



# **Carreteres, paisatge i turisme. Bases per a la definició d'un model per a Catalunya**

Pere Sala i Martí, Jordi Grau, Rafael López-Monné i Ludovica Marinaro

“Les carreteres ja no condueixen simplement a llocs, són llocs”

John Brinckerhoff Jackson (2011)

Les carreteres són avui la principal via d'accés al territori i una infraestructura clau en la percepció i el gaudi dels recursos paisatgístics per a amplis conjunts de la població. A més, generen experiències turístiques i de lleure ben diverses i, en conseqüència, poden esdevenir un instrument al servei de la cultura, el desenvolupament local i, fins i tot, una eina per a l'activació i la preservació patrimonial.

De quina manera pot contribuir una carretera a reconèixer els valors paisatgístics del país, activar-los culturalment, social i econòmic i divulgar-los? En un context marcat per la crisi climàtica i els profunds canvis pel que fa als sistemes de mobilitat, el document *Carreteres, paisatge i turisme. Bases per a la definició d'un model per a Catalunya* (Sala, Grau, López-Monné i Marinaro, 2019) planteja l'oportunitat que el paisatge deixi de percebre's des de dins d'un vehicle únicament com un mer decorat o fons escènic i es converteixi en el protagonista de noves experiències de viatge i de relació amb el territori.<sup>1</sup>

L'absència d'un model previ de reconeixement de les carreteres d'interès paisatgístic atorga l'oportunitat de considerar elements i enfocaments innovadors. Per exemple, tenir en compte, des d'un bon començament, els 134 paisatges identificats pels catàlegs de paisatge de Catalunya (Observatori del Paisatge, Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, 2019), així com el fet de considerar la població local un subjecte substancial i primordial de qualsevol projecte relacionat amb el paisatge i el turisme.

El document pretén enriquir la mirada sobre el paisatge a través del viatge, reforçant alhora la dimensió patrimonial i cultural del paisatge i el valor les carreteres. Per aquesta raó s'han explorat formes de convertir les carreteres en eines de sensibilització i de difusió de la cultura del paisatge,

<sup>1</sup> *Carreteres, paisatge i turisme. Bases per a la definició d'un model per a Catalunya* (Sala, Grau, López-Monné i Marinaro 2019) és un document elaborat per l'Observatori del Paisatge de Catalunya, en el marc de la col·laboració que manté amb la Direcció General de Turisme del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya.

tot aprenent de les iniciatives més innovadores a escala catalana i internacional, amb l'objectiu de definir un model de relació entre el paisatge, les carreteres i el turisme per a Catalunya.

El treball també proposa un conjunt de criteris per identificar les carreteres o trams de carreteres que afavoreixin més la relació amb el paisatge, tenint en compte la xarxa viària existent, i la riquesa i la diversitat paisatgística del país. És d'esperar que això faciliti el disseny de propostes d'itineraris de viatges per carretera a Catalunya; contribueixi a la descoberta i la redescoberta de paisatges i aspectes de la cultura de diferents racons del país que són poc coneguts, i afavoreixi la diversificació de l'oferta d'activitats de lleure i de gaudi del paisatge.

### **Relacions entre carreteres, paisatge i turisme**

El paisatge és un recurs de primer ordre per al turisme; n'és un dels atractius principals, i això és molt significatiu per a un país com Catalunya, on el turisme té un pes molt rellevant. Aquesta raó i d'altres expliquen que l'expectativa d'un viatge per carretera i la contemplació dels paisatges continuï



Imatge 1. El paisatge és un recurs de primer ordre per al turisme, l'expectativa d'un viatge per carretera i la contemplació dels paisatges és un atractiu que té en compte bona part de la població.

mantenint un atractiu elevat entre bona part de la població. Això, sumat a la importància cada cop més gran que s'atorga a la gestió del paisatge —tant els més excepcionals com els quotidians—, ofereix unes oportunitats especials per a la creació de productes turístics innovadors i d'excel·lència.

### **Les carreteres, més que per anar d'un lloc a un altre**

Moltes carreteres de Catalunya, a més de complir la funció original d'unir, connectar, servir-nos com a via de transport o traslladar-nos, constitueixen, per a molts ciutadans, el mitjà més utilitzat per accedir i entrar en contacte amb els paisatges, esdevenen els visors principals dels paisatges contemporanis i són alhora creadores d'imaginari. I encara ho podran ser més en el futur si, com tot indica, s'avança cap a una mobilitat viària més passiva, amb vehicles cada cop més autònoms, la qual cosa farà que l'experiència del viatge guanyi importància respecte a la velocitat i la seguretat (factors que dependran cada cop menys del conductor).

La morfologia, la geometria, la velocitat o la intensitat de trànsit són elements que incideixen en l'experiència paisatgística i de gaudi i, per tant, són aspectes que cal tenir en compte a l'hora d'abordar la gestió de carreteres, amb una relació especial amb el paisatge. Així, la lògica de les antigues carreteres buscava necessàriament l'adaptació a la morfologia del territori (relleus, pendents, etc.) i, per tant, s'hi integren. En el cas de les modernes infraestructures viàries, la intensa evolució en les tècniques constructives les ha portat a ser, pràcticament, independents de les característiques físiques dels territoris per on passen.

El manteniment dels traçats originals de les antigues carreteres —en especial les secundàries— no és rellevant únicament en termes de gaudi del paisatge. Tal com mostra el document a través de l'experiència de països pioners, es comença a assistir a la seva valoració en termes patrimonials. Històricament han articulat el territori i han contribuït a afaïçonar-lo i, en ocasions, mantenen poc alterats elements constructius originals. El valor patrimonial també pot venir donat per la seva vinculació amb episodis històrics o literaris, o amb personatges rellevants; o bé perquè adquireixen nous significats quan s'hi han rodat pel·lícules o anuncis, entre altres motius.

Tots aquests elements permeten connectar determinats tipus de carreteres amb valors contemporanis d'una gran rellevància, com ara la

tranquil·litat, la contemplació, la descoberta, el coneixement, la sensibilitat, el civisme, etc.

### **No tot vol dir el mateix**

Carretera i itinerari no són sinònims. Les carreteres constitueixen una infraestructura, tenen una dimensió física, legal i una gestió administrativa específica. Els itineraris, en canvi, tenen una naturalesa immaterial: són propostes concretes de recorregut que enllacen nodes i espais considerats d'interès segons els plantejaments que les originen. Els itineraris poden estar centrats en una sola carretera, però sovint n'enllacen més d'una. La seva naturalesa propositiva implica que cada itinerari sigui dissenyat expressament pensant en un públic concret (més o menys generalista, habitualment) i tenint en compte altres elements condicionants, com ara estratègies turístiques específiques, l'estructura turística o els valors del paisatge de cada territori.

Les rutes constitueixen itineraris; ara bé, en el món del turisme, la paraula ha patit un abús desmesurat. En aquest context, una ruta hauria



Imatge 2. La morfologia, la geometria, la velocitat o la intensitat de trànsit són elements que incideixen en l'experiència paisatgística i de gaudi i, per tant, són aspectes que cal tenir en compte a l'hora d'abordar la gestió de carreteres, amb una relació especial amb el paisatge.

de ser alguna cosa més que una llista de recursos: pressuposa un disseny, unes intencions i una seqüència que respon a aquestes intencions. Anant més lluny, una ruta hauria de ser una narrativa, una història, una proposta de relat que tingués l'estructura bàsica de qualsevol història: introducció, nus i desenllaç. Una pregunta a la qual caldrà respondre, doncs, és: quines són les històries, els relats, que podem associar a les nostres carreteres i paisatges? O bé, quines noves narratives podríem ajudar a fer aparèixer?

Atès que pensem a través del llenguatge, precisar els significats d'aquestes tres paraules —carretera, itinerari i ruta— hauria de permetre evitar confusions i orientar de manera més precisa els possibles projectes turístics fonamentats en les carreteres i el paisatge.

### **Una mobilitat i un turisme més respectuosos amb el territori**

L'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides que la Generalitat de Catalunya s'ha compromès a implantar obliga a plantejar models de mobilitat adaptats a la contemporaneïtat i a promoure un model de turisme menys invasiu i més respectuós amb el territori. El turisme és responsable del 8 % de les emissions de diòxid de carboni de l'economia global (Lenzen *et al.*, 2018). Cal revertir aquesta tendència, promoure facilitats per als vehicles elèctrics i, alhora, intentar dirigir els fluxos turístics per evitar concentracions espacials i temporals excessives.

En aquest context, la multimodalitat i els sistemes no motoritzats —la bicicleta, principalment— poden esdevenir aliats molt importants i, per això, cal fomentar-los. Cal afavorir, però, les connexions amb transport públic i assegurar que les carreteres triades puguin ser recorregudes, de manera segura i amb el màxim gaudi, per mitjans tant motoritzats com no motoritzats. D'aquesta manera, la carretera pot generar noves oportunitats per a propostes turístiques a diferents escales i velocitats de desplaçament, incloent-hi una tipologia d'usuaris molt més àmplia i diferenciada.

En un context marcat pel canvi climàtic, és previsible que les regulacions es facin molt més estrictes i que augmenti el preu dels viatges i els serveis, a fi que reflecteixin els costos ambientals reals. Tanmateix, possiblement aquest nou context serà una oportunitat per recuperar ritmes de viatge més pausats; és a dir, per pensar a viatjar d'una altra manera, en referència a l'actitud, la curiositat i, especialment, el temps. En un món cada

cop més accelerat i estressat, creix el valor de la lentitud, de la contemplació i de la pausa. Així, el temps de vacances i de lleure adquireix cada vegada més valor com a temps balsàmic. D'aquesta manera, entendre el paisatge en sentit ampli, en la línia del que promulga el Conveni europeu del paisatge (Consell d'Europa, 2000) i la Llei del paisatge de Catalunya (Generalitat de Catalunya, 2006), ofereix una mirada molt interessant a l'hora de crear productes turístics que siguin més respectuosos amb el territori.

### **Iniciatives catalanes, europees i internacionals**

Hi ha nombroses experiències, projectes i iniciatives en el panorama català i internacional on es relacionen, de maneres diferents, i amb més o menys intensitat, les carreteres, el paisatge i el turisme. El document mostra l'anàlisi de les iniciatives seleccionades (set a Catalunya i 21 a escala internacional) amb l'objectiu d'aproximar-se a l'estat de la qüestió i estimular la reflexió abans d'elaborar la proposta d'un model innovador i integrat per a les carreteres d'interès paisatgístic de Catalunya.

S'han analitzat experiències tant impulsades per administracions (a totes les escales) com promogudes per actors privats o des de la societat civil, seleccionades perquè presenten alguna rellevància en un o més d'un dels aspectes següents: diversitat de formes d'aproximació al paisatge; diversitat de paisatges; varietat en els actors que les impulsen; iniciatives que promouen tant els paisatges més reconeguts com els més ordinaris; diversitat d'escales; iniciatives amb continuïtat al llarg del temps; combinació multimodal; dinamització turística, i implicació de la comunitat local.

#### **A Catalunya**

En l'àmbit català, les iniciatives Les Grans Rutes de Catalunya i Itineraris i escapades (promogudes per l'Agència Catalana de Turisme) se centren a constatar i divulgar la riquesa de recursos del país. El paisatge és tractat, bàsicament, a partir de les seves qualitats escèniques, o com una successió de panoràmiques atractives. En poques ocasions, el recorregut, el trajecte entre nodes, és l'element substancial de la ruta. No s'hi destaquen els valors patrimonials que puguin tenir les carreteres per on se circula ni tam-

poc no s'expliciten propostes especialment centrades en el descobriment i el gaudi del paisatge en general.

En el cas de les altres iniciatives analitzades (Catàleg de carreteres d'interès paisatgístic per a l'Alt Empordà, IAEDEN; Museu al Carrer, mNACTEC; Carretera del Vi, cellers i ajuntaments; Miradors de l'Alt Berguedà, Consell Comarcal del Berguedà, i Miradors de l'Alt Empordà, Consell Comarcal de l'Alt Empordà), si bé cap no persegueix integrar de manera completa els tres vectors fonamentals (turisme, paisatge i carreteres), totes cinc destaquen pel fet d'explorar maneres de convertir les carreteres en eines de sensibilització i de creació d'una consciència col·lectiva de paisatge, que és també el requisit cultural fonamental per a la promoció innovadora d'un territori des de l'òptica del turisme.

Les iniciatives de l'Alt Berguedà i de l'Alt Empordà, tot i que no proposen una itinerància concreta, desenvolupen un projecte integrat de miradors, entesos com a elements enormement suggeridors en qualsevol projecte que vinculi carreteres i paisatges. D'altra banda, és especialment interessant l'intent d'incorporar elements narratius, simbòlics i culturals a la contemplació d'un paisatge determinat, com és el cas de la iniciativa dels miradors de l'Alt Berguedà. Aquesta és una qüestió que acostuma a estar absent en la major part d'experiències de vivència i descripció de paisatges.

El cas de les carreteres paisatgístiques per a l'Alt Empordà que elabora l'IAEDEN-Salvem l'Empordà és especialment rellevant. La proposta documenta i posa de manifest la importància —històrica, social i paisatgística— de la carretera local a l'hora de planificar el territori i repensar futures



Imatge 3. De cada iniciativa analitzada per al document s'inclou una fitxa que la descriu. A la imatge exemple de la fitxa descriptiva de la Carretera del Vi.



ampliacions de les infraestructures viàries de la zona. La iniciativa reivindica que, quan les necessitats funcionals estiguin resoltes per una altra via, determinades carreteres locals haurien de ser protegides en virtut del seu valor i interès paisatgístic. L'estudi defensa un ús mixt per a cotxes i per a bicicletes i fomenta una mobilitat tranquil·la i el gaudi del paisatge. Heus aquí una iniciativa que enforteix la relació entre les carreteres i el paisatge, que promou noves formes de mobilitat, de planificació i d'ús responsable de l'espai, alhora que afavoreix models de turisme més respectuosos amb els valors del territori.

Un pas més en la implicació dels ciutadans a l'hora de valorar la relació entre les carreteres i el paisatge és el projecte col·laboratiu Museu al Carrer del mNACTEC. La iniciativa, a partir d'aportacions de la ciutadania, inventaria, georeferencia i documenta la memòria i el valor dels elements del patrimoni de la societat industrial (del segle XIX al 1980), la majoria dels quals estan lligats en bona part a les carreteres i alguns corren el risc de desaparèixer (com ara els antics traçats, els sistemes de protecció, les casetes de peons de camins, l'arbrat de carreteres, les travesseres urbanes, els rètols de senyalització, les fites, etc.).

## **A fora**

Una mirada a escala europea i mundial constata que hi ha un ampli ventall d'experiències turístiques basades en itineraris per carreteres, la majoria de les quals utilitzen el paisatge com a eina de promoció o com a decorat de fons. Se n'han analitzat 21, tant impulsades per administracions (a totes les escales) com promogudes per actors privats o des de la societat civil.

L'anàlisi i la comparació de les iniciatives més innovadores i pioneres permet treure'n algunes conclusions generals: en primer lloc, no hi ha unanimitat sobre el concepte de "carreteres d'interès paisatgístic", ni sobre les característiques que aquestes carreteres haurien de tenir, ni, naturalment, sobre com ha de ser un projecte de promoció turística que vulgui posar en valor aquest tipus de carreteres. Tanmateix, es tracta d'un àmbit de treball completament obert entre disciplines com ara el desenvolupament turístic, el màrqueting territorial, la gestió i la planificació del paisatge, la gestió de carreteres i la gestió cultural i del patrimoni.

The Ring of Kerry (Irlanda, inici desconegut)
La Targa Florio Sicilia (Itàlia, 1906)
Grande Strada delle Dolomiti (Itàlia, 1909)
The Great Ocean Road (Austràlia, 1932)
Tourist Drives: scenic drives in Queensland (Austràlia, 1932)
Ruta Romàntica (Alemanya, 1950)
La Strada del Vino (Alto Adige, Itàlia, 1964)
America's Byways (EUA, 1991)
18 Scenic Routes (Noruega, 1994)
Xarxa Viària Històrica Noruega (Noruega, 1997)
Heritage Roads Singapur (Singapur, 2001)
Grands Itinéraires Cyclotouristiques del Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques (França, 2008)
Rutes de comunicació històriques (Suïssa, 2010)
Route Nationale 7 (França, 2011)
Carreteras Paisajísticas de Andalucía (Espanya, 2014)
Wild Atlantic Way (Irlanda, 2014)
Grand Tour (Suïssa, 2015)
Carreteres d'interès paisatgístic de la Pulla (Itàlia, 2015)
La Ciclovia Tirrenica (Itàlia, 2016)
North Coast 500 (Escòcia, 2017)
North East 250 (Escòcia, 2017)

Taula 1. Referències europees i internacionals analitzades en el document *Carreteres, paisatge i turisme. Bases per a la definició d'un model per a Catalunya* (Sala, Grau, López-Monné i Marinaro, 2019).

La major part dels projectes analitzats tenen en més o menys mesura una vocació turística, si bé s'hi poden observar gradacions i matisos importants. The Ring of Kerry a Irlanda és un exemple de projecte turístic en què hi ha un fort pes de la iniciativa privada. En el cas dels dos projectes escocesos —North Coast 500 i North Coast 250—, per exemple, l'orientació turística i de desenvolupament econòmic són elements absolutament centrals. Aquest també és el cas de La Strada del Vino de l'Alto Adige, on la carretera únicament fa de nexa entre pobles, cellers i restaurants, entre un gran paisatge vinícola (un enfocament pràcticament idèntic al de la Carretera del Vi del Penedès).

La implicació dels actors locals en els casos escocès, irlandès i australià comporta millors resultats en la dinamització econòmica dels territoris

i, de retruc, una millor experiència del visitant, a més d'afavorir la gestió col·lectiva dels projectes a llarg termini. Amb vocació turística, però sense arribar a ser un projecte de desenvolupament turístic, se situa l'experiència de les carreteres escèniques de Queensland, les Tourist Drives. Altres projectes deriven d'un exercici de planificació i ordenació territorial i del paisatge, com és el cas del Pla paisatgístic territorial regional de la Pulla (PPTR).

La iniciativa suïssa del Grand Tour, impulsada des de l'Administració pública a escala nacional, s'eleva a un projecte de màrqueting territorial més complex i a la creació d'una imatge orgànica i recognoscible d'un país (paisatge) bolcat al turisme. A la mateixa ambiciosa operació de màrqueting territorial amb la clara voluntat de construir una imatge nacional vinculada als grans paisatges i l'art respon el projecte australià The Great Ocean Road, que destaca especialment pel fet de reconèixer el poder transformador de l'art com a eina per revelar i crear nous valors en el paisatge.

En comparació d'això, el projecte 18 Scenic Routes de Noruega va encara més enllà per crear una imatge i un imaginari nous del país utilitzant l'espectacularitat dels recursos territorials. Les divuit rutes van de bracet amb projectes de transformació puntual i sistèmica (miradors, àrees de pícnic, pàrquings, punts d'informació, etc.) elaborats per reconeguts arquitectes i dissenyadors noruecs i estrangers, que utilitzen el poder de l'art i l'arquitectura com a dispositius d'atracció i fascinació escènica, i com a instruments per a la incorporació de valors intangibles i de generació de nous imaginaris. En el cas noruec, com en altres projectes, els miradors —existents o de nova creació— esdevenen indrets clau des d'on es pretén potenciar les característiques escenogràfiques del lloc. Els miradors provoquen l'aturada i són indrets privilegiats que conviden a interpretar els paisatges; és a dir, a anar més enllà de la simple contemplació i descobrir relacions que sovint són invisibles als ulls.

Un altre aspecte essencial del projecte noruec és que s'ha cuinat a foc lent (s'inicia l'any 1994). Ha estat consensuat i madurat amb la participació i la implicació de la comunitat local, fins al punt que partia d'una primera enquesta que demanava a les autoritats locals que fessin una llista de les millors carreteres paisatgístiques de Noruega.

D'altra banda, algunes iniciatives mostren una clara orientació vers la consideració del paisatge com a patrimoni i la sensibilització. El cas més



Imatge 4. Mirador de la ruta Geiranger – Trollstigen del projecte 18 Scenic Routes de Noruega, una de les iniciatives analitzades i inspiradores per l'elaboració del document.

paradigmàtic és el de les Carreteras Paisajísticas de Andalucía, o el cas també de les America's Byways, que incorporen la visió de la carretera com a element patrimonialitzable. En la mateixa línia, les carreteres arbrades de Singapur formen part de les iniciatives que incorporen visions integradores dels components tangibles i intangibles i que presenten el paisatge com l'expressió d'una percepció col·lectiva. Aquest exemple incorpora l'estima i el respecte cap a un element que consideren fonamental per a la identitat paisatgística del país: la carretera amb grans arbres.

Excepte aquestes iniciatives i algunes altres, en general les carreteres són encara poc valorades com a elements patrimonials. No és freqüent trobar, com en el cas de la Great Ocean Road australiana, apartats als webs o els centres d'interpretació en el territori dedicats específicament a explicar la història de la carretera. Tampoc no és freqüent que hi hagi una protecció específica de la infraestructura viària i la seva consideració com a part del patrimoni paisatgístic, com passa amb les carreteres històriques a Suïssa i Noruega.

Una altra constatació és que la majoria de les experiències estudiades es basen de manera fonamental en la dimensió escènica dels paisatges, on

els de naturalesa salvatge i de gran escala són protagonistes. Les abruptes i castigades costes noruegues, irlandeses, escoceses o australianes en són alguns exemples. Els paisatges mediterranis, en canvi, no solen presentar aquests ingredients d'immensitat i soledat, sinó, de vegades, més aviat tot el contrari: paisatges molt viscuts, intensament antropitzats, resultat de segles de transformacions provocades per les comunitats que els han habitat. Aquest és el cas, per exemple, dels paisatges de la Ruta Romàntica alemanya, de La Strada del Vino de l'Alto Adige o de La Targa Florio a Sicília. La mateixa potència escènica de la carretera i el seu paisatge dona lloc sovint al sorgiment d'iniciatives turístiques sense que hi hagi un projecte específic al darrere, com és el cas de la Grande Strada delle Dolomiti.

D'altra banda, hi ha casos basats en la reinterpretació dels paisatges quotidians a partir de la seva història i memòria. Un exemple paradigmàtic és el francès de la RN7, on la proposta tria aquells elements del present que permeten reviure el relat d'un passat, reinterpretar-lo i gaudir-ne. La seva patrimonialització té a veure amb l'intent d'explicar una història recent, cada vegada més complexa, i que sovint amb una narració tradicional o bi-dimensional no és possible d'assolir.

També es constata que les tècniques de promoció més reeixides són les que es relacionen amb la dimensió intangible del paisatge, és a dir, que estan basades en històries, experiències i relats, i fomenten activitats culturals que els doten de nous continguts, significats i productes turístics per donar a conèixer la diversitat i la riquesa dels paisatges amb els quals interaccionen. Un cas particular és el del circuit de La Targa Florio, que, si bé no disposa d'una ruta turística oficial organitzada i promocionada com a tal, el seu origen com a cursa automobilística connota fortament la imatge que projecta.

Molt vinculat amb la necessitat d'avançar cap a models de turisme i de mobilitat sostenible, s'ha pogut constatar que, si bé la majoria dels projectes han nascut com a propostes de recorregut per a automòbils, augmenten els casos que incorporen fórmules de multimodalitat i propostes dissenyades directament per fer amb bicicleta o fins i tot a peu. Bons exemples d'això els constitueixen la Ruta Romàntica alemanya, el Ring of Kerry, The North Coast 500 i The North East 250, la Ciclovía Tirrenica, o el ja esmentat Pla paisatgístic territorial regional de la Pulla, entre d'altres. En el mo-

ment actual, la incorporació de criteris de multimodalitat en els projectes i el disseny d'itineraris específics per a bicicletes constitueixen elements d'una gran i creixent rellevància, com és el cas dels Grands Itinéraires Cyclotouristiques del Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques, a França.

## Un model per a Catalunya

A partir de l'anàlisi que s'ha fet a escala catalana i internacional, i considerant les exigències de sostenibilitat que haurien de guiar els models turístics, el document identifica els aspectes clau que poden ajudar a definir un model de relació entre les carreteres, el paisatge i el turisme a Catalunya. S'ha buscat una visió global i integradora que ajudi a desenvolupar un discurs de viatge turístic per carretera que, si bé es pot basar en alguns dels elements més genèrics del *road trip*,<sup>2</sup> estigui adaptat a la realitat catalana.

De fet, les reduïdes dimensions de Catalunya —el país es pot creuar tranquil·lament en una jornada—, d'entrada, no afavoreixen una imatge de destinació per als amants dels *road trips* clàssics. Això no significa, tanmateix, que no se'n puguin proposar, però cal trobar la manera d'adaptar-lo. En aquest sentit, la lentitud i la descoberta pausada de racons i dels significats (històries) que atresora el paisatge poden ser un bon punt de partida.

En un país amb una diversitat paisatgística tan elevada, bona part de la xarxa viària es troba en paisatges interessants. Però qualsevol d'aquestes carreteres pot ser considerada d'interès paisatgístic? La selecció de carreteres d'interès paisatgístic no respon només a la qualitat del paisatge del qual formen part, sinó al tipus i la qualitat de l'experiència que es pretén promoure en relació amb el gaudi del paisatge, com també a la creació de valor patrimonial i paisatgístic. En aquest sentit, no s'hauria de confondre una carretera d'interès paisatgístic amb un tram panoràmic, molt estès en les anàlisis de valoració del paisatge, i que es refereix a trams molt concrets d'una carretera des de la qual es poden contemplar atractives vistes escè-

<sup>2</sup> El *road trip* és un viatge llarg, de lleure, fet amb cotxe. Habitualment s'hi associa el caràcter no planificat i improvisat, de tal manera que, per a algunes persones, si es coneix prèviament la distància concreta per recórrer, el viatge no s'hauria de qualificar de *road trip*. Originalment ha estat associat a llargues durades i sovint implica travessar diferents països o estats.



Imatge 5. El document elaborat identifica els aspectes clau que poden ajudar a definir un model de relació entre les carreteres, el paisatge i el turisme a Catalunya.

niques. Determinats trams de l'autopista AP-7, o de l'autovia C-25 o Eix Transversal, presenten panoràmiques de gran interès escènic que requeririen una aproximació diferent.

A partir de l'anàlisi efectuada, es consideren carreteres d'interès paisatgístic aquelles que permeten copsar la diversitat, la singularitat i la complexitat dels paisatges, admeten l'ús de diversos usuaris i mitjans de transport —i l'harmonitzen— i tenen un paper rellevant per al gaudi i la creació de valor patrimonial i paisatgístic. Per tant, es tracta de trams de carreteres o carreteres en conjunt que mostren qualitats especials per a l'apreciació i el gaudi de la diversitat de paisatges del país, que poden atresorar valors patrimonials com a vies de comunicació i que, en definitiva, posen en valor el patrimoni viari, revitalitzen els llocs per on passen i hi generen valor.

Un projecte nacional de carreteres d'interès paisatgístic ha de ser coherent amb la realitat paisatgística del país. De fet, els exemples analitzats responen a realitats geogràfiques i culturals específiques i, per aquesta raó, si bé són inspiradors, seria equivocat considerar-los assimilables plenament. La gran diversitat de paisatges que caracteritzen la realitat catalana

obliga a escapar-se d'estratègies del tipus “Les carreteres dels deu millors paisatges” o “El gran tomb pels millors paisatges de Catalunya”. Quins són aquests “millors paisatges”? El perill de reduccionisme cultural, de banalització i de mera aproximació mercantil és molt alt.

### **Factors definidors de les carreteres d'interès paisatgístic**

Per als propòsits del treball conjunt amb la Direcció General de Turisme del Departament d'Empresa i Coneixement, i en col·laboració amb la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat, a continuació es presenten els elements que es consideren més rellevants a l'hora d'identificar, seleccionar i distingir potencials carreteres d'interès paisatgístic.

**Escala i realitat paisatgística de Catalunya.** Catalunya té un territori més reduït i divers que la major part d'experiències analitzades: pots esmorzar al Poblenou del Delta, dinar a la Seu d'Urgell i sopar a Girona, havent creuat més de vint paisatges completament diferents. D'altra banda, Catalunya no disposa de paisatges escenogràfics de naturalesa salvatge i de grans dimensions, sinó que el paisatge català destaca per la interacció secular, sempre a petita escala, entre l'acció humana i la natura, on la diversitat i la humanització són dos trets essencials. Catalunya és, per tant, un país més de racons que no pas de grans panorames.

**Diversitat de paisatges i riquesa de valors.** Els catàlegs de paisatge i el mapa dels 134 paisatges de Catalunya de l'Observatori del Paisatge cobreixen tot el territori i ressalten paisatges —molts dels quals són quotidians— amb grans valors (naturals, estètics, històrics, d'ús social, simbòlics i productius) i enormement interessants, però poc coneguts i sovint menys valorats. En els catàlegs també s'ha identificat una xarxa d'itineraris rodats que també cal tenir present. Ser amatents a la diversitat de paisatges i la seva riquesa és una via per al redescobriment i el coneixement profund dels valors del mateix territori o de territoris completament nous.

**Baixa velocitat.** La velocitat incideix en l'experiència paisatgística i la condiona. Determinades experiències, perquè tinguin un mínim de profunditat, necessiten lentitud i calma. En conseqüència, es considera que la velocitat recomanable a les carreteres d'interès paisatgístic no hauria de superar els 60 quilòmetres per hora.





Imatge 6. Un exemple de carretera interessant però amb una excessiva intensitat de trànsit és la carretera C-31 de les costes de Garraf. Es tracta d'una via amb un indubtable interès paisatgístic amb una morfologia que la fa especialment atractiva.

**Escassa intensitat de trànsit.** La intensitat de trànsit també incideix en l'experiència paisatgística i la condiona. Un exemple de carretera interessant però amb una intensitat excessiva de trànsit és la carretera C-31, de les costes de Garraf. Ara bé, tot i disposar d'una via alternativa (C-32, l'autopista Pau Casals), continua mantenint una intensitat de trànsit tan elevada (18.800 vehicles diaris l'any 2015, dels quals 830 són pesants) que no li hauria de permetre formar part de la selecció de carreteres d'interès paisatgístic. Tanmateix, un canvi substancial en la intensitat de trànsit (la possible gratuïtat de l'autopista ho podria aconseguir) permetria recuperar el gran potencial de la via com a carretera d'interès paisatgístic. La baixa intensitat de trànsit, unida a la morfologia que solen presentar aquestes carreteres i que condiona velocitats reduïdes, fa que, sovint, siguin vies també molt interessants i adequades per al trànsit de bicicletes i la pràctica del cicloturisme.

**Existència de vies alternatives per al trànsit habitual.** No és un element imprescindible, ara bé, sempre que sigui possible, permet evitar disfuncions significatives en la mobilitat obligada. Un bon exemple de carretera d'interès paisatgístic que disposa d'una via alternativa és la T-740, que

uneix Porrera i Falset. La mobilitat obligada utilitza la TP-7401 fins al coll de la Teixeta i l'N-420 fins a Falset.

**Dimensió històrica i patrimonial de la via.** Algunes carreteres, especialment les més antigues i poc transformades, tenen un valor patrimonial elevat, tant perquè conserven poc alterats elements constructius originals com pel fet que històricament han articulat el territori i han contribuït a afaïçonar-lo. Només a tall d'exemple, la carretera T-704 de la Mussara, a més d'oferir unes vistes absolutament espectaculars, constitueix un exemple excel·lent d'enginyeria viària de la primera meitat del segle xx, que ha arribat fins als nostres dies amb escasses transformacions.

**Interès social pel paisatge.** Hi ha diversos territoris que estan apostant pel paisatge com a actiu de dinamització territorial. Ho fan a través de les cartes de paisatge, els plans de paisatge o altres tipus d'iniciatives. Aquests territoris esdevenen bancs de proves excel·lents per a futures carreteres d'interès paisatgístic. Un exemple és la comarca de les Garrigues. En aquest cas, la carretera C-233, de Bovera al Soleràs, encaixaria perfectament tant en el projecte territorial com en una futura xarxa de carreteres d'interès paisatgístic de Catalunya.

**Experiències prèvies en matèria de paisatge i carreteres.** Comencen a sorgir iniciatives des de la societat civil i del sector privat vinculades de manera directa amb les carreteres i el paisatge, la qual cosa és especialment positiva a l'hora d'identificar carreteres d'interès paisatgístic, i contribueix a fer que el projecte sigui assumit com a propi entre la població local. És el cas del Catàleg de carreteres d'interès paisatgístic per a l'Alt Empordà, descrit al capítol 2.

### **criteris per a la catalogació**

En un territori on el mapa elaborat per l'Observatori del Paisatge de Catalunya ha identificat 134 paisatges, és absolutament factible trobar al voltant d'un centenar de vies, trams, o conjunts de trams amb un veritable interès paisatgístic. És per això que el projecte ideal ha de ser necessàriament heterogeni i ha de ser capaç d'integrar diversos tipus de carreteres, fins i tot molt diferents entre si. Això ha de permetre *a posteriori* proposar experiències múltiples i complementàries que expliquin aquesta diversitat de paisatges.

Té sentit intentar catalogar totes les carreteres susceptibles de ser considerades d'interès paisatgístic? Sembla més prudent iniciar un procés progressiu que inclogui només aquelles vies, trams, o conjunts de trams on es puguin dur a terme unes mínimes intervencions i una gestió específica. A més, la tria de vies sobre les quals cal actuar hauria de tenir la complicitat de la Generalitat i d'altres administracions que haurien d'estar-hi involucrades (diputacions, consells comarcals i ajuntaments), com també d'actors privats que hi estiguin interessats. El reconeixement d'una carretera o d'un tram de carretera com d'interès paisatgístic hauria d'implicar responsabilitats —i corresponsabilitats— pel que fa al manteniment de la via i el seu equipament, així com pel que fa a la seva divulgació.

En aquest sentit, val la pena subratllar novament que les tasques de catalogació i gestió de carreteres paisatgístiques fan referència a la infraestructura viària i a l'equipament que pugui necessitar com a via rodada i com a carretera d'interès paisatgístic, i per aquest motiu les tasques haurien de ser assumides per l'administració encarregada de la gestió de carreteres. En canvi, la promoció de les carreteres d'interès paisatgístic com a recurs per al turisme i el disseny de propostes de gaudi i consum turístic sol ser responsabilitat directa de les administracions vinculades a l'activitat turística. En funció dels objectius i dels públics triats, les propostes necessàriament hauran de ser diverses i, molt probablement, s'organitzaran a partir de propostes d'itineraris que aniran més enllà dels trams identificats com a carreteres d'interès paisatgístic. A més, l'aplicació de criteris d'intermodalitat facilita articular en forma de xarxa diverses vies, ja siguin motoritzades o no motoritzades, existents o emergents a Catalunya (vies verdes, vies blaves, vies ciclistes, etc.).

### **Criteris per a la intervenció**

Des d'una perspectiva del paisatge, la intervenció associada a la catalogació d'una via, tram o conjunt de trams com a carretera d'interès paisatgístic hauria d'abordar, com a mínim, quatre passos:

**Reconeixement de les característiques de la carretera.** És un pas imprescindible per catalogar la carretera i comporta, com a mínim, l'anàlisi de les característiques de la mateixa carretera, de les seves àrees laterals, l'arribada de la carretera a una població, o els accessos i els enllaços amb

altres carreteres, camins o carrils bici que permetin fomentar la intermodalitat.

**Reconeixement de les característiques paisatgístiques del recorregut.** Un cop analitzada la carretera, cal abordar el recorregut des d'una perspectiva de la interacció i el diàleg amb el paisatge, en ambdós sentits de la carretera. Això implica recopilar informació de les característiques del paisatge que recorre la carretera i de la mateixa carretera, a partir de fonts científiques, històriques, literàries, artístiques i populars, com també identificar els principals trets i valors del paisatge que defineixen els trams; identificar el valor patrimonial de determinades vies històriques i el seu patrimoni associat; establir *in situ* les pautes visuals del tram i dels punts del recorregut on es produeixen transicions entre paisatges, com també trams concrets on apareixen referents paisatgístics especialment destacats; identificar les edificacions, les infraestructures i altres barres visuals (rètols publicitaris, construccions efímeres, etc.) que limiten el camp visual o desfiguren la visió de les principals fites visuals (amb la



Imatge 7. Els trams de carretera abandonats, poden tenir un gran potencial per acollir actuacions de millora vinculades amb les carreteres d'interès paisatgístic. Tram de carretera abandonat al paisatge de Reus-Tarragona.

finalitat de definir estratègies d'ocultació o eliminació), o avaluar la qualitat dels accessos als nuclis per decidir els que requereixen actuacions de millora.

**Intervenció global a la carretera i el seu entorn.** El pas següent és l'elaboració d'un projecte d'intervenció que concreti les actuacions que cal dur a terme a la carretera i el seu entorn. Parlem d'adequar miradors existents o construir-ne de nous; de restaurar o recuperar elements associats al valor patrimonial de la via; de regenerar trams malmesos i degradats per abocaments, concentració d'antenes, publicitat, etc.; d'instal·lar senyalització informativa específica, i de senyalitzar els nodes de connectivitat i intermodalitat amb altres vies, com ara vies verdes, etc. Cal ser prudents a l'hora de senyalitzar i molt rigorosos pel que fa als continguts i el disseny.

Altres actuacions en l'entorn de la carretera poden ser instal·lar punts de càrrega elèctrica per a cotxes i bicicletes; adequar indrets on hom es pugui aturar a contemplar determinats elements rellevants del paisatge; condicionar passeigs laterals aprofitant trams abandonats propers a nuclis urbans; incorporar elements destinats a limitar o disminuir la velocitat; construir carrils bici, i fer un control més elevat de processos urbanístics, constructius, d'infraestructures i d'activitats, com les extractives, entre d'altres. Aquest és un camp fructífer i obert a la creativitat, obert als experts del món de l'arquitectura, de l'art i del disseny en general. Aquests professionals han de copsar els valors d'un indret en funció de la idiosincràsia de cada paisatge i de la seva sensibilitat i capacitat d'observació i empatia amb el lloc.

**Directrius de preservació dels elements substancials de la via com a carretera d'interès paisatgístic i del seu entorn.** La catalogació d'una carretera o tram com d'interès paisatgístic i el posterior pla d'intervenció haurien de comportar també l'elaboració d'un conjunt de directrius adreçades a preservar els elements que es considerin substancials de la carretera i el seu entorn.

### **criteris per a la governança i la gestió**

Un projecte nacional de carreteres d'interès paisatgístic suposa indefectiblement la concreció de les responsabilitats de gestió en un ens nacional, perfectament identificat. A la vegada, l'ens gestor ha de ser capaç d'aconse-

guir la participació activa d'agents públics implicats en l'ús i la gestió de les carreteres, el paisatge i el turisme provinents d'altres àrees de la mateixa administració o d'altres administracions. A més, serà molt important establir relacions amb entitats públiques i privades de la regió on es desenvolupi, i amb la població local.

Arribats a la fase de disseny de rutes i propostes turístiques, la complexitat local pot marcar l'èxit o el fracàs de la iniciativa, i la seva implicació és essencial per a la formació d'una xarxa d'actors implicats i responsables del projecte (en totes les fases, des de la definició fins a la promoció, passant per la gestió). Així, una bona governança esdevé un factor clau per aconseguir revitalitzar territoris i fer que els beneficis econòmics, culturals i socials de la iniciativa acabin repercutint en la comunitat local.

La gestió d'una carretera paisatgística hauria d'abordar dos altres elements especialment rellevants: la multimodalitat i la gestió cultural del projecte. Gestionar la multimodalitat hauria de ser un objectiu prioritari, per afavorir al màxim el desenvolupament de projectes a diferents escales i adaptats a les necessitats i les preferències del públic.

La gestió cultural significa, en primer lloc, disposar d'eines efectives per anar més enllà d'una concepció del paisatge com a simple teló de fons o com a complement decoratiu d'altres recursos. El paisatge és l'expressió sistèmica de valors tant escènics com històrics, artístics, econòmics, socials, simbòlics i naturals. La gestió cultural, doncs, esdevé fonamental si es vol apropar els ciutadans a aquests altres valors i facilitar-hi la interacció. Així, una lectura de poemes relacionats amb el paisatge, l'organització d'un tast i maridatge de vins i paisatge en un dels miradors de la carretera o unes jornades sobre enginyeria caminera podrien ser exemples de gestió cultural que vinculés paisatge, cultura i carreteres.

### **criteris per al disseny de la imatge i la senyalització**

Treballar la imatge d'un pla nacional per a la valoració de carreteres d'interès paisatgístic suposa crear un projecte de comunicació visual poderós i clarament identificable basat en el concepte de paisatge com a bé comú i element identitari. Això implica, en primer lloc, dur a terme un treball acurat en relació amb la imatge mateixa del pla i dels elements que han de dotar-lo d'identitat i visibilitat a escala nacional. D'altra banda, dins de



Imatge 8. La pròpia carretera pot suggerir un tipus de senyalització o un altre. Carretera N-260a entre Colera i Portbou, al paisatge del Cap de Creus.

cada projecte concret, la interpretació del paisatge i del patrimoni vinculat a cada carretera implicarà una senyalització específica. En aquest sentit, seria recomanable evitar una estandardització excessiva que podria restar valor a la singularitat de cada paisatge i de cada carretera i estudiar bé les possibilitats que ofereix el món virtual per aconseguir projectes de senyalització innovadors i discrets que deixin una marca distintiva però respectuosa al territori.

### **Criteris per al disseny de rutes turístiques**

A banda de la gestió específica de les vies i del seu equipament, la difusió i l'aprofitament social i turístic de les carreteres d'interès paisatgístic haurien de comportar l'elaboració de propostes concretes de rutes destinades a un públic interessat en el paisatge i els recorreguts itinerants. No és habitual que una sola carretera es converteixi en un atractiu capaç d'atreure públic per si sol. En canvi, tal com s'apuntava a l'apartat 3.2, considerar-la conjuntament amb altres vies i itineraris amplia les possibilitats de dissenyar propostes turístiques atractives. Aquestes vies, trams o conjunts de

trams poden donar lloc a rutes o itineraris més llargs, i ser promoguts pels organismes competents en l'àmbit del turisme (Direcció General de Turisme, Agència Catalana de Turisme, patronats i consorcis locals, etc.) o directament pel sector privat.

Catalunya és un país ric en història, i no tan sols la que es pot llegir als llibres. Així, doncs, quines són les històries, representatives i interessants, que podem associar a les nostres carreteres i paisatges? O bé, quines noves narratives podríem ajudar a fer aparèixer? Arreu es poden trobar històries quotidianes, sovint inèdites i extraordinàries, que han transformat els llocs amb l'ajuda de les persones que hi viuen. Aquestes històries, o altres de noves, convenientment elaborades, poden donar lloc a atractives narratives que dotin de sentit i contingut futures propostes de rutes. El tema triat s'ha de catalitzar adequadament de manera que prevalguin les emocions per damunt de les descripcions, que sigui perdurable, simbòlic, ric i divers, que permeti descobrir significats rellevants i que faci més savi a qui ho experimenta.

Així, el viatge es pot convertir en una experiència de creació col·lectiva de nous paisatges, nascuts de la mateixa comunitat local, i donar als visitants l'oportunitat de tenir un paper actiu en la creació de valor. La narració, per tant, també pot implicar la comunitat local i incentivar l'intercanvi de coneixement, la comprensió, la proximitat i molts altres valors que caldria redescobrir.

## Conclusions

El document al qual fa referència aquest text (*Carreteres, paisatge i turisme. Bases per a la definició d'un model per a Catalunya*) pretén oferir una nova perspectiva des d'on es puguin explorar les relacions entre carreteres, paisatge i turisme.

L'anàlisi d'experiències catalanes ha permès, per exemple, constatar que, en la majoria dels casos, el paisatge és tractat simplement com un decorat de fons i que l'atenció que s'atorga al recorregut entre els nodes de les rutes proposades és, encara, molt feble o inexistent. Al mateix temps, entre col·lectius de la societat civil creix la valoració de les antigues carre-



teres com a patrimoni i com a connectors privilegiats entre els paisatges i la població.

D'altra banda, les anàlisis internacionals han posat en relleu experiències molt inspiradores, a la vegada que també han permès constatar les diferències d'escala i diversitat respecte als paisatges catalans. D'això se'n desprèn el risc que suposa la temptació de simplement imitar les experiències més reeixides.

Consegüentment, la proposta d'identificació de carreteres amb interès paisatgístic no se centra tant en la possible espectacularitat dels paisatges que poden creuar, sinó en el tipus d'experiència que es vol afavorir entre persones, carreteres i paisatge. Així, per exemple, la lentitud (relacionada directament amb la morfologia de la via) i la baixa intensitat de trànsit esdevenen elements absolutament cabdals, a més de la diversitat i la riquesa dels paisatges que té Catalunya, o de la dimensió patrimonial de la mateixa carretera.

El reconeixement d'una carretera d'interès paisatgístic forma part d'un projecte més ampli, un projecte territorial, cultural i turístic, que fa referència a una visió renovada del paisatge com a bé comú. Això concretament ha d'anar vinculat a un projecte executiu i de gestió destinat a assegurar les millors condicions a fi que es pugui dur a terme una experiència cultural, la qual pot esdevenir turística, per descomptat. En aquest sentit, la naturalesa cultural de l'experiència implica desenvolupar, en cada cas, narratives específiques que enriqueixin la mirada sobre el paisatge i la mateixa carretera, a partir de temes adequadament presentats, que siguin interessants i rellevants i que esdevinguin plaents i amens.

Tanmateix, la perspectiva proposada va més enllà dels vehicles automòbils i el turisme de carretera clàssic (el *road trip*). Es reivindica la multimodalitat, i concretament la bicicleta i el ciclisme com a segment especialment adequat que cal tenir en compte en la gestió de les relacions entre carreteres, paisatge i turisme.

Finalment, el document també atorga un paper clau a les poblacions locals. Són aquestes les primeres que han de validar la carretera i el paisatge com a elements propis, és a dir, integrar-los com a elements vinculats a la seva identitat, a més de ser la base per a la creació col·lectiva de nous paisatges.

## Referències bibliogràfiques

CONSELL D'EUROPA (2000). *Conveni europeu del paisatge* [en línia]. <https://rm.coe.int/16802f3fa4> [consulta: 18.11.2019].

— (2012). *Landscape facets Reflection and proposals for the implementation of the European Landscape Convention*. Estrasburg: Council of Europe Publishing.

FALQUI, Enrico (2013). *Caminare il paesaggio*. Pisa: ETS.

GENERALITAT DE CATALUNYA (2006). *Llei 8/2005 i Reglament de protecció, gestió i ordenació del paisatge*. Barcelona: Generalitat de Catalunya. (Quaderns de Legislació; 65).

JACKSON, John Brinckerhoff (2011). *Las carreteras forman parte del paisaje*. Barcelona: Gustavo Gili. [Ed. original de 1984].

LENZEN, Manfred *et al.* (2018) "The carbon footprint of global tourism", *Nature Climate Change*, vol. 8, núm. 6, p. 522-528.

OBSERVATORI DEL PAISATGE DE CATALUNYA (2016). *Catàlegs de paisatge* [en línia]. <<http://www.cat-paisatge.net/cat/catalegs.php>> [consulta: 18.11.2019].

OBSERVATORI DEL PAISATGE DE CATALUNYA; INSTITUT CARTOGRÀFIC I GEOLÒGIC DE CATALUNYA (2019). *Mapa de les unitats de paisatge de Catalunya* [Mapa]. 1:250.000. Barcelona: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

SALA I MARTÍ, Pere; GRAU, Jordi; LÓPEZ-MONNÉ, Rafael; MARINARO, Ludovica (2019). *Carreteres, paisatge i turisme. Bases per a la definició d'un model per a Catalunya*. [Inèdit]. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya i Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya.