

Carreteres d'interès paisatgístic de les comarques tarragonines

Les carreteres de la Diputació de Tarragona com un actiu generador d'experiències de lleure, creador de valor patrimonial i al servei de la cultura i el desenvolupament local.



Diputació Tarragona



Carreteres d'interès paisatgístic de les comarques tarragonines

Les carreteres de la Diputació de Tarragona com un actiu generador d'experiències de lleure, creador de valor patrimonial i al servei de la cultura i el desenvolupament local.



Àrea de Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori. Diputació de Tarragona

Josep Maria Prunera. Responsable de l'Àrea

Observatori del Paisatge de Catalunya

Pere Sala i Martí. Director

Equip de treball

Jordi Grau (coordinació). Ambientòleg. Observatori del Paisatge de Catalunya.

María Paz Artiagoitia. Arquitecte i paisatgista. Landscape Architecture, Universitat Politècnica de Catalunya.

Gemma Bretcha. Documentalista. Observatori del Paisatge de Catalunya.

Pere Sala i Martí. Ambientòleg. Observatori del Paisatge de Catalunya.

Col·laboració

Francesc Primé. Tècnic de l'Àrea de Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori.

Jaume Vidal. Director del Servei d'Assistència al Territori – Carreteres. Diputació de Tarragona.

Equip tècnic del Servei d'Assistència al Territori – Carreteres. Diputació de Tarragona.

Montse Vila. Observatori del Paisatge de Catalunya.

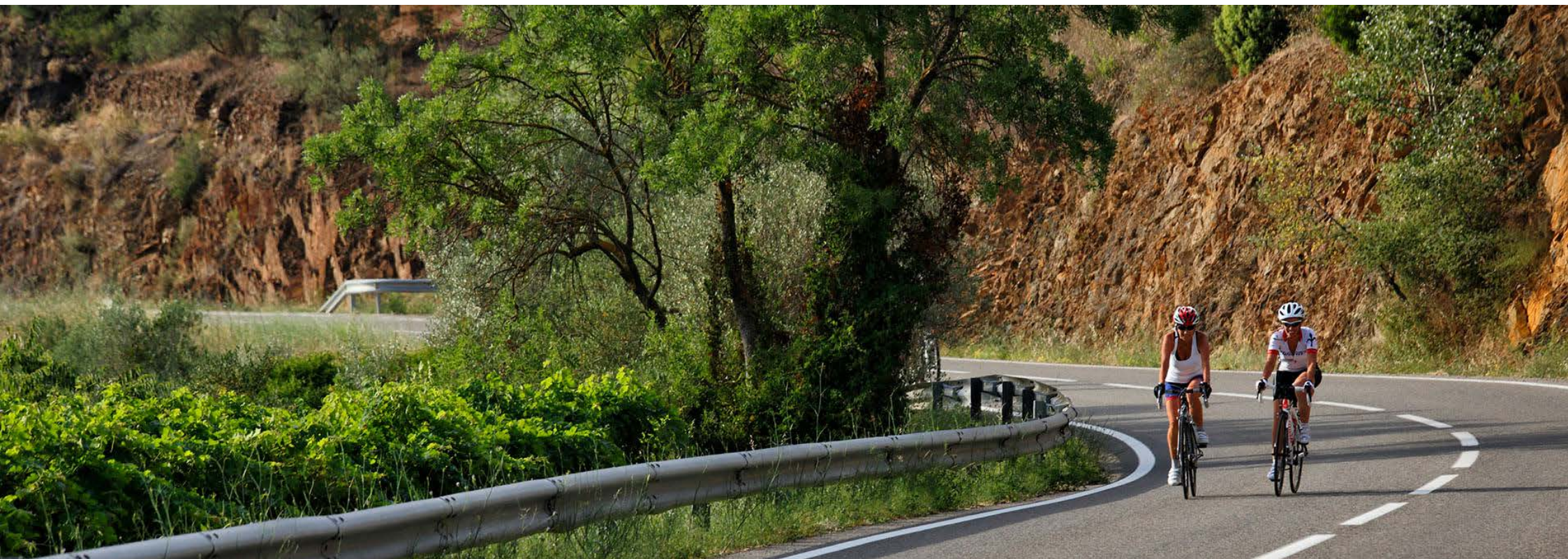
Rafael López-Monné (fotografies). Fotògraf.

Fotografies

Rafael López-Monné: coberta i p. 7, 9, 16, 22, 26, 28, 30, 38, 65 (fig.86 y fig.87), 66 / María Paz Artiagoitia: p. 20, 34, 36, 37, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 52, 53, 56, 57, 58, 60, 61, 62, 64, 65, 68, 69, 72, 73, 74, 76, 77, 78, 80, 81, 84, 85, 86, 88, 89 / Maria Rosa Ferre: p.82 / Luis Zamora: p.37 (fig.29) / Oriol Clavera: p.45 (fig.43) / Nicolas del Real: p. 52 / Thomas Charbonneau: p. 64 (fig.85) / Pablo Dorado Rueda: p. 69 (fig.97) / Calafellvalo: p. 72 (fig.101) / Arxiu d'Imatges de l'Observatori del Paisatge de Catalunya (Esther Reverté): p.10, 23 / Arxiu d'Imatges de l'Observatori del Paisatge de Catalunya (Jordi Grau): p. 12, 21, 31, 76 (fig.109 y fig.110) / Arxiu d'Imatges de l'Observatori del Paisatge de Catalunya (Àngela Llop): p. 13, 84 (fig.125), 85 (fig.128), 89 (fig.135 y fig.138) / Arxiu d'Imatges de l'Observatori del Paisatge de Catalunya (Anna Jiménez): p. 15 / Arxiu d'Imatges de l'Observatori del Paisatge de Catalunya (Jordi Salinas): p. 17, 48 (fig.48 y fig.49), 53 (fig.62), 54, 77 (fig.111), 99 / Arxiu d'Imatges de l'Observatori del Paisatge de Catalunya (Pere Sala): p. 19, 41 (fig.34) / Arxiu d'Imatges de l'Observatori del Paisatge de Catalunya (Oriol Clavera): p. 25 / Arxiu d'Imatges de l'Observatori del Paisatge de Catalunya (Arnau Fernández): p. 70, 91, 96 / Arxiu d'Imatges de l'Observatori del Paisatge de Catalunya (Omar Zbari): p. 93 / Arxiu d'Imatges de l'Observatori del Paisatge de Catalunya (Zhulian Valeriev Ivanov): p. 94 / Arxiu d'Imatges de l'Observatori del Paisatge de Catalunya: p. 36 (fig.25), 45 (fig.44), 49 (fig.53).

SUMARI

1.	Presentació	9
2.	La relació entre carretera i paisatge	15
3.	Què és una carretera d'interès paisatgístic	21
4.	Criteris per a la definició de les carreteres d'interès paisatgístic de les comarques tarragonines	23
5.	Carreteres amb major potencial paisatgístic de les comarques tarragonines	31
6.	Propers passos	91
7.	Referències bibliogràfiques	101



1.

PRESENTACIÓ



Fig.3 El paisatge ha de deixar de percebre's des de dins del cotxe o d'un autobús, per exemple, com un mer decorat o fons escènic i convertir-se en el protagonista de les noves experiències de conducció i transport que venen.

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 preservació patrimonial.

En un context marcat per la crisi climàtica i els profunds canvis en el sistema de mobilitat, l'Observatori del Paisatge de Catalunya va elaborar l'any 2019 el document "Carreteres, paisatge i turisme. Bases per a la definició d'un model per a Catalunya" (Observatori del Paisatge de Catalunya, Departament d'Empresa i Coneixement,

2019), per encàrrec de la Direcció general de Turisme del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya. El document defineix quins són els aspectes clau que hauria de tenir un futur model de carreteres d'interès paisatgístic de Catalunya, que ha de ser coherent amb la realitat paisatgística del país, i construït de forma progressiva entre els diferents actors involucrats.

El document citat parteix de la idea que són carreteres d'interès paisatgístic aquelles que permeten copsar la diversitat, singularitat i complexitat dels paisatges, admeten l'ús de diversos usuaris i mitjans de transport i l'harmonitzen, i tenen un rol rellevant per al gaudi i la creació de valor patrimonial i paisatgístic. Tanmateix, el manteniment dels

traçats originals de les antigues carreteres —en especial les secundàries— no resulta rellevant únicament en termes de gaudi del paisatge. Tal com mostra l'experiència de països pioners, es comença a assistir a la seva valoració en termes patrimonials, és a dir, se'n destaca el valor com a actiu turístic i la necessitat de preservar-la en virtut del seu interès paisatgístic (sempre que les necessitats funcionals estiguin resoltes per una altra via). A més, l'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides obliga a plantejar nous models de mobilitat i a promoure un turisme menys invasiu i més respectuós amb el territori.

En aquest sentit, el Camp de Tarragona, les Terres de l'Ebre i la comarca del Baix Penedès, precisament per la importància —històrica, social i paisatgística— que tenen moltes de les seves carreteres locals i per la seva diversitat paisatgística (els catàlegs de paisatge corresponents hi han identificat 44 paisatges diferents), són dos territoris idonis per plantejar una nova mirada a les carreteres, partint de la xarxa viària existent, i considerant els actors locals com a subjecte substancial i primordial de qualsevol iniciativa. A més, l'absència d'un programa previ de carreteres d'interès paisatgístic a altres territoris de Catalunya esdevé una oportunitat per contemplar estratègies i enfocaments innovadors que contribueixin en un futur a la creació d'una xarxa a escala catalana.

Ens situem enmig d'una gran revolució dels sistemes de mobilitat, cada cop més col·lectius, segurs, autogestionats i vinculats a les noves tecnologies i a les dades a temps real, que ens obre un munt d'oportunitats i de vies per explorar fins ara inimaginables. Cal aprofitar-ho i fer que el paisatge deixi de percebre's des de dins del cotxe o d'un autobús, per exemple, com un mer decorat o fons escènic i es converteixi en el protagonista de les noves experiències de conducció i transport que venen.

Fig.4 Pensar en infraestructures multimodals i en nous punts de trobada en les carreteres, i construir-hi propostes turístiques d'excel·lència esdevé fonamental per promoure una nova mirada al territori, al paisatge, a la qualitat de l'experiència de la mobilitat.



Precisament en un territori amb una diversitat paisatgística tan elevada com el que conformen el Camp de Tarragona, les Terres de l'Ebre i la comarca del Baix Penedès, 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, així com a la creació de valor patrimonial i paisatgístic.



Fig.5 Identificar el valor patrimonial de determinades vies històriques i el seu patrimoni associat, amb la finalitat de preservar y protegir-les.

Objectius

Els objectius del document són els següents:

1. Enriquir la mirada sobre el paisatge de les comarques tarragonines a través del recorregut a través de les carreteres, reforçant alhora la dimensió patrimonial i cultural del paisatge i el propi valor de les carreteres.
2. Establir els criteris que permeten identificar les carreteres o trams de carreteres de la Diputació de Tarragona més idònies per afavorir la relació amb el paisatge, tenint en compte la xarxa viària existent, i la riquesa i diversitat paisatgística tarragonina.
3. Identificar i descriure els trams de carreteres gestionades per la Diputació de Tarragona que tenen un major interès paisatgístic, en base als criteris establerts.
4. Esdevenir un referent per al disseny de propostes d'itineraris per carretera a Terres de l'Ebre, el Camp de Tarragona i la comarca del Baix Penedès.
5. Contribuir a la descoberta i a la sensibilització dels paisatges i aspectes de la cultura de diferents racons de les comarques tarragonines que són poc coneguts.

Fig.6 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, així com a la creació de valor patrimonial i paisatgístic.



Contingut

El present document defineix, en primer lloc, els criteris específics que permeten identificar les carreteres o trams de carreteres de la Diputació de Tarragona que millor afavoreixen la relació amb el paisatge, tenint en compte la xarxa viària existent, la riquesa i diversitat paisatgística de les comarques tarragonines, la velocitat i la intensitat de trànsit, el potencial per al foment de la multimodalitat i dels sistemes no motoritzats —la bicicleta principalment—, la dimensió històrica i patrimonial de la via, o l'interès social pel paisatge, entre altres.

A partir d'aquests criteris s'ha elaborat el Mapa de les carreteres d'interès paisatgístic de les comarques tarragonines, que identifica aquelles vies que tenen un potencial major per a desenvolupar-hi projectes pilot. L'elaboració del mapa s'ha fet de forma coordinada amb l'Àrea de Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori; el Servei d'Assistència al Territori - Carreteres; i el Patronat de Turisme de la Diputació de Tarragona, amb la idea d'ampliar als actors públics i privats del territori en una segona fase.

De cadascuna de les catorze carreteres identificades s'especifiquen els aspectes més rellevants que justifiquen el seu interès paisatgístic. Al mateix temps, ja es comencen a posar sobre la taula les possibles estratègies d'intervenció que es podrien desenvolupar en un futur.

El document finalitza amb una selecció de cinc d'aquestes catorze carreteres d'interès paisatgístic que serien les que tenen més potencial com a vies d'interès paisatgístic i les més adequades per a desenvolupar-hi proves pilot. La tria de les carreteres sobre les quals actuar hauria de comptar amb la complicitat de les administracions que haurien d'estar-hi involucrades.

Fig.7 Entendre el paisatge en sentit ampli, en la línia del que promulga el Conveni europeu del paisatge, ofereix una mirada molt interessant a l'hora de crear productes turístics innovadors i duradors.



2.

LA RELACIÓ ENTRE CARRETERES I PAISATGE



Fig.8 La recopilació d'informació per identificar els principals trets i valors del paisatge que defineixen els trams, com singularitats geomorfològiques i fons escènics, és molt important.

Segons l'Institut d'Estudis Catalans el mot carretera fa referència a una "via de comunicació entre poblacions per a la circulació simultània de vehicles i amb una o més vies per a cada sentit de la circulació". Segons la Llei 16/1985, de l'11 de juliol, d'ordenació de les carreteres de Catalunya, es consideren carreteres les vies de domini i ús públics projectades i construïdes fonamentalment per a la circulació de vehicles automòbils.

Les carreteres en general, i certes carreteres en particular, 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. Dit d'una altra

manera, les carreteres són els principals visors dels paisatges contemporanis i són alhora creadores d'imaginari.

La imatge que la majoria de la població té del territori és la que es divisa des de les carreteres. Sense entrar en valoracions, aquesta evidència posa de manifest que les carreteres constitueixen, ara com ara, el gran mitjà per acostar-nos als paisatges i a la seva llegibilitat. I encara ho podran ser més en el futur si, com tot indica, s'avança cap a una mobilitat viària cada cop més passiva, amb cotxes autopilotats en què, per tant, l'experiència del viatge guanyarà importància respecte a la velocitat i la seguretat, factors que dependran cada cop menys del conductor. En un horitzó poc llunyà, a més, la visió frontal del vehicle anirà substituint-se per una de 360°.

Valor patrimonial de les carreteres

Algunes carreteres —en especial les secundàries— tenen un elevat valor patrimonial, tant perquè conserven poc alterats elements constructius originals com pel fet que històricament han articulat el territori i han contribuït a afaïçonar-lo. El valor patrimonial també pot venir donat pel fet que les carreteres van ser testimonis o escenaris d'episodis històrics rellevants, o perquè algun personatge històric hi va passar en algun moment determinat, o bé perquè adquireixen nous significats quan s'hi han rodat determinats anuncis o pel·lícules, entre altres motius.

També existeixen carreteres o elements d'aquestes carreteres que no formen part dels catàlegs de patrimoni tradicionalment basats en la preservació i conservació de les peces de caràcter extraordinari, però que tenen un reconeixement social cada cop major, i per això viuen processos de patrimonialització accelerats, on la població local adquireix un paper cada cop més rellevant a l'hora d'atorgar-los el valor de patrimoni. Al moment de donar valor a aquests paisatges i a aquest patrimoni ordinari, prevalen la memòria personal, les experiències viscudes, o la vinculació a aquests llocs de les generacions passades.

La morfologia, la geometria, la velocitat o la intensitat de trànsit, per exemple, 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 especial relació 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 integraven. En el cas de les modernes infraestructures viàries, la intensa evolució en les tècniques constructives de les últimes dècades les ha portat a ser, pràcticament, independents de les característiques físiques dels territoris per on passen.

Fig. 9 L'adaptació a la morfologia del territori, per exemple, revela molta informació sobre les peculiaritats del territori, tant des d'un punt de vista geomorfològic com geològic, però també des d'un punt de vista històric, antropològic i urbanístic.





Valors contemporanis vinculats amb el paisatge

Catalunya disposa, per primer cop, d'un mapa de 134 paisatges, elaborat per l'Observatori del Paisatge i editat per l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (Observatori del paisatge de Catalunya, ICGC, 2019), basat en el caràcter de cadascun dels 134 paisatges, tots ells descrits pels catàlegs de paisatge de Catalunya. Els coneixements i l'experiència adquirida en els últims anys en l'àmbit del paisatge esdevenen una magnífica oportunitat per aprendre i aplicar noves formes de relacionar-se amb els paisatges contemporanis a través de les carreteres.

En aquest sentit, pel fet d'haver esdevingut una infraestructura bàsica d'accés al territori, determinades carreteres tenen un enorme potencial didàctic i són capaces de generar experiències turístiques i de lleure ben diverses. En conseqüència, aquestes carreteres poden esdevenir un

instrument al servei de la cultura i del desenvolupament local i regional.

Treballar conscientment sobre aquestes constatacions suposa una gran oportunitat per fomentar la descoberta i el gaudi de la diversitat i riquesa dels paisatges de les comarques tarragonines des de propostes que afavoreixin l'enriquiment de les mirades. De quina manera pot contribuir una carretera a reconèixer, activar culturalment, social i econòmica, i divulgar els valors paisatgístics de les comarques tarragonines? Quin rol hi poden tenir la varietat i riquesa de recursos paisatgístics? (Miradors, fons escènics, carreteres poc transitades o fora d'ús, parcs, alineacions arbrades i altres patrimonis, trams panoràmics, unitats de paisatge, etc.). Què es pot fer per afavorir els vincles emocionals i estètics de la població i dels visitants amb els paisatges i el seu gaudi? Com es poden gestionar i mantenir les carreteres per tal de contribuir-hi? Aquestes

Fig.10 Es consideren carreteres d'interès paisatgístic aquelles carreteres que permeten copsar la diversitat, singularitat i complexitat dels paisatges.

són algunes preguntes que el present document intenta respondre a través d'algunes primeres propostes.

Totes aquestes funcions fan aflorar alguns valors contemporanis amb els quals es poden connectar determinats tipus de carreteres, tals com la tranquil·litat, la contemplació, la descoberta, el coneixement, la sensibilitat, el civisme, etc. D'altra banda, l'Agenda 2030 per al Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides que la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Tarragona s'han 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.

La necessària multimodalitat, i els nous punts de trobada en les carreteres

Que una carretera sigui multimodal implica que la carretera pugui ser recorreguda, de forma segura i amb el màxim gaudi, per diversos mitjans, motoritzats i no motoritzats. Una prioritat d'avui és diferenciar la mobilitat basada en sistemes privats motoritzats de la dels sistemes públics o especialment no motoritzats, no només per contribuir a una millora significativa de la qualitat de l'aire (i, per tant, per contribuir a la lluita contra el canvi climàtic), sinó també per garantir una major justícia en matèria de mobilitat (encunyant el concepte de *mobility justice*); és a dir, es tracta de garantir un accés igual a una mobilitat eficaç i de primer nivell per a tots els ciutadans (Sheller, 2018), i a l'emergència d'una determinada apropiació social de les carreteres.

Així, pensar en infraestructures multimodals i en nous punts de trobada en les carreteres, i construir-hi propostes turístiques d'excel·lència esdevé fonamental per promoure una nova mirada al territori, al paisatge, a la qualitat de l'experiència de la mobilitat i, per tant, a un nou concepte de viatge que es convertirà en coneixement. En aquest model, la multimodalitat (cotxe, bicicleta, tren, etc.) genera noves oportunitats, també per adaptar la proposta turística a diferents escales i velocitats de desplaçament, incloent-hi una tipologia d'usuaris molt més àmplia i diferenciada.

Distinció entre carretera i itinerari

A la vida diària la carretera i el viatge són conceptes que es reuneixen i s'entrellacen constantment. Aquest apartat aborda el significat de conceptes clau, com què entenem per carretera i itinerari com a sinònim de viatge.

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, si bé es concreten sobre elements físics. 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. Tot i que en alguns casos poden estar senyalitzats físicament, no és imprescindible i existeixen multitud de propostes que utilitzen altres mitjans per difondre'ls (guies, fulletons turístics, georeferenciació, etc.).

Fig.11 Els catàlegs de paisatge del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre identifiquen elements amb valor històric vinculats a les carreteres, com les carreteres arbrades o els eixos viaris històrics.



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 estratègies turístiques específiques, l'estructura turística de la zona o els valors del paisatge de cada territori. Itinerari i ruta són paraules que s'utilitzen a hores d'ara pràcticament com a sinònims, tot i que —com s'explica més endavant— tenen certs matisos.

Distinció entre itinerari i ruta

El diccionari de l'Institut d'Estudis Catalans defineix itinerari com la “descripció del camí a seguir” i ruta com el “camí que hom recorre en un viatge, en una excursió, etc.” A hores d'ara, ambdós mots —ruta i itinerari— funcionen pràcticament com a sinònims, és a dir, com a propostes de recorreguts a seguir. Tanmateix, és possible distingir algunes subtils accepcions.

La paraula itinerari pot estar vinculada a tot tipus de recorregut, independentment de la seva complexitat. La paraula ruta, en canvi, sovint remet a una proposta d'una certa complexitat i elaboració.

En el món del turisme —malgrat l'abús de la paraula— una ruta hauria de ser alguna cosa més que una llista de recursos. Una ruta pressuposa un disseny, unes intencions i una seqüència que respon a aquestes intencions. Anant més lluny, una ruta hauria de ser una narrativa, una proposta de relat que tingués l'estructura bàsica de qualsevol història: introducció, nus i desenllaç.

Els elements que les rutes, com a tals, solen incorporar són: una imatge concreta de marca, un logotip, un itinerari definit i uns components identificats, sistemes d'acollida, d'informació, d'allotjament, de transport, i la gestió integrada d'aquests elements per part d'algun organisme, ja sigui públic o privat.

Fig. 12 Algunes carreteres, tenen un elevat valor patrimonial, tant perquè conserven poc alterats elements constructius originals com pel fet que històricament han articulat el territori i han contribuït a aïçonar-lo.



3.

QUÈ ÉS UNA CARRETERA D'INTERÈS PAISAGÍSTIC



Fig.13 El paisatge català destaca per la interacció secular, sempre a petita escala, entre l'acció humana i la natura, en què la diversitat i la humanització són dos trets essencials.

En un territori amb la diversitat de paisatges com el que presenten en Camp de Tarragona, les Terres de l'Ebre i la comarca del Baix Penedès, bona part de la xarxa viària travessa paisatges interessants. Però qualsevol carretera que travessi un paisatge destacat pot ser considerada d'interès paisatgístic? La pregunta és pertinent. Es fa necessari acotar i precisar el concepte precisament per aconseguir que la distinció sigui útil i tingui sentit: si pràcticament totes les carreteres poguessin ser considerades d'interès paisatgístic, la distinció seria molt poc útil.

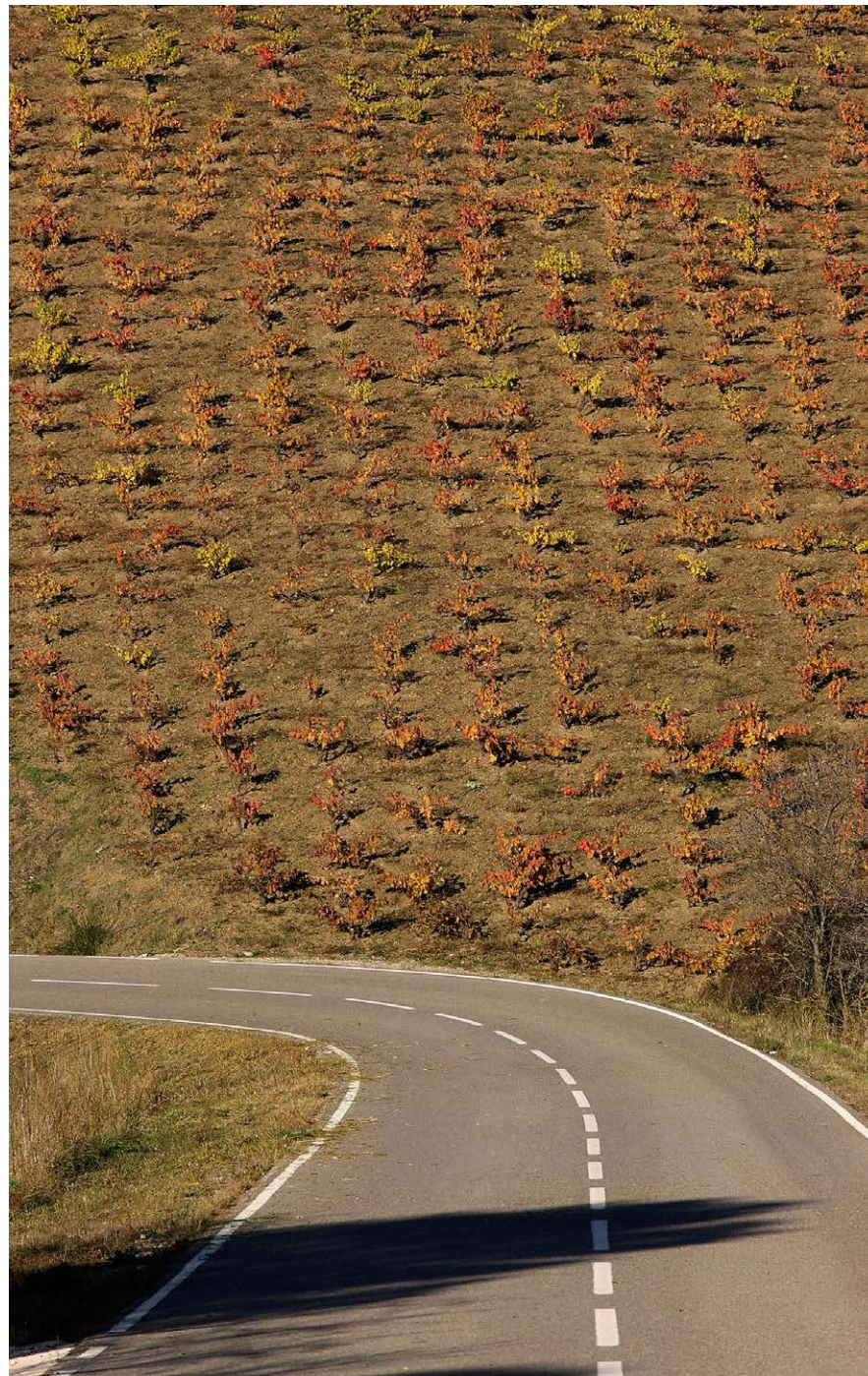
Són moltes les carreteres que travessen paisatges rellevants, però la selecció de carreteres d'interès paisatgístic no respon només a la qualitat del paisatge del qual formen

part, sinó al tipus i la qualitat de l'experiència que es pretén promoure en relació amb el gaudi del paisatge, així com 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 escèniques. Determinats trams de l'autopista AP-7, o de la C-12, presenten panoràmiques de gran interès escènic que requeririen una mirada i una aproximació diferents al propòsit d'aquest document.

Partint de les consideracions fetes en el document "Carreteres, paisatge i turisme. Bases per a la definició d'un model per a Catalunya", elaborat per l'Observatori del Paisatge de Catalunya l'any 2019 es consideren carreteres d'interès paisatgístic aquelles carreteres que permeten copsar la diversitat, singularitat i complexitat dels paisatges, admeten l'ús de diversos usuaris i mitjans de transport i l'harmonitzen, i tenen un rol rellevant per al gaudi i la creació de valor patrimonial i paisatgístic.

Per tant, es tracta de trams de carreteres, carreteres en el seu conjunt, o agrupacions dels elements anteriors, 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, en definitiva, que posen en valor el patrimoni viari, revitalitzen els llocs per on passen i hi generen valor.

Fig. 14 Catalunya és un país més de racons que de grans panorames.



4.

CRITERIS PER A LA DEFINICIÓ DE LES CARRETERES D'INTERÈS PAISATGÍSTIC DE LES COMARQUES TARRAGONINES



Fig.15 Les carreteres en general, i certes carreteres en particular, 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.

A continuació es presenten els elements que es consideren més rellevants a l'hora d'identificar, seleccionar i distingir potencials carreteres d'interès paisatgístic de les comarques tarragonines.

Pel que fa al paisatge:

- Escala i realitat paisatgística
- Diversitat de paisatges i riquesa de valors

Pel que fa a la via:

- Titularitat de la Diputació de Tarragona
- Baixa velocitat
- Baixa intensitat de trànsit
- Existència de vies alternatives per al trànsit habitual
- Dimensió històrica i patrimonial de la via

Pel que fa al context social i territorial:

- Interès social pel paisatge
- Experiències prèvies en matèria de paisatge i carreteres

Escala i realitat paisatgística de Catalunya

El paisatge català destaca per la interacció secular, sempre a petita escala, entre l'acció humana i la natura, en què la diversitat i la humanització són dos trets essencials. Això significa que necessita un model de carreteres d'interès paisatgístic propi, adaptat a la realitat i a l'escala dels seus paisatges.

Per exemple, Catalunya té un territori reduït i divers: 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, el territori català no disposa de paisatges escenogràfics de naturalesa salvatge i grans dimensions com altes països europeus que promouen carreteres d'interès paisatgístic (Noruega o Escòcia, per exemple), centrades eminentment en paisatges costaners. La costa catalana, per exemple, està intensament humanitzada i a l'interior tampoc no trobem grans escenaris de natura verge.

Catalunya és, per tant, un país més de racons que de grans panorames. I el territori conformat pel Camp de Tarragona, les Terres de l'Ebre i la comarca del Baix Penedès també ho compleix. Això comporta que, molt probablement, a la major part de les comarques sigui possible trobar, com a mínim, una carretera que compleixi els requisits descrits per ser considerada d'interès paisatgístic.

Totes aquestes observacions porten a considerar que un projecte tarragoní de carreteres d'interès paisatgístic ha de basar-se en un conjunt —no tancat— d'entre deu i vint vies o trams de carreteres que ajudin a interactuar amb la diversitat de paisatges de les seves comarques. Com a tals, poden ser impulsades per la Diputació de Tarragona, en col·laboració amb la Generalitat i altres administracions locals, com consells comarcals, entre altres.

Diversitat de paisatges i riquesa de valors

A l'hora de dur a terme la tria de carreteres seria bo afavorir la màxima representativitat possible de paisatges i dels seus valors. Cal tenir present que el patrimoni paisatgístic de les comarques tarragonines es troba en tota mena de paisatges (naturals, urbans, rurals, agrícoles, industrials). El fet que el mapa dels 134 paisatges de Catalunya (Observatori del Paisatge, ICGC, 2019) cobreixi tot el territori permet anar més enllà dels pressupòsits que tradicionalment han orientat les estratègies d'intervenció i gestió paisatgístiques, i fer ressaltar paisatges amb grans valors i enormement interessants, però poc coneguts i sovint menys valorats. Molts paisatges de la vida quotidiana són

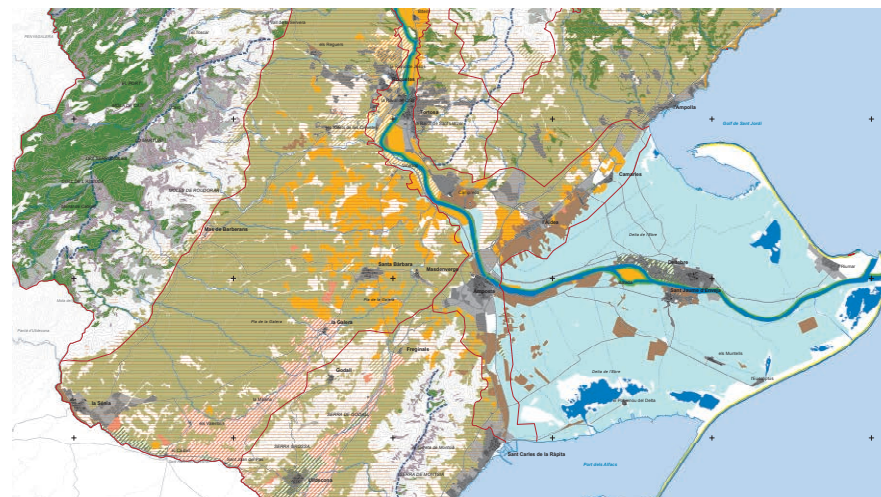
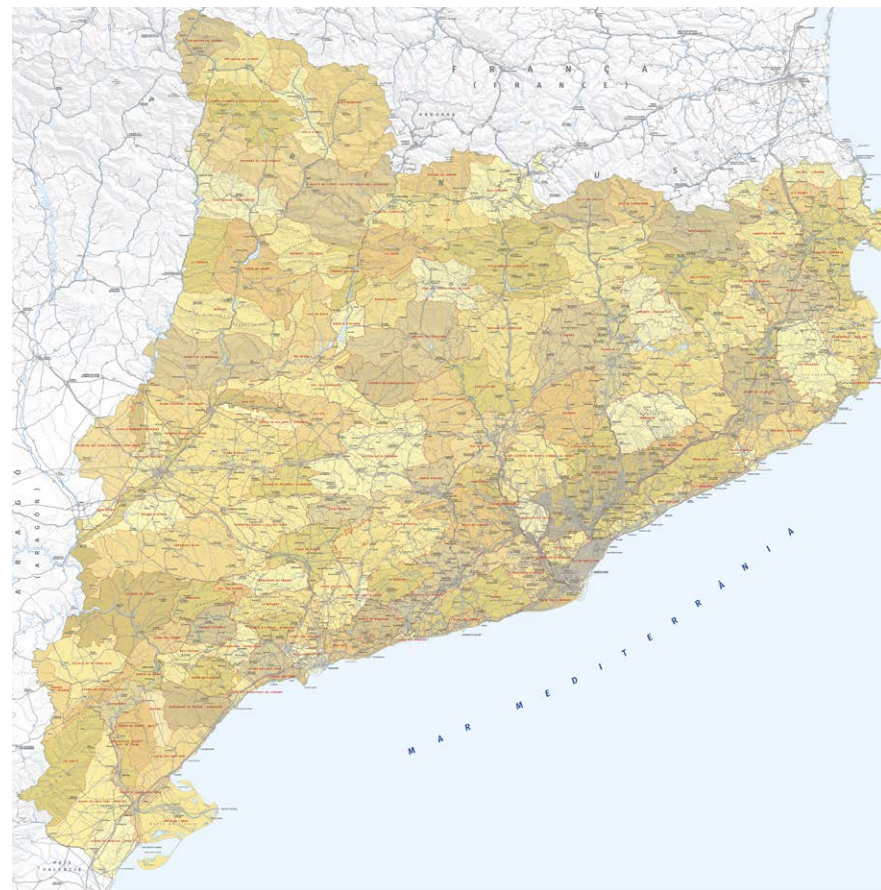


Fig.16 Mapa de les unitats de paisatge de Catalunya.

Fig.17 Fragment del Mapa de valors estètics del Catàleg de paisatge de Terres de l'Ebre.

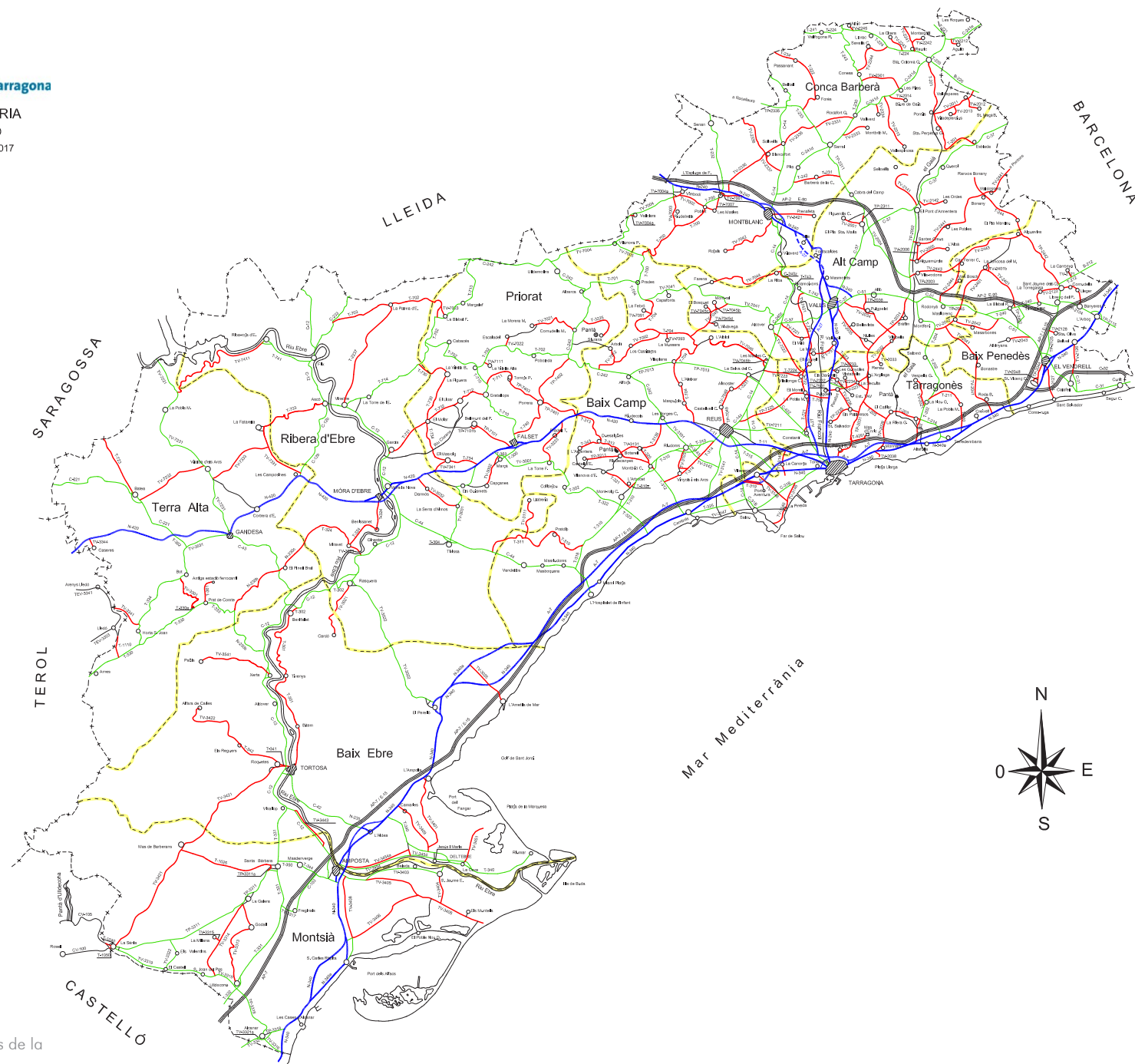


Fig.18 Mapa de les carreteres de la demarcació de Tarragona.

altament representatius de la societat perquè presenten capacitats per representar la cultura local reconeguda pels habitants d'un territori, i poden oferir noves oportunitats de desenvolupament, de crear nou valor, tant cultural com econòmic.

Així, els catàlegs de paisatge del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre, a més de caracteritzar paisatges, també identifiquen valors naturals, estètics, històrics, d'ús social, simbòlics i productius del paisatge que es poden descobrir des de les carreteres, com ara miradors, espais naturals, fons escènics, trams panoràmics, paisatges agrícoles, parcel·lacions i estructures històriques d'interès, penya-segats, dunes, o altres patrimonis, etc. En els catàlegs també s'ha identificat una xarxa d'itineraris rodats que també cal tenir present.

La combinació d'aquests valors del paisatge permet identificar les principals singularitats paisatgístiques de Catalunya, que es recullen en el mapa de les unitats de paisatge de Catalunya (Observatori del Paisatge, ICGC, 2019).

Ser amatents a la diversitat de paisatges i la seva riquesa és també una via per al redescobriment i el coneixement profund dels valors del propi territori o de territoris completament nous.

Per tal d'afavorir la percepció de diversos paisatges en una mateixa carretera d'interès paisatgístic, s'ha establert una llargada del recorregut aproximada d'entre 20 i 40 quilòmetres. Aquest criteri exclou trams que paisatgísticament són molt interessants i que compleixen la resta de criteris que s'exposen en aquest document, però que acaben tenint un recorregut de molts pocs quilòmetres que transcorren per un mateix paisatge. Es tracta de carreteres com la TV-7044 de La Riba a Fareña, la TV-7021 de la Morera de Montsant a Cornudella de Montsant, la TV-7042 de Rojals a Montblanc, la TV-3021 de Rasquera a Cardó, la TV-7045 de Mont-ral a la T-704, la TV-3422 d'Alfara de Carles als Reguers, la TP-3211 de Riudecanyes al Castell d'Escornalbou o la pujada al Caro, als Ports.

Fig.19 Ser amatents a la diversitat de paisatges i la seva riquesa és també una via per al redescobriment i el coneixement profund dels valors del propi territori.



Titularitat de la Diputació de Tarragona

D'acord amb el Servei d'Assistència al Territori - Carreteres de la Diputació de Tarragona, es prioritzen les carreteres que són titularitat de la Diputació de Tarragona, si bé alguns trams que uneixen un recorregut complet poden correspondre a altres administracions.

Baixa velocitat

La velocitat (i també la intensitat de trànsit o la tranquil·litat, a banda de la morfologia i la geometria) és un factor cabdal que incideix i condiciona l'experiència paisatgística. Per aconseguir que aquesta experiència tingui un mínim de profunditat, es necessita lentitud, calma i facilitats per aturar-se. És a dir, més lentitud suposa copsar el paisatge amb més intensitat, més satisfacció i, a més a més, té una relació directa amb una major concentració de la despesa dels visitants en les àrees al voltant del paisatge protagonista.

En conseqüència, es considera que la velocitat recomanable a les carreteres d'interès paisatgístic no hauria de superar els 60 quilòmetres per hora.

Baixa intensitat de trànsit

És una altra característica rellevant. Com en el cas de la velocitat, la intensitat de trànsit també incideix i condiciona l'experiència paisatgística. Una elevada intensitat de trànsit afecta la conducció i dificulta la possibilitat de fer aturades. D'acord amb el Servei d'Assistència al Territori - Carreteres de la Diputació de Tarragona, en el cas de les comarques tarragonines s'estableix una intensitat mitjana diària de trànsit òptima inferior a 500 vehicles.

La baixa intensitat de trànsit, unida a la morfologia que solen presentar aquestes carreteres i que condiciona velocitats reduïdes, fa que, sovint, siguin vies també molt interessants i adequades per al trànsit de bicicletes i la pràctica del cicloturisme. En aquest sentit, hi ha un veritable canvi de paradigma pel que fa a la utilització del cotxe com a principal mitjà de transport. Els canvis accelerats que estan tenint lloc a les ciutats — principal origen de turistes i visitants— en aquest àmbit tindran efectes en les mentalitats i en la pràctica del lleure, tal com ja succeeix en diversos països del nord d'Europa. És per aquesta raó que cal començar a atendre de manera destacada tot allò relacionat amb aquest sistema de mobilitat, i en aquest replantejament la bicicleta guanyarà pes.

Existència de vies alternatives per al trànsit habitual

L'existència de vies i itineraris alternatius no és un element imprescindible; ara bé, sempre que sigui possible, permetrà evitar disfuncions significatives en la mobilitat obligada i ajudarà a mantenir baixes intensitats de trànsit. A més, el fet d'identificar i de destacar antigues vies com a carreteres d'interès paisatgístic pot ajudar a recuperar i dotar de noves funcionalitats carreteres abandonades o infrautilitzades.

Un bon exemple de carretera amb un clar 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

Les carreteres són, en general, poc valorades com a elements patrimonials. No és habitual la seva consideració com a part del patrimoni paisatgístic, ni que comptin amb una protecció específica de les infraestructures (com sí que passa a Suïssa, Noruega i Singapur, per exemple). Però algunes carreteres, especialment les més antigues i poc transformades, tenen un elevat valor patrimonial, tant perquè conserven poc alterats elements constructius originals com pel fet que històricament han articulat i contribuït a afaïçonar el territori. L'adaptació a la morfologia del territori, per exemple, revela molta informació sobre les peculiaritats del territori, tant des d'un punt de vista geomorfològic com geològic, però també des d'un punt de vista històric, antropològic i urbanístic.

Només a tall d'exemple, la carretera T-704 de la Mussara, a més d'oferir unes vistes absolutament espectaculars, constitueix un excel·lent exemple d'enginyeria viària de la primera meitat del segle XX, que ha arribat fins als nostres dies amb escasses transformacions.

D'altra banda, el projecte Museu al Carrer del MNACTEC, que posa en valor la memòria i el patrimoni de la societat industrial vinculada a les carreteres (antics traçats de les carreteres, travessies urbanes, rètols de senyalització, fondes, fites, casetes de peons caminers, carreteres arbrades, sistemes de protecció, etc.), aporta informació rellevant en aquest sentit i ho fa a través de la contribució activa de la població.

És important destacar que els catàlegs de paisatge del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre identifiquen elements amb valor històric vinculats a les carreteres, com les carreteres arbrades o els eixos viaris històrics. Per exemple, trobem trams amb fileres d'arbres a la via TV-3313, a les proximitats d'Ulldecona, o a la T-301 a prop

del nucli de Tivenys. També trobem trams resseguits per murs de pedra seca a la via TV-3421, entre la Sénia i Mas de Barberans.

El fet que la carretera tingui una dimensió històrica i patrimonial constitueix un factor molt important. És a dir, serà un valor a tenir en compte que la via mantingui elements constructius o el mateix traçat poc alterat, o que, fins i tot, estigui vinculada amb esdeveniments d'una clara dimensió patrimonial. És aleshores que el paisatge pot establir un interessant diàleg amb altres elements patrimonials i donar com a resultat una potent i enriquidora experiència lúdica i cultural.

Un petit exemple d'això el trobem a la via TV-7421, una petita carretera entre camps de conreu a l'Alt Camp, que travessa el pont de Goi, documentat el 1171 i on va tenir lloc un dur enfrontament durant la Guerra del Francès conegut com "la batalla del pont de Goi".

Interès social pel paisatge

A les comarques tarragonines hi ha diversos territoris que estan apostant pel paisatge com a actiu de dinamització territorial o com a via per generar autoestima i qualitat de vida. Ho fan a través de les cartes de paisatge o altres tipus d'iniciatives. Doncs bé, sovint les carreteres d'interès paisatgístic esdevenen accions de futur en les seves respectives estratègies. Una comarca com el Priorat —el paisatge agrari de la qual té possibilitats de ser inclòs per la UNESCO dins la llista de Patrimoni Mundial— podria ser un territori amb carreteres d'interès paisatgístic (per exemple, les carreteres T-740, entre Falset i Porrera, o la T-711, entre Torroja del Priorat i Gratallops, entre d'altres, molt probablement compliria amb tots els requisits). La carretera TV-3421, de la Sénia a Mas de Barberans, també podria ser un altre tram interessant, ja que creua paisatges que formen part de la Mancomunitat de la Taula del Sénia i del consell regulador de la denominació d'origen protegida de

Fig. 20 A les comarques tarragonines hi ha diversos territoris que estan apostant pel paisatge com a actiu de dinamització territorial o com a via per generar autoestima i qualitat de vida.

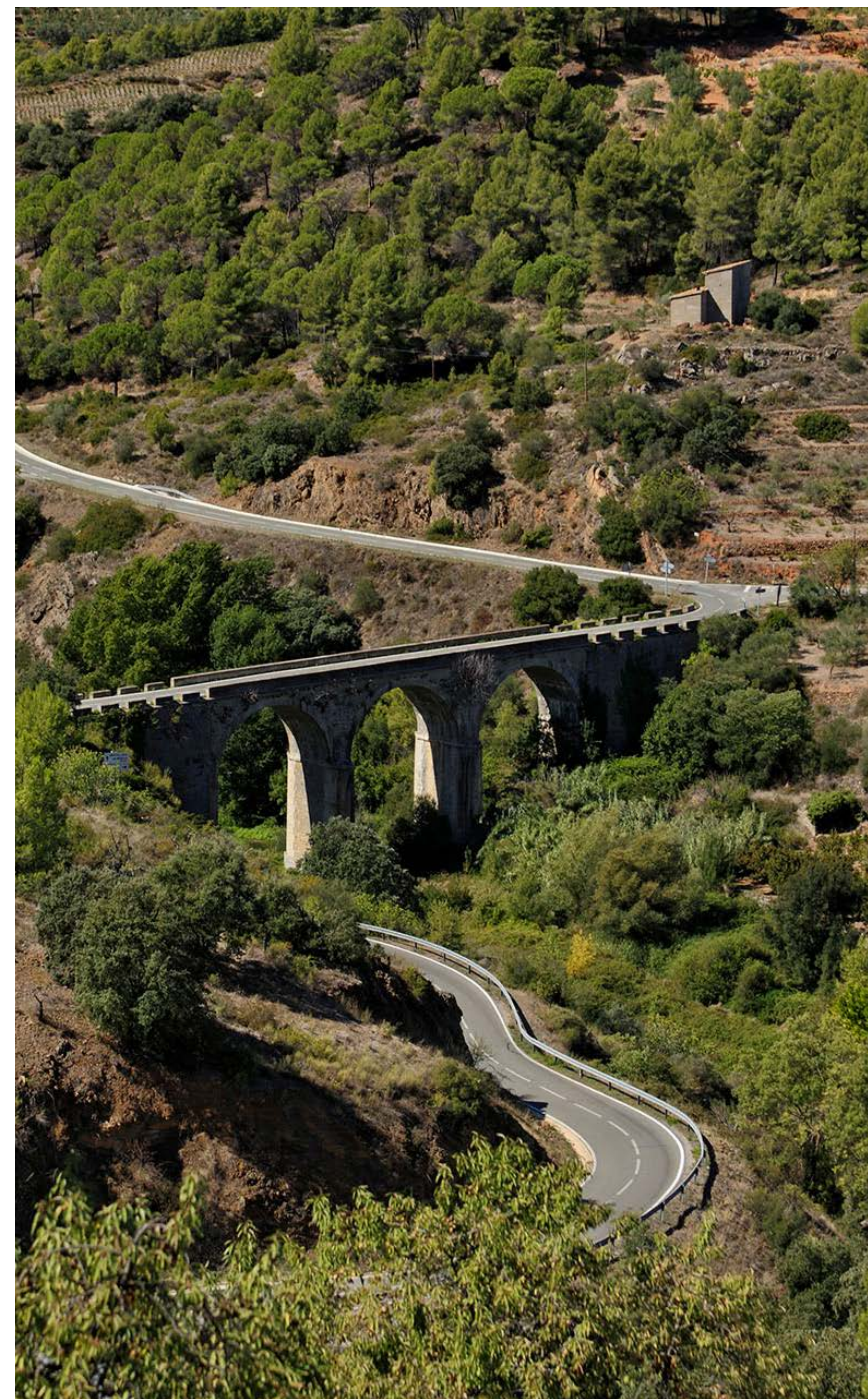
l'oli del Baix Ebre-Montsià, dos organismes que agrupen bona part del teixit social, institucional i productiu d'aquest territori. Aquests territoris que ja treballen en aquesta línia poden ser excel·lents bancs de proves a l'hora de plantejar una futura xarxa de carreteres d'interès paisatgístic a escala tarragonina.

Experiències prèvies en matèria de paisatge i carreteres

En diverses àrees del país comencen a sorgir iniciatives des de la societat civil i del sector privat directament vinculades amb les carreteres i el paisatge, com ara la Carretera del Vi a l'Alt Penedès i el Garraf, impulsada sobretot per alguns cellers de la zona. En alguns casos aquestes experiències sorgeixen com a resposta a projectes de construcció de noves carreteres o bé d'ampliació de les existents. És el cas del Catàleg de carreteres d'interès paisatgístic de l'Alt Empordà, experiència descrita en el capítol 2, que va ser impulsada per l'associació IAEDEN-Salvem l'Empordà. Davant la tendència creixent a ampliar carreteres locals de manera poc reflexiva i dels impactes que aquesta transformació origina, l'associació va impulsar la realització d'un inventari categoritzat de les carreteres d'interès paisatgístic a la comarca.

Aquestes experiències, si més no, posen de manifest una sensibilitat especial i un compromís social pel paisatge, la qual cosa pot resultar especialment positiva a l'hora d'identificar carreteres d'interès paisatgístic a escala comarcal. És a dir, aquesta sensibilitat, existent en molts racons de les comarques tarragonines, pot resultar molt important a l'hora de gestionar i posar en valor la carretera i els seus paisatges i per tal que el projecte sigui assumit com a propi entre la població local.

Fig.21 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.



5.

CARRETERES AMB MAJOR POTENCIAL PAISATGÍSTIC DE LES COMARQUES TARRAGONINES



Fig.22 L'àmbit periurbà de les poblacions vinculat amb les carreteres és on tenen lloc amb més intensitat mobilitats alternatives, tant obligades com de lleure i turístiques.

A continuació es presenten les carreteres d'interès paisatgístic que millor compleixen amb els criteris establerts en el capítol 4. Es tracta d'un primer pas del que podria acabar esdevenint en el futur un projecte de carreteres d'interès paisatgístic per a les Comarques Tarragonines, que haurà de ser necessàriament compartit i codissenyat amb les administracions competents en la matèria, amb els actors públics i privats del territori, i amb la població local.

Aquest últim aspecte és important. Val la pena aprofitar l'oportunitat que suposa el fet de començar des de zero en aquest àmbit i la responsabilitat de reflexionar-hi adequadament, partint del context actual de canvis en la mobilitat i considerant la població local com a subjecte substancial i primordial de qualsevol projecte relacionat amb el paisatge i les carreteres.

Principals carreteres d'interès paisatgístic de les comarques tarragonines

1. La Pobla de Massaluca - Riba-roja d'Ebre (24 km)

TV - 7231 IMD: 501 (Generalitat, 4.5 km)

TV - 7411 IMD: 279

2. Bot - Miravet (37 km)

TV - 3301 IMD: 59

T - 333 IMD: 916 (Generalitat, 5 km)

N - 230b IMD: 169

N - 230c IMD: 183

T - 324 IMD: 274

3. Bitem - Benifallet (19 km)

T - 301 IMD: 1067, 283

4. La Sénia - Ulldecona (45 km)

TV - 3421 IMD: 299

T - 1025 IMD: 463

TP - 3311 IMD: 3931 (Generalitat, 4.9 km)

TV - 3314 IMD: 455

T - 1045 IMD: 227

TV - 3313 IMD: 69

5. L'Eucaliptus - Platja del Trabucador (37 km)

TV - 3406 IMD: 408

TV - 3405 IMD: 1568, 411, 320

T - 2021 IMD: 1188

6. Torroja del Priorat - La Figuera (24 km)

T - 711 IMD: 218

T - 710 IMD: 1088 (Generalitat, 2 km)

T - 712 IMD: 172

T - 732 IMD: 80

T - 730 IMD: 133

7. Llaberia - N-340 (L'Ametlla de Mar) (35 km).

TV - 3111 IMD: 29

T - 311 IMD: 58

T - 2114 IMD: 212

C - 44 IMD: 3.464 (Generalitat, 600 m)

TV - 3025 IMD: 1500

8. Falset - Siurana (29 km)

T - 740 IMD: 141

TP - 7402 IMD: 190

C - 242 (Generalitat 4.9 km)

T - 3225 IMD: 345

9. Vilaplana - Arbolí (22 km)

T - 704 IMD: 262, 88, 75

TV - 7092 IMD: 79

TV - 7012 IMD: 212

10. L'Espluga de Francolí - Prades (32 km)

TV - 7007 IMD: 386

T - 7002 IMD: 380

T - 7003 IMD: 120

T - 700 IMD: 78 (Generalitat, 3.9 km IMD: 245)

11. Passanant - Rocafort de Queralt (18 km)

T - 222 IMD: 65

T - 233 IMD: 335 (Generalitat, 2.2 km)

TV - 2331 IMD: 100

12. Santa Coloma de Queralt - Esblada (17 km)

T - 201 IMD: 62 a 235

13. C-51 (Rodonyà) - Santes Creus (36 km)

TV - 2444 IMD: 131

TV - 2443 IMD: 279

TP - 2442 IMD: 817-363

T - 244 IMD: 171

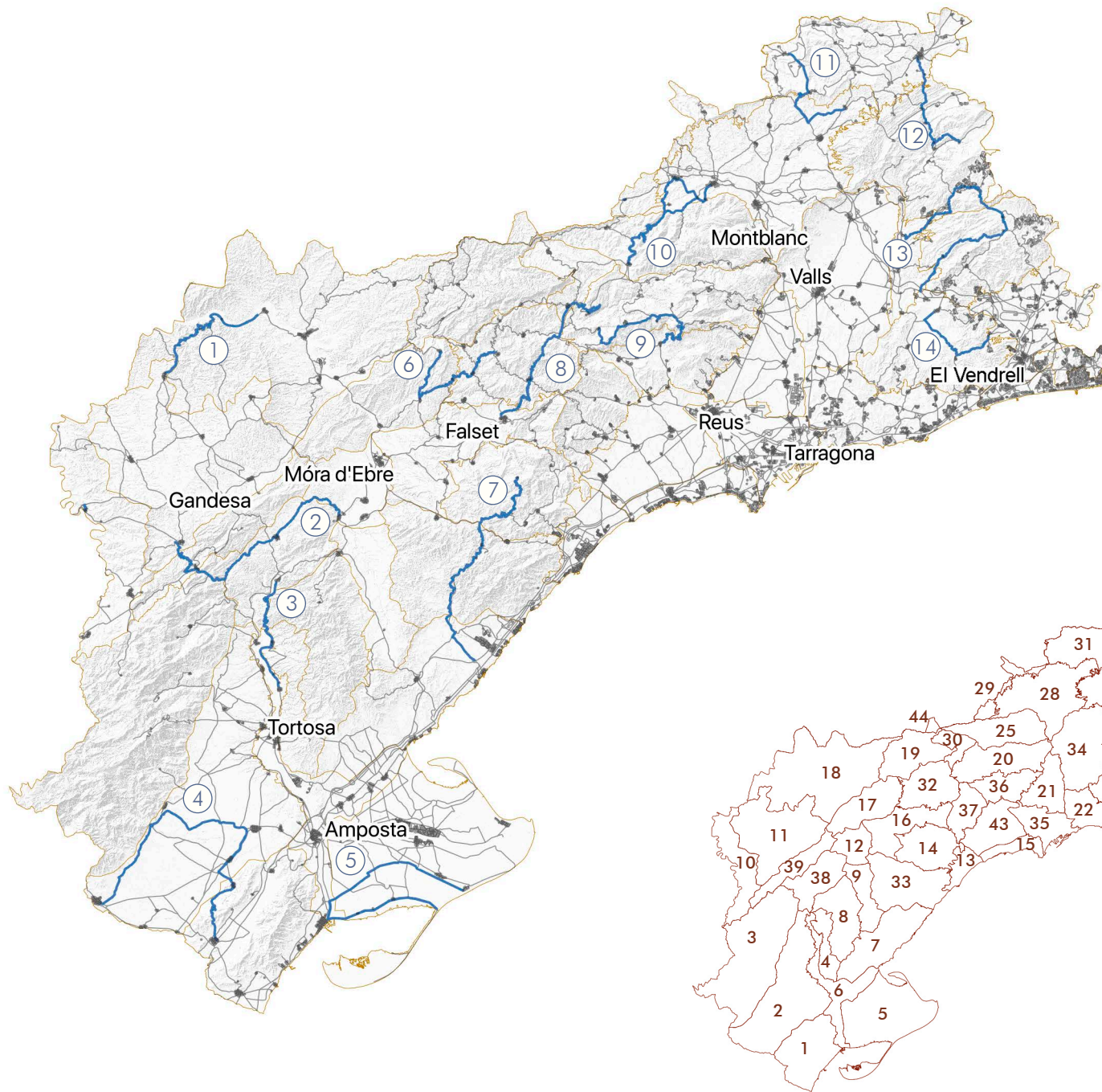
TV - 2441 IMD: 119-794

14. C-51 (Albinyana) - Masllorenc (18 km)

T - 4233 IMD: 248

TV - 2041 IMD: 368

TV - 2042 IMD: 512



Principals carreteres d'interès paisatgístic de les comarques tarragonines

1. La Pobla de Massaluca - Riba-roja d'Ebre
2. Bot - Miravet
3. Bitem - Benifallet
4. La Sénia - Ulldescon
5. L'Eucaliptus - Platja del Trabucador
6. Torroja del Priorat - La Figuera
7. Llaberia - N-340 (L'Ametlla de Mar)
8. Falset - Siurana
9. Vilaplana - Arbolí
10. L'Espluga de Francolí - Prades
11. Passanant - Rocafort de Queralt
12. Santa Coloma de Queralt - Esblada
13. C-51 (Rodonyà) - Santes Creus
14. C-51 (Albinyana) - Masllorenç

Unitats de paisatge

1. Serres de Montsià - Godall
2. Plana del Baix Ebre - Montsià
3. Los Ports
4. Vessants de Tivenys - Coll de l'Alba
5. Delta de l'Ebre
6. Paisatge fluvial de l'Ebre
7. Litoral del Baix Ebre
8. Serres de Cardó - Boix
9. Burgans
10. Riberes de l'Algars
11. Altiplà de la Terra Alta
12. Cubeta de Móra
13. Plana de l'Hospitalet de l'Infant
14. Serra de Llaberia
15. Litoral del Camp
16. Baix Priorat
17. Serra del Tormo
18. Costers de l'Ebre
19. Montsant
20. La Mussara
21. Camps del Francolí
22. Baix Gaià
23. Litoral del Penedès
24. Massís de Bonastre
25. Muntanyes de Prades
26. El Montmell
27. Alt Gaià
28. Conca de Poblet
29. Garrigues Baixes i Vall del Corb
30. Vall del Silenci
31. Baixa Segarra
32. Priorat Històric
33. Muntanyes de Tivissa - Vandellòs
34. Plana de l'Alt Camp
35. Reus - Tarragona
36. Conca d'Alforja - Vilaplana
37. Escornalbou - Puigcerver
38. Barrufemes
39. Serres de Pàndols - Cavalls
40. Garraf
41. Plana del Penedès
42. Camps de Santes Creus
43. Plana del Baix Camp
44. Garrigues Altes



Fig.23 Dins de la unitat dels Costers de l'Ebre, les capçaleres dels barrancs a nord i sud del , estan considerades com a connectors biològics entre els ambients aquàtics propis del riu i els secans situats als altiplans.

TRAM 1

LA POBLA DE MASSALUCA - RIBA-ROJA D'EBRE

Trams

TV - 7231 (Generalitat, 4,5 km)
TV - 7411

Longitud

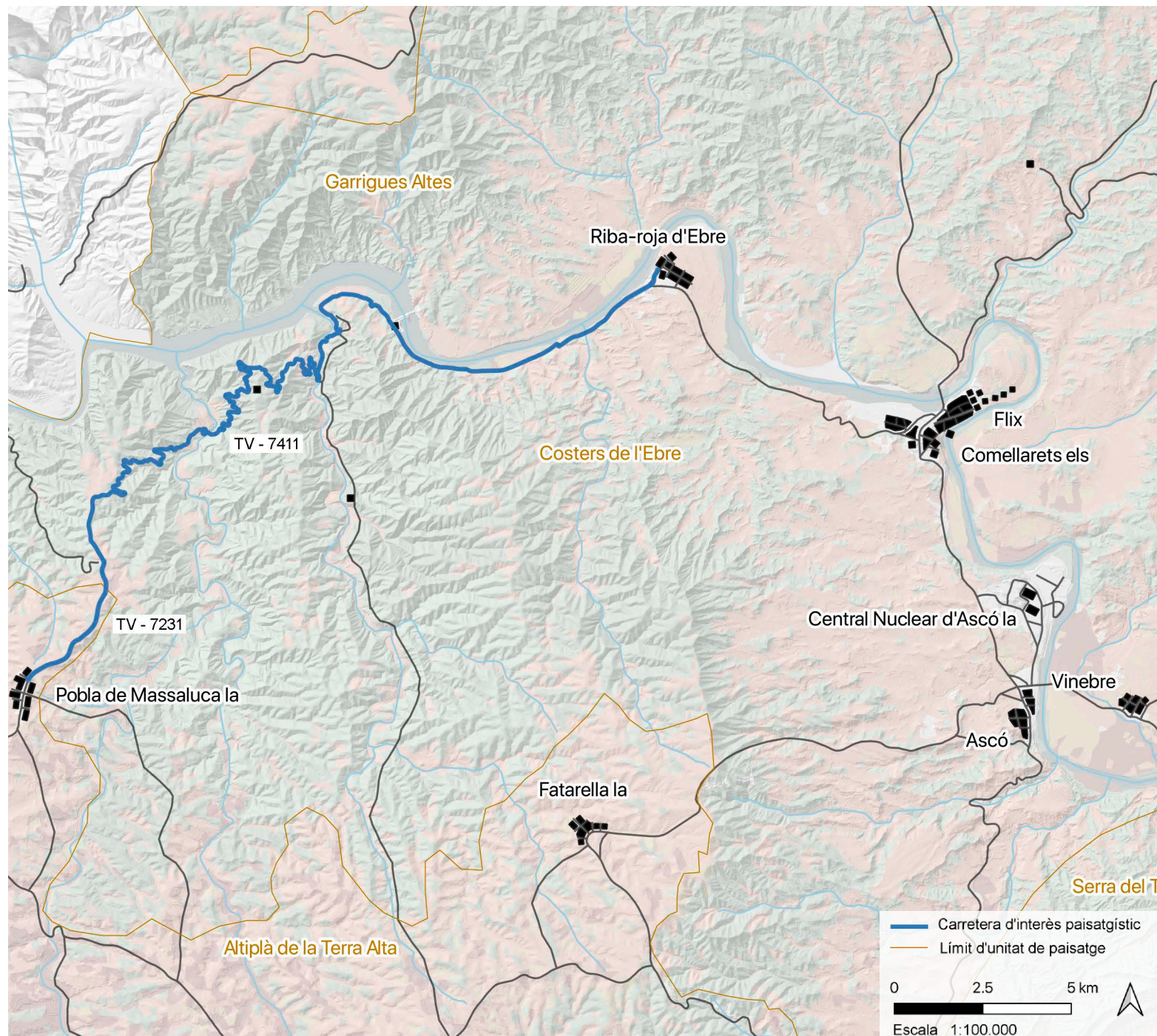
24 km.

Municipis

La Pobla de Massaluga
Riba-roja d'Ebre

Unitats de paisatge

Altiplà de la Terra Alta
Costers de l'Ebre



Interès paisatgístic del tram

- Tram amb panoràmiques molt extenses, tant de l'Altiplà de la Terra Alta com dels Costers de l'Ebre. L'àmplia vall del riu Ebre afavoreix les visuals de llarga distància.
- Bona part de la carretera es troba al paisatge dels Costers de l'Ebre, caracteritzat per una seqüència de serres, valls i barrancs que desemboquen al riu Ebre.
- El contrast entre ambdós extrems de la carretera és molt gran. Per una banda, el paisatge fluvial proper a Riba-roja d'Ebre. Per l'altra, el paisatge agrícola de conreus d'olivera i ametller a les proximitats de la Pobla de Massaluca.
- Bona part del tram transcorre per l'Espai d'Interès Natural Riba-roja.
- Es combinen els matollars i el pi blanc, en contrast amb els camps harmònics d'olivera i ametllers, en un relleu tabular on encaixen els barrancs profunds que descendeixen cap al riu Ebre.
- Als vessants amb menor pendent i als fondos abancalats destaca el conreu de l'olivera, inclòs en la Denominació d'Origen Protegida de l'Oli de la Terra Alta.
- Els conreus en fons de barranc, o fondos, són una de les singularitats del paisatge. Es tracta de barrancs amples que normalment no porten aigua i que són conreus majoritàriament amb fruiters de secà i abancalats amb marges de pedra seca. Els marges, perpendiculars al llit del barrancs, converteixen el barranc en un mosaic agrícola dominat per l'olivera i que contrasta amb els verds de les masses forestals dels vessants.
- Un tram de la carretera permet contemplar els paisatges fluvials del riu Ebre, la presa i l'embassament de Riba-roja, i el meandre de Riba-roja, ocupat en gran part per canyissars i plantacions. Tot aquest tram és seguit pel ferrocarril de Riba-roja d'Ebre a Saragossa. La doble infraestructura



Fig.24 Vista de l'Ebre, sortint de Riba-roja. En primer pla es veuen les vies del ferrocarril de Riba-roja a Saragossa, que generen una dissonància i interferència visual amb el riu.



Fig.25 Els conreus en fons de barranc, també anomenats fondos, són una de les singularitats del paisatge. A la fotografia, el mosaic agroforestal del Barranc de l'Ermida, prop de la Pobla de Massaluca.



Fig.26 Gran part de la carretera creua el paisatge dels Costers de l'Ebre, caracteritzat per una seqüència de serres, valls i barrancs que flueixen cap a l'Ebre.



Fig.27 Als vessants amb menor pendent, com aquest a l'entrada de la Pobla de Massaluca, destaca el conreu de l'olivera, inclosa en la Denominació d'Origen Protegida de l'Oli de la Terra Alta.



Fig.28 El meandre de los Senals, un cop passat l'embassament de Riba-roja. La presa i les construccions associades són ben visibles en aquesta part de la carretera.



Fig.29 L'Ebre és el principal element identitari de Riba-roja. El perfil, amb el campanar de Sant Bartomeu que en sobresurt, crea una façana fluvial estèticament harmònica, malgrat el pas de les vies del tren.

lineal sovint genera dissonàncies i interferències visuals en relació amb el riu.

- El riu Ebre és el principal element identitari de Riba-roja d'Ebre. El seu perfil, amb el campanar de Sant Bartomeu com a únic element que en sobresurt, genera una façana urbana fluvial estèticament harmònica (tot i la presència de la via de ferrocarril que passa entre el nucli i el riu).
- Les construccions de pedra seca tenen un elevat valor històric. Destaca la nombrosa presència de murs i barraques en tot el recorregut i els singulars forns d'oli de ginebre, propers a Riba-roja d'Ebre.
- La Pobla de Massaluca té una estructura lineal i ressegueix les parts elevades de les serres lleugerament ondulades de l'Altiplà de la Terra Alta. Les terrasses de conreus s'enfilen pels vessants fins al límit amb el nucli, tot generant una imatge de conjunt estèticament singular.
- A mitja ruta s'alça l'ermita de Santa Magdalena de Berrús, on s'hi celebren diversos aplecs i peregrinacions des de poblacions com la Pobla de Massaluca. L'entorn de l'ermita també és un bon punt d'observació del riu Ebre, del pantà de Riba-roja i de tots els vessants del marge esquerre del riu.
- L'Espai d'Interès Natural Ribera de l'Ebre, a Flix, és un espai fluvial que comprèn els riberals del riu Ebre entre els nuclis de Riba-roja i Flix. Ha estat declarat Espai Natural de Protecció Especial sota la figura de Reserva natural de fauna salvatge. El meandre de l'Ebre a Riba-roja, si bé no forma part del Pla Especial d'Interès Natural, constitueix un altre valor natural important juntament amb aquest espai.
- Les capçaleres dels barrancs situats al sud del riu Ebre, i algunes de les situades al nord, estan considerades com a connectors biològics entre els ambients aquàtics propis del riu i els secans situats als altiplans. Estan formades per pinedes, brolles i restes de conreus d'olivera, i conformen petits mosaics d'extraordinària bellesa i funcionalitat.



Fig.30 El Castell de Miravet i el Cap de la Vila estan situats estratègicament sobre un promontori amb cingleres rogenques, des del qual es contempla una panoràmica única de la zona.

TRAM 2

BOT - MIRAVET

Trams

TV - 3301
T - 333 (Generalitat, 5 km)
N - 230b
N - 230c
T - 324

Longitud

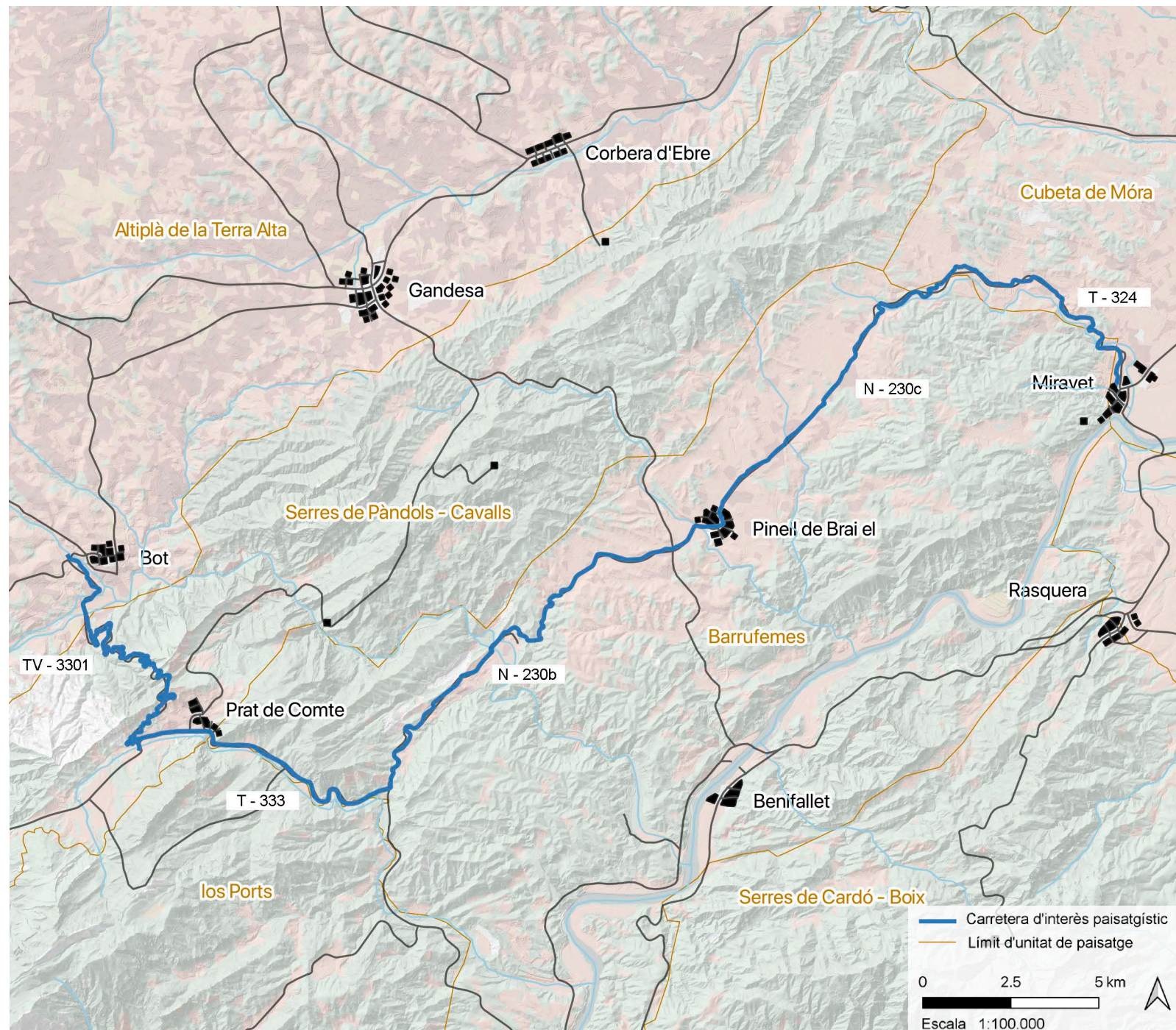
37 km.

Municipis

Bot
Prat de Comte
El Pinell de Brai
Miravet

Unitats de paisatge

Altiplà de la Terra Alta
Serres de Pàndols - Cavalls
Barrufemes
Cubeta de Móra



Interès paisatgístic del tram

- La carretera d'interès paisatgístic destaca per la diversitat dels paisatges agrícoles que creua. Contrasten els cultius de secà prop de Bot, generalment formats per ametllers, vinyes i oliveres, i els fruiters de regadiu (majoritàriament presseguers i cirerers) de la Cubeta de Móra, ja a les proximitats del riu Ebre. Als voltants de Pinell de Brai, en el tram mig, predominen els conreus d'olivera i ametller.
- Als voltants de Bot destaquen les oliveres monumentals i posen de manifest la importància històrica d'aquest cultiu en aquest paisatge.
- Els fruiters de la Cubeta de Móra, prop de Miravet, canvien cromàticament durant l'any. L'època de floració és el moment més àlgid.
- Als voltants de Miravet, just al marge de riu Ebre, les sènies testimonien un model d'explotació agrària intensiva (basades en un pou amb roda de catúfols i safareig) que antigament permetien viure a una o dues famílies. Han configuren un paisatge perfectament ordenat i estructurat perpendicularment a l'eix del riu i al voltant d'una sènia, que ha proveït d'aigua i ha regat cultius molt diversos: vinya, morera, cereal, llegum, horta i fruiters.
- Des de la fita del castell i el Cap de la Vila de Miravet, situats estratègicament en un promontori de cinglera rogenca sobre el riu Ebre, es contempla una panoràmica única de la zona.
- El riu Ebre, les seves terrasses, i les nombroses planes fluvials, configuren paisatges d'elevat valor natural. Els boscos de ribera, les illes de riu, els marges del riu i les desembocadures de rieres i barrancs generen ambients aquàtics molt rics en biodiversitat.



Fig.31 Les Crestes de Volendins formen part del marc escènic visible des del Santuari de Fontcalda. Les capritxoses formes geològiques contrasten amb el blanc de l'edifici barroc del santuari.



Fig.32 El Santuari de la Mare de Déu de la Fontcalda té un notable valor simbòlic per la població, tant de Gandesa com del Prat de Comte.



Fig.33 A Prat de Comte comença la carretera TV-3301, coneguda com la carretera dels Mil Revolts per la seva sinuositat en travessar els contraforts allargassats de la Serra de Pàndols.



Fig.34 Al voltant del Pinell de Brai predominen els conreus d'ametller i d'olivera.



Fig.35 A Bot predominen els cultius de secà. Històricament, el cultiu de l'olivera ha estat molt important, com testimonien les oliveres monumentals que resten als voltants del poble.



Fig.36 La carretera N-230c, que circula entre cultius de fruiters, és un bon lloc per observar les accidentades serres de Pàndols i de Cavalls, especialment prop de Pinell de Brai.



Fig.37 En diversos punts, la carretera connecta amb la via verda de la Terra Alta i el Baix Ebre. Prop del Pont de la Venta del Riu, que salva el Canaletes, les dues vies es creuen.



Fig.38 La bodega modernista del Pinell de Brai, obra de Cèsar Martinell, domina la façana urbana del poble i és també visible des de la carretera.

- La carretera creua els paisatges històrics de la Batalla de l'Ebre. Encara s'hi conserven restes de trinxeres i amagatalls en diversos estats de conservació, i es poden visitar espais de gran valor simbòlic, com la punta Alta de Pàndols (coneguda com a cota 705 m).
- El tram de carretera entre Bot i Prat de Comte destaca per la seva sinuositat. A la zona l'anomenen la carretera dels Mil Revolts, ja que els 3 km en línia recta que separen ambdós nuclis es converteixen en més de 10 km de corbes enmig dels contraforts allargassats de la serra de Pàndols.
- Prop de Prat de Comte hi ha el santuari de la Mare de Déu de la Fontcalda, de notable valor simbòlic per a la població de Gandesa i del propi Prat de Comte. La presència d'aigua i els afloraments geològics amb formes capritxoses que l'envolten contrasten amb l'edifici del santuari.
- Durant el recorregut s'observa un dels principals conjunts muntanyosos de la regió i de major reconeixement social: els Ports. El conjunt de cims que dibuixa és molt singular i valorat estèticament per la població, i constitueix un dels principals fons escènics de bona part de les Terres de l'Ebre.
- Enmig del tram, el poble de Pinell de Brai acull la bodega modernista construïda per Cèsar Martinell, que domina la façana urbana del nucli i és molt visible des de la carretera.
- En diversos punts de Bot, Pinell de Brai o Prat de Comte, la carretera connecta amb l'itinerari a peu o amb bicicleta de la Via Verda de la Terra Alta i el Baix Ebre. Es tracta de l'antiga via del tren que unia Tortosa amb el Baix Aragó. Són molt interessants el conjunt d'antigues estacions del ferrocarril, avui majoritàriament abandonades.



Fig.39 La T-301, abans d'arribar a Benifallet, presenta unes magnífiques vistes de la zona de Barrufemes, un dels trams més atractius de l'Ebre. Aquí es conserva la vegetació de ribera amb contrast amb la roca, els boscos i el mosaic agrícola.

TRAM 3

BÍTEM - BENIFALLET

Trams

T - 301

Longitud

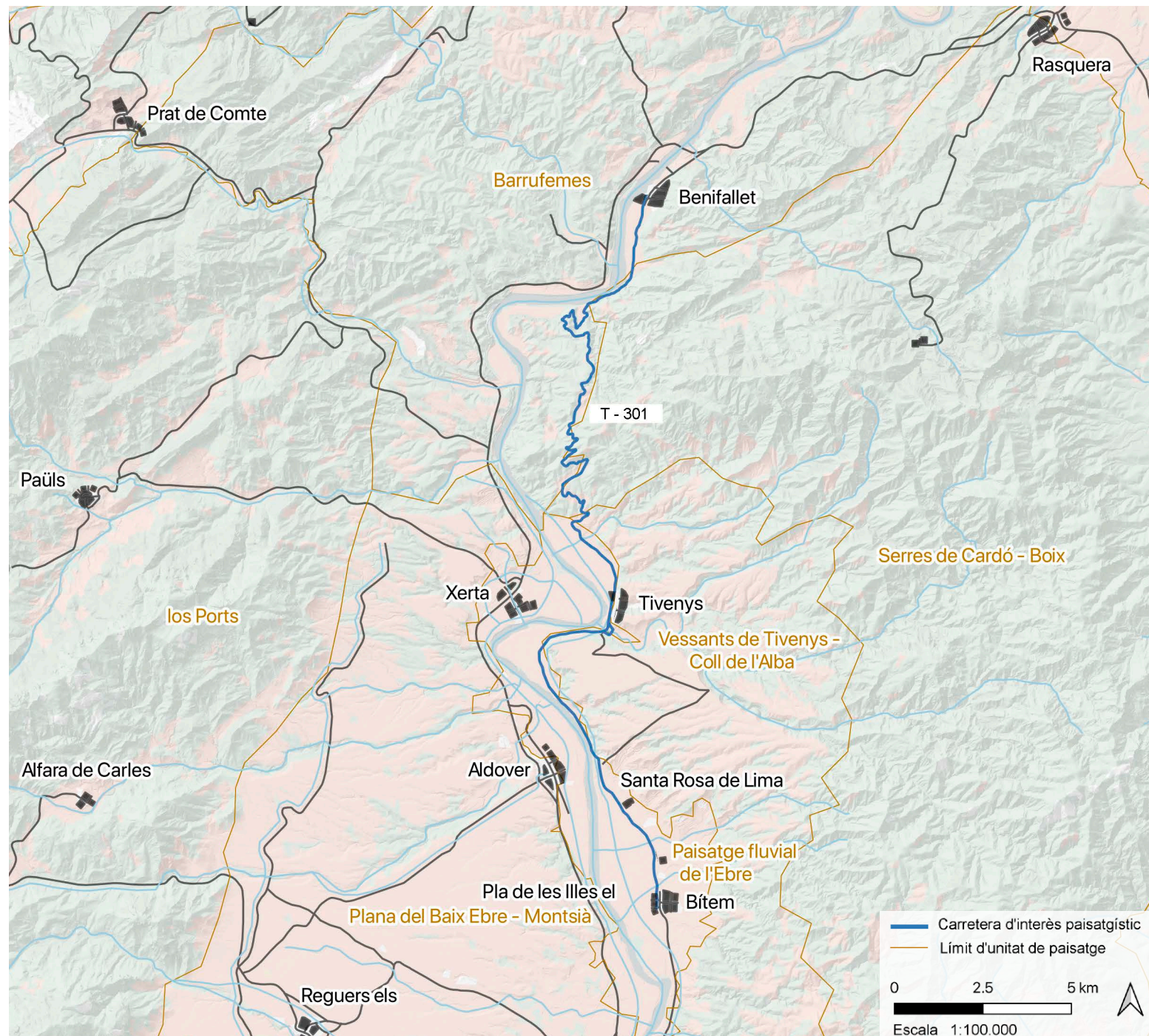
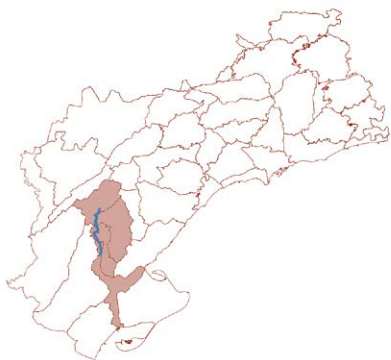
19 km.

Municipis

Tortosa
Tivenys
Benifallet

Unitats de paisatge

Barrufemes
Paisatge fluvial de l'Ebre
Vessants de Tivenys - Coll de l'Alba
Serres de Cardó - Boix



Interès paisatgístic del tram

- Tram de carretera d'interès paisatgístic que ressegueix les làmines fluvials de riu Ebre, al costat dels seus canals de reg i les terrasses agrícoles, entre Bitem i Benifallet.
- El riu Ebre configura un paisatge fluvial complex amb petites illes, meandres i aiguamolls, on es pot admirar flora i fauna autòctones.
- Al nord del nucli de Tivenys, destaca l'assut de Xerta. Té una obertura a cada un dels costats i és l'origen dels dos històrics canals de reg, el de la dreta i el de l'esquerra de l'Ebre.
- Gran part del tram està acompanyat dels canals, que reguen les planes d'ambdues ribes de l'Ebre i, més avall, els arrossars del Delta de l'Ebre. Aquests canals han estat sempre associats a un ús social pels habitants de la zona, que aprofiten l'aigua per banyar-se i els camins de manteniment per caminar o anar amb bicicleta.
- L'illa de l'Ebre, situada prop de Bitem, fa de pont entre diversos biòtops i facilita el desplaçament d'una multitud d'ocells de les zones humides, des dels aiguamolls litorals cap a l'interior de la península Ibèrica.
- Al llarg del recorregut també s'observa l'illa de Benifallet, inclòs a l'inventari de zones humides de Catalunya. Les zones sense vegetació, amb platges de llims i còdols, contrasten amb les colonitzades per canyissars i herbassars amb una diversitat vegetal notable.
- El riu Ebre ha estat històricament la base de l'agricultura de la zona. El seu valor productiu també es deu a la seva navegabilitat i a l'ús turístic actual dels espais relacionats amb l'aigua.



Fig.40 Els dos canals que reguen ambdues ribes de l'Ebre han estat sempre associats a un ús social per la població, ja sigui per banyar-se, passejar o anar amb bici.



Fig.41 La Pedrera de la Vall Llarga, a mig camí entre Tivenys i Benifallet, es troba en els últims contraforts de la Serra de Cardó, envoltada per pinedes de pi blanc i brolles de romaní.



Fig.42 Bona part de la carretera de Campredó fins al pas de Barrufemes està envoltada de cultius d'hortes, cítrics i fruiters de regadiu, amb una estructura agrícola que canvia cromàticament al llarg de l'any.



Fig.43 Cultius prop de Benifallet. L'Ebre ha estat històricament la base de l'agricultura a la zona, però part del seu valor productiu es deu també a ser navegable i als nous usos turístics.



Fig.44 L'Assut de Xerta, amb una obertura per cada costat, és l'origen dels dos històrics canals de reg, el de la dreta i el de l'esquerra de l'Ebre.



Fig.45 Per salvar els forts pendents de la carretera que creua el coll de Som, s'han construït diferents murs i ponts de pedra des dels quals s'obtenen bones perspectives visuals de l'Ebre.



Fig.46 La llarga filera d'arbres a l'entrada del poble de Tivenys té un gran valor estètic.

- Des del pas de Barrufemes fins a Campredó, a Tortosa, les terrasses fluvials amb cultius d'horts, cítrics, i fruiters de regadiu presenten una estructura agrícola ben ordenada que canvien cromàticament al llarg de l'any.
- Des de la carretera s'observen diversos elements del patrimoni cultural vinculats a l'aigua, així com murs de pedra seca i antigues masies.
- Destaca la llarga filera d'arbres a l'entrada del poble de Tivenys, de gran valor estètic. També ho són les fileres de xiprers presents al llarg del trajecte, que fan de mampara dels diversos cultius de la zona.
- Les torres de defensa són elements molt visibles en el tram. Amb els segles s'han convertit en punts de referència molt valorats per la població local.
- Entre Benifallet i Tivenys, la carretera passa paper coll de Som i creua una extensa pineda de pi blanc amb brolles de romaní.
- El tram del coll de Som és molt sinuós. La carretera s'eleva sobre vessants amb forts pendents que descendeixen directament cap al riu permetent bones perspectives visuals de la làmina d'aigua i dels seus voltants.
- La zona de Barrufemes és un dels trams més atractius del riu Ebre. Conserva la vegetació de ribera amb contrast de la roca, els boscos i el mosaic agrícola.



Fig.47 El pla de la Galera es caracteritza pel monocultiu de l'olivera, associat a marges i altres construccions de pedra seca. Al fons, la serra dels Ports, declarada Parc Natural, domina els paisatges més meridionals de Catalunya.

TRAM 4

LA SÈNIA - ULLDECONA

Trams

TV - 3421
T - 1025
TP - 3311 (Generalitat, 4,9 km)
TV - 3314
T - 1045
TV - 3313

Longitud

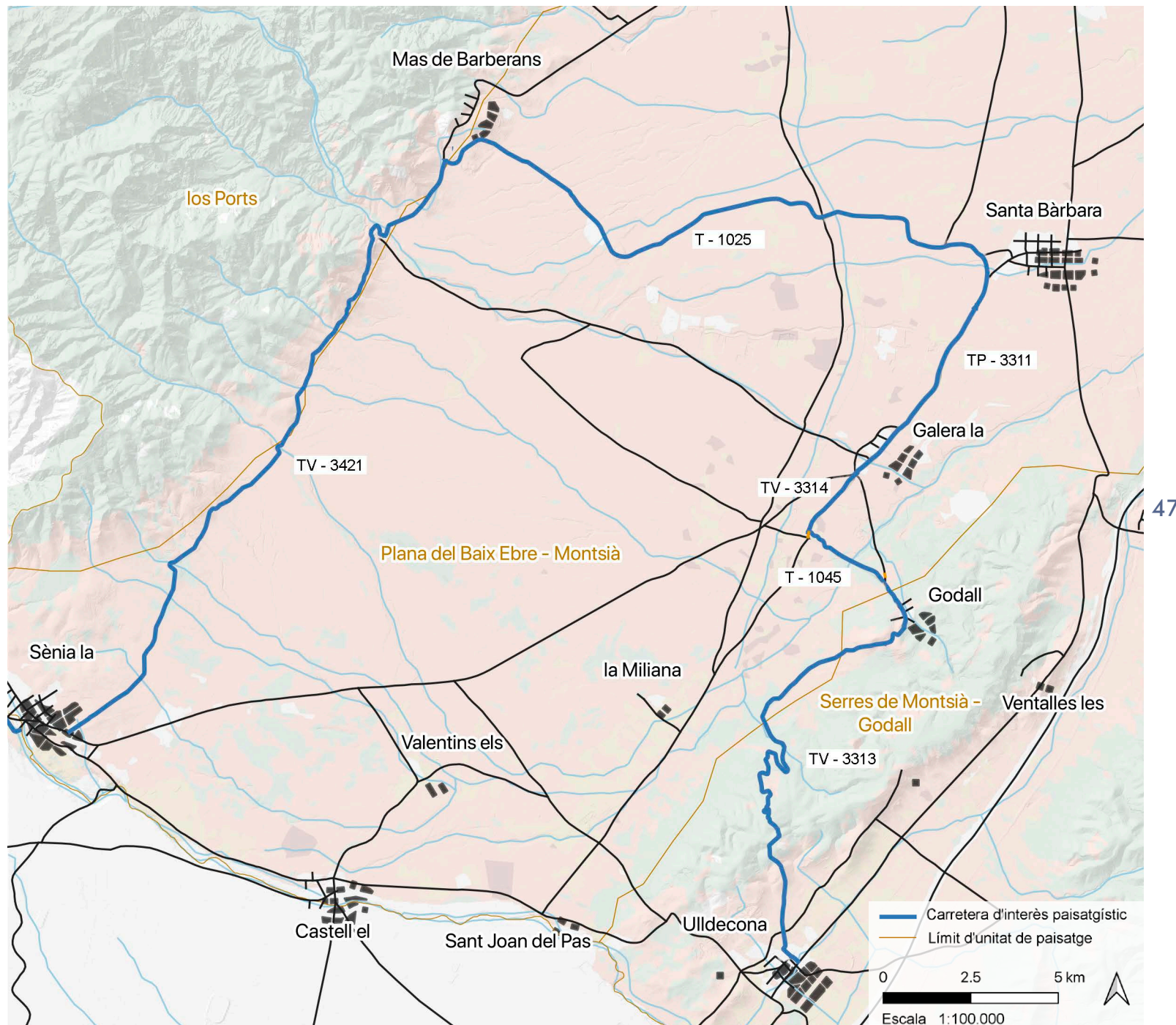
45 km.

Municipis

Santa Bàrbara
Mas de Barberans
La Sènia
La Galera
Godall
Ulldecona

Unitats de paisatge

Plana del Baix Ebre - Montsià
Serres de Montsià - Godall



Interès paisatgístic del tram

- Tram de carretera paisatgística que recorre gran part del paisatge de secà de la Plana del Baix Ebre - Montsià, conegut com a pla de la Galera, caracteritzat pel monoconreu d'oliveres i els telons de fons del Parc Natural dels Ports i de la serra de Godall.
- En un dels extrems de la carretera hi ha el nucli de la Sénia, regat per la sèquia Mare (amb origen al riu de la Sénia), i caracteritzat per les seves estretes terrasses fluvials.
- El riu de la Sénia fa de límit administratiu amb el País Valencià. En diversos dels seus trams la vegetació de ribera i les basses amb aigua hi són presents tot l'any i creen ambients amb colors i trames molt valorades per la població local.
- Al Pla de la Galera, la carretera creua diversos cursos mitjos de barrancs, entre els quals destaca el barranc de la Galera, que forma part de l'espai d'interès natural dels barrancs de Sant Antoni – Lloret – La Galera. Els barrancs tenen pendents suaus, estan encaixonats, i normalment baixen secs.
- Entre els nuclis de la Sénia i Mas de Barberans, el domini de les oliveres associades a marges i a altres construccions de pedra seca és aclaparador i en molts trams aquests marges ressegueixen la carretera.
- Entre Mas de Barberans i el nucli de la Galera, tot passant per Santa Bàrbara, les oliveres donen pas a un mosaic agrícola més divers, on els cítrics prenen més protagonisme, i amb la presència d'alguns camps de presseguers (que, en contrast amb les oliveres, creen canvis estacionals estèticament interessants, des dels verds intensos a la primavera i a l'estiu, fins als grocs i marrons de la tardor).
- Al llarg del pla de la Galera hi ha exemplars d'oliveres monumentals, però destaquen especialment les oliveres mil·lenàries de l'Arión, situades al municipi d'Ulldecona.



Fig.48 El nucli de Mas de Barberans, enlairat als contraforts dels Ports. La carretera que hi dona accés és un bon lloc per observar murs de pedra seca, que ressegueixen tant la via com els oliverars.



Fig.49 Mas de Barberans és una excel·lent talaia sobre el pla de la Galera. Des d'aquest poble s'obtenen bones vistes sobre aquest paisatge agrícola tan singular.



Fig.50 El Canal Xerta-Riu de la Sénia, encara inacabat, permetria estendre el regadiu per el pla de la Galera, canviant-ne la fesomia cromàtica.



Fig.51 La carretera creua diversos barrancs entre la Sènia i Mas de Barberans, com el Barranc de la Galera. Aquests cursos fluvials, normalment secs, estan encaixonats i tenen pendents suaus.



Fig.51b Els camps d'oliveres, com aquest prop de Mas de Barberans, són un dels principals paisatges visibles des de la carretera. Algunes oliveres de la zona presenten trets monumentals.



Fig.52 El pas de la carretera per la serra de Godall permet observar les nombroses canteres, que apareixen com ferides al paisatge. Un bon exemple és la cantera del Puig Garrets, a l'oest d'Ulldecona.



Fig.53 La singularitat morfològica de la Foia d'Ulldecona li assegura presència d'aigua i li dona un alt valor agrícola.



Fig.54 La fita del Castell d'Ulldecona, visible des de la carretera, constitueix un bon mirador del paisatge circumdant.



Fig.55 L'entrada al nucli d'Ulldecona es fa per camins flanquejats de plataners, encara conservats.

- Al sud del pla de la Galera, la carretera creua la serra de Godall, amb un vessant meridional més abrupte que el septentrional. Hi destaca la mola de Godall, a 400 m sobre el nivell de mar.
- El pas de la carretera per la serra de Godall, enmig d'una vegetació principalment arbustiva, permet gaudir de grans panoràmiques de la plana de la Galera.
- Propers a la carretera hi ha dos excel·lents punts d'observació del paisatge que permeten contemplar la plana de la Galera. Són el nucli de Mas de Barberans, un xic enlairat per sobre de la plana, i el punt d'observació de l'àrea de lleure de Vilaestret, situat a prop del nucli de Godall, a la serra de Godall. Es troben a ambdues bandes de la plana de la Galera i permeten perspectives complementàries d'aquest paisatge agrícola tan singular.
- En un dels extrems de la carretera, envoltant el nucli d'Ulldecona, destaca el paisatge agrícola de la Foia d'Ulldecona. La fan molt singular les finques allargades d'horta tradicional seguint una orientació de nord-oest a sud-est, i els diversos tipus de conreu que combina, principalment cereals, olivera i cítrics.
- La foia d'Ulldecona és en si mateixa una singularitat morfològica pel fet de tractar-se d'un terreny enfonsat entre dues serres i per la presència d'aigua relativament abundant (que n'explica el valor productiu agrícola).
- Les fileres de plataners ressegueixen l'accés al nucli d'Ulldecona.
- La fita del Castell d'Ulldecona és l'element més emblemàtic d'un dels extrems de la ruta i també esdevé un bon punt d'observació del paisatge de la foia d'Ulldecona i de les serres que l'envolten, la de Godall i la de Montsià.



Fig.56 El Delta de l'Ebre és un espai únic a Catalunya, tant per la seva morfologia sedimentària, la dinàmica fluvial o els extensos arrossars.

TRAM 5

L'Eucaliptus - Platja del Trabucador

Trams

TV - 3405

TV - 3406

T - 2021

Longitud

37 km.

Municipis

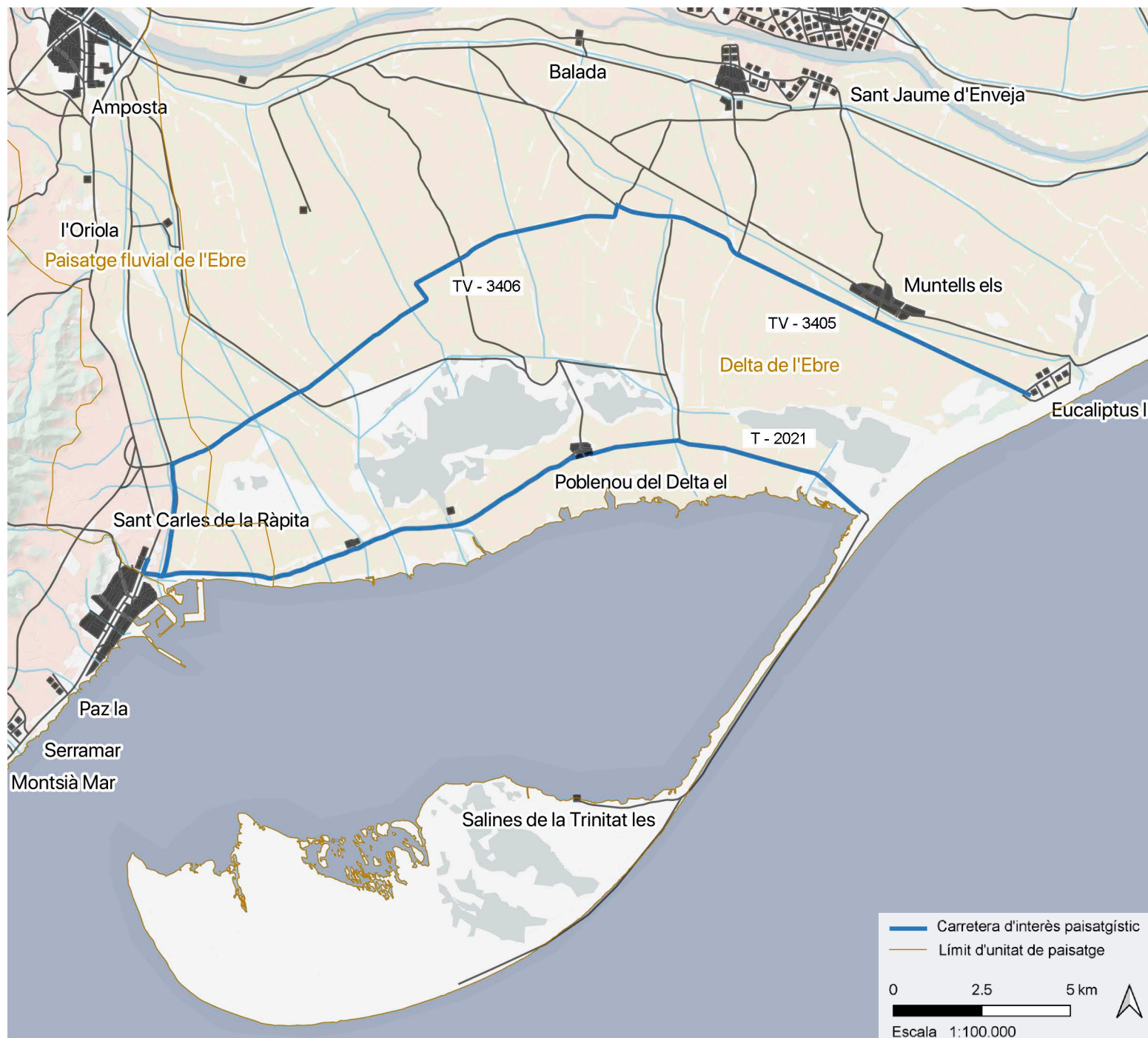
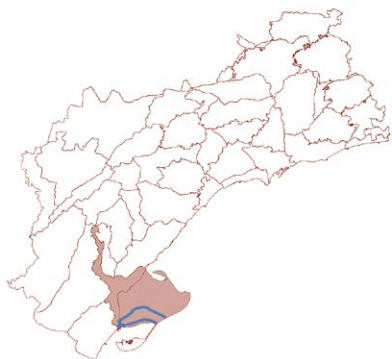
Sant Carles de la Ràpita

Amposta

Unitats de paisatge

Paisatge fluvial de l'Ebre

Delta de l'Ebre



Interès paisatgístic del tram

- Tram de carretera, sovint estreta, on conflueixen harmònicament l'espai natural de Delta de l'Ebre i l'espai agrícola dels arrossars de el Delta i les seves infraestructures agrícoles, com la xarxa reticular de canals de reg i séquies.
- La carretera s'encaixa perfectament amb els arrossars, els canals de reg i les llacunes, sense gaires elements (tanques, senyalització, etc.) que distorsionin les àmplies visuals del paisatge circumdant.
- El Delta de l'Ebre és la zona humida més representativa de Catalunya. La seva singularitat s'explica per la seva morfologia sedimentària, per la dinàmica fluvial, pel contacte del riu amb el mar i per l'ús de terra, eminentment els arrossars.
- El riu Ebre estructura aquest paisatge i el creua al llarg de 27 km. La vegetació de ribera, amb valors ecològics i estètics remarcables, introdueix elements verticals en un clar contrast amb l'horitzontalitat dominant.
- La variabilitat cromàtica del delta al llarg de l'any és un valor identitari i estètic remarcable. Els treballs agrícoles, el procés vegetatiu de l'arròs i les zones humides li confereixen llums i colors diversos, amb tonalitats més verdes a la primavera i a l'estiu, i més groguenques i marronoses a la tardor i a l'hivern.
- L'estructura horitzontal de delta no facilita la presència de punts d'observació que proporcionin una visió de conjunt, amb l'excepció del Sagrat Cor de Sant Carles de la Ràpita. Ara bé, algunes esplanades al costat de la carretera són bons punts de contemplació de les plantacions d'arrossars i de les llacunes naturals.
- La serra de Montsià, propera a Sant Carles de la Ràpita, és el fons escènic més visible des de pràcticament tot el recorregut. L'horitzó del mar també esdevé un fons escènic important.



Fig.57 La carretera TV-3406 s'encaixa perfectament entre els arrossars i els canals de reg, i no presenta elements que distorsionin les àmplies visuals del paisatge del voltant.



Fig.58 Entre la Ràpita i Poblenou del Delta, la carretera creua el Canal de Sant Pere, que connecta la llacuna de l'Encanyissada amb el mar. Les infraestructures hidràuliques conflueixen harmònicament amb l'espai agrícola dels arrossars i amb els espais naturals.



Fig.59 La llacuna de la Tancada és un dels espais humits més importants del Delta, amb un gran valor natural, especialment botànic i ornitològic, com demostra la presència de flamencs nidificants.



Fig.60 Les coeteres són construccions molt singulars, utilitzades com a magatzem i des d'on es disparaven coets als núvols, amb l'objectiu d'evitar les pedregades i protegir els arrossars.



Fig.61 El camí de Baladres disposa de diferents miradors destinats a l'observació d'ocells.



Fig.62 Com que és un espai tan pla, al Delta en si hi ha pocs punts que proporcionin una visió de conjunt de la unitat. Una excepció és el mirador del Sagrat Cor de la Ràpita, amb vistes sobre el Delta i els Alfacs.



Fig.63 En alguns casos, l'horitzontalitat del paisatge es veu trencada per l'acció antròpica, com en el cas de les línies elèctriques.



Fig.64 Una extensa xarxa de camins i carreteres estretes, moltes vegades en paral·lel a canals de rec, permet visitar i veure de prop aquesta zona humida.

- Des de la carretera s'observa l'arquitectura tradicional de les barraques del Delta, que han marcat el model de poblament d'aquest territori des de fa segles. A Sant Jaume d'Enveja hi ha un centre d'interpretació d'aquesta arquitectura popular.
- Són molt visibles les casetes dels guardacanal, petites construccions a la riba dels canals principals de l'Ebre on es resguardaven les persones que treballaven com a regadors o vigilants de les infraestructures hidràuliques.
- També destaquen les coeteres, construccions molt singulars declarades Bé Cultural d'Interès Natural, usades com a magatzem i des d'on es disparaven als núvols un tipus de coets per impedir les pedregades i protegir així els arrossars.
- La carretera passa ben a prop de dos dels espais humits més importants del Delta: les llacunes de l'Encanyissada i de la Tancada. Són espais de gran valor natural, especialment botànic i ornitològic. A prop hi ha el centre d'interpretació Món Natura Delta de l'Ebre, que ha restaurat els terrenys d'unes antigues salines.
- Les platges són la mostra més rellevant de formació sedimentària recent de la Península Ibèrica. Hi abunden les platges extenses, cordons arenosos i formacions dunars.
- L'increment del nivell del mar per efecte del canvi climàtic està provocant una variació substancial del sistema natural del delta. Avui, la regressió és de 20 metres/any en el lòbul central, i una bona part de la superfície deltaica està a 0,5 m per sota del nivell del mar.
- Al bell mig del recorregut, el poble pesquer de Sant Carles de la Ràpita, de tonalitats blanques, és un dels punts d'entrada al Delta. La carretera també passa pel Poblenou del Delta, també de tonalitats blanques.
- Les instal·lacions per a la producció de musclos i ostres es desenvolupen a les badies del delta i són molt visibles des del tram de carretera entre Sant Carles i el Poblenou del Delta.



Fig.65 El Priorat Històric presenta un paisatge característic: els costers de vinya. Aquest mosaic agroforestal de vinyes i bosc mediterrani d'alzines i pins s'assenta sobre un terreny ondulat i de relleu trencat, com es pot veure prop de Torroja del Priorat.

TRAM 6

TORROJA DEL PRIORAT - LA FIGUERA

Trams

T - 711
T - 710 (Generalitat, 2 km)
T - 712
T - 732
T - 730

Longitud

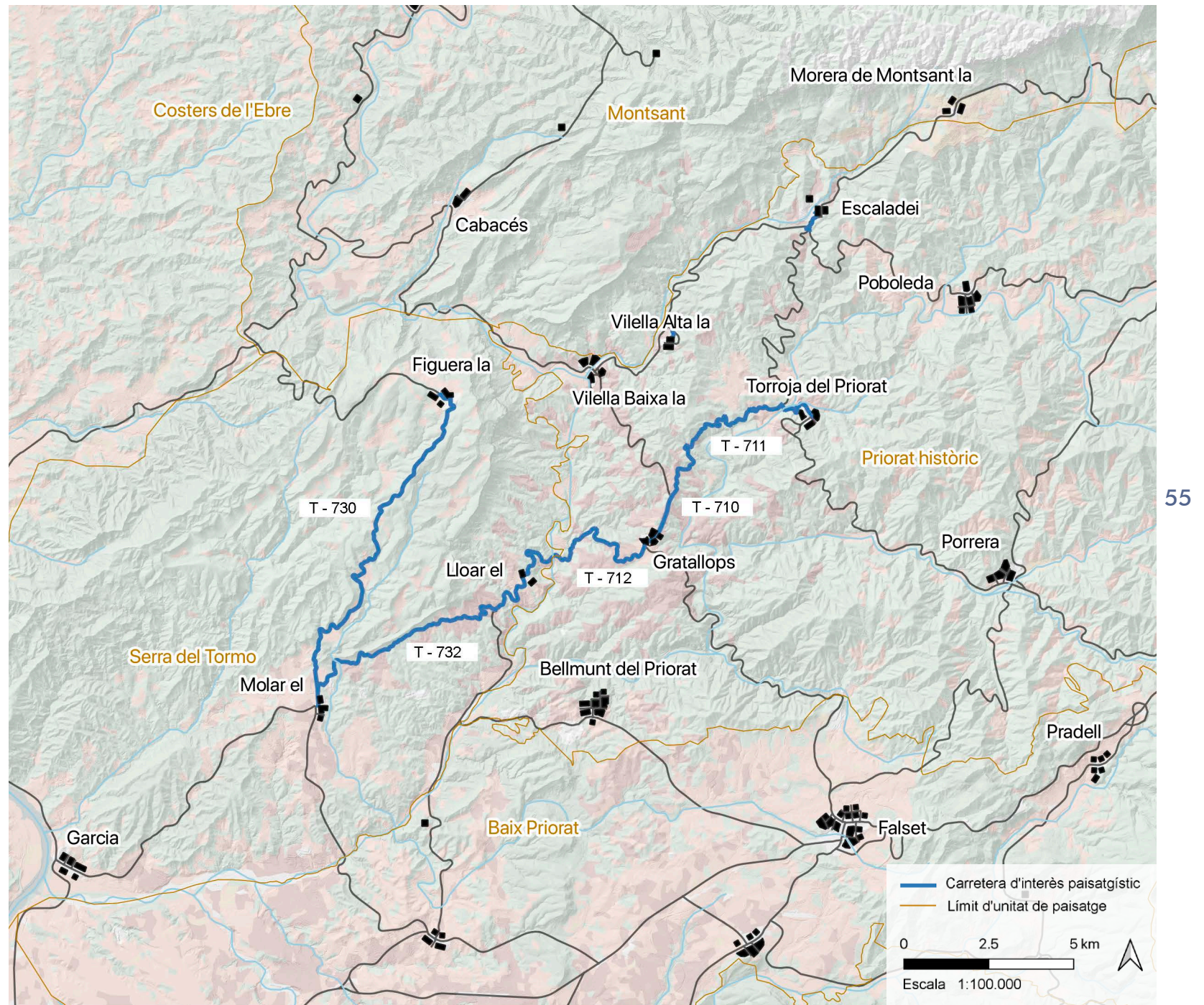
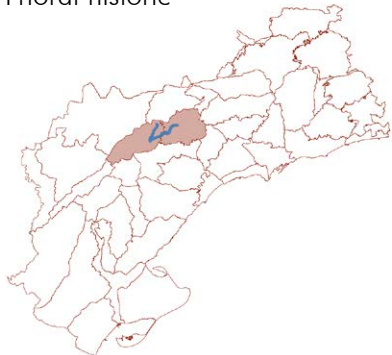
24 km.

Municipis

La Figuera
El Molar
El Lloar
Gratallops
Torroja del Priorat

Unitats de paisatge

Serra del Tormo
Priorat històric



Interès paisatgístic del tram

- Carretera d'interès paisatgístic estreta i sinuosa que s'adapta al relleu muntanyós prioratí, amb magnífiques panoràmiques al mosaic productiu de petita escala mediterrània, envoltant nuclis petits i compactes.
- Tot i el predomini del conreu de la vinya, generalment en costers, també es pot observar una presència destacada d'oliveres i ametllers, especialment en el paisatge de la Serra del Tormo. Al nucli de la Figuera també s'hi conrea el cirerer.
- El paisatge dels costers de vinya, molt característic del Priorat Històric, ha estat constituït històricament per un mosaic agroforestal de vinyes i bosc mediterrani d'alzines i pins, assentat sobre un relleu trencat i laberíntic. A l'hivern, quan les vinyes queden nues, el paisatge adopta tonalitats marronoses i es percep el substrat geològic.
- La carretera creua en diversos punts els dos rius que estructuren aquest paisatge, el Siurana i el Montsant. El Siurana n'és el curs principal i recull l'aigua d'una densa xarxa de torrents que neixen en els relleus meridionals de la serra de Montsant. El pont que creua el riu Siurana a les proximitats de Torroja del Priorat és un dels indrets més singulars de la carretera.
- Al paisatge de la Serra del Tormo, la carretera passa pel nucli de la Figuera, situat d'alt d'un turó i ocupant una posició dominant. També passa pel Molar i el Lloar, situats respectivament als peus meridionals i de llevant de la serra de La Figuera.
- Al Priorat Històric, Gratallops està encimbellat dalt d'un turó i Torroja del Priorat s'ubica en una situació menys prominent, proper al riu Siurana.
- El fons escènic del Montsant, un dels principals elements d'identitat de la zona, és visible des de molts punts del recorregut.



Fig.66 El riu de Siurana es forma per la fusió d'una densa xarxa de barrancs i torrents al sud de la Serra del Montsant, i travessa el Priorat fins a desembocar a l'Ebre. Des de la T-711 es pot observar la vall del Siurana abans d'arribar a Gratallops.



Fig.67 Els rius Montsant i Siurana estructuren els paisatges del Priorat Històric i la Serra del Tormo. El pont que creua el Siurana abans d'arribar a Torroja del Priorat és un dels punts més singulars de la carretera.



Fig.68 Una de les vistes més espectaculars del Priorat s'obté des de l'ermita de Sant Pau, conegut popularment com el "mirador de les set províncies" perquè es veuen terres de Tarragona, Lleida, Barcelona, Castelló, Saragossa, Terol i Osca.



Fig.69 El poble de Gratallops es troba encimbellat dalt d'un turó, emmarcat pels cingles de Damunt Roca, a la Serra de Llangossets.



Fig.70 En el moment de creuar el paisatge de la Serra del Tormo, entre la Figuera i el Molar, la carretera s'adapta al paisatge sinuós, de la mateixa forma que les vinyes, que segueixen la topografia.



Fig.71 Malgrat el predomini de la vinya, en alguns punts de la Serra del Tormo, es pot observar una presència destacada d'oliveres i ametllers. Al nucli de la Figuera fins i tot es poden veure cirerers, amb un ampli rang cromàtic estacional.



Fig.72 L'ermita de Sant Pau, a part d'un excel·lent mirador, és un referent espiritual de la Serra del Tormo, i alhora actua com a fita per al paisatge del nucli de la Figuera.



Fig.73 La carretera T-732 entre el Molar i el Lloar ha de creuar nombrosos barrancs, com el del Trenc, que permeten unes vistes espectaculars de la serra de la Figuera i els cingles.

- Entre Torroja del Priorat i Gratallops hi ha un dels punts d'observació del paisatge més destacats del Priorat Històric: l'ermita de la Consolació. Està situada al capdamunt de la serra que separa les valls principals dels rius Montsant i Siurana.
- A un dels extrems de la carretera, prop del nucli de la Figuera, hi ha el punt d'observació del paisatge de l'ermita de Sant Pau. L'ermita és un referent espiritual de la Serra del Tormo i esdevé una fita indissociable de la imatge del nucli de la Figuera.
- Des de Sant Pau hi ha una de les vistes més espectaculars del Priorat, motiu pel qual aquest indret ha estat batejat popularment com el "mirador de les set províncies". S'hi poden contemplar terres de Barcelona, Tarragona, Lleida, Osca, Saragossa, Terol i Castelló.
- A tocar de l'ermita de Sant Pau es conserven un conjunt de trinxeres construïdes per l'exèrcit republicà. Aquest indret fou durant un temps un dels punts de vigilància i comandament de la Batalla de l'Ebre per part de l'exèrcit republicà i manté encara avui un elevat valor històric i simbòlic.
- Els senders de gran recorregut 171, que creua la Serra del Tormo, i el 174, que recorre el Priorat Històric, connecten amb la carretera en diversos punts, fet que facilita la intermodalitat en la descoberta d'aquests dos paisatges.
- Prop de la Figuera s'observen els contrastos entre la roca i la vegetació, així com entre la vegetació de les obagues (poblades de pinedes de pi blanc i alguns retalls d'alzines) i la de les solanes (amb predomini de les males herbes nascudes després dels incendis de la dècada dels vuitanta i dels noranta).
- El recorregut creua una gran quantitat de cellers –molts d'ells visitables–, alguns situats al bell mig de les vinyes, i altres a l'interior dels nuclis urbans, en masies o cases de poble, o en edificacions de nova construcció.



Fig.74 La mola calcària de Genessies, amb els seus imponents cingles, és un autèntic fons escènic, amb gran valor estètic i identitari per la població de la zona.

TRAM 7

LLABERIA - N-340

(L'AMETLLA DE
MAR)

Trams

TV - 3111

T - 311

C - 44 (Generalitat, 600 m)

TV - 3025

Longitud

35 km.

Municipis

Tivissa

Vandellòs i l'Hospitalet de l'Infant

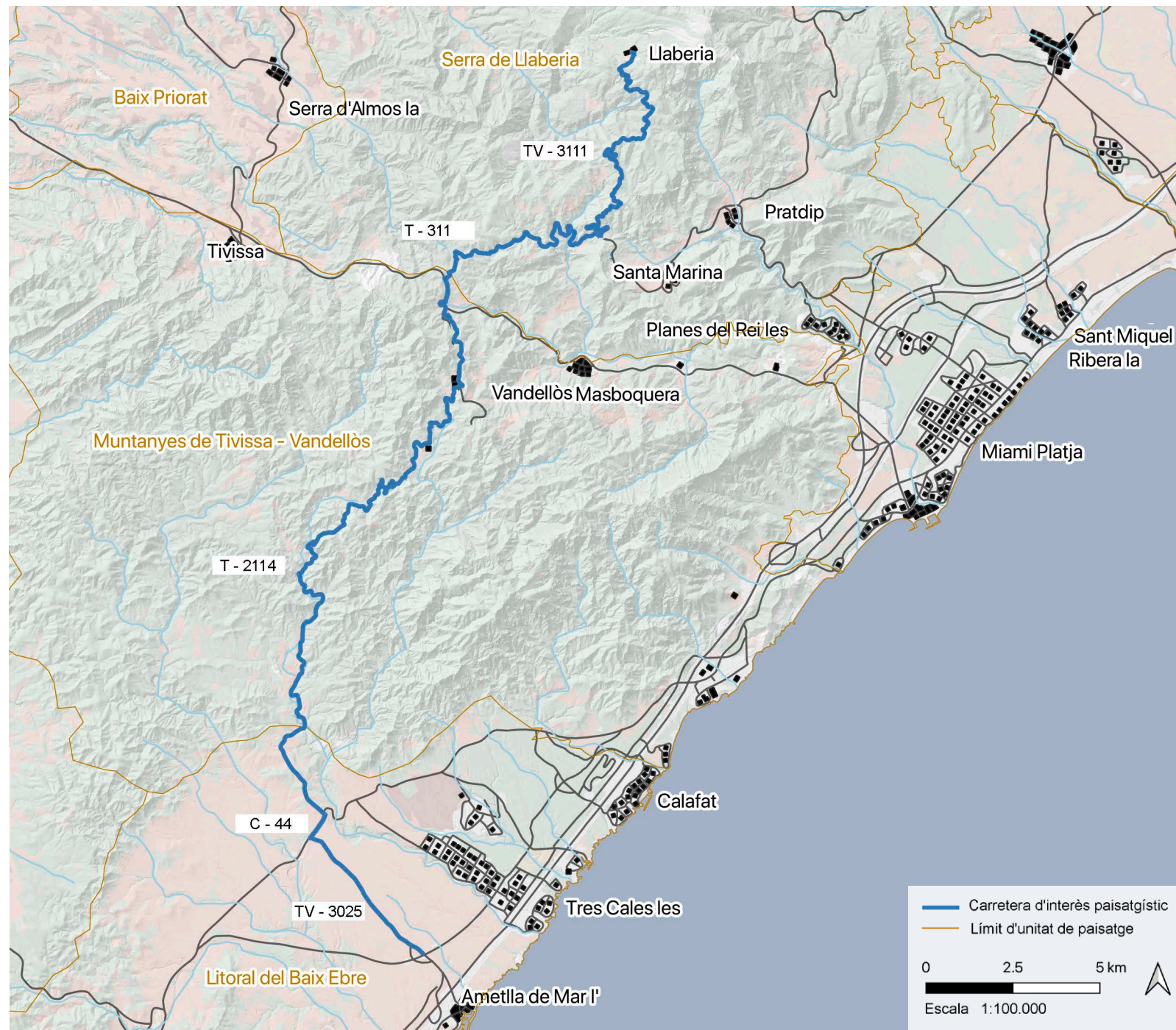
L'Ametlla de Mar

Unitats de paisatge

Serra de Llaberia

Muntanyes de Tivissa - Vandellòs

Litoral del Baix Ebre



Interès paisatgístic del tram

- Carretera d'interès paisatgístic amb grans contrastos entre un paisatge de muntanya mediterrània i relleus abruptes, i la plana agrícola litoral amb nombrosos elements de patrimoni agrícola rural.
- El conjunt de cingles i penyals que conformen les diverses serres i moles són autèntics fons escènics amb valor identitari per a bona part de la demarcació de Tarragona.
- L'Espai d'Interès Natural de la Serra de la Llaberia, en un dels extrems del recorregut, té un gran valor ecològic i és un magnífic exponent de muntanya calcària amb tots els seus elements naturals característics, com pinedes, alzinars, vegetació rupícola, o grans rapinyaires.
- La singularitat i complexitat geològica de la geozona dels voltants de Llaberia i Pratdip fan que aquest espai tingui una gran bellesa plàstica. Hi ressalten cingleres com les de les crestes de la Seda.
- El sinuós tram que creua les Muntanyes de Tivissa-Vandellòs permet contemplar un fons escènic de gran valor estètic format per boscos i penya-segats, i especialment la mola calcària de Genessies.
- Des de la carretera es poden apreciar construccions de pedra seca i altres elements d'arquitectura rural, com el conjunt de camins de càrrega, molts empedrats, que utilitzaven per comunicar pobles o accedir a diversos cultius.
- La carretera passa prop de Fatxes i creua Gavadà, dos pobles deshabitats dels diversos que hi ha a les Muntanyes de Tivissa-Vandellòs i de la Serra de Llaberia. A banda del seu interès històric, també configuren paisatges amb una estètica relacionada amb l'encant de la solitud i la



Fig.75 Un dels extrems del recorregut circula per la Serra de Llaberia, una serra calcària declarada Espai d'Interès Natural.



Fig.76 Cultius de camí cap a Gavadà, un dels diversos pobles abandonats que resten a les muntanyes de Tivissa-Vandellòs.



Fig.77 Des de la Serra de Llaberia, tot baixant per la T-2114, s'obtenen les primeres vistes del Litoral del Baix Ebre, que encara conserva amplis trams de costa sense urbanitzar.



Fig.78 El nucli de Llaberia es troba envoltat de camps de cultiu, i resisteix enmig dels paisatges assilvestrats i accidentats de la Serra de Llaberia.



Fig.79 La carretera TV-3025 creua un paisatge dominat per un mosaic agrícola tradicional d'oliveres i garrofers, intercalats amb petites zones forestals i barrancs secs.



Fig.80 El despoblat de Gavada configura un paisatge solitari i melancòlic, relacionat amb els records d'un passat més pròsper vinculat a la vida rural.



Fig.81 La carretera TV-3111 salva nombrosos desnivells al travessar la Serra de Llaberia, un espai singular i complex geològicament.

melancolia que desperten les restes d'un passat més pròsper vinculat a l'explotació dels espais forestals i a les pastures.

- La serra de Llaberia i les Muntanyes de Tivissa-Vandellòs guarden nombrosos punts d'observació que permeten contemplar àmplies perspectives dels paisatges tarragonins. A la majoria només s'hi pot accedir a peu, a través de senders com el GR – 192, en el cas dels graus de Vandellòs, i el GR-7, en el cas de la mola de Colldejou i la Miranda de Llaberia.
- A les valls i replans interiors de la Serra de Llaberia hi abunden els camps de cultiu. Alguns d'aquests són vinyes que penetren des del paisatge veí del Baix Priorat i que, en contrast amb els fons emboscats i els cingles calcaris, ofereixen uns paisatges estèticament rellevants.
- El paisatge del Litoral del Baix Ebre té un alt valor paisatgístic. Conserva llargs trams costaners sense urbanitzar que, juntament amb els espais de conreus de secà, proporcionen uns conjunts paisatgístics de gran bellesa i d'alt valor social i productiu.
- Al l'interior del Litoral del Baix Ebre, per on creua la carretera, destaca l'harmonia del mosaic agrícola tradicional d'oliveres i garrofers amb construccions de pedra seca, petites zones forestals intercalades, i solcats de barrancs.



Fig.82 Els cultius de vinya, generalment en costers o bé abancalats, són presents a la major part del recorregut, com per exemple a l'entrada de Porrera.

TRAM 8

FALSET - SIURANA

Trams

T - 740
TP - 7402
C - 242 (Generalitat 4.9 km)
T - 3225

Longitud

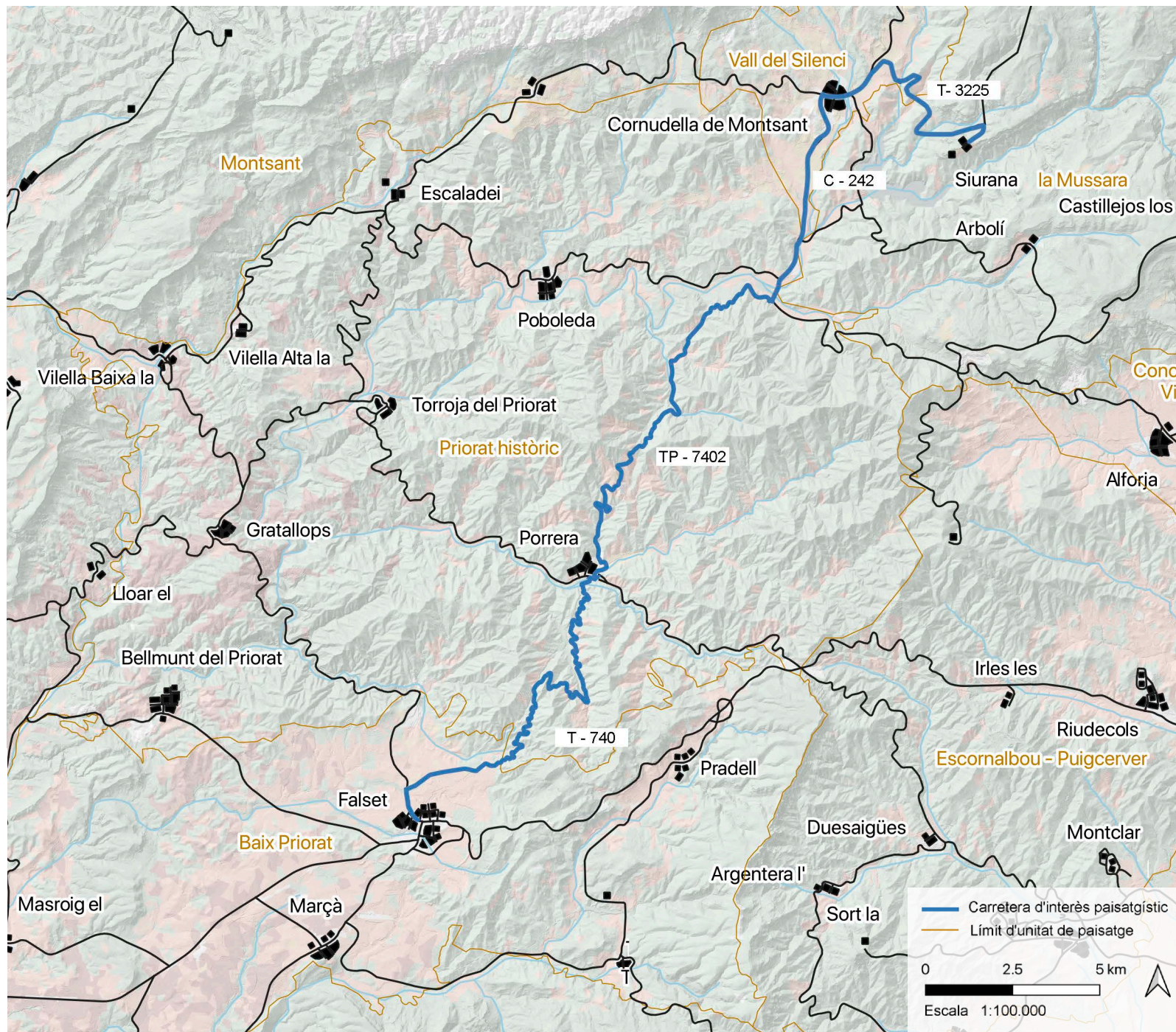
29 km.

Municipis

Falset
Porrera
Cornudella de Montsant

Unitats de paisatge

Baix Priorat
Priorat històric
Vall del Silenci
La Mussara



Interès paisatgístic del tram

- Tram de carretera paisatgística que recorre un extraordinari mosaic paisatgístic de muntanya mediterrània format per una contínua alternança d'usos agrícoles i forestals, a través d'un relleu ondulat i sovint trencat per rieres i barrancs.
- Els cultius, sobretot de vinya, són presents en la major part del recorregut. Prop de Porrera, la vinya es combina amb els ametllers, cultivats majoritàriament en costers, és a dir, sense modificació del pendent original. Quan el pendent és molt pronunciat, els cultius estan abancalats amb marges discontinus de pedra, estratègicament col·locats per evitar l'erosió.
- Porrera, de petites dimensions, està encaixonat al fons de la vall del riu de Cortiella. Precisament la façana del riu, amb presència de diverses edificacions vinculades amb l'explotació vitivinícola, és un dels elements més destacats del nucli.
- L'ermita de Sant Antoni, situada en un espai elevat proper a Porrera, permet tenir bones panoràmiques del nucli urbà i dels costers de vinya que l'envolten. De la mateixa manera, des del coll Major, entre Falset i Porrera, s'obté una visió més global de tota la vall.
- El cultiu de la vinya ha anat en augment al Priorat, com a conseqüència de la revaloració dels vins de la comarca, que estan adscrits a la denominació d'origen qualificada Priorat i a la denominació d'origen Montsant.
- En un dels extrems del recorregut, a Falset, ressalta el valor estètic i històric de la seva cooperativa modernista, construïda per l'arquitecte Cèsar Martinell, i la fita del Castell de Falset, situat a la part més elevada del nucli urbà, que esdevé un excel·lent punt d'observació del Baix Priorat. Cèsar Martinell va construir la majoria de les anomenades "catedrals de vi" de la comarca amb l'objectiu de donar un



Fig.83 El paisatge visible des de la T-740, entre Falset i Porrera, està marcat per l'alternança entre usos agrícoles i forestals, que s'emmotllen a un relleu ondulat i solcat per barrancs i torrents.



Fig.84 La façana fluvial de Porrera és un dels punts més destacats del nucli, per les diverses construccions relacionades amb l'explotació vitivinícola.



Fig.85 El nucli de Siurana, amb la seva estructura medieval, la posició encinglerada sobre l'embassament homònim i el fons escènic del Montsant, s'ha convertit en una de les principals atraccions turístiques de la comarca.



Fig.86 L'ermita de Sant Antoni de Porrera està situada en un punt elevat sobre el poble homònim i és un bon punt d'observació tant del poble com dels costers de vinya que el rodegen.

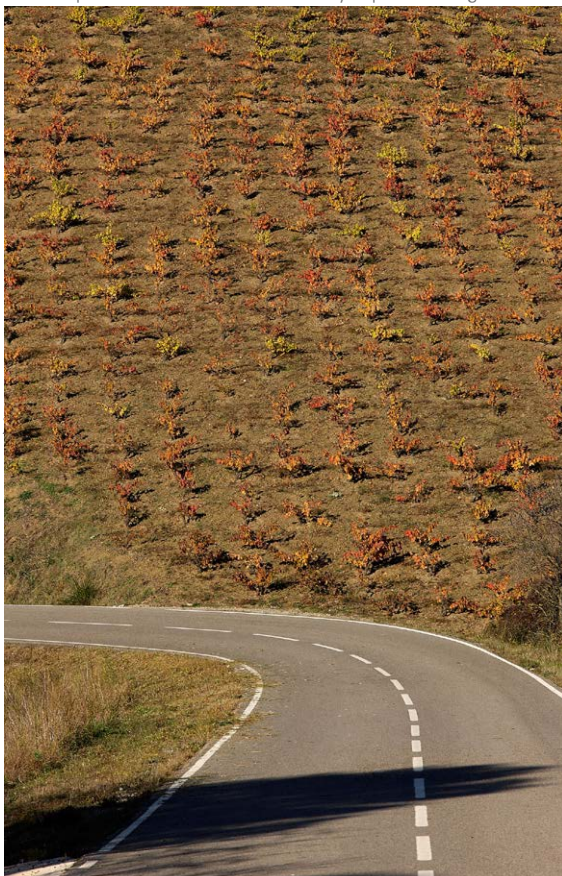


Fig.87 La T-740, de Falset a Porrera, creua paisatges marronosos dominats pel cultiu de la vinya en costers.



Fig.88 Just sortir de Falset apareixen les primeres vinyes, cultiu que s'ha anat recuperant amb la revaloració dels vins de la comarca i les denominacions d'origen Priorat i Montsant.



Fig.89 La Cooperativa de Falset és un edifici modernista amb un gran valor estètic i històric.

impuls a la modernització agrícola en el procés d'elaboració del vi a la primera meitat de segle XX.

- La serra de Montsant és el fons escènic emblemàtic d'aquest paisatge, i és sobretot molt visible des del coll Major i des de les proximitats de Cornudella de Montsant i Siurana.
- Les muntanyes rocoses, les valls de rius i barrancs, i els diferents colors del conjunt de Siurana i el seu entorn conformen un paisatge harmònic en la seva totalitat. Els seus cingles rogencs sobre l'embassament homònim destaquen per sobre de la resta, són un referent visible des de diferents indrets del Priorat, i també en són un excel·lent punt d'observació.
- La llegenda del Salt de la Reina Mora, des de les restes del castell medieval de Siurana, i relacionada amb els paisatges dels cingles calcaris que van acollir al darrer assentament sarraí en terres catalanes, té un gran valor simbòlic a la zona i és de les més conegudes de les comarques tarragonines.
- A les proximitats de Cornudella de Montsant, la carretera creua el riu Siurana, de gran valor ecològic. El bosc de ribera associat al riu està inclòs dins de l'inventari de zones humides de Catalunya.
- Els diversos desnivells que presenta aquesta carretera històrica la farceixen de revolts i canvis de rasant que acaben donant lloc a magnífiques panoràmiques de bona part del Priorat.
- Al voltant del nucli de Cornudella de Montsant, situat dalt d'una muntanya, es cultiven ametllers, oliveres, avellaners i vinya. En els primers contraforts acullen un mosaic d'avellaners amb clapes de pinedes de pi blanc i pi pinyoner.
- El sender de gran recorregut GR-174 dona la volta a la comarca del Priorat i creua la carretera en molts punts (i fins i tot comparteix algun tram entre Falset i Porrera).



Fig.90 Alguns trams del recorregut compten amb molt bones vistes sobre el Camp de Tarragona, i fins i tot es pot albirar el mar. Un d'aquests punts és la T-704 abans d'arribar al trencant de Mont-ral.

VILAPLANA - ARBOLÍ

Trams

T - 704

TV - 7092

TV - 7012

Longitud

22 km.

Municipis

Vilaplana

L'Aleixar

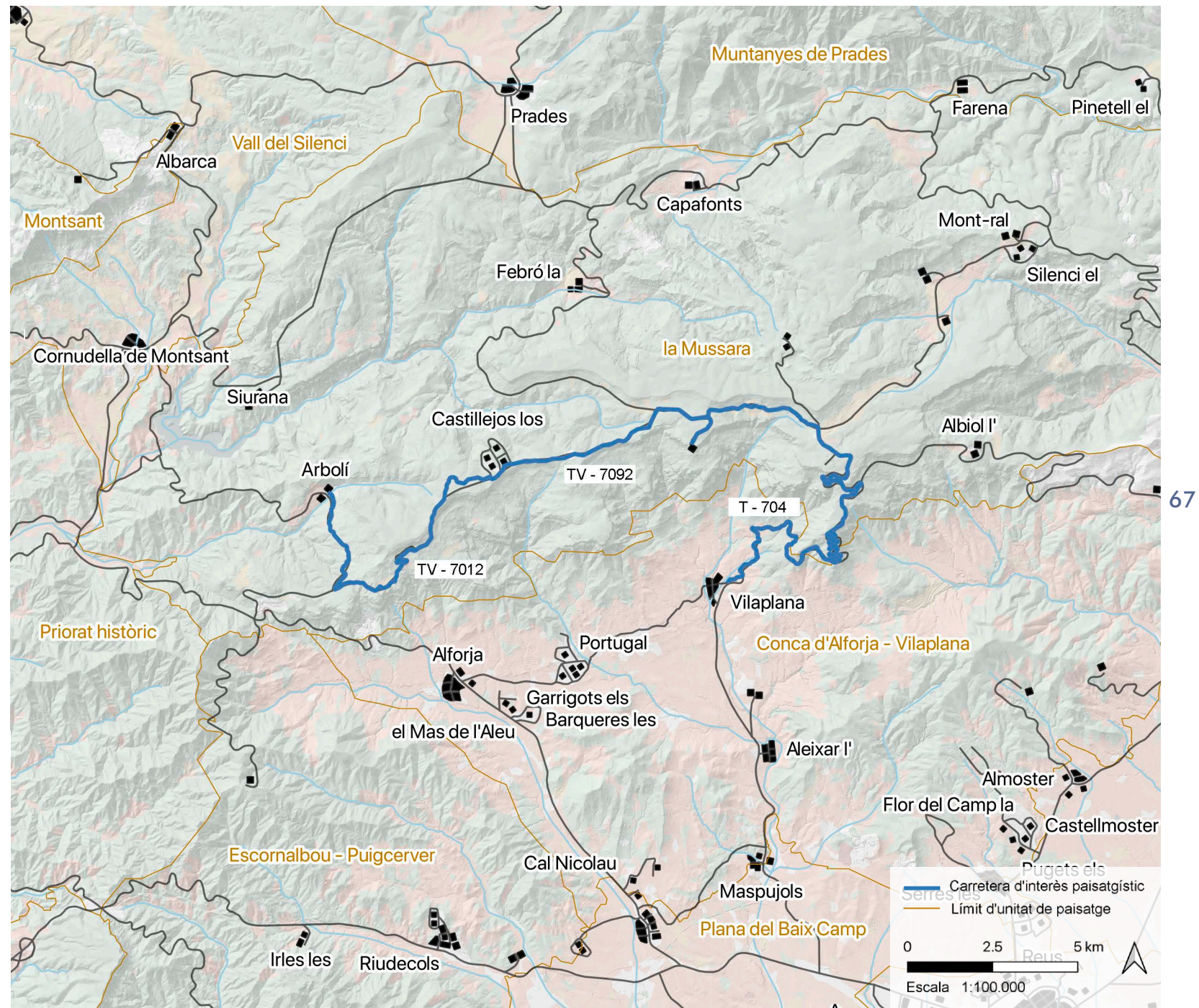
L'Albiol

Arbolí

Unitats de paisatge

Conca d'Alforja - Vilaplana

La Mussara



Interès paisatgístic del tram

- Tram de carretera d'interès paisatgístic molt sinuós que recorre interessants formacions geomorfològiques i perfils topogràfics singulars de les comarques tarragonines.
- La carretera té prop de 600 metres de desnivell entre la part més elevada, a prop del nucli abandonat de la Mussara, i la part més baixa, a Vilaplana. Això fa que hi hagi trams amb molt bones vistes, algunes fins i tot arriben fins al mar.
- Diverses parts del recorregut transcorren per sobre de les cingleres de la Mussara, també amb panoràmiques excel·lents.
- Alguns trams tenen un elevat valor patrimonial. Especialment els trams de major pendent, sobretot entre Vilaplana i la Mussara, es poden observar elements de seguretat, talussos i murs de contenció de la carretera que són els originals de quan es va construir la via.
- En un dels extrems del recorregut, el nucli de Vilaplana es situa a la vora de la riera de la Mussara i als peus de la serra homònima. A la vora de la riera es troben les hortes, mentre que a mitja distància abunden els camps de cultiu, sobretot d'avellaner, i en els sectors més allunyats i amb més pendent hi ha els boscos i matolls. Canviant els cultius, aquesta estructura s'ha mantingut durant molts anys.
- A l'altre extrem del recorregut, el nucli de l'Arbolí es troba envoltat de boscos i afloraments rocosos.
- Des de la carretera es poden observar algunes edificacions abandonades de l'antic campament militar dels Castillejos, enmig d'un espai privilegiat sobre els cingles de la Mussara.



Fig.91 La cinglera major del Montsant és observable des del punt d'observació de la Mussara.



Fig.92 En un dels extrems del recorregut hi ha el poble d'Arbolí, envoltat de boscos i afloraments rocosos.

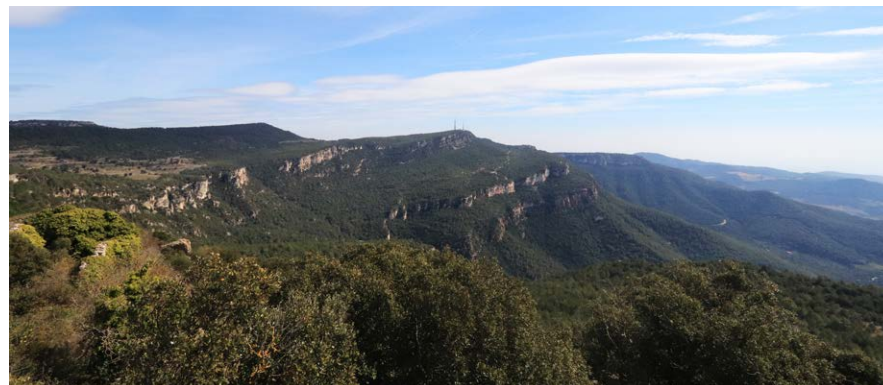


Fig.93 El mirador de la Mussara és un magnífic punt d'observació sobre el Camp de Tarragona. Des d'aquest punt es poden contemplar nombrosos fons escènics, com per exemple el Serrat de les Saleres i les Antenes de la Mussara.



Fig.94 Els cingles rogers i blanquinosos de la Mussara vistos des de Vilaplana. Aquest fons escènic té un gran valor simbòlic i identitari.



Fig.95 La carretera T-704, en ple descens cap a Vilaplana, encara conserva alguns elements de contenció, com els murs de pedra, de la construcció original.



Fig.96 La serra de la Mussara és molt freqüentada per senderistes i ciclistes.

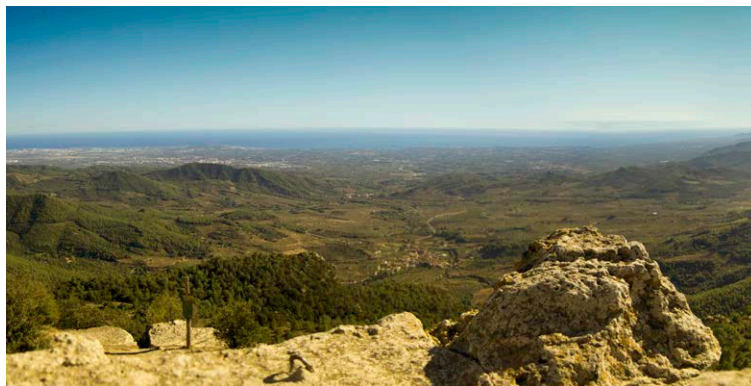


Fig.97 El paisatge de la conca d'Alforja-Vilaplana dona una sensació d'ordre i harmonia a través de la combinació entre cultius d'avellaners i àrees boscoses.

- A la Conca d'Alforja-Vilaplana, la combinació de cultius d'avellaners i boscos confereix a al paisatge una sensació d'ordre i harmonia, només trencada per algunes urbanitzacions disperses situades a l'entorn del nucli urbà d'Alforja.
- A la part més elevada del recorregut hi ha el punt d'observació de La Mussara, al costat del poble deshabitat homònim, des d'on es poden contemplar unes esplèndides vistes del Baix Camp, el Tarragonès i el Priorat. S'hi contemplen altres fons escènics, com la cinglera major del Montsant i les cingleres calcàries de la mola de Colldejou.
- Els cingles rogers i blanquinosos de la Mussara són visibles des de bona part del Camp de Tarragona, esdevenint un fons escènic de gran valor simbòlic i identitari.
- La serra de la Mussara forma part de l'Espai d'Interès Natural de les Muntanyes de Prades, i acull amb una gran biodiversitat com a conseqüència de la seva varietat d'ecosistemes.
- La proximitat de la Mussara a les zones més poblades del Camp de Tarragona i dels nuclis turístics de la costa la fan una zona molt freqüentada per a la pràctica del ciclisme i del senderisme, així com un reconegut espai de recollida de bolets durant la tardor.



Fig.98 El Monestir de Poblet està rodejat per un mur coronat de merlets, que la carretera TV-7007 ressegueix durant un tros. Aquest tram també compta amb una filera de plataners a l'altre costat.

TRAM 10

L'ESPLUGA DE FRANCOLÍ - PRADES

Trams

TV - 7007

T - 7002

T - 7003

T - 700 (Generalitat, 3.9 km)

Longitud

32 km.

Municipis

L'Espluga de Francolí

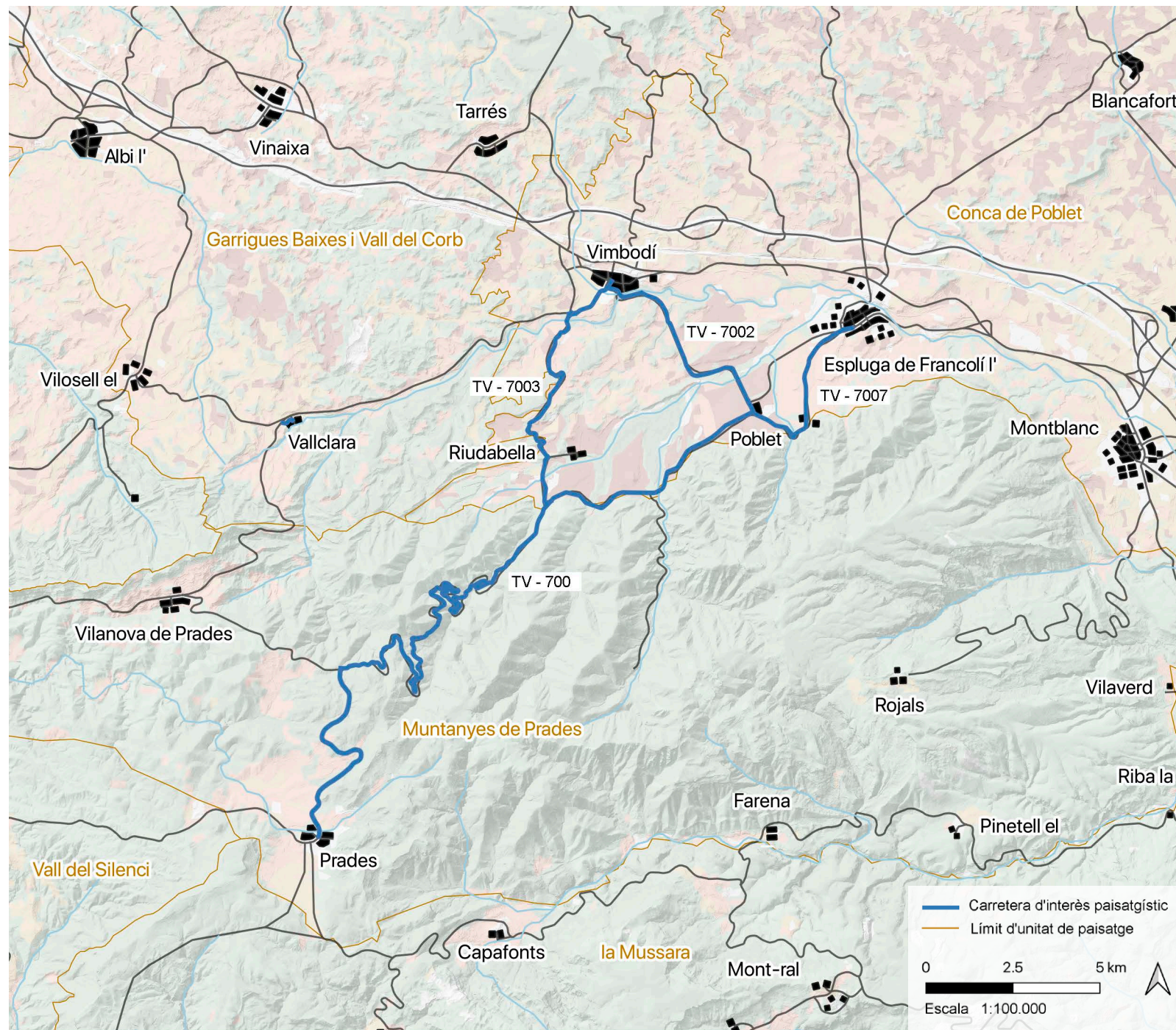
Vimbodí i Poblet

Prades

Unitats de paisatge

Conca de Poblet

Muntanyes de Prades



Interès paisatgístic del tram

- Tram de carretera d'interès paisatgístic que travessa dues unitats de paisatge molt contrastades: el mosaic agrícola de la Conca de Poblet i les boscoses Muntanyes de Prades.
- La Conca de Poblet conté la principal mostra del paisatge de la trilogia mediterrània al Camp de Tarragona: hi domina el conreu de la vinya, seguit dels cereals, i finalment de l'olivera, que juntament amb l'avellaner, generalment es presenten com a conreus d'acompanyament i se situen a les vores de les finques. El conjunt és un paisatge eminentment rural i heterogeni de formes i colors que varien en funció de l'època de l'any, i ric en elements del patrimoni de la pedra seca, amb marges, barraques i altres construccions. Enmig de la conca agrícola hi ha l'alzinar de la Mata, considerat com l'alzinar en terreny planer més extens de Catalunya.
- Presència del monestir cistercenc de Poblet (s. XII), d'alt valor històric, religiós i identitari, declarat l'any 1991 Patrimoni de la Humanitat per la UNESCO. Històricament va fomentar el desenvolupament de l'agricultura, la ramaderia i la gestió forestal a la zona, implantant nous sistemes de conreu, organitzacions agrícoles com les "granges", va introduir el cultiu de la vinya, i va gestionar el bosc de Poblet, que actualment és un Paratge Natural d'Interès Nacional.
- Des de la carretera destaquen algunes construccions singulars vinculades al monestir de Poblet, com el petit nucli castral de Riudabella, encimbellat sobre un petit turó, o la granja Mitjana.
- La carretera també creua la població de Vimbodí, de fisiognomia singular, amb el campanar de Sant Salvador com a fita més alta del poble. També hi ressalta la façana urbana en contacte amb el riu Milans, un dels afluents del riu Francolí.



Fig. 99 En sortir de Poblet, des de la carretera, és possible admirar el paisatge de la trilogia mediterrània; i especialment el conreu de la vinya, que hi domina.



Fig. 100 A les Muntanyes de Prades, la carretera T-700 s'endinsa entre els frondosos boscos que cobreixen el terreny. El relleu escarpat de valls i barrancs confereix al paisatge una gran harmonia visual.



Fig. 101 El Monestir cistercenc de Poblet, que data del segle XII, és Patrimoni de la Humanitat de la UNESCO des del 1991. El monestir va tenir una importància crucial en la organització econòmica i social de la zona a l'edat mitjana.



Fig.102 El verd de les extenses masses forestals que cobreixen les Muntanyes de Prades es combina amb les tonalitats terroses de les roques dels cingles. La diversitat cromàtica resulta en un paisatge de gran bellesa.



Fig.103 La pròpia carretera T-700 conserva diversos elements de valor històric i visual, com les pilones i murs que la delimiten en alguns trams.



Fig.104 Poc abans d'arribar a l'àrea de lleure de la Font de la Teula per la carretera T-700, un pont permet salvar el Barranc del Tillar.



Fig.105 A mesura que la carretera entra a les Muntanyes de Prades, es pot apreciar en els talussos del costat la tonalitat rogenca dels gresos i els conglomerats, que caracteritzen aquesta àrea.



Fig.106 Algunes corbes de la carretera T-700, entre Poblet i Prades, són excel·lents punts d'observació que permeten veure la transició entre els paisatges de la Conca de Poblet i els de les Muntanyes de Prades.

- Les Muntanyes de Prades estan formades per extenses masses forestals, algunes de les quals formen part del Paratge Natural d'Interès Nacional de Poblet. S'hi combinen harmònicament el verd permanent de les alzines i les pinedes, les diverses tonalitats de les rouredes, i la diversitat de colors de les roques.
- A les Muntanyes de Prades, la carretera dialoga amb relleus molt variats (valls, barrancs, torrents, cims i turons, altiplans i cingles), que juntament amb la frondosa vegetació i amb elements de valor històric de la pròpia carretera (murs, pilones, ponts, etc.), ofereixen una harmonia visual que transmet sensacions de bellesa i tranquil·litat.
- Algunes corbes de la carretera són magnífics punts d'observació que permeten veure la transició entre la Conca de Poblet i les Muntanyes de Prades.
- El paisatge de Muntanyes de Prades integra una àmplia xarxa de camins, molts d'ells empedrats, que tradicionalment unien poblacions, masos i ermites, i que s'utilitzaven per a l'explotació forestal i la ramaderia. També hi ha nombrosos pous de gel, marges i barraques de pedra seca fruit dels antics bancals on es plantava vinya i avellaners.
- Prades, en un dels extrems de la carretera d'interès paisatgístic, és anomenada la "vila vermella", perquè una part important del nucli fou construïda amb els gresos i conglomerats vermellencs que caracteritzen el paisatge de les Muntanyes de Prades.
- Els escassos cultius de les Muntanyes de Prades són fruiters de secà, bàsicament avellaners i oliveres, localitzats a les zones més planeres, com ara l'altiplà de Prades, on els avellaners es combinen amb la patata.



Fig.107 El Pla de la Bassa és un barri a les afores de Forès, al límit entre la Conca de Poblet i la Baixa Segarra. El pas entre l'una i l'altra ve marcat per l'augment de desnivell i un canvi de cultius.

TRAM 11

PASSANANT - ROCAFORT DE QUERALT

Trams

T - 222

T - 233 (Generalitat, 2.2 km)

TV - 2331

Longitud

18 km.

Municipis

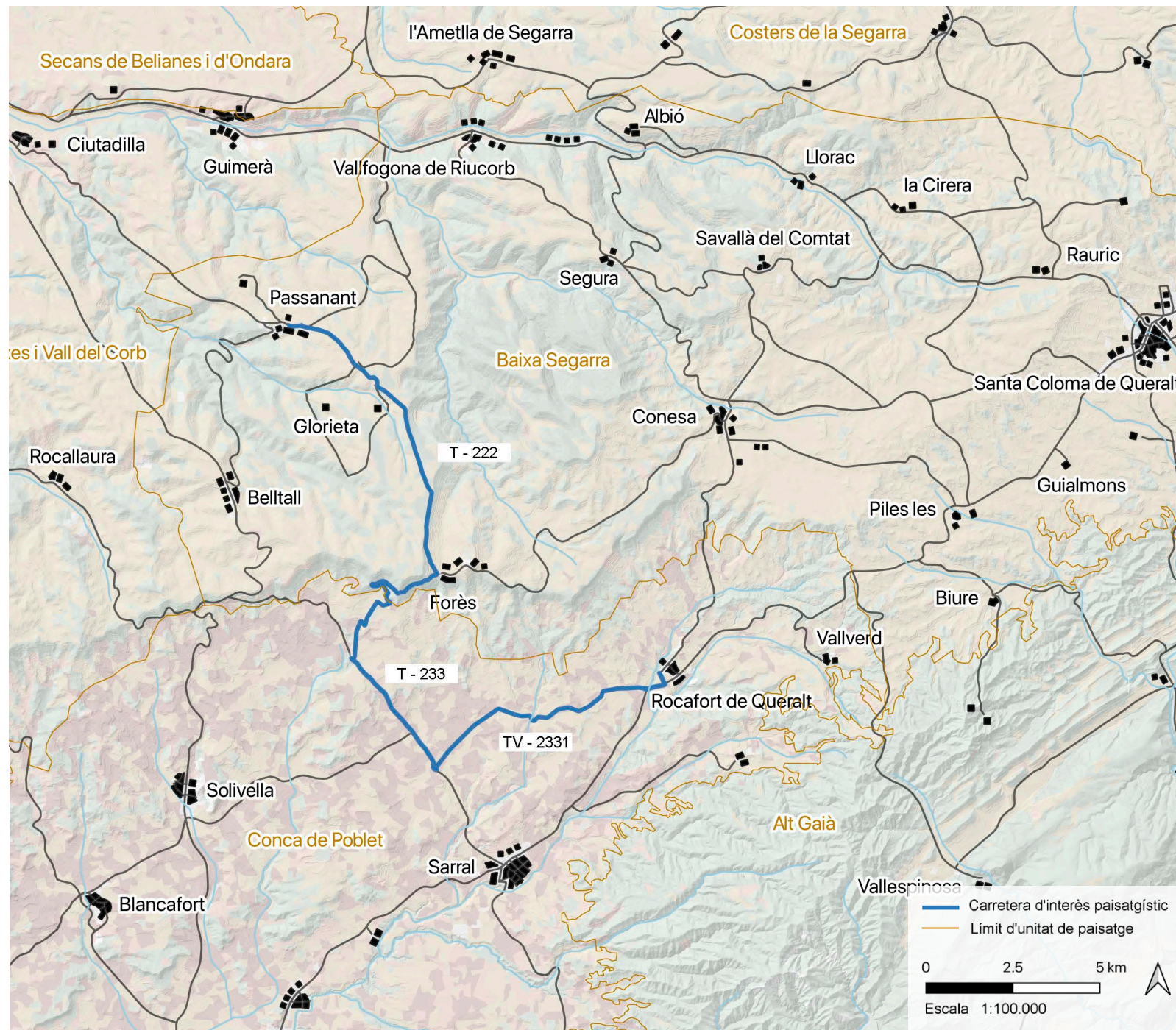
Passanant i Belltall

Forès

Unitats de paisatge

Baixa Segarra

Conca de Poblet



Interès paisatgístic del tram

- Carretera d'interès paisatgístic que creua la Baixa Segarra i la Conca de Poblet. La transició entre ambdós paisatges és molt clara, marcada pel canvi de cultius i el desnivell entre l'un i l'altre.
- La geomorfologia de la Conca de Poblet està constituïda per gresos i margues llimoses, rogenques i groguenques, on hi destaquen alguns torrents i petits turons testimoni.
- La Conca de Poblet representa un dels exemples més clars de la trilogia mediterrània. El conreu predominant és el de la vinya, seguit dels cereals; l'olivera generalment es presenta com un conreu d'acompanyament d'un i l'altre, i se situa a les vores de les finques.
- El paisatge de la trilogia mediterrània atresora diversos valors: ecològics, perquè afavoreix una biodiversitat elevada; estètics, per les dinàmiques cromàtiques i l'harmonia visual del conjunt; històrics, perquè representen el paisatge agrari històric amb mostres d'arquitectura rural de pedra seca (marges, cabanes...); i simbòlics i identitaris, en vincular-s'hi la població de la Conca de Poblet.
- A la Baixa Segarra, la parcel·lació agrària no segueix els mateixos traçats rectilinis que a la Conca de Poblet, sinó que les línies són més sinuoses i s'adapten a la configuració del relleu, seguint les corbes del nivell.
- Enmig d'aquest paisatge rural s'hi integren diversos nuclis, petits i en general ben conservats, encara que en els darrers anys s'estan produint canvis importants en la tipologia de les noves construccions.
- Els nuclis de Passanant i Forès mantenen en bona part edificis de pedra que contribueixen a donar una imatge rural al territori.



Fig.108 L'entrada a Rocafort de Queralt es va a través d'una carretera resseguida de plataners, que emmarquen la cooperativa modernista.



Fig.109 Forès es troba encimbellat en un turó. És un nucli compacte envoltat de camps de límits sinuosos i que s'adapten a la configuració del relleu, seguint l'orografia del terreny.



Fig.110 La posició privilegiada del poble de Forès el transformen en una fita de referència i un punt d'observació excel·lent de la Conca de Poblet.



Fig.111 Des del mirador de Forès es pot contemplar el paisatge clarament mediterrani de la Conca de Poblet, on predomina la trilogia mediterrània: vinya, cereals i, en menor mesura, oliveres.



Fig.112 El petit nucli compacte de la Sala de Comalats emergeix enmig del terreny ondulat de la Baixa Segarra, i és visible des de la T-222.



Fig.113 La proliferació de centrals eòliques a la Baixa Segarra, properes al recorregut, ha causat una alteració del fons escènic de la conca de Poblet.

- El nucli compacte de Forès, situat al límit entre ambdós paisatges, està encimbellat en un turó. És una fita de referència i un punt d'observació per excel·lència de la Conca de Poblet.
- A un dels extrems del recorregut, a Rocafort de Queralt, es pot apreciar una gran filera d'arbres a la seva entrada que emmarca la cooperativa modernista. Les cooperatives agrícoles, testimonis de la vocació agrícola d'aquest paisatge, es troben pràcticament a tots els municipis de la Conca.
- A la Baixa Segarra hi ha diverses centrals eòliques situades a les seves carenes, situades a prop del recorregut. Per la seva forma i mida, són elements molt visibles i han alterat bona part del fons escènic de la Conca de Poblet.



Fig.114 Santa Perpètua de Gaià és un nucli molt singular, amb un entorn harmònic en el qual destaquen les hortes al costat del meandre del riu i el cingle coronat per l'església i les restes del castell.

TRAM 12

SANTA COLOMA DE QUERALT - ESBLADA

Trams

T - 201

Longitud

17 km.

Municipis

Santa Coloma de Queralt
Les Piles
Pontils
Querol

Unitats de paisatge

Baixa Segarra
Alt Gaià



Interès paisatgístic del tram

- Carretera que creua els paisatges de la Baixa Segarra i l'Alt Gaià. El riu Gaià, proper a la carretera en molts trams, és el gran estructurador d'aquest territori.
- El riu Gaià, els extensos cultius de secà combinats amb murs de pedra seca, els petits nuclis urbans, els boscos, i les múltiples construccions religioses i defensives, doten a aquesta carretera d'un simbolisme molt especial.
- El riu Gaià i els seus torrents són un dels valors més significatius del recorregut. Ressalten el bosc de ribera, els afloraments rocosos i la seva funció de corredors ecològics.
- El paisatge de l'Alt Gaià és més forestal i accidentat que el de la Baixa Segarra, i en alguns trams s'encaixona molt a prop del riu.
- El nucli de Santa Perpètua de Gaià té una ubicació molt singular i un entorn harmònic. Destaquen la resclosa d'en Solé, les petites hortes, el meandre del riu, l'avenc, la font, el cingle vertical on s'arrecera el poble, i les restes del castell al capdamunt del cingle amb la seva magnífica torre.
- El cereal és el cultiu dominant a Santa Coloma de Queralt. Està trencat per petits boscos i rases i té escassos elements artificials. Destaca la verdor dels camps a la primavera.
- Santa Coloma de Queralt és una vila relativament gran que contrasta amb els nuclis de petita dimensió del seu entorn. Prop de Santa Coloma hi ha una important presència de granges i altres equipaments agraris.



Fig.115 El riu Gaià, un cop passat Santa Perpètua, s'encaixona entre les masses forestals, deixant algunes terrasses disponibles pels conreus.



Fig.116 El poble de Pontils es troba en el punt en què conflueixen les valls diagonals de la Rasa de la Coma i del Riu de Sant Magí, cosa que permet guanyar amplada a la vall.



Fig.117 El Gaià es troba acompanyat, durant tot el recorregut, del bosc de ribera, amb una important funció de corredor biològic.



Fig.118 Prop de Santa Coloma de Queralt es conserven diverses terrasses delimitades per murs de pedra seca.



Fig.119 El santuari de Sant Magí de Brufaganya té un gran valor històric i simbòlic.



Fig.120 Des de Santa Perpètua de Gaià s'observa de forma clara la importància del riu Gaià a l'hora d'estructurar l'Alt Gaià. La carretera T-201, des d'una posició enlairada, segueix el riu durant tot el recorregut.



Fig.121 La carretera T-201, al tram entre Santa Coloma de Queralt i Pontils, permet veure la transició entre les ondulades terres de cultiu de cereals de la Baix Segarra i el paisatge més accidentat i forestal de l'Alt Gaià.

- Quan la carretera travessa el nucli de Pontils, destaquen les valls agrícoles allargades que creuen diagonalment el Gaià. Se situen entre Vallespinosa i Valldeperes i s'hi cultiven cereals.
- També destaca el paisatge agrari de cereals i vinya entre Seguer i Esblada.
- Hi ha nombroses construccions defensives d'origen medieval distribuïdes per tot el riu Gaià, magnífic exponent de l'expansió del Comtat de Barcelona i de l'establiment de la línia fronterera durant uns quants segles.
- Al llarg del recorregut hi ha quatre castells molt visibles: a Santa Coloma de Queralt, a Pontils, a Santa Perpètua de Gaià i a Seguer. Generalment estan construïts en tossals, sortints i punts elevats respecte dels territoris que els envolten. Això els fa unes fites paisatgístiques de gran interès.
- A pocs quilòmetres del recorregut hi ha el santuari de Sant Magí de Brufaganya, de gran valor històric i simbòlic.
- Els roures centenaris de la serra de la Brufaganya, situats a l'entorn de Sant Magí de Brufaganya, a pocs quilòmetres de la carretera, tenen un alt valor estètic.



Fig.122 Erigit el segle XII, el Monestir de Santes Creus va ser un dels centres de poder monàstic més importants de la Corona d'Aragó. La majestuositat de l'edifici l'ha transformat en una fita del paisatge.

TRAM 13

C-51 (RODONYÀ) - SANTES CREUS

Trams

TV - 2444
TV - 2443
TP - 2442
T - 244
TV - 2441

Longitud

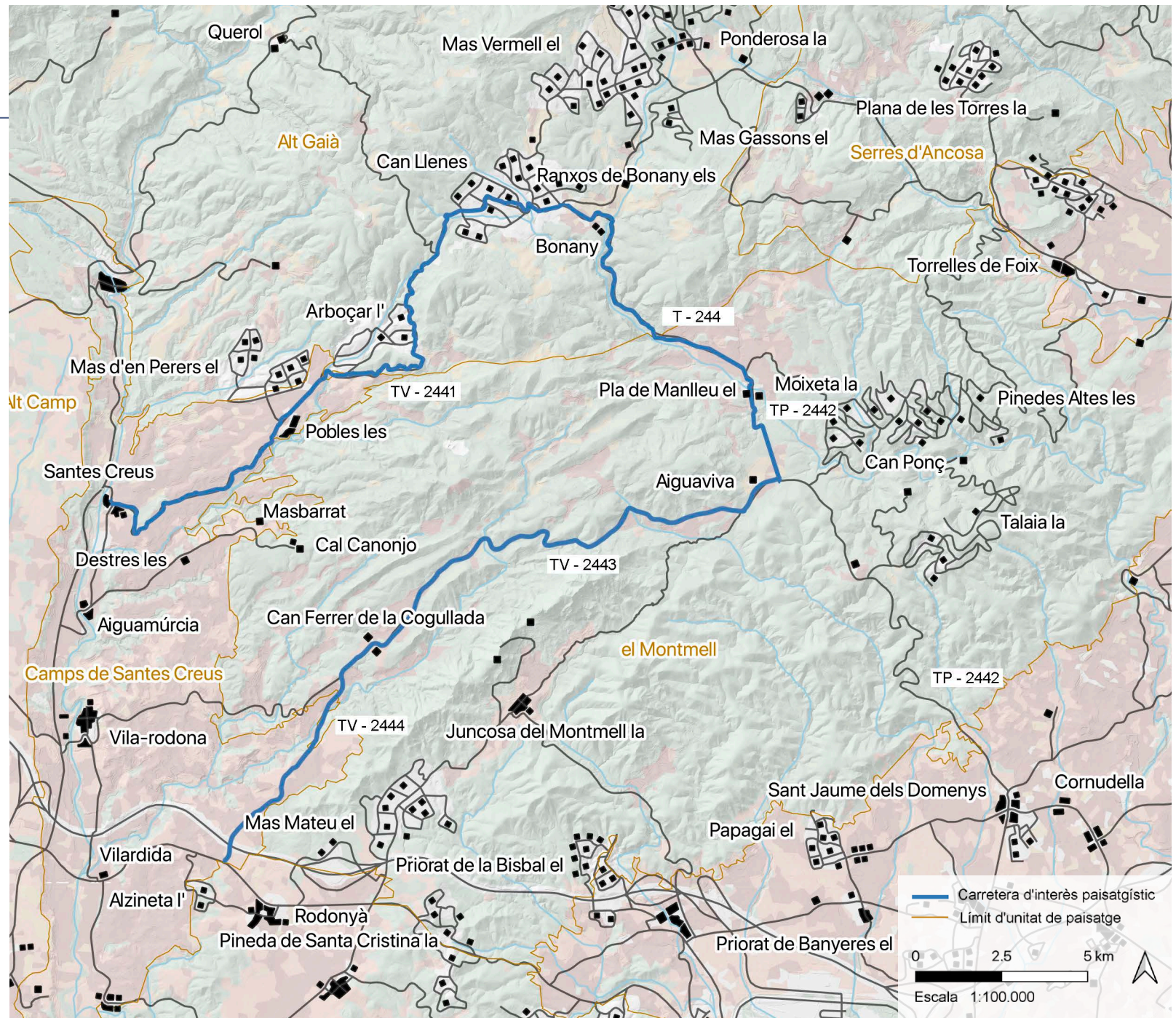
36 km.

Municipis

Vila-rodona
El Montmell
Aiguamúrcia
Querol

Unitats de paisatge

Camps de Santes Creus
El Montmell
Alt Gaià



Interès paisatgístic del tram

- Carretera d'interès paisatgístic que combina harmònicament conjunts urbans, vinyes, el riu Gaià i els seus torrents amb bosc de ribera, petites masses forestals poblant els vessants laterals de les valls, el conjunt monumental de Santes Creus, i el fons escènic del Montmell.
- La vinya és el conreu que predomina al llarg de tot el recorregut i contrasta amb les masses forestals que l'envolten. Cal destacar especialment l'harmonia dels espais vitivinícoles de la vall de Sant Marc, l'entorn del nucli d'Aiguaviva, el Pla de Manlleu, els plans propers al Monestir de Santes Creus (on també s'hi combinen ametllers i oliveres), i l'entorn de Bonany i Valldossera (en combinació amb cultius de cereals).
- A la riba del riu Gaià hi ha el monestir de Santes Creus, erigit el segle XII i centre d'una de les senyories monàstiques més extenses i influents de la Corona d'Aragó. Amb una arquitectura sòlida i austera, l'abadia reflecteix el model canònic dels monestirs del Cister (juntament amb Vallbona de les Monges i Poblet).
- L'ordre religiosa de Santes Creus va exercir molta influència en els territoris que controlava. Per Aquest fet, juntament amb la majestuositat de l'edifici, esdevé avui una important fita d'aquest paisatge.
- El Monestir de Santes Creus forma part de la Ruta del Cister, juntament amb el Reial Monestir de Santa Maria de Vallbona i el Reial Monestir de Poblet. La Ruta va néixer l'any 1989 per iniciativa dels Consells Comarcals l'Alt Camp, la Conca de Barberà i l'Urgell amb la voluntat de desenvolupar turística i econòmicament les tres comarques.



Fig.123 El conreu de la vinya predomina al llarg de tot el recorregut, com per exemple a l'entorn del poble d'Aiguaviva, cosa que dona al paisatge unes tonalitats terroses a l'hivern que contrasten amb els alzinars i pinedes de les serres circumdants.



Fig.124 El Monestir de Santes Creus presenta una arquitectura sòlida i austera, que reflecteix el model dels monestirs del Cister. Una ruta turística uneix aquest monestir amb els altres dos monestirs cistercencs: Vallbona de les Monges i Poblet.



Fig.125 L'arribada de la tardor provoca un canvi cromàtic a les vinyes, que enrogeixen el paisatge, com en aquests camps del Montmell.



Fig.126 Les Pobles és un nucli situat a cavall de les unitats de paisatge dels Camps de Santes Creus i El Montmell, amb una estructura allargassada que denota el seu passat com a lloc de pas.



Fig.127 Alguns trams de carretera del Montmell s'obren pas entremig de pinedes de pi blanc.



Fig.128 El Puig de la Talaia del Montmell és la culminació de la serra del Montmell, i representa un punt de referència pels habitants del Baix Penedès i el Camp de Tarragona.



Fig.129 La serra del Montmell, amb la seva peculiar silueta, configura un fons escènic visible al llarg de tota la TV-2443.



Fig.130 L'accés al nucli del Pla de Manlleu, un poble envoltat de vinyes, es fa creuant el pont sobre la riera de Marmellar.

- Santes Creus, a part dels valors històrics, religiosos, simbòlics, arquitectònics i artístics, té un vincle molt especial amb l'aigua. El riu Gaià atresora uns valors ecològics importants, i el bosc de ribera d'Àlbers és dels més representatius dels boscos de ribera del sud de Catalunya, motiu pel qual formen part d'un petit Espai d'Interès Natural protegit.
- Entre el Monestir de Santes Creus i el nucli de Bonany, al paisatge de l'Alt Gaià, la carretera creua diverses urbanitzacions amb moltes oportunitats per integrar-se millor amb l'entorn.
- A la vall de Sant Marc i a Aiguaviva, el fons escènic més destacat és la serra del Montmell i el puig de la Talaia. La seva peculiar silueta de serra allargada, amb alts i baixos dibuixats pels diferents cims esglaonats que culminen amb la Talaia, és també molt visible des de molts indrets del Baix Penedès i del Camp de Tarragona.
- El paisatge de l'Alt Gaià, al sector nord del recorregut, es caracteritza per unes muntanyes amb altituds per sobre dels 1.000 metres.



Fig.131 Albinyana es troba a l'inici del recorregut, a la Plana del Penedès. Els camps de vinya, combinats amb petites parcel·les de bosc mediterrani, constitueixen els principals elements del paisatge del voltant del poble.

TRAM 14

C-51 (ALBINYANA)

- MASLLORENÇ

Trams

T - 4233

TV - 2041

TV - 2042

Longitud

18 km.

Municipis

Albinyana

Bonastre

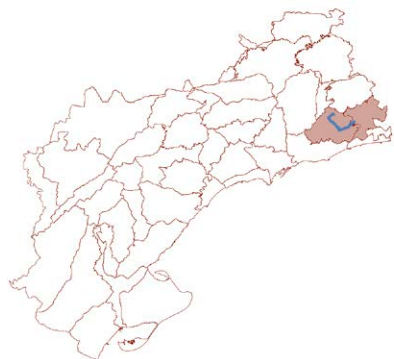
Montferri

Masllorenç

Unitats de paisatge

Plana de Penedès

Massís de Bonastre



Interès paisatgístic del tram

- Carretera d'interès paisatgístic que travessa principalment el Massís de Bonastre.
- El Massís de Bonastre està format per muntanyes baixes amb predomini del bosc i de valls agrícoles que s'interposen entre les planes de la Plana de l'Alt Camp i la Plana del Penedès.
- El mosaic de la vall agrícola del petit poble de Bonastre envolta tot el nucli. Aquesta vall ressalta pel conjunt de conreus de vinya, oliveres, ametllers i avellaners, i la seva disposició harmònica dibuixa un mosaic molt ric, tant des d'un punt de vista cromàtic com morfològic.
- A cavall entre les unitats Massís de Bonastre i Plana del Penedès, la carretera passa molt a prop dels fondos del Merino i de les Parades, que formen part del patró agrícola singular d'Albinyana. Visualment són molt evidents: quan les vinyes de la Plana del Penedès arriben a l'espai de transició amb el Massís de Bonastre, la mida de les parcel·les es va reduint progressivament resseguint els fondos que s'enfilen al massís fins a generar terrasses de pedra seca de dimensions cada vegada més petites. En aquest mosaic també hi ha una gran quantitat de petits masos, pallisses, corrals i barraques que acaben d'aportar harmonia al conjunt.
- A la plana de Masllorenç i Bonastre, o en els entorns d'Albinyana, hi ha una important presència d'elements de pedra seca. Es tracta especialment de marges per delimitar parcel·les, per abancalar el terreny o per fer de límit amb camins i carreteres. També és una àrea amb una gran densitat de barraques de pedra seca.
- Les grans àrees de vegetació arbustiva existents entre Bonastre i Albinyana són, d'una banda, a conseqüència de l'abandonament agrícola i, per l'altra, el resultat de l'efecte dels incendis forestals.



Fig.132 Des de l'ermita de Sant Antoni, prop d'Albinyana, es poden obtenir vistes sobre bona part de la Plana del Penedès, i fins i tot del mar.



Fig.133 El pas de la Plana del Penedès al Massís de Bonastre és gradual, a mesura que les parcel·les de vinya van reduint-se i enfilant-se al massís en terrasses de pedra seca, com succeeix al costat de l'ermita de Sant Antoni de Pàdua.



Fig.134 El petit poble de Bonastre es localitza enmig del Massís de Bonastre, en una vall agrícola on es cultiven vinyes, oliveres, ametllers i avellaners.



Fig.135 El nucli d'Albinyana és un bon exemple de nucli ben definit: sense elements dissonants i amb límits clars entre l'espai construït i l'entorn.



Fig.136 L'entorn agrícola de Bonastre destaca per la disposició harmònica dels diferents conreus, que genera un mosaic molt ric tant cromàticament com morfològicament.



Fig.137 Prop del nucli de Bonastre, la carretera està delimitada en diversos trams per murs de pedra seca.



Fig.138 El Castell de Masllorenç, situat dalt d'un turó sobre el poble, actua com a fita pel paisatge prop d'aquesta localitat.



Fig.139 Des de la carretera es poden observar nombroses barraques de pedra seca, com aquesta a prop de Masllorenç.

- Es combinen cultius amb vegetació natural mediterrània que ressalten en diferents èpoques de l'any, com els ametllers en flor en camps delimitats per murs de pedra seca, o la diversitat cromàtica de les vinyes a la tardor.
- Els nuclis de població, generalment amb pocs elements dissonants, tenen uns límits ben clars entre l'espai construït i el seu entorn.
- Masllorenç s'aixeca sobre una extensa plana oberta al sector nord on el conreu predominant és la vinya. Es situa al vessant d'un turó on al seu capdamunt destaca el castell, que esdevé una fita. En aquesta plana agrícola del sector nord, també destaca el campanar de Rodonyà, molt visible des de la carretera.
- Prop d'Albinyana hi ha el puig de Sant Antoni, que ofereix àmplies perspectives de 360° sobre el Massís de Bonastre, la Plana del Penedès i, fins i tot, el mar.
- Les esglésies i ermites aïllades entre els boscos tenen un elevat valor històric i simbòlic. És el cas de l'ermita de Sant Antoni de Pàdua, ubicada a prop del nucli d'Albinyana, a la serra de Quadrell. El fet d'estar situada damunt d'una roca la converteix en una fita paisatgística ben singular.

6.

PROPER PASSOS



Fig.140 La lentitud i la baixa intensitat de trànsit esdevenen elements absolutament cabdals per les carreteres d'interès paisatgístic.

El present capítol té un enfocament eminentment reflexiu, conceptual i propositiu, i no pretén —ni pot— abastar el detall que requeriria una planificació minuciosa de les carreteres d'interès paisatgístic de les comarques tarragonines. Ara bé, es considera important assenyalar una sèrie d'elements rellevants que cal tenir en compte.

En primer lloc, els capítols anteriors han constatat com la xarxa viària de la Diputació de Tarragona té un gran potencial com a itineraris de percepció del paisatge i per posar en valor els elements de més interès paisatgístic. Aquests itineraris també tenen la capacitat de generar experiències turístiques i de lleure ben diverses, activar el patrimoni —tot preservant-lo— i, en conseqüència, tenen

un enorme potencial per repercutir positivament en el desenvolupament local i regional.

Cal també ressaltar que la cooperació de les administracions tarragonines competents en carreteres, territori, patrimoni cultural i turisme, és la millor via per promoure una xarxa de carreteres d'interès paisatgístic. En general, el projecte ha de posar en valor els elements de més interès paisatgístic, limitar les dimensions de la via i la velocitat de circulació, mantenir les seves característiques històriques, i ser accessibles en vehicle rodat multimodal (cotxe, bus, bicicleta, etc.). Aquesta xarxa hauria de rebre, allà on correspongui, les actuacions necessàries de condicionament, senyalització, manteniment i difusió.

Un tercer aspecte rellevant és que el projecte de carreteres d'interès paisatgístic de les comarques de Tarragona sigui coherent amb la realitat paisatgística del territori, tal com s'ha definit en el capítol 4 i com compleix la identificació de les catorze carreteres feta en el capítol 5. Aquesta selecció parteix de la gran diversitat de paisatges de la demarcació de Tarragona i s'escapa d'estratègies del tipus "Les carreteres dels millors paisatges" o "El gran tomb pels millors paisatges tarragonins". El perill de reduccionisme cultural, de banalització i de mera aproximació mercantil és molt alt.

Per tant, la identificació de les catorze carreteres feta en el capítol 5 se centra 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, o de la dimensió patrimonial de la mateixa carretera.

També cal tenir present que l'aplicació de criteris d'intermodalitat facilita articular en forma de xarxa diverses vies, ja siguin motoritzades o no motoritzades, existents o emergents a la demarcació de Tarragona (vies verdes, vies blaves, vies ciclistes, etc.). De la mateixa manera, cal anar més enllà dels vehicles automòbils i del turisme de carretera clàssic (el road trip). Es reivindica la bicicleta, el ciclisme i el caminar com a segments especialment adequats que cal tenir en compte en la gestió de les relacions entre carreteres i paisatge.

En aquest sentit, les descripcions de cadascun dels catorze trams, incloses en el capítol 5, apunten en aquesta direcció, ja que la seva connexió amb altres vies i itineraris amplia les possibilitats de generar propostes atractives i experiències complementàries d'acord amb la diversitat del territori tarragoní. Així, aquestes carreteres podrien també acabar formant part de rutes o itineraris més llargs, promoguts pels organismes competents en l'àmbit del turisme a la demarcació de Tarragona o del conjunt de Catalunya

(Patronat de Turisme Costa Daurada, Agència Catalana de Turisme, consorcis locals, etc.) o pel sector privat.

Per últim, ressaltar que l'absència d'un programa previ de carreteres d'interès paisatgístic a altres territoris de Catalunya esdevé una oportunitat per la demarcació de Tarragona per explorar estratègies i enfocaments innovadors que esdevinguin pioners i contribueixin en un futur a la creació d'una xarxa a escala catalana. Si bé el Departament de Territori i Sostenibilitat i el Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya han començat a fer-ne primeres passes, la iniciativa a escala catalana es troba encara en una fase incipient, i per això seria molt positiva una coordinació mútua.

Prioritzar entre les catorze carreteres a través de dues proves pilot

Arribats a aquest punt, i feta una primera selecció de catorze carreteres amb més potencial per ser considerades d'interès paisatgístic, té sentit catalogar-les i desenvolupar-les totes de cop? Sembla més prudent iniciar un procés progressiu a través de proves pilot amb aquelles dues vies —per exemple, ben seleccionades, on es puguin dur a terme unes mínimes intervencions i una gestió i promoció específica.

La tria d'aquestes vies sobre les quals actuar a través de dues proves pilot hauria de procurar comptar amb la complicitat de l'Àrea de Medi Ambient, Salut Pública, Enginyeria Municipal i Territori de la Diputació; l'Àrea d'Assistència al Territori—Carreteres de la Diputació; els consells comarcals i ajuntaments corresponents, o el Patronat de Turisme Costa Daurada de la mateixa Diputació de Tarragona, entre altres. El reconeixement d'una carretera com d'interès paisatgístic necessàriament implica responsabilitats —i coresponsabilitats— pel que fa al manteniment de la via i el seu equipament, així com pel que fa a la seva divulgació. No fer-ho, és a dir, tirar pel dret sense una capacitat de gestió efectiva paral·lela, pot banalitzar i repercutir negativament en el concepte de carretera d'interès paisatgístic que arribi a la població i, per tant, en el propi projecte.



De les catorze carreteres que s'han identificat que tenen més potencial per ser considerades d'interès paisatgístic a les comarques tarragonines, es proposa fer dues proves pilot, que podrien escollir-se d'entre aquestes cinc carreteres:

1. La Pobla de Massaluca - Riba-roja d'Ebre
4. La Sénia – Ulldecona
8. Falset – Siurana
9. Vilaplana – Arbolí
13. C-51 (Rodonyà) - Santes Creus

Actuar a les carreteres pilot

Des de d'una perspectiva del paisatge, les dues proves pilot de carretera d'interès paisatgístic podrien abordar, com a mínim, els següents passos i actuacions que a través de la mateixes proves pilot caldrà acabar de concretar:

1. Reconeixement de les característiques de la carretera.

És un pas imprescindible per catalogar la carretera i comporta, com a mínim:

- Analitzar de manera global les característiques de la pròpia carretera.
- Valorar l'estat de seves àrees laterals i de les tanques de seguretat.
- Identificar els accessos i els enllaços amb altres carreteres, camins, senders o carrils bici que permetin fomentar la intermodalitat.
- Identificar tots els tipus de senyalització que hi ha al llarg de la via.

Fig.141 Cal identificar les edificacions, les infraestructures i altres barreres visuals (rètols publicitaris, construccions efímeres, etc.) que limiten el camp visual.

2. 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.
- Identificar els principals trets i valors del paisatge que defineixen els trams, tal i com s'ha començat a fer amb els catorze trams del capítol 5.
- Identificar el valor patrimonial de determinades vies històriques i el seu patrimoni associat, com murs laterals de protecció de maçoneria que tradicionalment es trobaven en moltes de les antigues carreteres, murs de pedra seca, ponts de pedra o creus de terme, que confereixen caràcter al paisatge de la carretera. Aquesta és una via per a la reinterpretació dels paisatges quotidians a partir de la seva història i memòria.
- Establir in situ les pautes visuals del tram i dels punts del recorregut on es produeixen transicions entre paisatges, reconèixer els trams panoràmics, com també trams concrets on apareixen referents paisatgístics especialment destacats.
- Identificar les edificacions, les infraestructures i altres barreres visuals (rètols publicitaris, construccions efímeres, etc.) que limiten el camp visual o desfiguren la visió de les principals fites visuals (amb la finalitat de definir estratègies d'ocultació o eliminació).
- Avaluar la qualitat dels accessos als nuclis.

Fig.142 Cal establir in situ les pautes visuals del tram i dels punts del recorregut on es produeixen transicions entre paisatges i reconèixer els trams panoràmics.



3. Intervenció global a la carretera i en 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. S'han exemplificat amb els cinc trams escollits. Per exemple, es pot tractar d'aquests tipus d'actuacions:

- Adequar punts d'observació existents o construir-ne de nous. Per exemple, la carretera d'interès paisatgístic 8. Falset – Siurana, té diversos punts, com el coll Major, que esdevenen excel·lents punts d'observació. De la mateixa manera, la carretera d'interès paisatgístic 9. Vilaplana – Arbolí, gaudeix de molts trams panoràmics on es podria habilitar algun punt d'observació.
- Restaurar o recuperar elements associats al valor patrimonial de la via. Per exemple, la carretera d'interès paisatgístic 9. Vilaplana – Arbolí, especialment en el tram de pujada cap a la Mussara, conté nombrosos elements de seguretat, talussos i murs de contenció que són els originals de quan es va construir la via. De la mateixa manera, la carretera d'interès paisatgístic 4. La Sénia – Ulldecona, conté molts trams amb petits murs de pedra seca i l'accés al nucli d'Ulldecona està resseguit per una filera d'arbres.
- Regenerar trams malmesos i degradats per abocaments, acumulació de cables elèctrics, concentració d'antenes, publicitat, etc. Per exemple, la carretera d'interès paisatgístic 13. C-51 (Rodonyà) - Santes Creus en el seu sector nord creua dues urbanitzacions de baixa densitat on es podrien desenvolupar actuacions de millora. De la mateixa manera, la carretera d'interès paisatgístic 1. La Pobla de Massaluca - Riba-roja d'Ebre, en el tram proper a Riba-roja d'Ebre segueix, en paral·lel, el traçat del ferrocarril de Riba-roja d'Ebre a Saragossa, un encaix que en alguns casos es podria millorar i

potenciar la visibilitat al riu Ebre. Alguns impactes visuals negatius que resulten inevitables (deguts a edificacions o un altre tipus d'instal·lacions existents) es poden corregir mitjançant apantallaments vegetals o tractament cromàtic per a una millor percepció del paisatge en el seu conjunt.

- Instal·lar senyalització informativa específica del recorregut que faciliti l'experiència paisatgística. De manera coherent amb la imatge global de la carretera d'interès paisatgístic, a la qual s'hi fa referència en el següent apartat, es pot valorar la possibilitat de senyalitzar alguns punts emblemàtics que es vegin des de determinats trams de la carretera (nuclis de població singulars, cims i fons escènics, ermites o castells que són una fita, etc.). Tal i com es descriu més endavant, valdria la pena estudiar bé les possibilitats que ofereix el món virtual per tal d'aconseguir projectes de senyalització innovadors i discrets.

- Senyalitzar els nodes de connectivitat i intermodalitat amb altres vies, com ara vies verdes, senders, carrerades o lligalls, etc. Per exemple, la carretera d'interès paisatgístic 8. Falset – Siurana, té diversos punts que connecten amb el GR-174, que fa la volta al Priorat.

- Homogeneïtzar la senyalització vinculada amb altres iniciatives turístiques, de restauració o culturals vinculades amb la carretera (restaurants, cases rurals, altres itineraris, centres d'interpretació, punts d'interès, etc.). Aquesta actuació també hauria de plantejar la mida d'alguns cartells indicatius d'acord amb la conducció pausada que es proposa en aquestes carreteres.

- Valorar, en alguns casos, la possibilitat d'instal·lar punts de càrrega elèctrica per a cotxes i bicicletes. Les àrees d'accés als nuclis de població que es troben en el transcurs o al principi i al final dels recorreguts poden ser uns bons llocs.

- Adequar indrets on hom es pugui aturar a contemplar determinats elements rellevants del paisatge. Per exemple, la carretera d'interès paisatgístic 1. La Pobla de Massaluca - Riba-roja d'Ebre, passa molt a prop de l'embassament de Riba-roja, al riu Ebre, i també de l'ermita de Santa Magdalena de Berrús. De la mateixa manera, la carretera d'interès paisatgístic 13. C-51 (Rodonyà) - Santes Creus, passa per llocs emblemàtics, com el monestir de Santes Creus, o planes vitivinícoles de gran bellesa com la d'Aiguaviva.

- Incorporar elements destinats a limitar o disminuir la velocitat.

- Adequar les carreteres per a sistemes de transport no motoritzats, tant per satisfer les necessitats de mobilitat quotidiana com la de lleure (senderistes, ciclistes...).

- Realitzar actuacions de millora paisatgística dels accessos als nuclis que formen part d'una carretera d'interès paisatgístic en col·laboració amb els ajuntaments (millorar àrees amb acumulació de materials, punts de concentració de publicitat, gasolineres en desús, edificis abandonats o que distorsionen la visió del perfil del nucli, etc.). Per exemple, la carretera d'interès paisatgístic 4. La Sénia – Ulldecona, creua o passa molt a prop de cinc nuclis de població i en alguns casos es podrien plantejar aquest tipus d'actuacions.

Alguns projectes d'intervenció poden ser 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.

Fig.143 Dins de cada projecte concret, la interpretació del paisatge i del patrimoni vinculat a cada carretera generarà també necessitats de senyalització específica.



4. Directrius de preservació dels elements substancials de la via com a carretera d'interès paisatgístic i del seu entorn.

La carretera d'interès paisatgístic, com totes les carreteres, serà objecte d'actuacions de millora i manteniment. La condició de carretera d'interès paisatgístic hauria 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 i que determinin uns criteris d'intervenció específics per aquest tipus de via. Així, per exemple, possibles projectes que comportin l'eixamplament de la calçada, l'eliminació de tanques tradicionals o la generació de nous talussos, haurien de ser avaluats amb molta cura i s'hauria de considerar, fins i tot, desestimar-los, en alguns casos, si comporten una pèrdua dels valors que converteixen la carretera en una via d'interès paisatgístic. En aquest sentit, algunes d'aquestes directrius podrien anar en la línia de:

- Minimitzar el formigonat dels vorals de la carretera per millorar l'encaix amb l'entorn.
- Reduir al màxim la utilització de tanques de seguretat i, quan siguin necessàries, adoptar formes, materials i cromatismes que facilitin la seva integració amb l'entorn.
- Evitar que les possibles noves tanques de seguretat distorsionin elements de seguretat o altres infraestructures que formin part del patrimoni viari.
- Evitar les ampliacions d'amplades de la carretera, tret de que sigui totalment indispensable. En cas de fer-ho, mantenir el traçat original evitant la supressió de revolts, la generació d'espais intersticials i l'afectació als elements patrimonials de la via.

- Garantir una gestió de la vegetació de l'entorn de la carretera tenint en compte el caràcter de la via, proposant una gestió forestal específica pels trams on es consideri necessari (potenciar una vegetació determinada, mantenir exemplars madurs, garantir determinades panoràmiques, etc.).

5. Disseny de la imatge i la senyalització.

Treballar la imatge d'un projecte 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. Això implica, en primer lloc, dur a terme un acurat treball en relació amb la imatge mateixa del projecte i dels elements que han de dotar-lo d'identitat i visibilitat. Aquest treball inclou, per exemple, el disseny dels senyals identificadors dels trams i les carreteres. Igual que els senyals de trànsit són comuns, independentment del gestor de la infraestructura, els senyals identificadors de les vies també ho haurien de ser.

D'altra banda, dins de cada projecte concret, la interpretació del paisatge i del patrimoni vinculat a cada carretera generarà també necessitats de senyalització específica. Cal ser prudents a l'hora de senyalitzar i molt rigorosos pel que fa als continguts i el disseny. Valdria la pena estudiar bé les possibilitats que ofereix el món virtual per tal d'aconseguir projectes de senyalització innovadors i discrets que deixin una marca distintiva però discreta i respectuosa al territori.

Indubtablement, les tasques relacionades amb la construcció d'imatge comuna del pla i de la seva senyalització, així com de la senyalització patrimonial de cada carretera, obren la porta la creativitat d'artistes i experts en el disseny.

Mirada global i implicació de la comunitat local

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 on les responsabilitats de gestió recaiguin en un ens perfectament identificat, destinat a assegurar les millors condicions del projecte.

Tal i com es diu en el capítol 3, una veritable ruta no és només un llistat de recursos o indrets a visitar. En essència, una ruta és —o hauria de ser— una història, és a dir, la promesa d'evocar i viure un determinat relat. Per tant, una pregunta que caldrà anar responent durant les proves pilot serà: quines són les històries, representatives i interessants, que podem associar a les carreteres i paisatges tarragonins? O bé, quines noves narratives podríem ajudar a fer aparèixer? 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 hauríem de redescobrir.

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.

Cal, doncs, que les proves pilot atorguin 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-les com a elements vinculats a la seva identitat. Així, el viatge es pot convertir en una experiència de creació col·lectiva de nous paisatges, nascuts de la mateixa comunitat local, on els potencials visitants també puguin tenir un paper actiu en la creació de valor.

Fig.144 La naturalesa cultural de l'experiència implica desenvolupar, en cada cas, narratives específiques que enriqueixin la mirada sobre el paisatge i la mateixa carretera.



7.

REFERÈNCIES

BRIEDENHANN, Jenny; WICKERS, Eugenia (2004). "Tourism Routes as a Tool for the Economic Development of Rural Areas – vibrant hope or impossible dream?", *Tourism Management*, vol. 25, núm. 1, febrer 2004, p. 71-79.

CONSELL D'EUROPA (2000). *Conveni europeu del paisatge* [en línia] <<https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/176>> [consulta: 21.12.2020].

CONSELL D'EUROPA (2012). *Landscape facets. Reflections and proposals for the implementation of the European Landscape Convention*. Strasbourg: Council of Europe Publishing.

CONSELL D'EUROPA (2015). *Cultural routes management: from theory to practice*. Strasbourg: Council of Europe Publishing.

CROWE, Sylvia (1960). *The landscape of roads*. London: The architectural Press.

DIPUTACIÓ DE TARRAGONA (2017). *Xarxa viària* [Mapa]. Inèdit.

DIPUTACIÓ DE TARRAGONA (2019). Dades de trànsit (2018) de la xarxa de carreteres de la Diputació de Tarragona [en línia]. <<https://www.dipta.cat/ca/serveis/territori/exploitacio>> [consulta: 21.12.2020].

DIVERSOS AUTORS (2007). *1º Congreso Paisaje e infraestructuras. Libro de actas*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Centro de Estudios Paisaje y Territorio.

DIVERSOS AUTORS (2010). *2º Congreso Paisaje e infraestructuras. Libro de actas*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Centro de Estudios Paisaje y Territorio.

ESPAÑOL, Ignacio (2008). *La carretera en el paisaje. Criterios para su planificación, trazado y proyecto*. Sevilla: Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía.

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.

KOŁODZIEJ, Anna (2017). "Landscape Routes as an Infrastructural Core of Cultural Landscapes; Their Distinctive Role for The Character of Region", *IOP Conf Series: Materials Science and Engineering*. Vol. 245 (042053).

MAJORAL, Anna (2013). *El artefacto como condición prèvia al paisaje. Evolución y tendencias en el diseño de las autopistas catalanas*. Treball final de màster de la UPC-ETSAB.

MANFREDI, Fabio (2020). "La línia en el paisatge", dins *La carretera en el paisatge*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya; Barcelona: Direcció General de Turisme del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya, (Plocs de paisatge; Reflexions; 7).

NOGUÉ, Joan (2010). *Paisatge, territori i societat civil*. València: Tres i Quatre.

NOGUÉ, Joan; SALA, Pere (eds.) (2012). *Catàleg de paisatge. El Camp de Tarragona*. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat; Associació Empresarial Química de Tarragona.

NOGUÉ, Joan; SALA, Pere (eds.) (2013). *Catàleg de paisatge: Les Terres de l'Ebre*. Barcelona: Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat; [Tarragona]: Diputació de Tarragona.

OBSERVATORI DEL PAISATGE DE CATALUNYA (2016). *Catàlegs de paisatge*. [en línia]. <<http://www.cat-paisatge.net/cat/catalegs.php>> [consulta: 21.12.2020].

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

PERARNAU, Jaume (2020). "El paisatge de les carreteres i el transport. Un intangible del patrimoni de la societat industrial" dins *La carretera en el paisatge*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya; Barcelona: Direcció General de Turisme del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya, (Plocs de paisatge; Reflexions; 7).

PORTA, Eulàlia (2016). *Carretera, paisatge i patrimoni*. Treball inèdit.

PORTA, Eulàlia (2016). *Tres carreteres nacionals en el seu pas pel paisatge català: N-II, N-260, N- 340*. Treball inèdit.

RODRÍGUEZ, Jesús (2020). "Gaudir del paisatge a través de la xarxa viària. carreteres i itineraris paisatgístics a Andalusia", dins *La carretera en el paisatge*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya; Barcelona: Direcció General de Turisme del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya, (Plocs de paisatge; Reflexions; 7).

RUIZ, Rita; RODRÍGUEZ, Javier; CORONADO, José M. (2020) "Identificació i valoració del patrimoni de les carreteres modernes", dins *La carretera en el paisatge*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya; Barcelona: Direcció General de Turisme del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya, (Plocs de paisatge; Reflexions; 7).

SALA, 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]. Observatori del Paisatge de Catalunya i Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya.

SALA, Pere; GRAU, Jordi; LÓPEZ-MONNÉ, Rafael; MARINARO, Ludovica (2020). "Carreteres, paisatge i turisme. Bases per a la definició d'un model per a Catalunya", dins *La carretera en el paisatge*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya; Barcelona: Direcció General de Turisme del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya, (Plocs de paisatge; Reflexions; 7).

SHELLER, Mimi (2018). *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London; New York: Verso Books.

THIBAUT, Jean-Pierre (2020). "El paisatge del transport en l'era postpetroli", dins *La carretera en el paisatge*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya; Barcelona: Direcció General de Turisme del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya, (Plocs de paisatge; Reflexions; 7).

VIDAL, Eugènia (2020). "Paisatges d'autopista, la seqüència com a lectura paisatgística", dins *La carretera en el paisatge*. Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya; Barcelona: Direcció General de Turisme del Departament d'Empresa i Coneixement de la Generalitat de Catalunya, (Plocs de paisatge; Reflexions; 7).

ZOIDO, Florencio (dir.) (2009). *Carreteras paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Centro de Estudios Paisaje y Territorio.

ZOIDO, Florencio (dir.) (2017). *Las carreteras paisajísticas de Andalucía. Recurso para el disfrute y el aprecio social del paisaje*. Sevilla: Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía; Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía; Centro de Estudios Paisaje y Territorio.

