

Territori

Quan la carretera traeix el paisatge

La C-260 de Figueres a Roses, un exemple de banalització i caos

Stephanie Wilbrand

GRAVAT s.XIX (COL. JOAN BOIX CASTANY)



FOTO DE L'AUTOR



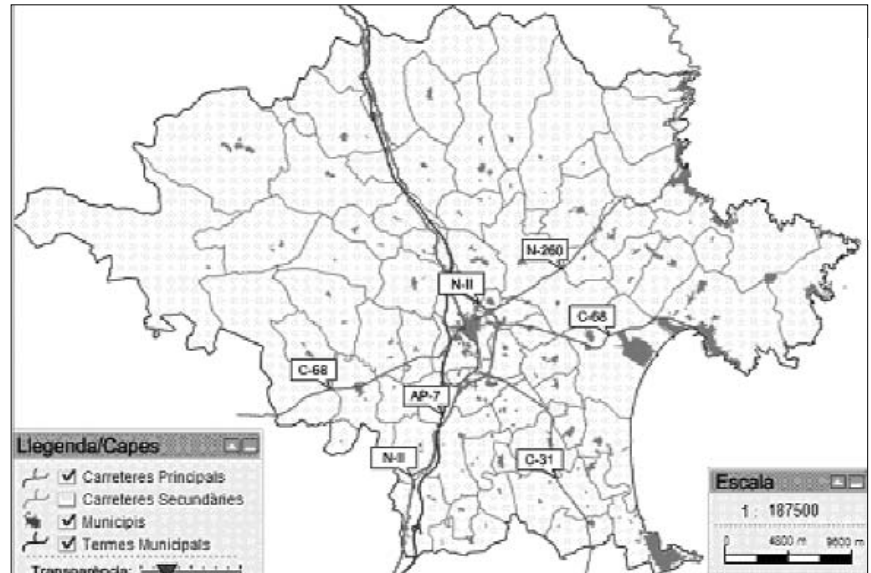
El sistema viari estructura el territori i el cohesionava. Les carreteres han exercit i continuen exercint la funció bàsica d'unir poblacions i centres de consum. Però, poden tenir altres funcions? Alguns autors asseguren que tenen un valor afegit, en haver esdevingut vies d'accés al coneixement del territori i del nostre paisatge. Així, la carretera no és només una estructura lineal, sinó que comporta dinàmiques i conseqüències importants sobre el seu entorn: és inductora de canvis. Les transformacions del paisatge de la carretera C-260, actualment convertida en autovia, són un bon exemple a l'hora de reclamar millores de protecció, gestió i ordenació.

Comparació d'imatges del mateix lloc en dues èpoques ben diferents: principi del segle xx i l'any 2007, respectivament.

És greu que fins avui no s'hagi actuat amb decisió a l'hora de protegir, gestionar i ordenar el paisatge proper a les carreteres

L'Alt Empordà es caracteritza per ser una comarca de pas. La mateixa Via Augusta travessava aquesta comarca de nord a sud. Actualment, la carretera N-II i l'autopista AP-7 travessen el territori i constitueixen l'eix principal de les comunicacions. La resta de la xarxa viària, prou densa, se centralitza a la capital comarcal de Figueres, i en destaquen l'eix pirinenc N-260, la carretera comarcal C-252 i la carretera comarcal C-260 entre Figueres i Roses. Aquesta darrera té una intensitat mitjana de trànsit diari (MTD) de 25.000 vehicles, i arriba a màxims de 50.000 vehicles als estius i caps de setmana. Amb l'objectiu d'afavorir les comunicacions a la zona i millorar la fluïdesa i la seguretat del trànsit es va impulsar el desdoblament d'aquesta carretera en diferents fases. L'any 1999 es van començar les obres del primer tram, Empuriabrava-Roses; dos anys més tard va ser el torn de la variant de Vila-sacra, i el 2005, del tram Vila-sacra - Castelló d'Empúries; finalment, l'any 2006 van començar les obres de l'últim tram, Castelló d'Empúries - Empuriabrava, tot just enllestides a mitjan 2007. La nova carretera té una amplada de 21,50 m, amb dos ponts sobre el riu Muga i el Manol i nou rotondes més que s'afegiran a les tres que ja hi ha en els 17 km que separen Figueres de Roses.

Les primeres onades de turistes dels anys 60 i el seu progressiu increment, constant i sostingut, han influït directament en l'estructura econòmica de la comarca. Castelló d'Empúries o Roses han experimentat forts creixements demogràfics i urbanístics que han transformat significativament el paisatge al llarg de l'eix viari que els uneix. Per tal d'analitzar quines han estat aquestes transformacions del paisatge al llarg de l'esmentada carretera,



Mapa d'infraestructures viàries de l'Alt Empordà.

presentem els principals resultats d'un treball que tenia com a objectiu analitzar els canvis essencials experimentats en el paisatge en el període 1957-2004, a partir de la interpretació de fotografies aèries d'aquests anys i a escales compreses entre 1:25.000 i 1:30.000. L'àrea seleccionada per a aquesta anàlisi ocupa una extensió de

2.910 ha entre els nuclis de Figueres i Roses. La delimitació engloba els municipis de Vila-sacra, Fortià, Castelló d'Empúries, les urbanitzacions d'Empuriabrava i Santa Margarida, part de Figueres i de Roses, així com una part important de la Reserva Natural Integral del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Alt Empordà.

Trànsit a la carretera C-260, terme municipal de Roses.



Cobertura de sòl	1957 % d'àrea	1972 % d'àrea	1981 % d'àrea	1987 % d'àrea	2004 % d'àrea
Nuclis urbans	2,41	2,34	2,18	2,25	3,04
Urbanització dispersa	0,60	0,54	0,74	1,08	1,12
Nous creixements	-	4,74	6,42	4,24	1,76
Conreus	89,61	85,51	84,55	80,68	73,66
Camps erms	2,26	2,26	0,39	-	0,58
Zones humides	5,09	2,98	1,41	2,69	5,45
Zones industrials	0,07	0,74	2,00	3,05	7,20
Aeròdrom d'Empuriabrava		0,88	1,02	0,88	0,39
Dipòsit de deixalles			1,27	1,40	0,57
Urbanitzacions				3,71	0,34
Activitats del sector terciari					0,77
Bosc de ribera					3,40

Taula 1: Evolució de l'ocupació de sòl 1957-2004. Font: Elaboració pròpia.

La transformació en xifres: 1957-2004

Un estudi recent de la Càtedra de Geografia i Pensament Territorial de la Universitat de Girona i del Col·legi d'Aparelladors de Girona evidencia un gran creixement urbànic a l'entorn de les estructures viàries. La construcció supera cada cop més les fronteres tradicionals dels límits urbans per formar noves estructures urbanes, en xarxa i supra-municipals, al voltant de les grans infraestructures. Els preus més econòmics del sòl i els habitatges allunyats dels grans nuclis urbans, conjuntament amb la modernització i ampliació de les carreteres –que faciliten la reducció de la durada del trajecte–, fan que molts compradors busquin casa en municipis petits i mitjans, però amb accés directe a una via que els comuniqui ràpidament amb el lloc de treball.

La taula 1 permet constatar aquest creixement en xifres. Clarament, la cobertura dominant en els anys analitzats són els camps de conreu, que ocupen una superfície a l'entorn del 80-90%, però amb un retrocés mar-

cat, d'unes 100 ha de pèrdua per cada any analitzat. Al contrari, la cobertura de nous creixements experimenta una gran expansió a partir de 1972, conjuntament amb l'ocupació de zona industrial, que l'any 2004 ja és la segona superfície dominant. Aquest fet s'explica perquè els anys 60 van ser els de màxim creixement en la història de la comarca de l'Alt Empordà. La producció d'habitatges augmenta de manera espectacular, com també la mobilitat de la població, i dibuixen dos escenaris: per una banda, s'enforteix Figueres com a capital de comarca, i per l'altra, creixen exponencialment els pobles costaners, com Roses, Llançà i la urbanització d'Empuriabrava, a causa del turisme, la qual cosa comporta una major mobilitat dintre de la mateixa comarca per l'oferta de llocs de treball als pobles costaners. Això provoca la necessitat de millorar les infraestructures, que havien quedat obsoletes a causa de l'augment del volum de trànsit.

L'agricultura segueix tenint un cert pes, però activitats com la indústria, la construcció o el sector terciari li han pres el relleu i se situen al cap-

davant de l'estructura econòmica comarcal. El turisme ha fet augmentar, i encara ho està fent, el nombre de places hoteleres i la construcció de nous habitatges, apartaments, pisos i cases, la qual cosa ha convertit aquesta zona en un espai de segona residència i zona predilecta per a la jubilació.

Trencament del paisatge

Un dels canvis més notables és l'aparició de la urbanització Empuriabrava allà on fins a mitjan dels anys 60 hi havia una extensa zona humida. La transformació d'uns aiguamolls en sòl urbanitzat crea la sensació de trencament del paisatge natural al llarg de la carretera.

L'ocupació de sòl corresponent a les zones humides és la que ha experimentat més canvis al llarg dels anys analitzats. Després d'una regressió a l'entorn d'un 4% entre 1957 i 1981, s'inicia una etapa de recuperació notable de la seva superfície (1981-1987), que gairebé es duplica (d'1,41% a 2,69%). A partir de 1987 es recupera gràcies a la creació del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Alt Empordà l'any 1983, a partir del qual s'engeguen iniciatives per protegir i recuperar aquests espais cada vegada més valorats. Des de llavors, el seu increment ha estat constant i sostingut, fins a arribar, l'any 2004, a ocupar una superfície superior a la que ocupaven l'any 1957 (5,45% i 5,09%, respectivament). Una altra cobertura que cal destacar és la dels camps erms. Aquests han desaparegut completament des de 1987, ja que han estat destinats a altres usos, com ara l'ús industrial o el de nous creixements urbans.

Si a més de la lectura de les grans cobertures de sòl hi afegim la d'aquelles que no ocupen una superfície tan

Des de la creació del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Alt Empordà l'increment de zones humides ha estat constant i sostingut

gran, podem observar altres dinàmiques sobre el territori. Ens referim a les activitats del sector terciari, al bosc de ribera (per ser una zona travessada per dos rius, el Manol i la Muga), a les urbanitzacions (sobretot les de Santa Margarida i Empuriabrava, presents a la zona des dels anys 70), a l'aeròdrom d'Empuriabrava (just al costat de la carretera C-260 i, per tant, dintre de l'àmbit d'anàlisi) i al dipòsit de deixalles (també al costat de la carretera, en el terme municipal de Roses).

Mentre que la superfície dels nuclis urbans té un creixement continuat, al voltant d'un 1% per any analitzat, els nous creixements experimenten un increment exponencial. La superfície de l'aeròdrom d'Empuriabrava ha disminuït, perquè ha hagut de cedir espai a les noves construccions, sobretot la urbanització d'Empuriabrava i el desdoblament de la mateixa carretera. Per altra banda, el dipòsit de deixalles localitzat en el terme municipal de Roses està en procés de desaparició per la implan-



La carretera C-260, a l'alçada de la urbanització Empuriabrava.

tació d'un nou abocador comarcal ubicat a Pedret i Marzà, a la carretera N-260 entre Llançà i Figueres.

L'augment d'usos en el territori suposa més fragmentació, és a dir, més heterogeneïtat i diversificació i, per tant, un major canvi en el paisatge a l'entorn de la carretera. Es donen

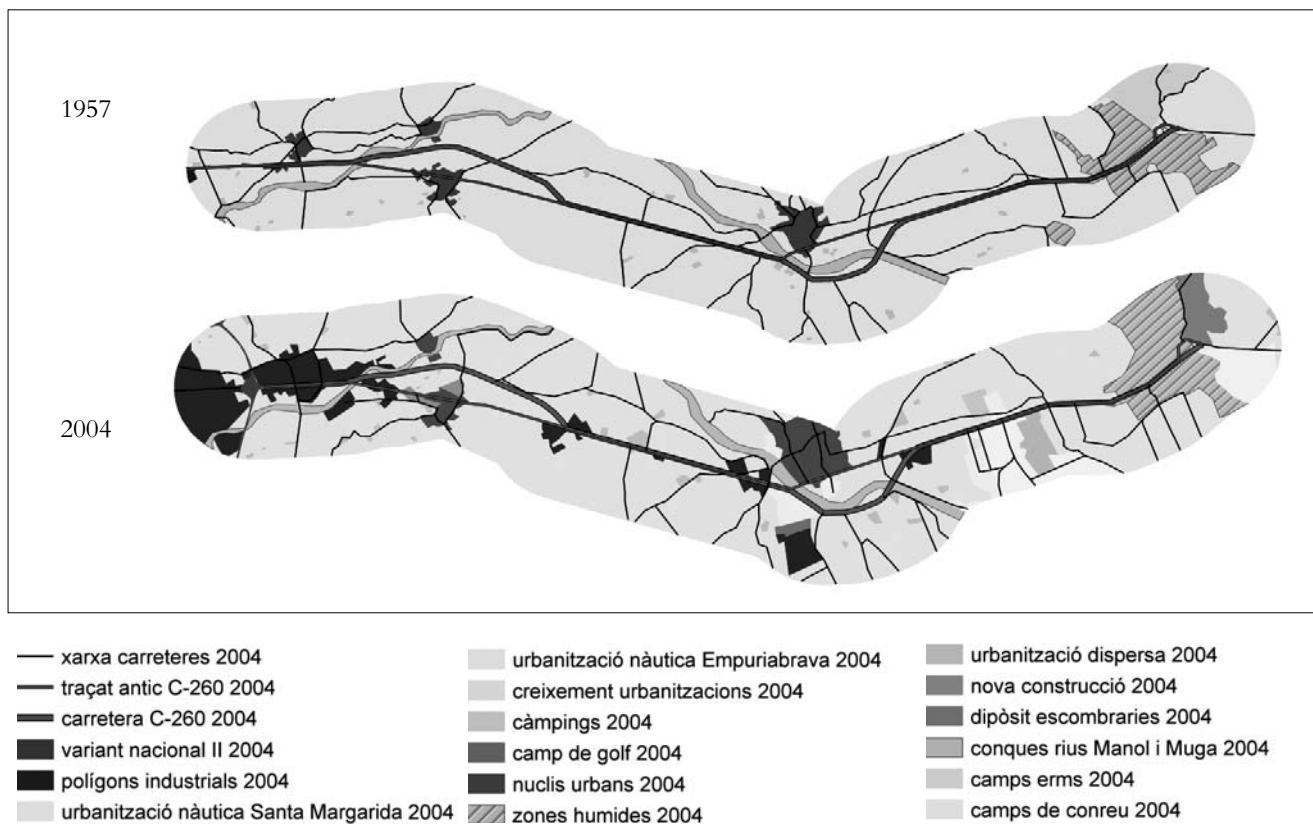
canvis sobtats, com és el cas de l'esmentada urbanització d'Empuriabrava, o l'augment de les zones urbanes i el creixement dispers en el territori. Comencen a destacar cada cop més les ocupacions artificials en detriment de les cobertures naturals. Aquest factor implica una transformació important quant a impacte visual percebut des de la carretera. La imatge ja no és homogènia, de continu natural entre Figueres i Roses, sinó que apareixen molts objectes nous al llarg dels 17 km, com ara naus industrials, noves urbanitzacions, botigues de mobles, gasolineres, parc d'atraccions, entre d'altres, que van modificant el paisatge en aquesta zona i el banalitzen progressivament.

Sensació de perifèria ininterrompuda

El creixement desmesurat dels polígons industrials i dels nous creixements urbans ha convertit la C-260 en un continu urbà on la sensació de perifèria ininterrompuda s'accentua, sobretot, en el nucli de Vila-Sacra, que s'està convertint en ciutat dor-

Carretera C-260, a l'alçada del terme municipal de Castelló d'Empúries.





Mapes de cobertures del sòl 1957 i 2004. Escala aproximada 1:65.000.

mitori de Figueres, ja que es troba ben comunicat, té tots els serveis que també ofereix Figueres, els habitatges són més barats i el planejament actual preveu un creixement sostingut amb la creació d'una nova urbanització entre el tram antic de la carretera C-260 i la seva variant.

Una altra problemàtica destacada és la pressió urbanística que s'està generant sobre la cobertura de les zones humides, de bosc de ribera i els pocs camps de conreu que encara subsisteixen. Calen actuacions que evitin l'abandonament i impulsin projectes per protegir aquestes zones tan delicades i evitar al màxim la proliferació del continu urbà format per naus industrials i comercials, on s'intercalen petites zones verdes destinades a activitats de lleure, com ara

campus de golf o pistes de bitlles. Un bon exemple n'és el nucli de Castelló d'Empúries: la creixent ocupació del bosc de ribera al llarg del riu Muga palesa un greu problema a tenir en compte, no només perquè s'està destruint paisatge natural, sinó pel fet que tota aquesta àrea és susceptible a inundacions. Aquesta construcció està, però, en ple procés i en el planejament vigent figura com a nou creixement de zona residencial.

La carretera, inductora de canvis

L'anàlisi en detall de les transformacions del paisatge a l'entorn de la carretera C-260 posa de manifest que l'escenari que s'hi dibuixa és un model de colonització típic de carretera-mercat, on el tipus d'edificació dominant

és el magatzem-botiga, construït amb arquitectura hiperbòlica, a pocs metres de la carretera i amb aparcament al davant. Aquest tipus d'edificació es barreja amb una multitud de construccions amb diferents orígens i funcions, com les naus industrials i comercials i les activitats de lleure.

A més de constatar dinàmiques que ja s'insinuaven a nivell intuïtiu, com la regressió dels camps de conreu, l'expansió de les àrees urbanes i l'augment de la urbanització de polígons industrials i de serveis (és a dir, l'increment de l'espai artificialitzat), el mesurament del ritme de canvi ha permès evidenciar que la transformació del paisatge tradicional de l'Alt Empordà s'ha anat accelerant amb el pas del temps, i un dels factors clau d'aquesta acceleració durant els darrers

És un paisatge desestructurat, caòtic, fràgil i amb una tendència clara a la disminució exponencial de les àrees de conreu al llarg de la carretera

anys ha estat l'inici de les obres de transformació de la carretera C-260 en autovia, iniciades l'any 1999.

La transformació, durant el període de 1957-2004, del paisatge de la zona analitzada evidencia, a primera vista, una major complexitat i diversitat de les cobertures representades, que podria interpretar-se com un increment en l'heterogeneïtat del paisatge i, per tant, un augment en tota mena d'intercanvis i de relacions. No obstant això, el cert és que ha derivat en un augment de la fragmentació i, per tant, en un increment del nivell de complexitat i de la quantitat d'ocupacions del sòl que ha donat lloc a un paisatge desestructurat, caòtic, fràgil i amb una tendència clara a la disminució exponencial de les àrees de conreu al llarg de la carretera.

D'aquesta manera, la sensació que hom té circulant per la calçada és d'agregació visual, una invasió desordenada, però programada, de zones industrials-terciàries, parcel·les i naus comercials, grans i regulars, col·locades de forma aïllada al llarg de la infraestructura viària, amb la intercalació de grans anuncis publicitaris que reclamen l'atenció dels consumidors. L'eix Figueres-Roses té un gran potencial de desenvolupament comercial, industrial, lúdic i esportiu, i s'ha convertit en el motor de creixement comarcal. Aquest motor es deriva d'un eix ja consolidat amb assentaments petits, com ara Vilasacra o Castelló d'Empúries, que s'estan convertint en assentaments d'usos perifèrics. A més a més, l'eix Figueres-Roses és la via de connexió amb el nord de la Costa Brava.

Més enllà del cas analitzat, tot sembla indicar que no s'està actuant com caldria per tal d'atendre les problemàtiques paisatgístiques vinculades al món de la carretera. Insistim que les carreteres són alguna cosa



La carretera C-260, a Empuriabrava.

més que sistemes connectors entre poblacions: mantenen un valor patrimonial i són les vies d'accés per al coneixement del territori i, sobretot, del paisatge. Les carreteres són les finestres del paisatge. Per això, la carretera ha de participar en el caràcter dels llocs que travessa, superar la condició d'obra lineal per passar a ser una forma més en el territori (Aguiló, 1999). La major part dels ciutadans perceben el paisatge a través de la carretera. I per això, és encara més greu que fins avui no s'hagi actuat amb decisió a l'hora de protegir, gestionar i ordenar el paisatge proper a les carreteres. Tot el contrari, moltes vegades el que veiem és banal i amb falta d'originalitat, sobretot a l'entrada de nuclis urbans. Es viu amb intensitat la sensació de caos i desconcert en aquests nous espais híbrids de transició entre allò urbà i allò rural.

En conclusió, la carretera, en el seu conjunt, no només és una estructura lineal, sinó que la construcció d'una carretera o la seva ampliació comporten dinàmiques i conseqüèn-

cies importants sobre el paisatge de l'entorn: la carretera és inductora de canvis. Les dinàmiques que es generen sobre el territori són imprevisibles i, per tant, a l'hora de dissenyar el traçat d'una futura carretera cal tenir molt present el planejament del seu conjunt. El debat sobre la pressió urbanística que afecta els terrenys a l'entorn de les grans infraestructures viàries és encara obert i totalment vigent.

Stephanie Wilbrand

és geògrafa.

Per saber-ne més

- AGUILÓ, Miguel. *El paisaje construido. Una aproximación a la idea de lugar*. Madrid: Ediciones Castalia, 1999.
- BASTEN, Ludger. *Postmoderner Urbanismus: Gestaltung in der städtischen Peripherie (Stadtzu-künfte 1)*. Münster (Alemanya): LIT Verlag, 2005.
- MATA, Rafel; TARROJA, Àlex. *El paisaje y la gestión del territorio: Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*. Barcelona: Diputació de Barcelona, 2006.
- TORRES I CAPELL, Manuel de. *La transformació del paisatge a l'entorn de les carreteres*. Girona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Demarcació de Girona, 1992.