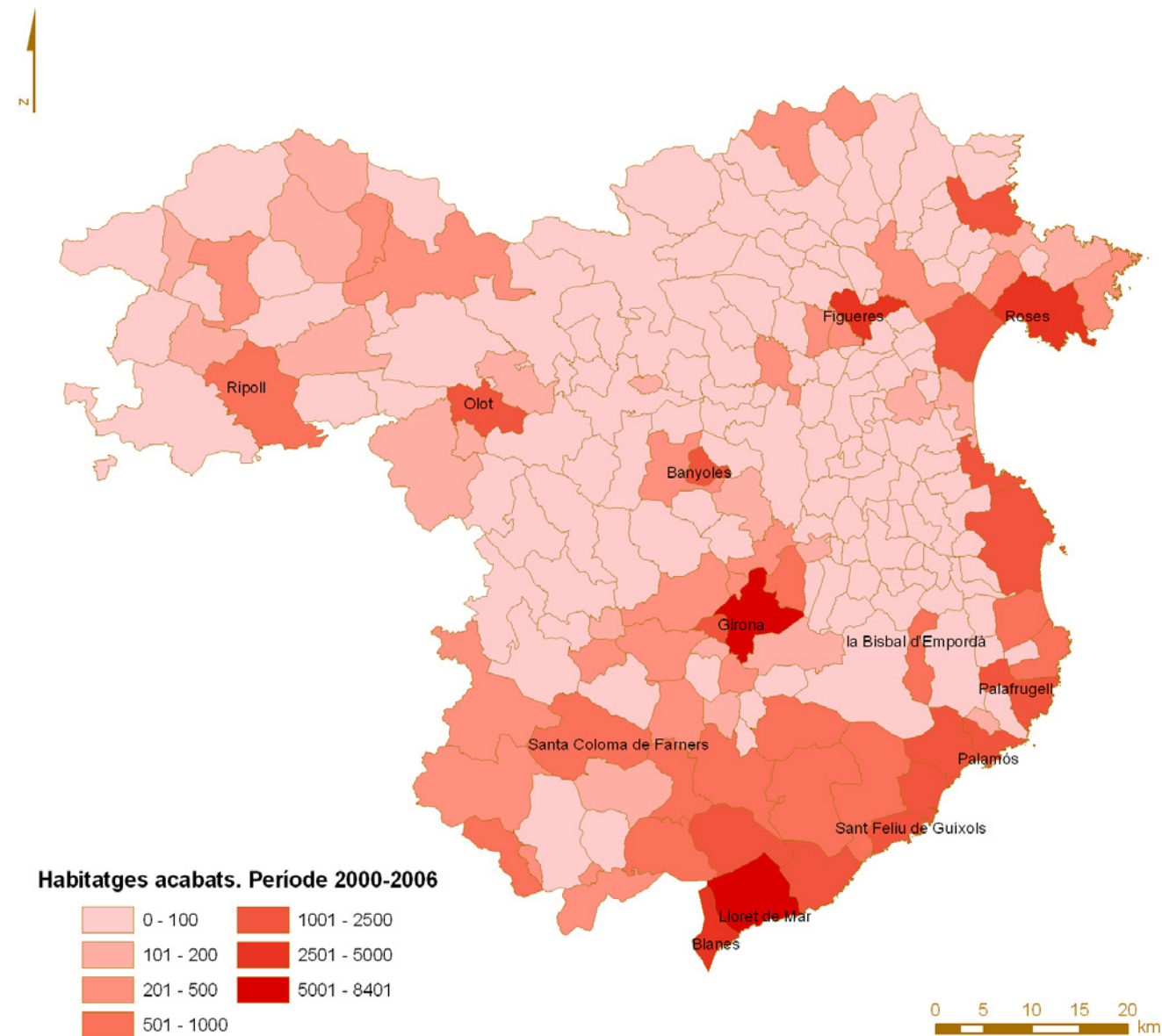


Figura 9.7: Habitatges construïts als municipis estudiats al Catàleg de Paisatge de les Comarques Gironines entre el 2000 i el 2006.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

9.3.1 Les àrees urbanes

Per àmbits cal destacar, en primer lloc, les àrees urbanes. Les Comarques Gironines compten amb una xarxa urbana que presenta quatre grans nodes, amb les seves respectives àrees urbanes: Girona, Figueres, Blanes – Lloret i Olot. Aquestes àrees urbanes exemplifiquen la diversitat d'ambients i paisatges urbans existents en el conjunt de l'àmbit territorial d'aquest Catàleg de paisatge.

La principal àrea urbana de les Comarques Gironines la configuren la ciutat de Girona i els municipis del seu entorn. La ciutat de Girona està ubicada en un enclavament estratègic i central respecte al conjunt del territori, tant en direcció nord-sud com costa-interior. Aquesta posició privilegiada i la seva designació com a capital de província, el 1833, van determinar la seva evolució moderna, impulsada definitivament amb la industrialització i l'arribada de la democràcia. Durant aquesta darrera fase, la ciutat ha reforçat el seu caràcter com a nucli administratiu i de serveis, un fet que ha provocat la redistribució d'algunes de les seves funcions (indústria i residència) cap als nuclis de l'entorn. Així, si en una primera fase el municipi de Girona es va estancar i, fins i tot, va perdre població respecte a la resta de nuclis de l'àrea urbana, els darrers deu anys el creixement ha augmentat, gràcies a l'impuls de la immigració extracomunitària. Actualment, l'àrea urbana de Girona és, amb uns 150.000 habitants, la més gran de les Comarques Gironines.

La dinàmica urbana ha transformat el paisatge en dos sentits bàsics. A la ciutat de Girona i els nuclis conurbats adjacents (Salt i Sarrià de Ter), la pressió sobre el sòl per a la implantació de noves activitats de serveis i de residència per a les classes mitges i altes ha determinat l'expulsió d'antics usos obsolets i una ocupació més intensiva del sòl amb habitatges plurifamiliars, com és el cas dels sectors dels Químics o el Parc del Migdia. Paral·lelament, els seus centres històrics, especialment el de Girona, han viscut un procés de rehabilitació de l'edificació i millora de l'espai públic important, exemplificat pel Pla especial del Barri Vell. Això contrasta, però, amb el procés de degradació que han patit àmplies zones intermèdies, on tendeix a concentrar-se la població immigrada, principalment al municipi de Salt. Al seu torn, als municipis petits de l'entorn de Girona (Sant Gregori, Aiguaviva, Quart, entre d'altres) s'hi han ubicat molts polígons d'activitat econòmica i espais residencials principalment de baixa densitat (habitatges unifamiliars en filera i aïllats), per un segment de demanda urbana que ha vist la possibilitat de gaudir d'uns estàndards de qualitat majors a preus més barats. Finalment, molts dels eixos viaris que relliguen els municipis de l'àrea urbana han estat ocupats, ja sigui de manera irregular o, simplement, a través de nous plans parcials, per activitats de serveis (concessionaris de cotxes, botigues de mobles a l'engròs, gasolineres, restaurants) que exploten els avantatges de localitzar-se a la carretera (baix cost d'implantació, accessibilitat i exposició a un flux constant d'usuaris) i formen seqüències urbanitzades sense cap

criteri d'integració amb l'entorn: les denominades carreteres-aparador (Girona-Fornells de la Selva, Girona-Sarrià de Ter). En resulta una degradació de les façanes urbanes i de les entrades dels municipis. En definitiva, aquest procés d'urbanització difús, que abraça municipis cada cop més allunyats de la ciutat de Girona, té impactes negatius destacables: a nivell social, implica un augment de la mobilitat i, per tant, dels costos socials en termes de temps i qualitat de vida per accedir al lloc de treball i als serveis bàsics; a nivell ambiental, implica un augment exponencial del consum de sòl, de la fragmentació dels ecosistemes i de l'efecte hivernacle. Aquest procés té com a conseqüència un paisatge dens i de perfil elevat a les zones centrals de l'àrea urbana, i un paisatge discontinu i de baixa densitat a la perifèria i que tendeix a diluir el perfil dels antics nuclis rurals en una gran massa urbana homogènia i, per tant, a empobrir la identitat cultural del paisatge.

La ciutat de Figueres i la seva àrea urbana han patit un procés anàleg al de la ciutat de Girona, tot i que a menor escala. Durant els darrers dos decennis, Figueres ha reforçat el seu caràcter com a nucli de serveis de referència de tot el terç nord de les Comarques Gironines, un fet que ha impulsat la redistribució d'algunes de les seves funcions (indústria i residència) cap als nuclis de l'entorn. Així, a una primera fase d'estancament demogràfic del nucli de Figueres i de creixement dels nuclis de l'entorn, l'ha seguit una fase, els darrers deu anys, de creixement intens del conjunt de l'àrea urbana. Actualment, l'àrea urbana de Figueres compta amb uns 50.000 habitants.



Figura 9.9: Visió aèria entre el sud de Figueres i Vilafant. Font: ICC

La dinàmica urbana ha transformat el paisatge en dos sentits bàsics. A la ciutat de Figueres s'ha donat un procés de rehabilitació del centre històric que ha tingut com a espai emblemàtic l'àrea del Museu Dalí i una extensió de la trama urbanitzada, especialment a tocar amb el municipi de Vilafant (Camp dels Enginyers), amb tipologies d'habitatge tant plurifamiliars com unifamiliars. Més enllà de Figueres, el creixement residencial s'ha produït principalment al municipi de Vilafant, especialment amb tipologies d'habitatge de baixa densitat (unifamiliars en filera i aïllats) i que avui es troba pràcticament conurbat, forma un continu urbanitzat amb la capital empordanesa. Pel que fa a les activitats econòmiques, Vilamalla, Santa Llogaia d'Àlguema i el Far d'Empordà han vist l'aparició de nombrosos polígons, tant d'abast comarcal com regional, un fet propiciat per la proximitat a la frontera i que es veurà afavorit amb l'arribada de l'alta velocitat. Finalment, el fenomen de la carretera-aparador té en l'eix Figueres - Roses (C-260) un dels casos més emblemàtics de les Comarques Gironines, tant pel volum d'activitats presents com per la seva longitud, més de 15 quilòmetres. El resultat és la pràctica dissolució de les façanes urbanes dels municipis que travessa aquesta via i l'escassa qualitat paisatgística de les seves entrades.

L'àrea urbana Blanes – Lloret ha estat, comparativament, la més dinàmica de les Comarques Gironines durant els darrers anys. Aquests dos nuclis, marcats tradicionalment per una posició relativament excèntrica respecte el conjunt de les Comarques Gironines i sense un rerepaís destacable, van créixer de manera accelerada a la dècada de 1960 gràcies a l'auge del turisme



Figura 9.8: Urbanització de cases adossades al municipi de Sant Julià de Ramis.

de masses, de la construcció i, en el cas de Blanes, també de la indústria. La dinàmica ha estat marcada per la transició del turisme al residencialisme, és a dir, la transició del model turístic cap a fórmules d'allotjament en propietat, la integració progressiva dins de la dinàmica immobiliària de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) i, en el cas de Blanes, el seu posicionament com a principal centre de serveis de la Selva marítima i part de l'Alt Maresme. Tot plegat ha esperonat un creixement demogràfic i urbanístic sense precedents i de component diversificada (extracomunitaris i població de la RMB) i la seva consolidació, amb una població pròxima als 80.000 habitants (només als dos nuclis gironins), com a segona àrea urbana de les Comarques Gironines.

Les singulars característiques d'aquesta àrea urbana dins del conjunt de les àrees urbanes de les Comarques Gironines han determinat una transformació del paisatge amb variants pròpies. Així, en aquest cas la centralització ha estat sempre la força dominant. La causa és la presència d'una forta demanda residencial vinculada a l'oci i al lleure (turisme i població procedent de la RMB), que se suma a la pròpia del mercat local, i que demanda allotjament pròxim al litoral. Així, a l'interior dels nuclis de Blanes i Lloret els processos de rehabilitació i renovació, que han estat marcats, singularment, per la substitució d'usos hotelers per usos residencials, han



Figura 9.10: Rehabilitacions finançades pel Programa de millora de barris al nucli urbà d'Olot.

anat acompanyats també d'importants processos d'extensió urbana. Les tipologies d'edificació de les noves extensions han estat principalment denses (Fenals i Santa Clotilde, a Lloret; Can Borell, a Blanes), amb predomini de l'habitatge plurifamiliar, ara bé, això ha anat acompanyat d'un procés paral·lel de colmatació dels coxins de sòl presents a les urbanitzacions construïdes a la dècada de 1960 i 1970, amb tipologies d'habitatge de baixa densitat. D'altra banda, alguns municipis, com Palafolls o Tordera (demarcació de Barcelona), s'han especialitzat en el segment d'habitatge per a les rendes mitges i baixes procedents, principalment, de Blanes. En definitiva, a la transformació radical dels centres històrics i de l'*skyline* de primera línia de costa (gratacels d'hotels i apartaments, tipologia comercial per a turistes amb molta presència de botigues de souvenirs, bars i discoteques) i la dispersió de les urbanitzacions de la fase anterior, s'hi va afegir un creixement d'extensió que ha diluït el perfil dels municipis en un gran magma residencial, pràcticament conurbat, que amenaça d'esgotar el sòl en un horitzó temporal no gaire dilatat.

L'àrea urbana d'Olot és la quarta en importància de les Comarques Gironines i destaca per la forta presència del sector industrial. En aquest cas, la dinàmica urbana està marcada, singularment, per un condicionant ambiental: la ciutat i el seu entorn estan situades dins del Parc natural de la zona volcànica de la Garrotxa (PNZVG). Sens dubte aquesta és la particularitat més significativa d'una població situada dins d'un entorn paisatgístic molt característic, amb la presència de diversos volcans, com ara el Montsacopa o la Garrinada, que doten la ciutat d'una forta identitat. La dinàmica urbana durant la dècada de 1980 i de 1990 va estar marcada per un procés de crisi i reestructuració del sector industrial, fet que va tenir com a conseqüència un estancament demogràfic del nucli central, Olot, apreciable pel conjunt de l'àrea urbana. Olot emergeix avui com un nucli urbà amb una economia diversificada, encapçalant una àrea urbana pràcticament identificable amb el conjunt comarcal. Els darrers anys la dinàmica demogràfica ha tornat a repuntar lleugerament gràcies a l'impuls de la immigració extracomunitària.

De manera similar a les àrees urbanes del rerepaís, la dinàmica urbana ha transformat el paisatge en dos sentits bàsics. A la ciutat d'Olot, la rehabilitació i la renovació del centre històric d'Olot (en la darrera fase a través del Pla de Barris) ha anat acompanyada de noves extensions, principalment amb tipologies de baixa densitat (Sant Cristòfol-Les Fonts, el Pla de Dalt). Als municipis dels entorns, la descentralització residencial, amb tipologies de baixa densitat (habitatge unifamiliar en filera i aïllat), ha augmentat sobretot a les Preses i Sant Joan les Fonts. Ara bé, el fenomen més destacable ha estat la descentralització industrial, que ha estat canalitzada a través de diversos polígons d'activitat econòmica siutats a Sant Jaume de Llierca, Sant Joan les Fonts i Les Preses, segons un esquema lineal determinat per les vies de comunicació (principalment l'A-26 en direcció a Besalú) i els límits imposats pel PNZVG.

A les Comarques Gironines hi ha altres àrees urbanes de menor mida (Palafrugell, Sant Feliu de Guíxols, Banyoles i Ripoll). La seva dinàmica, en general, ha estat anàloga als dos models descrits: interior i costa.

9.3.2 Les urbanitzacions

Des de la dècada de 1960 i 1970, les urbanitzacions han experimentat un procés de gènesi i creixement més o menys continuat a les Comarques Gironines. Seguidament a les primeres urbanitzacions ubicades al litoral i destinades a segones residències, aquest fenomen urbanístic s'intensificà arreu del territori gironí. Creixeren urbanitzacions al voltant dels pols d'atracció turística del litoral, com ara Lloret – Blanes, Platja d'Aro – Palamós, Palafrugell – Begur, l'Estartit, l'Escala, Castelló d'Empúries, Roses – Palau-saverdera, Cadaqués, i Port de la Selva – Llançà; ocupant bona part de la façana litoral i endinsant-se en el prelitoral, especialment als contraforts del sud de Cadiretes entre Lloret i Vidreres, als contraforts del sector sud de les Gavarres a Santa Cristina d'Aro i Calonge, al cap de Begur, contraforts sud del Montgrí, i la vessant sud de la serra de Rodes entre Pau i Roses.



Figura 9.11: Moltes urbanitzacions, com per exemple Can Fornaca, a Riudarenes, estan situades estratègicament per gaudir de bones vistes. En aquest cas, es pot observar el fons escènic del Montseny.

Aquest model urbanístic de segona residència basat en l'habitatge unifamiliar amb espai enjardinat, s'estengué també a la plana interior de la Selva, principalment a Maçanet de la Selva, Vidreres, Caldes de Malavella, Fogars de la Selva, Breda, Sant Feliu de Buixalleu, Massanes, Riells i Viabrea, Riudarenes, Sils i Santa Coloma de Farners. Actualment aquestes urbanitzacions tendeixen a convertir-se en primeres residències. Això mateix succeeix a una altra tipologia d'urbanitzacions desenvolupada al voltant de ciutats, vinculades a un model urbà de ciutat jardí, on preval la primera residència, la proximitat a la ciutat i l'accés a les xarxes de comunicació. Són els casos de Girona, Figueres, Olot, Banyoles i les seves àrees d'influència.

Per últim, cal remarcar el creixement urbà experimentat a la comarca del Ripollès, també vinculat al model residencial de baixa densitat de segona residència. En aquest cas, són creixements més recents, desenvolupats planificadament i amb serveis, amb un perfil tipològic que recrea l'habitatge de muntanya.

Les àrees d'ús residencial vinculades als nuclis urbans i les construïdes recentment, com les de muntanya, presenten uns nivells de compacitat i una dotació de serveis prou adequada. Tanmateix, poden presentar problemes d'integració paisatgística i de manca de coherència arquitectònica i urbanística amb els teixits urbans dels nuclis en els quals s'insereixen. En contraposició hi ha les urbanitzacions nascudes en l'època franquista, generalment a través d'operacions irregulars, algunes encara avui mancades de planejament. Generalment s'ubiquen en sectors de considerable pendent per aprofitar vistes panoràmiques, i, consegüentment, tenen un gran impacte visual. Així mateix, apareixen aïllades dels nuclis urbans, fet que genera una gran fragmentació paisatgística. Segueixen aquest model les urbanitzacions d'Empuriabrava, Aiguaviva Parc, Maçanet Residencial Parc, Can Fornaca, o Vallcanera Parc; destaquen per l'extensa superfície ocupada, el gran volum d'edificacions que contenen i la desconexió respecte als nuclis tradicionals, fet que provoca l'aparició d'un paisatge valorat negativament per la societat gironina.

Des d'una perspectiva general, es constata que la immensa majoria de les urbanitzacions de les Comarques Gironines han contribuït, des de la dècada de 1960, a un model de ciutat oberta i extensa, amb manca d'estructura urbana, amb un gran consum de sòl (sobretot per la baixa densitat d'habitatges) i una alta dependència de la mobilitat, que avui coneixem com a model d'urbanització dispersa. Aquest model ha provocat en molts casos fragmentació paisatgística, pèrdua de funcionalitat ecològica, la desaparició dels sòls agraris de qualitat i, en definitiva, un empobriment general de la qualitat del paisatge. Aquest creixement urbanístic desordenat, incoherent, de baixa densitat i deslligat dels assentaments urbans tradicionals, basats en la compacitat i la densitat, és un model que avui es considera obsolet, i alhora és totalment contrari als principis que inspiren l'actual Llei d'urbanisme de Catalunya.



Figura 9.12: Urbanització a la cala Montgó, a l'Escala.

Les urbanitzacions, a més, basades en cases unifamiliars o adossades, o una barreja de les dues, han provocat un canvi en la forma dels assentaments tradicionals en el territori, des de la generació de nous *skylines* fins a l'emergència de noves formes urbanes, provocant en alguns casos un contrast entre la tipologia constructiva dels pobles i la de les urbanitzacions que se situen al seu voltant.

D'altra banda, no podem oblidar que moltes urbanitzacions gironines –com també ha passat en el conjunt de Catalunya– contribueixen a la progressiva uniformització dels paisatges, és a dir, territoris molt diferents entre sí en clima, història i cultura acaben repetint un mateix patró, independentment del lloc on es localitzen. Aquesta homogeneïtzació arriba a tal punt que generen estils arquitectònics i urbanístics monòtons, impropis de les nostres contrades, on dominen la rèplica i la banalització. Aquesta homogeneïtzació es manifesta, també, per una manca de coherència en l'ús de materials, colors i alçades que es percep sobretot en les façanes, teulades o les tanques, tot generant un paisatge ple d'inautenticitat, aliè al seu caràcter.

Aquest model d'urbanització ha comportat altres conseqüències paisatgístiques, com la fragilitat visual de les urbanitzacions construïdes en àrees amb elevats pendents, que es fan visibles

des de lluny; l'alteració de referents paisatgístics de primer ordre; l'alteració de fons escènics emblemàtics o la seva obstaculització; la proliferació de publicitat de la mateixa urbanització als marges de les carreteres properes; o la vulnerabilitat enfront els incendis forestals.

9.3.3 El litoral

El desenvolupament del turisme de masses va transformar substancialment la façana marítima de la Costa Brava. La majoria dels nuclis històrics van veure la proliferació de noves edificacions que van configurar un perfil urbà més dens i en alçada. Així, amb el temps, la fisonomia original de molts pobles de pescadors s'ha anat veient alterada progressivament a causa de l'aparició de blocs d'apartaments de grans dimensions, trencant l'harmonia paisatgística anterior al «boom» turístic. Al seu torn, moltes urbanitzacions han anat colonitzant vessants i cales litorals. En aquest sentit, hi ha zones del litoral que actualment presenten un continu urbà consolidat en els últims anys format per edificacions residencials i turístiques que uneix nuclis o entitats urbanes diferents al llarg de la façana marítima. Els principals casos de continus en la façana litoral de les Comarques Gironines són: Lloret de Mar-Blanes, Canyelles, urbanitzacions al nord de Tossa de Mar, S'Agaró-Sant Feliu de Guíxols, Platja d'Aro-S'Agaró, Sant Antoni de Calonge sud, Sant Antoni de Calonge-Palamós, La Fosca- Palamós, Callella sud, Llafranc, Tamariu, Cap de Begur, Sa Punta, l'Escala est, Roses est, Cadaqués-S'Oliguera-Portlligat, Port de la Selva nord, Llança sud, Llança nord i Colera Nord (cartografiats en el mapa 11, relacionat amb les dinàmiques paisatgístiques).



Figura 9.13: Vista aèria del continu urbà de la façana litoral entre Platja d'Aro i Palamós. Font: ICC

En relació amb el punt anterior, no es pot perdre de vista tampoc que en les últimes dècades han aparegut habitatges i altres construccions dins del domini públic marítim – terrestre i zones adjacents, prop de cales i penya-segats de gran bellesa estètica. En alguns casos, els propietaris d'aquestes finques han arribat a tancar els camins de ronda, de titularitat pública, ocasionant queixes ciutadanes.

En general, al litoral, la dinàmica més recent ha estat marcada per la transició del turisme al residencialisme, fet que ha determinat un augment en la producció d'espai residencial en detriment de les instal·lacions hoteleres. Als paisatges densos de les façanes litorals, característics de l'etapa «desenvolupista» (Castell – Platja d'Aro, Sant Antoni de Calonge, Empuriabrava), ara s'hi han sumat nous eixamples residencials i urbanitzacions de baixa densitat (algunes derivades de la fase anterior i d'altres creades de nou). De fet, en alguns municipis, com ara Begur, l'Escala, Cadaqués, la producció d'espai residencial de baixa densitat ha esdevingut una vertadera especialització econòmica, fet que ha donat lloc a un augment massiu del consum de sòl i a una banalització, per repetició tipològica, del paisatge. En els darrers anys aquest fenomen està avançant, a causa de la saturació urbanística del litoral i l'elevat preu del sòl, cap als municipis de segona línia de costa de la Plana de l'Empordà i l'Empordanet, fet que té greus conseqüències en la pèrdua d'identitat paisatgística dels municipis d'interior. Una eina d'especial rellevància per combatre aquest procés, intentant salvaguardar els espais encara lliures del litoral, ha estat el Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC, I i II), aprovat el 2006.

Els nuclis del litoral sovint són afectats per episodis de fortes pluges, sobretot llevantades, que han provocat importants crescudes dels rius que han culminat amb el seu desbordament, inundant les àrees més planeres de la part baixa del curs fluvial, sobretot de la Muga, el Fluvià i el Ter. Aquests fenòmens, gens estranys en el clima mediterrani, tenen una repercussió paisatgística rellevant. A banda de les inundacions, les llevantades més potents també provoquen grans impactes sobre el paisatge de les zones costeres. Moltes platges veuen la seva superfície reduïda gairebé al no res, fent necessària la regeneració, a la vegada que les afectacions sobre els passeigs marítims solen ser notables. Serveix d'exemple la forta llevantada registrada a l'octubre de 2005, que va ocasionar importants danys a la Costa Brava centre, o la del desembre de 2008 que, entre altres, va afectar greument el passeig marítim de l'Escala. Un altre cas paradigmàtic és el del passeig de S'Abanell, a Blanes, que s'ha hagut de reformar diverses vegades.

9.3.4 El desenvolupament d'equipaments d'oci i lleure i ports esportius, camps de golf i pistes d'esquí.

El pas del turisme al residencialisme també ha significat una associació creixent entre urbanització i equipaments d'oci i lleure. En aquest sentit, els tres fenòmens més destacats a les Comarques Gironines han estat la construcció de ports esportius, camps de golf i estacions d'esquí, associats, en la majoria de casos, a promocions immobiliàries, derivades d'una evolució del model d'urbanització residencial tradicional segons uns estàndards de qualitat més elevats.

En el cas dels ports i amarradors, aquests s'han concentrat bàsicament en aquells trams on la costa és més articulada, és a dir, al cap de Creus i de Begur fins a la Tordera. El seu impacte sobre el paisatge litoral és significatiu, en la mesura que la seva construcció implica una modificació de la morfologia de la costa, però també el seu ús, amb una incidència important en el moviment d'embarcacions que saturen les cales i platges més concorregudes. Tot plegat implica una variació de la qualitat escènica de cales i platges litorals, especialment durant la temporada estival.

D'altra banda, en el conjunt de les Comarques Gironines existeixen deu camps de golf, set dels quals es concentren a l'Empordà. Els impactes dels camps de golf sobre el paisatge són



Figura 9.14: Visió del camp de golf de Pals i part de la urbanització associada.

diversos però depenen, principalment, del conjunt urbanístic al qual estan associats, que sol estar vinculat a la residència de qualitat. Pel que fa als camps, el principal problema és el consum de sòl (la majoria de projectes tenen extensions de desenes d'hectàrees) on sovint cal esclarissar boscos o ocupar antigues àrees agrícoles i, per altra banda, el consum d'aigua tot i que els projectes han tendit a resoldre'l cada vegada més satisfactòriament a través del reciclatge. La verdor dels camps de golf els fa estèticament agradables tot i que sovint contrasten amb la vegetació mediterrània de l'entorn. La major part dels camps se situen a segona línia de costa i constitueixen un important complement a l'oferta turística, situant-se al costat d'urbanitzacions residencials de baixa densitat directament vinculades al camp, amb estàndards de qualitat paisatgíca elevats però amb una escassa integració amb un entorn del qual sovint n'emerdeixen com a espais o illes segregades. Alguns dels camps més importants pel que fa a extensió són: el PGA Golf de Catalunya, de Caldes de Malavella, el Golf Costa Brava de Santa Cristina d'Aro o el Golf Peralada.

Pel que fa a les estacions d'esquí, al Ripollès existeixen dues estacions, Vall de Núria i Vallter 2000, que compten amb una superfície esquiable reduïda i sense previsions d'ampliació. Tanmateix, aquesta és una activitat que activa una dinàmica residencial important, molt especialment als municipis de Llanars, Vallfogona de Ter, Camprodon, Ribes de Freser, Planoles i Setcases.



Figura 9.15: Àrea logística de la Jonquera.

9.3.5 La polarització de la urbanització entorn els eixos viaris

Les dinàmiques que guien l'evolució del paisatge urbà no han involucrat tan sols les ciutats, els seus entorns i la costa. La urbanització difusa està avançant sobre àmplies zones del territori situades a redós dels grans eixos de comunicació. La socialització de l'automòbil privat i de les telecomunicacions han reduït el pes del factor distància en la localització de moltes activitats urbanes (distribució comercial, logística) i això està impulsant la seva polarització a l'entorn de les vies de comunicació, on poden gaudir d'un entorn accessible amb uns costos d'implantació més baixos. Aquest fenomen, de caràcter supramunicipal, és perfectament apreciable als municipis situats sobre l'Eix Girona-Barcelona de la Plana de la Selva (Riudellots de la Selva, Caldes de Malavella, Vidreres, Sils, Maçanet de la Selva), de manera més incipient, als eixos Girona-Banyoles, Girona-Palafrugell i Figueres-Roses, i, per les seves característiques d'espai fronterer, el corredor entre Figueres-La Jonquera-Els Límits (El Portús). El fet que cada poble hagi volgut desenvolupar el seu propi polígon industrial ha contribuït en bona mesura a aquest procés. Aquesta dinàmica té una notable incidència en el paisatge: tendeix a diluir un sistema de nuclis urbans ben delimitats amb els seus entorns rurals dins d'una amalgama urbanitzada en la qual es barrejen centres històrics, creixements de baixa densitat i polígons d'activitat econòmica, i apareixen fenòmens de carretera-mercat a gran escala.

9.3.6 Accessos als nuclis urbans

El paisatge dels accessos a nombrosos nuclis urbans de les Comarques Gironines es troba en un procés permanent de transformació des de fa, sobretot, tres dècades. En aquests espais s'han anat implantat indústries, magatzems i, especialment en els darrers anys, activitats comercials i de serveis (des de superfícies comercials a l'engròs, tals com concessionaris de cotxes, magatzems de mobles o hipermercats, fins a altres tipus d'activitats i serveis, com restaurants de carretera, rentats de vehicles o gasolineres) que aprofiten els avantatges d'estar situats davant de la carretera. Es tracta d'un fenomen complex, conegut com carretera-aparador, que té les seves arrels en la permissivitat dels planejaments municipals a l'hora d'ubicar els nous creixements, sobretot la implantació d'activitats en sòl no urbanitzable.

Es forma així una nova tipologia urbana de caràcter lineal, amb una disposició seqüencial d'edificacions i elements de suport (aparcaments, plafons i tanques publicitàries) que tendeix a emular el carrer comercial tradicional a escala periurbana. Aquestes noves edificacions es caracteritzen per una absoluta manca de coherència pel que fa a tipologies constructives i a la disposició dels elements en relació amb el territori preexistent, fins al punt que trenquen amb el caràcter de la trama urbana i la imatge de les localitats en qüestió. Són entrades estèticament poc interessants, mancades sovint d'uns mínims d'infraestructura urbana, i en les quals es

juxtaposen espais oberts de poca qualitat paisatgística amb conjunts d'edificis generalment poc atractius i amb una estètica caracteritzada per la presència de colors estridents, rètols lluminosos i/o cartells publicitaris (l'elevat impacte visual dels cartells publicitaris va portar el Parlament de Catalunya a aprovar la Llei 11/2008 de carreteres, que limita la presència de publicitat a les travessies urbanes). Així mateix, pel fet de ser un tipus de paisatge que es mostra similar arreu, proporciona a les poblacions una imatge uniforme i repetitiva que tendeix a banalitzar el paisatge.

Aquesta tendència s'ha manifestat en general a tot l'àmbit de les Comarques Gironines, però més significativament a les entrades dels nuclis urbans de Girona (per Sarrià de Ter i per Fornells de la Selva), Figueres (per Vilatenim, per Santa Llogaia d'Àlguema i per Vilafant), Santa Coloma de Farners (per Sils), Ripoll (per Sant Joan les Abadesses), Campdevàrol (per Ripoll), Olot (per les Tries, la carretera de la Canya i la carretera de Sant Joan les Abadesses), la Bisbal (per les dues entrades de la C-66), Banyoles (per Mata), Cornellà del Terri (a la C-66), Palol de Revardit (a la C-66), la Jonquera (N-II), Empuriabrava (C-66), Sta. Margarida a Roses (C-68), l'Escala (per Belcaire d'Empordà), Mont-ras (C-66), Medinyà (N-II), Lloret de Mar (per Vidreres), Blanes (av. d'Europa) o Hostalric (C-35), entre d'altres. I en general, a la majoria dels pobles d'una certa dimensió o localitzats en eixos de comunicació de certa entitat.



Figura 9.16: Carretera-aparador a Vulpellac, a l'accés est a la Bisbal d'Empordà (C-66).

9.3.7 Els pobles petits

Els darrers anys, els pobles petits de les Comarques Gironines, molts dels quals són d'origen medieval i tenen una morfologia estructurada al voltant d'una església o castell central, han anat essent integrats i diluïts en el conjunt de les àrees urbanes. Al seu torn, a la costa els petits nuclis litorals, situats en ports naturals i cales, com ara Cadaqués o Port de la Selva, també han experimentat una dinàmica de creixement residencial important. Un altre grup nombrós, la majoria a les comarques del terç oriental de les Comarques Gironines, han vist petites extensions d'eixample amb tipologies de baixa densitat que sovint no han respectat la morfologia primigènia, arribant a modificar substancialment el seu caràcter, vinculat, en alguns casos, a la presència de patrons d'assentaments singulars, com és el cas de la Plana de l'Empordà, l'Empordanet, els Terraprimos o els nuclis de muntanya. Per tant, és recomanable fomentar un creixement dimensionat dels municipis petits i afavorir el manteniment de la seva estructura urbana com una estratègia per a la revalorització del paisatge urbà i la seva relació orgànica amb el territori evitant l'homogeneïtzació i banalització vinculada a les dinàmiques d'urbanització difusa.

9.3.8 Actuacions en sòl no urbanitzable

El fenomen de la urbanització difusa no només es deu a la proliferació de grans projectes desenvolupats en àmbits de sòl urbanitzable sinó que també emergeix com a resultat de la proliferació d'actuacions, generalment de gra més menut, en sòl no urbanitzable. Durant els darrers tres decennis, les actuacions il·legals han estat pràcticament erradicades, però un nombre important d'usos urbans (habitatges unifamiliars, benzineres, magatzems, instal·lacions esportives, activitats d'extracció dels recursos naturals) i d'infraestructures (antenes de telefonia, torres i xarxes elèctriques), s'han anat implantant en sòl no urbanitzable de forma dispersa, ja fos a través de llicències per a actuacions en sòl rústic o de plans especials. La proliferació d'aquests tipus d'activitats durant la dècada de 1980 i 1990 ha estat important. Durant els darrers anys, però, el planejament ha tendit a restringir els usos permesos en aquest àmbit i se n'aprecia una reducció progressiva. Les tendències indiquen una certa especialització d'usos per àrees. En destaca el predomini de les activitats energètiques descrites a l'apartat 9.4.2, especialment al rerepaís, i les residencials, particularment a la Costa Brava.

Un darrer aspecte inherent a la dinàmica urbana i que s'ha vist accentuat amb els processos d'urbanització difusa és la contaminació lumínica. La Llei 6/2001 d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn i el decret 82/2005 que la desenvolupa, regulen la contaminació lumínica intentant mantenir al màxim possible les condicions naturals de les hores nocturnes, en benefici de la fauna, de la flora i dels ecosistemes en general, reduir l'afectació a les zones no urbanes i corregir els efectes de la contaminació lumínica en la visió del cel.

9.4 Dinàmiques de les infraestructures

9.4.1 Infraestructures viàries i ferroviàries

El procés de construcció de noves infraestructures viàries d'alta capacitat està fent canviar de forma accelerada la fisonomia de les Comarques Gironines. L'augment de la mobilitat dels darrers anys ha sol·licitat una millora de la xarxa viària a través, principalment, de desdoblaments i vies ràpides. En el conjunt de les Comarques Gironines, la superfície ocupada per les vies de comunicació suposa el 0,81% del territori. Encara que a nivell quantitatiu és una xifra petita, a nivell qualitatiu és molt important, a causa, principalment, de dos aspectes: d'una banda, els impactes produïts durant el procés de construcció de l'obra i per la condició de barrera física (que augmenta en proporció directa a les dimensions de la infraestructura i a la superfície de la conca visual afectada); de l'altra, els efectes induïts en la dinàmica urbana, principalment en l'activació de processos de desenvolupament urbanístic.

Tota carretera, autopista o via de ferrocarril no és, doncs, ja d'entrada, neutre pel que fa als seus efectes sobre el paisatge. Així, el paisatge associat a les infraestructures lineals a les Comarques Gironines sovint es presenta, per la seva dimensió i traçat, de manera discontinua i deslligada dels sistemes territorials preexistents, interferint sovint en la connectivitat física, i amb mancances en integració en el paisatge que les envolta. Més enllà de la fragmentació paisatgística, les infraestructures lineals tenen sovint una incidència visual negativa, que augmenta en proporció directa a les dimensions de la infraestructura i a la superfície de la conca visual afectada, i és especialment important (des del punt de vista de la percepció so-

cial) quan aquestes infraestructures són molt visibles. A més, més enllà de l'impacte directe de la via, l'aparició d'una nova infraestructura va associada habitualment a l'aparició d'actuacions paral·leles que impliquen canvis territorials addicionals.

Aquest fet a les Comarques Gironines s'explica per la difícil orografia, per l'existència de nombrosos pobles i nuclis de població i per l'alt nombre de valors paisatgístics. Aquesta suma de factors influeix sobre el disseny d'uns traçats que sovint no tenen en compte el paisatge en tota la seva dimensió.

El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) és el document de referència que estableix el model d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques a mig termini a Catalunya. Per a les Comarques Gironines, es proposen un seguit de noves carreteres d'alta capacitat, algunes de les quals ja han iniciat les obres.

El corredor mediterrani és, per la seva importància estratègica, l'eix que aglutina el major nombre d'intervencions. De forma simultània, s'hi està duent a terme la construcció del tren d'alta velocitat, el desdoblament de la carretera N-II (autovia A-2) i l'ampliació a sis carrils (vuit a la circumval·lació de Girona) de l'autopista AP-7. Les planes de la Selva i de l'Empordà són els territoris amb major afectació, des d'Hostalric fins a la Jonquera, passant per Girona i Figueres. La coincidència, en el temps i en l'espai en la construcció i/o ampliació d'aquestes infraestructures de transport ha desembocat en una notable incidència sobre el paisatge. La formació d'una triple barrera condiona la connectivitat social i ecològica, a banda d'afavorir la fragmentació paisatgística, en un espai caracteritzat per la qualitat de la seva matriu agroforestal.



Figura 9.17: Obres del tren d'alta velocitat a l'alçada de Vilobí d'Onyar.

Si s'analitza aquest corredor amb més detall, s'identifiquen diversos trams amb lectures paisatgístiques diferents:

- Corredor de la Tordera, on en un espai reduït discorren l'autopista AP-7, la carretera C-35, el ferrocarril convencional i la nova línia del tren d'alta velocitat (AVE), fragmentant el paisatge agrícola i urbà.
- Plana de la Selva, en continuïtat amb el tram anterior i on l'afectació en la fragmentació del paisatge agrícola i urbà es veu incrementada per la presència de la carretera N-II i el seu desdoblament (A-2, tram Girona-Caldes de Malavella), l'ampliació de l'AP-7 entre Maçanet de la Selva i Girona, i la confluència, a la zona de l'Aeroport Girona-Costa Brava, de l'Eix Transversal (C-25), fet que en el futur es pot incrementar amb la construcció del Ferrocarril Transversal de Catalunya.
- Àrea de Girona, on la confluència amb l'àrea urbana de Girona incrementa notablement la presència d'infraestructures i, com a conseqüència, la incidència en el paisatge agrícola i urbà. A partir d'aquest punt s'hi afegeix també el traçat de la línia de molt alta tensió (MAT) entre Bescanó i la frontera francesa i la línia de 132 Kv entre Sant Julià de Ramis i Santa Llogaia d'Àlguema, descrit en el següent apartat.
- Terraprimers, amb la característica que d'aquest corredor central d'infraestructures se'n desagrega la traça del ferrocarril convencional, que discorre per l'est, i l'AVE, que passa principalment soterrat per un túnel però amb una alta incidència visual en els trams aeris.
- Plana de l'Empordà, on la presència de l'àrea urbana de Figueres incrementa notablement la presència d'infraestructures i, com a conseqüència, la incidència en el paisatge agrícola i urbà. En aquest punt conflueix aquest corredor central d'infraestructures amb les traces transversals de la C-260, la C-31 (en procés de rectificació de traçat) i la N-260. En direcció nord la traça discorre en paral·lel fins a la frontera, que l'AVE i la MAT travessaran soterrades.

A l'hora de concretar els efectes d'aquest feix d'infraestructures de caràcter lineal, cal fer referència al rol que juguen els seus nusos viaris. Totes les infraestructures mencionades, juntament amb la C-25 (Eix Transversal), conflueixen a l'entorn de l'aeroport Girona – Costa Brava (Vilobí d'Onyar), instal·lació que ha experimentat un gran creixement els darrers anys producte de la implantació de companyies aèries de baix cost i de la qual el Pla director de l'Aeroport de Girona (2006) ja en contempla la construcció d'una possible segona pista. La revalorització de l'Aeroport com a node intermodal, no només de passatgers sinó també de mercaderies, ha activat la implantació de noves activitats al seu entorn, d'entre les quals destaca el Centre Integral de Mercaderies (CIM) La Selva, promogut per la Generalitat de Catalunya, fet que l'ha convertit en el principal nus de comunicacions de les Comarques Gironines.

En el futur, el planejament (Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona, PDUSUG, en fase d'aprovació definitiva) preveu la formació d'un gran pol logístic en aquest sector, que es traduirà en la ubicació de la nova estació ferroviària de mercaderies de Girona i d'un gran

centre logístic en uns terrenys boscosos de Riudellots de la Selva. A més, de l'Aeroport de Girona parteix la que és la principal infraestructura ferroviària de nova planta que conté el PITC, a banda de l'AVE: l'Eix Transversal Ferroviari. Està previst que, en un futur uneixi Girona i Lleida tot travessant les Guilleries, de manera més o menys paral·lela a la C-25, trencant així amb la lògica d'una xarxa ferroviària marcadament radial. Es contemplen un seguit de ramals, el més important dels quals és el que ha de connectar Vic amb Olot i amb Figueres. Ateses les previsions, si no es fa ús de les necessàries directrius d'integració paisatgística, en un indret ja molt fragmentat, es poden acabar per comprometre definitivament les relacions sistèmiques que es donen en el paisatge de la zona, de gran importància vista la proximitat del corredor ecològic que uneix les Gavarres amb el volcà de la Crosa de Sant Dalmai, d'importància regional.

És notori ressaltar que conjuntament amb el ja esmentat CIM La Selva i del pol logístic associat previst en el planejament, a les Comarques Gironines, concretament al Far d'Empordà, s'ubica un segon centre d'activitats logístiques de grans dimensions, que porta el nom de LOGIS Empordà. L'impacte d'aquestes instal·lacions ve donat per la dimensió de les naus que la configuren i per la localització. És un espai dedicat a l'intercanvi de mercaderies, fet que implica un flux constant de trànsit entre el centre i les infraestructures de transport més properes. Paisatgísticament, són espais on prima la funcionalitat davant de l'estètica, de manera que l'encaix del conjunt amb l'entorn sol ser escàs. El PITC proposa ampliar les instal·lacions del Far aprofitant l'arribada de l'AVE, fet que farà créixer el trànsit i activitats, i suposarà un augment de la pressió sobre el paisatge.

Un segon àmbit destacat pel que fa a les intervencions en la xarxa viària és l'articulació del corredor mediterrani amb la costa. Les recentment desdoblades carreteres C-35 i C-31 afecten la zones compreses entre la Plana de la Selva i la Costa Brava centre, entre Maçanet de la Selva i Castell – Platja d'Aro, convertint-se en l'eix principal d'accés a la Costa Brava dels vehicles procedents de l'àrea de Barcelona a través de l'AP-7. La C-31, que continua en direcció nord vorejant l'extrem est del massís de les Gavarres, s'ha desdoblada parcialment entre Palamós i Mont-ras, fins arribar a l'enllaç amb la C-66.

Aquesta darrera via, juntament amb la ja esmentada C-31 i la C-35, forma part de l'anomenada anella de les Gavarres, un bucle que ressegueix el perímetre d'aquest massís i que anirà essent desdoblada progressivament. Els riscos en aquest sentit són importants i alguns trams han generat una forta polèmica per les afectacions sobre el paisatge. El tram més problemàtic i també polèmic és la variant de la Bisbal d'Empordà. Les dues alternatives presentades, la nord i la

sud, presenten avantatges i inconvenients; amb afectacions sobre les pre-Gavarres, la variant sud, i sobre la plana agrícola, la nord.

A l'Alt Empordà, de Figueres fins a Roses, s'ha ampliat a quatre carrils la carretera C-260. Aquesta actuació ha suposat la construcció d'una nova plataforma que, si bé ha contribuït a millorar les comunicacions entre ambdós municipis, ha incrementat l'efecte barrera entre els espais naturals del Cap de Creus i els Aiguamolls de l'Empordà.

Una altra infraestructura viària que es troba en procés de construcció és el perllongament de l'autopista del Maresme (C-32) per la Selva marítima fins a Lloret de Mar. El seu traçat discorrerà per la plana agrícola de la Tordera i penetrarà a la serralada litoral prop de l'ermita del Vilar, on coincidirà, en un tram curt, amb l'A-2. A partir d'aquest punt ambdues vies es bifurcaran: la C-32 en direcció a Lloret de Mar i l'A-2 en direcció a Maçanet de la Selva i Girona. La implementació d'aquest nou eix, juntament amb l'ampliació de l'AP-7 a tres carrils en el tram entre Maçanet de la Selva i Girona, pot integrar la comarca de La Selva i l'àrea urbana de Girona dins de les dinàmiques de la Regió Metropolitana de Barcelona.



Figura 9.19: Obres del viadute de Mas Rubió (C-37), en plena Vall d'en Bas.



Figura 9.18: Àrees especialitzades i infraestructures de l'entorn de l'aeroport de Girona. Font: ICC

La substitució de les velles carreteres convencionals per modernes autopistes i autopistes respon a les necessitats d'eficiència de la xarxa i d'impuls econòmic. Cal remarcar en aquesta dinàmica el canvi que es produeix en la qualitat perceptiva de l'entorn per part de la població. Així, mentre moltes carreteres petites conviden a la contemplació pausada del paisatge, les autopistes i autopistes prioritzen la velocitat en el desplaçament, i, per tant, una visió d'escala i horitzons més amplis.

Paral·lelament a aquestes dinàmiques cal potenciar també el manteniment d'altres carreteres que transcorren per indrets de gran interès visual. Aquest és el cas, per exemple, de la carretera GI-682 entre Sant Feliu de Guíxols i Tossa de Mar o de la C-153 d'Olot a Vic, entre d'altres.

El tercer àmbit destacat pel que fa a la dinàmica de les infraestructures és l'interior. L'autovia A-26 i la carretera N-260 formen l'anomenat Eix Pirinenc, que uneix Portbou amb Ripoll, les valls de Ribes i des d'aquí continua en direcció a la Cerdanya. Fins al moment s'ha executat el desdoblament de diversos trams, com el que uneix Besalú amb Olot per la vall del Fluvià. La nova autovia discorre, en part del seu traçat, en paral·lel a l'antiga carretera, fet que augmenta l'impacte visual i deixa una sèrie d'espais intersticials de difícil aprofitament. En el tram de Castellfollit de la Roca, la via discorre per un imponent viaducte sobre el Fluvià que evita el pas pel centre però afecta negativament la visió de la cinglera basàltica del nucli urbà de Castellfollit, la principal icona paisatgística del poble.

Altres aspectes clau són garantir una major cura paisatgística de les façanes visibles des de les carreteres (cal tenir en compte que les variants o vies ràpides solen posar de relleu les façanes de darrera d'alguns nuclis urbans, sovint degradats) i les entrades als nuclis urbans, evitant els fenòmens de carretera-mercat i garantint així una imatge de qualitat dels municipis. En aquest sentit, també cal parlar de les tanques publicitàries, associades principalment a les vies de comunicació i, molt especialment, als espais adjacents a les vies d'entrada i sortida a les ciutats. El seu elevat impacte visual ha portat Parlament de Catalunya a aprovar el text

refós de la Llei 2/2009 de carreteres, que limita la presència de publicitat a les travessies urbanes.

Pel que fa a les infraestructures ferroviàries, el tren d'alta velocitat és l'obra més important que s'està desenvolupant. La construcció de la seva plataforma ha afectat la matriu paisatgística – d'un caràcter eminentment agroforestal- de l'eix definit entre el Pertús i Hostalric. Tanmateix, també les àrees urbanes han vist i veuran com es produeixen canvis en el seu paisatge, com és el cas de Girona, ciutat que és travessada de sud a nord per un viaducte ferroviari de formigó. Més enllà de l'AVE, la línia actual del tren convencional està caracteritzada per un estat d'abandonament i degradació que afecta la majoria d'estacions, sobretot les dels municipis més petits. És aquest un aspecte de gran importància des d'una òptica paisatgística, ja que repercuteix sobre la imatge del lloc que s'emporten els passatgers del tren.



Figura 9.20: Tanques publicitàries a l'accés sud de l'àrea urbana de Girona per l'autopista AP-7.

9.4.2 Infraestructures energètiques, de telecomunicacions, extracció d'àrids i abocadors

El desenvolupament econòmic ha induït un augment important de la demanda d'energia els darrers anys que es correspon amb les àrees urbanes més dinàmiques i la costa. Això s'ha traduït en noves demandes d'implantació de punts de generació i distribució. El transport del flux elèctric des del lloc d'origen fins a les estacions distribuïdores i, des d'aquestes, als llocs de consum, es fa a través d'una extensa xarxa que, per les seves característiques, genera un fort impacte sobre els espais sensibles. Això és vàlid pel medi rural, sobretot a les zones de major valor natural, i també pel medi urbà, que es veu atapeït de teranyines de cables (no només els elèctrics, sinó també d'altres xarxes, com la de telefonia) que creuen els carrers de façana en façana. En tot cas, la normativa és cada vegada més estricta a l'hora d'impedir-ho.

Les iniciatives que pretenen un consum més responsable dels recursos energètics han tingut, fins fa poc temps, poc efecte sobre la demanda d'energia. L'administració catalana s'ha proposat, a través del Pla de l'Energia de Catalunya 2006 – 2015, diversificar les fonts d'energia i establir mesures que redueixin l'augment de la demanda, tot assegurant el subministrament energètic al conjunt de la població. El procés de diversificació de les fonts energètiques dispo-

nibles ja s'ha iniciat i incideix en la disminució de la dependència dels combustibles fòssils i l'aposta per les renovables. Les Comarques Gironines presenten un dèficit energètic que s'ha de corregir, fent necessari l'establiment d'un seguit de mesures encaminades a garantir l'abastament.

Tot i l'augment de les iniciatives que afavoreixen la producció en origen, les necessitats presents, sobretot les relacionades amb les activitats econòmiques, semblen justificar la construcció d'infraestructures de transport elèctric, com les esteses de línies elèctriques, un element habitual en els paisatges de Catalunya, sobretot en les àrees vinculades a altres infraestructures energètiques. Sovint creuen espais de gran interès natural i zones de gran exposició visual, com carenes i canvis de rasant, provocant un impacte visual considerable. L'existència de diversos sistemes de generació elèctrica a les Comarques Gironines juntament amb el fet que es tracta d'un territori de frontera i la presència del turisme a la costa, ha fet que siguin nombroses les infraestructures lineals que creuen aquest territori, en totes direccions.

Moltes d'aquestes, però, han causat una certa oposició popular, com va ocórrer amb la línia de les Gavarres i passa actualment amb la línia transfronterera de 400 Kv, que va de Sentmenat



Figura 9.21: Pedrera a Figueres.

(Vallès Occidental) fins a Baixàs (Catalunya Nord). El traçat d'aquesta línia, coneguda com la línia de molt alta tensió (MAT), travessa espais de gran vàlua paisatgística de les Guillerries, els Terraprimis i la Plana de l'Empordà, i el seu traçat es deixa sentir en el paisatge en la mesura que compta amb torres de fins a 50 metres d'alçada situades cada mig quilòmetre. A hores d'ara, el tram entre el límit amb la demarcació de Barcelona i Bescanó ja ha estat construït, i resta pendent el tram fins a la frontera. Finalment, i després d'un llarg procés de reivindicació, el tram entre Santa Llogaia d'Àlguema i Baixàs serà soterrat, però els ajuntaments dels Terraprimis reclamen també el soterrament del tram entre Bescanó i Santa Llogaia d'Àlguema.

A les Comarques Gironines es genera principalment energia hidroelèctrica, provinent majoritàriament del complex Sau-Susqueda, tot i que al llarg del riu Ter encara existeixen algunes minicentrals. L'impacte dels grans embassaments sobre el territori és evident, tot i que cal també ressenyar que les làmines d'aigua representen un vector positiu en la valoració d'un paisatge i que donen valor afegit al potencial recreatiu que ofereixen.

Una altra infraestructura de transport que travessa les planes selvatana i empordanesa és el gasoducte que ha d'unir Maçanet de la Selva amb Avinyonet de Puigventós, procedent de la demarcació de Barcelona, per posteriorment enllaçar amb França. Aquesta obra transcorre en paral·lel al corredor mediterrani (AP-7, A-2 i AVE) i afecta un total de sis espais protegits, d'entre els quals destaquen els estanys de Tordera, l'estany de Sils, la riera de Santa Coloma i el PEIN dels turons de Maçanet.

Fruit del canvi del paradigma energètic, ja des de finals del segle XX es venen implantant arreu del territori instal·lacions de generació a partir de diverses energies renovables, com parcs eòlics i solars. Tanmateix, la instal·lació de parcs eòlics i fotovoltaics per a la producció d'energia elèctrica constitueix un dels principals eixos de la política energètica de la Generalitat de Catalunya pels propers anys en l'àmbit de la lluita contra el canvi climàtic i, en conseqüència, resulta un factor globalment positiu pel medi i una oportunitat de desenvolupament pel territori. En aquest sentit, la Generalitat de Catalunya va aprovar l'octubre de 2005 el Pla de l'energia de Catalunya pel període 2006-2015, que inclou el mapa de recursos eòlics i el mapa d'implantació de l'energia eòlica.

Ara bé, la dispersió d'aquest tipus d'instal·lacions sobre el territori sense la consideració de criteris i mesures d'implantació adequada pot suposar un impacte paisatgístic negatiu. A escala local, aquest impacte ve causat per l'aparició d'elements molt visibles i absolutament aliens a l'entorn, mentre que a escala territorial ve causat per la modificació de les línies de carena (és el cas dels parcs eòlics), fent-se visibles des de grans distàncies i modificant els

perfils existents; l'obertura de camins i rases, i la construcció d'infraestructures associades als parcs (estacions transformadores, edificis de control, etc.).

Les Comarques Gironines són un territori històricament deficitari en producció i distribució energètica fet que genera crisis periòdiques en èpoques d'alt consum, però d'altra banda, com s'esmentava abans, també es generen conflictes socials a l'hora de trobar solucions sobre la instal·lació de noves infraestructures (MAT, línia de les Gavarres,...).

L'Alt Empordà va ser una zona pionera a nivell català, estatal i europeu en l'establiment de parcs eòlics, producte de la freqüència i intensitat de la tramuntana. Amb el temps, però, van esdevenir obsolets i es van tancar. Actualment, doncs, no hi ha cap parc eòlic en funcionament, però sí diversos en projecte, especialment a la Serra de Rodes i l'Albera (Alt Empordà), fet que topa amb l'oposició o el recel d'una part de la ciutadania a causa del seu impacte sobre el paisatge. La voluntat actual de la Generalitat de Catalunya és augmentar la producció d'energia a través de les fonts renovables i atorga un paper central a l'energia eòlica. El Pla d'Energia de Catalunya 2006-2015 (PEC) preveu la generació de fins a 3.500 MW d'energia eòlica.

Per altra banda, el potencial d'irradiació solar és favorable per a la instal·lació de parcs solars en pràcticament tot el territori de les Comarques Gironines, si bé sembla descartada la instal·lació d'un gran parc solar per qüestions de rendibilitat. Els conflictes associats a aquest tipus d'instal·lacions estan relacionats també amb la seva implantació –ocupen molt de sòl– si bé l'afectació és més local tot i que també requereixen línies d'evacuació i, a vegades, moviments de terres i nous accessos. Les instal·lacions d'energia fotovoltaica han crescut en els darrers anys, tot i que les instal·lacions es troben disperses pel territori. No existeixen parcs fotovoltaics de grans dimensions i el seu volum de producció és molt petit en relació amb l'aportació d'altres fonts d'energia, per bé que és una infraestructura d'implantació creixent a les comarques de Girona. En general, el debat social bascula, no al voltant de la idoneïtat d'aquestes energies i la seva presència, considerada bàsica per tots els sectors implicats, sinó al voltant de l'excessiva concentració de parcs en determinades zones que pot comprometre altres valors, usos o potencialitats, o bé al voltant de l'ocupació de sòl que signifiquen.

Les infraestructures de telecomunicacions inalàmbriques (ràdio, telefonia mòbil, televisió,...), repartides per tota la geografia gironina, requereixen d'una xarxa d'estacions de repetició per a la retransmissió de la senyal, la qual coincideix majoritàriament amb punts alts que ofereixen una alta cobertura territorial i que sovint se situen en els fons escènics emblemàtics de l'àmbit. Ja sigui en espais rurals com en espais urbans, aquestes antenes sovintegen arreu, encara que és a les ciutats on hi ha més presència. L'enduriment de la normativa i els avenços

tecnològics han aconseguit minimitzar el seu impacte visual amb nous dissenys de dimensions més reduïdes i més integrades a l'entorn.

L'augment de l'activitat constructiva ha tingut efectes en les principals àrees extractives, distribuïdes de forma més o menys homogènia a les àrees més dinàmiques. L'important impacte paisatgístic d'aquesta activitat, especialment per l'alteració dels perfils topogràfics i, per tant, visibles del territori, fa necessari un control molt estricte de la seva instal·lació i/o l'aplicació de mesures de restauració en el cas de les que han cessat la seva activitat. Les zones més afectades per l'extracció d'àrids són les terrasses dels rius, principalment el Fluvià, la Muga i el Ter. En aquest sentit, cal destacar també l'existència de pedreres, generalment calcàries. La majoria, com les de Girona, Ullà, Beuda i Sant Jaume de Llierca, se situen en vessants de muntanyes i, per tant, tenen un perfil visible a gran distància que, a més, es veu reforçat pel seu contrast cromàtic amb les zones del seu entorn, generalment forestals. A l'Alt Empordà i a l'àrea urbana de Girona és on es concentren la major nombre d'aquestes instal·lacions.

La producció de residus urbans, industrials i de runes ha de tenir un tractament especial per la seva complexitat. Malgrat els esforços per afavorir el reciclatge, molts dels residus acaben emmagatzemant-se en espais oberts, relativament propers a les àrees urbanes però envoltats de boscos i d'espais agrícoles. L'impacte que generen els abocadors, a part dels fluxos constants de camions, és negatiu en la fragmentació del paisatge, tot i que generalment se situen en vessants interiors, poc visibles des dels nuclis urbans i/o les carreteres.

Moltes de les activitats ressenyades (infraestructures energètiques, de telefonia, activitats extractives i abocadors) formen part de la casuística que afecta el sòl no urbanitzable. Malgrat que la seva proliferació s'ha anat reduint i limitant amb la Llei d'urbanisme (2005) i la Llei del paisatge (2005), sembla necessari procedir a la seva regulació general a través de nous plans específics.

9.5 Canvis en la percepció del paisatge

En paral·lel als canvis en el paisatge, les dinàmiques socials recents estan determinant variacions importants en la percepció del paisatge. La globalització no només està activant la producció de paisatges nous sinó també un augment en l'escala i el ritme de les transformacions. A més, la percepció del paisatge ja no es forja com a resultat d'una interacció directa de l'home amb el seu entorn proper, sinó a través d'una multitud d'experiències que es formen en l'espai dels fluxos i l'espai virtual dels mitjans de comunicació. En aquest sentit, els processos esmentats d'homogeneïtzació i banalització dels paisatges residencials o comercials, són també el reflex de la difusió de llenguatges comuns i de pràctiques globalitzades. Al seu torn, l'augment de la mobilitat i la circulació a través de les noves infraestructures de gran capacitat, determina també l'observació del paisatge a través d'un nou filtre que transforma la percepció dels paisatges quotidians. Així, com ja s'ha apuntat, mentre moltes carreteres petites conviden a la contemplació pausada del paisatge, les autopistes, vies ràpides i l'AVE prioritzen la velocitat en el desplaçament i la construcció d'una realitat percebuda cada cop més dilatada en l'espai però també fragmentada i parcial.

Paral·lelament, però, la globalització està activant un procés d'afermar la identitat del territori i de conscienciar del fet que la qualitat i la diversitat paisatgística és un dels pilars bàsics de la qualitat de vida. Així, hi ha una part cada cop més important de la població que estableix una relació afectiva amb el seu entorn i proposa mesures per a un desenvolupament més coherent amb el caràcter del paisatge que posen en dubte, ben sovint, determinades solucions tècniques i polítiques que proposa l'administració o els agents econòmics. Paral·lelament, l'administració està adquirint un compromís creixent per l'adopció de fórmules de democràcia participativa en la presa de decisions.