

**LA VALORITZACIÓ
DE LES PERIFÈRIES URBANES**
El projecte de millora paisatgística
de l'accés a Granollers
per la carretera BP-5002

SUMARI

1. La valorització de les perifèries urbanes i la millora del paisatge
 2. Els accessos als nuclis urbans i el paper de l'arbrat
 3. El projecte de millora paisatgística de l'accés a Granollers
 4. Àmbit i objectius del projecte
 5. Característiques del projecte
- Conclusions**

JAUME BUSQUETS I FÀBREGAS

Subdirecció General de
Paisatge i Acció Territorial
Generalitat de Catalunya

LA VALORITZACIÓ DE LES PERIFÈRIES URBANES

El projecte de millora paisatgística de l'accés a Granollers per la carretera BP-5002

«[...] i aquesta ciutat la voltaria d'unes arbredes altes i verdíssimes.»

Josep Carner

1. La valorització de les perifèries urbanes i la millora del paisatge

En els contextos metropolitans, les perifèries urbanes —enteses aquí com els límits de les ciutats— han estat sovint espais de l'oblit, llocs que no gaudeixen de l'atenció que prestem als nuclis històrics o a les àrees residencials de nova creació, espais que presenten gairebé sempre un aspecte inacabat, precari i impersonal i que, en molts casos, estan carregats de connotacions negatives associades a la marginalitat i la inseguretat ciutadana.

Sovint les perifèries urbanes metropolitanes són el lloc de trobada entre les traces de dos móns (el món urbà en sentit estricte i el món rural) entre els quals es genera un diàleg no sempre fàcil i un paisatge que ens resulta pertorbador perquè s'allunya de la imatge nítida dels centres urbans o de la imatge més o menys bucòlica del camp.

Durant les darreres dècades, el creixement urbà de caràcter dispers i la proliferació descontrolada d'activitats periurbanes han contribuït a estendre pel territori alguns dels trets característics que s'atribueixen als paisatges perifèrics, entre els quals destaquen el desordre, la pèrdua d'identitat o la banalització dels llocs.

D'altra banda, la distinció entre centre i perifèria és cada cop més feble en els entorns metropolitans contemporanis i assistim a la creació d'espais difícils de categoritzar amb les categories convencionals i que es caracteritzen sobretot per la hibridació d'usos i funcions. Un dels perills d'aquesta dinàmica és la formació d'un paisatge de difícil llegibilitat i alhora despersonalitzat.

Dins d'aquest context, els accessos als nuclis urbans adquireixen una importància cabdal en els processos de valorització de les perifèries urbanes. D'una banda, perquè estableixen la relació funcional i significativa entre les ciutats i el seu entorn metropolità, entre el dins i el fora, entre el passat i el present. D'una altra, perquè esdevenen una gran oportunitat per a la reconquesta de l'espai periurbà per a ús dels ciutadans i per a la conformació d'espais més habitables.

Aquest article tracta de la importància de l'arbrat i l'ordenació d'usos i espais en la configuració de les entrades a les ciutats i descriu el projecte de millora paisatgística de l'accés a Granollers per la carretera BP-5002 al pla de Palou, a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

2. Els accessos als nuclis urbans i el paper de l'arbrat

Hi va haver un temps en què les entrades a la majoria de pobles i ciutats es feien a través de carreteres vorejades de fileres d'arbres frondoses. Els viatgers sabien que s'acostaven a un nucli urbà perquè uns quilòmetres abans de l'arribada els acollien els vestíbuls arbrats que formaven els arbres a les entrades a les viles. I, a banda de les entrades als nuclis urbans, els arbres formaven part habitual de la fesomia de moltes carreteres i àrees de descans.

Més tard, el país va progressar econòmicament i l'automòbil es va convertir en el vehicle anhelat per les classes mitjanes i en una de les icones d'una societat que s'esforçava per deixar enrere els temps de penúria de les primeres dècades del franquisme. Durant els anys seixanta, amb la popularització del cotxe es va iniciar l'adaptació dels espais públics i les vies de comunicació a les seves necessitats i servituds. Es van eixamplar velles carreteres, estretir les voravies, habilitar aparcaments (sovint retallant els espais públics), etc. En poc temps l'automòbil es va ensenyorir de les nostres pobla-

El pla de Palou a mitjan segle xx, entre la carretera vorejada d'arbres (a la dreta en primer pla) i el riu Congost (al fons). La majoria d'elements són encara reconeixibles en el paisatge actual



cions i alhora es va convertir en una eina de treball per a un sector i en un instrument de lleure per a un ventall cada cop més ampli de població.

La supressió dels arbres de les nostres carreteres s'inseureix en aquest procés de transformació de l'entorn urbà i les infraestructures per tal de satisfer les necessitats d'un trànsit sempre creixent. Moltes persones encara retenen a la memòria les imatges dels plàtans d'ombra acabats de talar al llarg de les cunetes i la imatge xocant de les carreteres desolades. Eren els temps del *desarrollismo* i els arbres eren vistos com un obstacle per al progrés, com un element associat a un món que semblava condemnat a desaparèixer i així calia que fos per encarar un futur prometedor. La premsa de l'època parlava de seguretat, d'evitar accidents, d'adaptar-se als canvis... La veritat, però, és que ni tan sols es van arribar

a preveure altres opcions que tal volta haguessin permès assolir els mateixos objectius amb mitjans menys dràstics. Un exemple és l'estratègia de desdoblament de les vies que van adoptar nombroses viles franceses en el passat i que avui tornen a impulsar i que va permetre salvar un gran nombre d'arbres que avui són ja centenaris.

Més tard, el país va iniciar una etapa intensa de reformes polítiques i es van celebrar eleccions municipals democràtiques. Els nous consistoris van haver de fer front a dèficits urbans i reptes socials molt importants. En aquell moment ja s'havien començat a manifestar alguns dels inconvenients de l'anomenada «era de l'automòbil» (creixement imparable del trànsit, col·lapse circulatori, dèficit crònic d'aparcaments, contaminació, soroll...) i es va iniciar un canvi de tendència significatiu amb polítiques de recuperació dels espais públics, de vianantització dels centres històrics, de limitació de la velocitat de circulació, etc. Gairebé tres dècades més tard, aquest procés encara no ha conclòs i actualment vivim l'aparent paradoxa d'haver de compatibilitzar un parc automobilístic creixent amb l'exigència d'unes ciutats més habitables i una circulació més segura. Com tota obra humana, lluny de ser una panacea, l'automòbil s'ha manifestat amb tota la seva complexitat, amb avantatges indubtables i inconvenients de pes que hem de saber gestionar racionalment, a favor del confort de les ciutats i de la qualitat de vida dels seus habitants.

Avui, les necessitats de millorar les perifèries urbanes i de pacificar el trànsit retornen a l'arbrat el protagonisme perdut i el seu potencial en la configuració d'espais urbans acollidors. I aquest potencial es manifesta especialment útil en la definició dels accessos i les entrades als nuclis urbans. En aquest sentit, la recuperació de l'arbrat viari no s'ha d'interpretar com una operació nostàlgica o exclusivament d'embelliment, sinó com una

La imatge aèria del pla de Palou permet apreciar la permanència de la traça rural als límits de la ciutat. En vermell, la carretera BP-5002, d'accés a Granollers



oportunitat per dissenyar entrades dignes a les ciutats, millorar l'entorn i augmentar la qualitat de vida de les persones.

El projecte que es presenta a continuació mostra com s'ha utilitzat l'arbrat en un projecte de revalorització de la perifèria urbana, en un cas en què no era possible reproduir el model tradicional de plantació en túnel mitjançant una doble filera d'arbres, ja que la reduïda secció de la via impedia aquesta opció.

3. El projecte de millora paisatgística de l'accés a Granollers

El projecte de millora paisatgística de l'accés sud de Granollers, al lloc conegut amb el nom de pla de Palou, s'inscriu en el marc de les actuacions de millora del paisatge, previst per la Llei 8/2005, de 8 de juny de protecció, gestió i ordenació del paisatge. Aquesta llei estableix entre altres actuacions «la millora paisatgística de les perifèries i de les vies d'accés a les ciutats i les viles, i també l'eliminació, la reducció i el trasllat dels elements, els usos i les activitats que les degraden» (article 8.b) com una de les tipologies d'actuacions paisatgístiques que han d'impulsar les administracions públiques.

El projecte es va portar a terme entre els anys 2005 i 2007 a partir d'un conveni de col·laboració entre tres administracions: la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, la Diputació de Barcelona i l'Ajuntament de Granollers. Els seus objectius generals eren:

- El millorament de la urbanització de l'accés a aquesta ciutat per la carretera BP-5002.
- El condicionament del lloc per a ús dels vianants.
- La millora de les condicions generals de seguretat viària.
- La dignificació de la imatge d'un entorn singular pel manteniment del seu caràcter rural, el pla de Palou.

L'avantprojecte de millora paisatgística va ser redactat pel Servei de Paisatge de la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge l'any 2005 i el projecte executiu va ser redactat l'any 2006 dirigit pels arquitectes Quim Rosell i Natalia Bernárdez. La superfície total de l'actuació ha estat de 29.000 m² i el cost total de les obres (cofinançat per les tres parts signants del conveni) de 1.869.743 €, amb una repercussió de 70,00 €/m². Les obres es van licitar l'any 2006 i van finalitzar l'any 2007.

El pla de Palou, al sud de Granollers, correspon a l'antic terme del poble de Palou, annexionat a aquesta ciutat l'any 1928. Es tracta d'una plana emmarcada per la via

El trànsit rodat no pot ser l'únic protagonista de les vies d'accés als nuclis urbans. Les obres de millora de les entrades a les poblacions han de permetre guanyar espai per a l'ús dels vianants



del ferrocarril i pel riu Congost. La seva fesomia agrària s'ha mantingut gràcies a la voluntat del consistori de conservar aquest àmbit com a no urbanitzable. El pla forma un mosaic agrícola estructurat per una xarxa de camins rurals, entre els quals destaca el camí Ral, al llarg del qual se situen diferents masies i una església d'origen romànic. Altres elements construïts d'interès patrimonial són els carrers de cases entre mitgeres, habitades als segles XVIII-XIX per treballadors del camp, i que formen petites agrupacions lineals adjacents a la carretera.

Durant les darreres dècades, la proximitat al nucli urbà i el progressiu avenç de la ciutat, juntament amb la proliferació d'activitats i construccions pròpies dels espais periurbans, han alterat parcialment la fesomia tradicional del pla de Palou, tot i que el lloc encara manté el seu caràcter agrari i singular en una de les zones més actives de la comarca del Vallès. Aquesta permanència ha estat possible perquè l'Ajuntament de Granollers ha mantingut durant els darrers anys una posició ferma en defensa del caràcter no urbanitzable del lloc, que ha culminat en l'aprovació definitiva del POUM, l'any 2007, que classifica aquest espai com a sòl no urbanitzable.

La carretera BP-5002, que travessa longitudinalment el pla de Palou, ha estat, pràcticament fins a l'actualitat, el principal accés i entrada a Granollers per als vehicles procedents de l'autopista AP-7, i ha patit alguns dels problemes més comuns en aquests tipus de vies: trànsit intens, inseguretat viària, urbanització deficient, manca de confort, banalització del paisatge, etc.

4. Àmbit i objectius del projecte

El projecte abraça el tram de carretera BP-5002, d'1,5 km de longitud, comprès entre el nus d'accés a l'autopista i el nucli urbà de Granollers. Fins a mitjans del segle XX aquest tram, com era comú a moltes entrades

als nuclis urbans de Catalunya, es caracteritzava per les fileres d'arbres plantats a banda i banda del vial, tal com recullen les fotografies i cròniques de l'època.

Aquesta configuració va desaparèixer, igual que va succeir a d'altres carreteres de la comarca, amb la popularització de l'ús de l'automòbil. La tala d'arbres i l'asfalt van canviar la fesomia del lloc, que es va veure alterada progressivament per l'aparició de noves construccions i activitats a les vores de la carretera (habitatges, tallers, comerços, magatzems, establiments de restauració, etc.).

A l'hora d'iniciar el projecte de valorització del pla de Palou, l'aspecte d'aquest lloc no era substancialment diferent del que ofereix un gran nombre d'accessos als nuclis d'altres pobles i ciutats (urbanització parcial i discontinua, indefinició funcional dels espais públics, presència desordenada de publicitat, permanència d'elements obsolets, etc.) però tenia una especificitat remarkable, la coexistència d'aquest conjunt de problemes al costat d'un potencial paisatgístic de primer ordre: entorn de qualitat, visió àmplia del paisatge agrícola del pla de Palou, disponibilitat d'espai per actuar, etc.

Els objectius específics del projecte van tenir per finalitat resoldre els múltiples dèficits que presentava l'espai a partir de:

- La restitució d'una imatge global i unitària de l'accés adaptant la secció i la planta de la carretera als actuals condicionants físics i necessitats funcionals.
- La plantació d'arbrat viari com a element continu al llarg del traçat, tot potenciant les visuals més valuoses del lloc i filtrant la visió dels espais menys afortunats.
- La delimitació i la definició formal dels espais adjacents a la carretera vetllant per la seva seguretat, funcionalitat i harmonia.

Imatge característica de molts accessos als nuclis urbans, amb una profusió desordenada de publicitat i una urbanització incompleta dels espais públics



- L'habilitació d'espais públics de circulació i estada per a ús dels vianants.
- La pacificació del trànsit mitjançant la redefinició de la secció.
- La dotació dels elements de mobiliari urbà.
- La supressió de línies aèries de subministraments.

Un dels reptes més importants del projecte era trobar una solució adequada a l'asimetria que presenten les dues vores de la carretera, tant pel que fa a la distribució dels espais com a la disposició de les edificacions i els elements diversos que acompanyen la via. La carretera discorre en sentit N-S, des de Granollers fins al nus de l'autopista. La banda est de la carretera és la que aplega un nombre més gran de construccions i d'activitats, mentre que a la banda oest, al costat del riu, l'ocupació física de l'espai és menor. Això es tradueix en una intermitència de les obertures visuals al costat de llevant (muntanya) i en una constància de les obertures visuals al sector de ponent (riu) on hi ha la majoria de masos i el petit nucli de Palou. En sentit N-S, el sector més pròxim al nucli de Granollers, al llarg d'uns 500 m, està desproveït pràcticament de construccions, que es concentren, en canvi, a la meitat més allunyada de l'esmentat nucli.

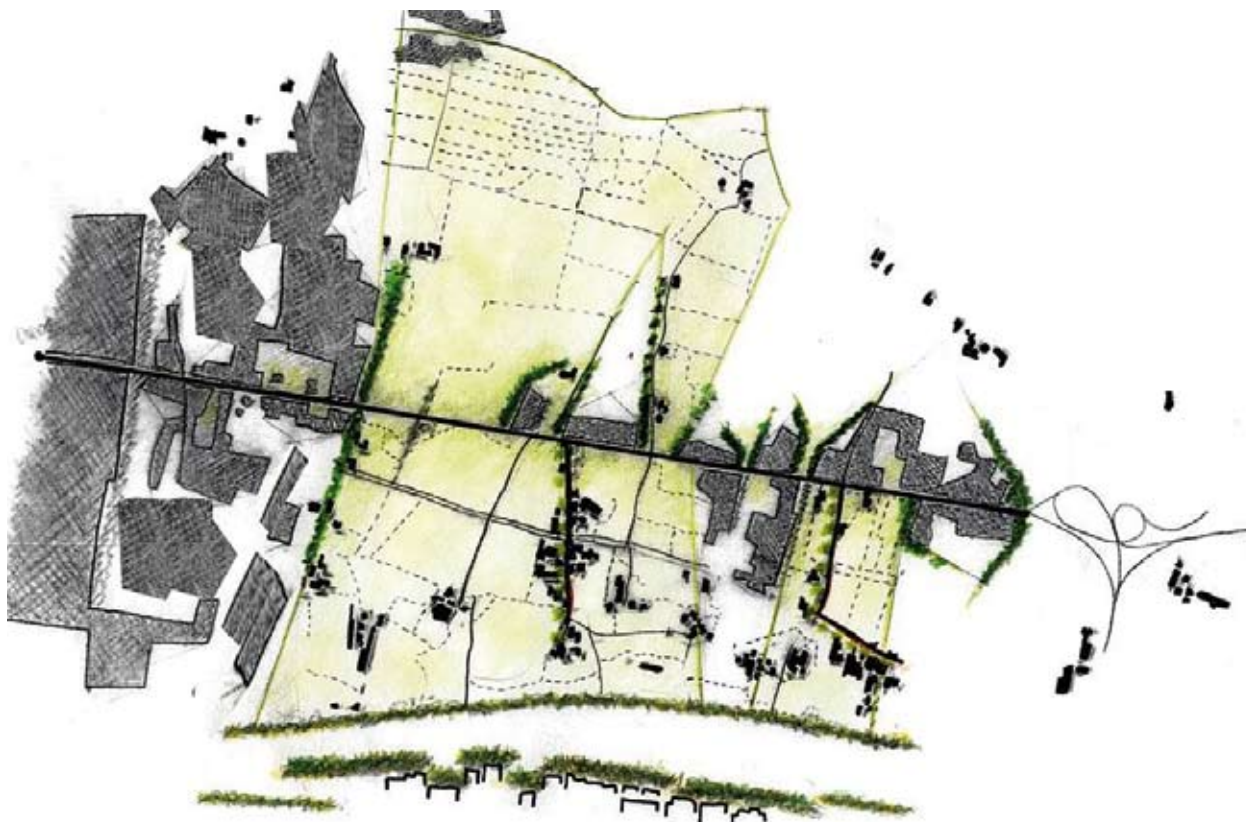
Finalment, cal advertir que el projecte de millora paisatgística de la carretera BP-5002 s'inscriu en un procés més ambiciós d'actuacions municipals encaminades a la valorització de tot el pla de Palou. Entre aquestes actuacions, destaca el condicionament del camí Ral, que transcorre paral·lel a la carretera i el riu, la intervenció a les lleres del riu i la creació d'un passeig fluvial, així com altres actuacions de caràcter més puntual encaminades a potenciar altres elements significatius.

5. Característiques del projecte

El projecte de millora del paisatge de l'accés sud de Granollers té com a idea principal el condicionament paisatgístic del lloc per tal de restaurar el seu caràcter de «porta de la ciutat». En aquest context, concebre la carretera com a «porta de la ciutat» significa que al llarg del seu recorregut, la BP-5002 ha d'esdevenir un itinerari privilegiat des del qual percebre l'aproximació al nucli urbà i la relació existent entre la ciutat i el territori que l'envolta. Una segona idea principal, íntimament relacionada amb la primera, és la millora de la funcionalitat i del confort urbà de la via, especialment per a veïns i vianants.

El projecte planteja la carretera com a element integrador de les activitats i construccions que hi estan en contacte i com a element destacat i estructurador del projecte més ampli de valorització global del pla de Palou. Amb

L'anàlisi de les visuals des de la carretera BP-5002 sobre l'entorn rural del pla de Palou ha estat determinant per definir el tractament paisatgístic del lloc



aquesta finalitat dóna una resposta diversa i coherent a la sèrie de situacions i necessitats que es succeeixen al llarg del vial, al mateix temps que potencia la percepció visual i unitària del paisatge del lloc.

Una de les característiques ja esmentades del pla de Palou és l'asimetria dels dos costats de la carretera. El projecte resol aquesta asimetria amb el disseny d'una secció diferenciada de les dues vores combinat amb un tractament homogeni d'aquesta al llarg de tot el seu recorregut. D'altra banda, es reforça la presència de la xarxa de camins del pla de Palou, mitjançant la plantació selectiva de vegetació a les cruïlles entre els camins i la carretera, de manera que s'estableixi una connexió visual lògica entre tots dos sistemes viaris que atenuï la desvinculació de la carretera respecte al lloc.

A continuació es detallen les principals actuacions que han permès assolir els objectius del projecte:

REESTRUCTURACIÓ DE LA SECCIÓ DE LA VIA

L'amplada de la calçada es redueix sensiblement: d'un ample mitjà de 9,5 m amb vorals inclosos, es passa a un ample per a la circulació de vehicles de 7 m. Aquesta reducció permet mantenir el nombre de carrils, alhora que afavoreix la disminució de la velocitat de circulació fins als 50 km/h, pròpia de qualsevol travessera urbana.

La semaforització, la millora de la senyalització i l'ordenació de les àrees d'aparcament són altres actuacions que afavoreixen la seguretat i mobilitat dels vianants.

La pacificació del trànsit és un aspecte clau de la proposta, perquè gràcies a la reducció de l'espai disponible per al trànsit rodat és possible incorporar voreres amb espai suficient per plantar vegetació i crear un ambient més confortable per als veïns i vianants. Així mateix, ha permès crear noves zones adequades per al repòs i la contemplació del paisatge.

CONSTRUCCIÓ DE VORERES

La construcció de voreres al llarg de tot el recorregut permet el passeig confortable i segur dels vianants. La mida de les voreres s'adapta a les dimensions i elements propis de cada tram, però mantenint sempre una amplada mínima d'1,5 m. Alguns elements es mantenen de manera constant, com el paviment i la il·luminació, mentre que d'altres tenen una presència discontinua però coherent i unitària, com el mobiliari urbà.

El paviment està format per llambordins de formigó prefabricat. S'han emprat dos colors, el groc i el vermell, amb tonalitats similars, que es van intercalant tot creant una pauta que evoca l'estructura agrícola ad-

jacent. El projecte manté l'accés rodat a les finques mitjançant la construcció de guals remuntables a la vorera.

La instal·lació de nou mobiliari urbà al llarg del recorregut i d'una nova il·luminació a la vorera oest han completat les obres d'adequació de les voreres i del conjunt de l'espai públic.

PLANTACIÓ DE NOVA VEGETACIÓ

Juntament amb el paviment, la vegetació és un dels principals elements definitoris de la nova imatge de la carretera. La presència de vegetació, particularment de l'arbrat, permet, d'una banda, introduir un ordre i una continuïtat per sobre de l'heterogeneïtat dels volums i altres elements existents, sovint disconformes. D'altra banda, l'arbrat permet l'establiment d'un ritme que va regulant el recorregut i, finalment, aporta confort gràcies a la creació de zones d'ombra.

En el projecte, la vegetació s'estructura en tres criteris d'ordenació que persegueixen objectius i resultats clarament diferenciats:

- Plantació d'una potent línia d'arbrat, que acompanya la carretera al costat de llevant i que permet identificar el vial com a una nova via cívica, alhora que rememora la seva antiga configuració. L'espècie escollida per formar aquesta alineació és una varietat d'auró, l'*Acer freemani*: el port (columnar), les dimensions (aproximadament 15 m d'alçada en 20 anys) i les variacions cromàtiques estacionals d'aquest arbre el fan especialment atractiu per a ambients urbans.
- Formació de petites agrupacions d'arbres, al costat de ponent. Aquestes agrupacions tenen com a principal funció la d'assenyalar i de crear nous punts d'interès, normalment relacionats amb cruïlles de camins o zones d'activitat. Estan formades per ar-

Aspecte del tractament de les vores, amb la franja de gramínies que estableix una relació harmònica amb l'espai cultivat i amb la textura i color del paviment



bres d'una sola espècie —pollancre, arbres de l'amor, tulíper de Virgínia, mèlies, ginkgos, etc.—, que ofereixen un atractiu i variat contrapunt a l'alineació homogènia de l'altre costat de la carretera, al mateix temps que ajuden a emmarcar o focalitzar certes visuals.

- Plantació d'un estrat herbaci format per gramínies, que creen masses compactes d'una sola espècie i una textura regular i lineal que acompanya la carretera. Les franges de gramínies es planten als talussos i espais de límit entre els camps i la vorera i també als escocells de l'arbrat entre la vorera i la calçada, de manera que, en alguns trams, els vianants hi transitin entremig.

ORDENACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES TÈCNiques

La racionalització i la millora de les infraestructures tècniques de subministraments ha estat una altra de les actuacions substancials del projecte. Les obres relacionades amb la redefinició dels espais han estat aprofitades per a la previsió del soterrament de les línies elèctriques i la instauració de la xarxa de telecomunicacions (deixant tubs lliures en previsió de creixement de la xarxa actual). Així mateix, s'han millorat o substituït elements de la xarxa de drenatge i clavegueram existent i s'ha optimitzat el subministrament d'aigua.

ELIMINACIÓ DE LES TANQUES PUBLICITÀRIES

La presència abundant i desordenada de tanques publicitàries és un factor que incideix negativament en la qualitat dels paisatges. Suposen una intrusió i actuen de barreres visuals que oculten o limiten la visió dels llocs. La seva ordenació o enretirada suposa una millora immediata de les condicions paisatgístiques de qualsevol indret.

En el cas que ens ocupa, hi havia diversos conjunts de tanques instal·lades en sentit perpendicular a la carretera. El projecte en planteja la supressió, no exempta de dificultats atesa l'existència de diversos tràmits legals que cal superar i, si escau, la regulació futura d'aquests elements perquè no esdevinguin novament impactes visuals.

MILLORA DE LES TANQUES DE LES FINQUES ADJACENTES

La presència de tanques de límit de propietat diverses, desendregades i deteriorades, és un altre aspecte que cal considerar en aquest tipus d'intervencions. Els veïns, sovint instal·len tanques al límit de les seves propietats, tant si són espais residencials com zones de conreu. Aquest fet comporta l'aparició d'un element repetitiu que no respon a cap pauta comuna i que configura entorns de baixa qualitat.

El projecte proposa la instal·lació d'un model únic de tanca, amb l'objectiu de regular i unificar els criteris per

a la seva instal·lació. Aquest és també un objectiu difícil d'assolir ateses les preexistències i la dificultat d'intervenir directament sobre elements que formen part de la propietat privada.

PREVISIÓ DE MANTENIMENT

— Pel que respecta a la vegetació, tant els materials com les espècies vegetals emprades han estat seleccionats per assegurar la màxima durabilitat amb el mínim de manteniment. S'han escollit aquelles espècies que s'adapten perfectament a les condicions del lloc i que, un cop consolidades, no requeriran reg. Tot i així, es preveuen unes mínimes tasques de manteniment, com la poda anual i la sega de les espècies arbòries i herbàcies, respectivament.

— Així mateix, l'elecció del paviment de llambordes s'ha fet per assegurar la màxima durabilitat de les peces i la màxima facilitat de reposició. La seva col·locació sobre una base de formigó té igualment per objectiu assegurar l'estabilitat i durabilitat de la superfície pavimentada, fins i tot en els casos en què hi circula el trànsit rodat. Per últim, els models de mobiliari urbà són adequats per a l'espai públic però, en ser els elements més vulnerables a actes de vandalisme, són els que en qualsevol cas requereixen una atenció més gran per part dels serveis de manteniment.

Conclusions

La nombrosa assistència de veïns del pla de Palou, el 14 de juliol del 2007, dia que l'obra va ser inaugurada pel conseller Joaquim Nadal, amb la presència de l'alcalde del municipi, el senyor Josep Mayoral, i del director general d'Arquitectura i Paisatge, el senyor Joan Ganyet, va posar de manifest l'alt grau d'acceptació que aquests tipus d'obres poden tenir sobre els seus usuaris més directes.

L'execució del projecte de millora paisatgística del pla de Palou ha permès solucionar alguns problemes urbans importants que preocupaven els veïns al mateix temps que s'ha dignificat el seu escenari de vida quotidiana. Tant els residents com els ciutadans de pas han vist com un espai fins ara perifèric, insegur i de difícil accessibilitat s'ha transformat en un espai accessible, confortable i que afavoreix l'establiment de noves relacions socials més satisfactòries.

Detall dels escocells i del paviment de la nova àrea condicionada per a ús dels vianants, en contacte mateix amb els conreus



Davant el problema paisatgístic reiteratiu i específic que presenten els accessos als nuclis de població i d'unes males pràctiques que han convertit sovint els vestíbuls de les ciutats en habitacions dels mals endreços i que han destruït un patrimoni arbrat històric de valor paisatgístic indubtable és necessari impulsar accions de reordenació i revalorització d'aquests espais.

Les administracions públiques tenen una especial responsabilitat en aquesta tasca, atès que en el passat la seva desídia i els seus errors han estat sovint a la base d'aquests processos. En la línia iniciada per la Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge la intervenció sobre aquests espais esdevé una prioritat i alhora un repte. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, a través de la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, i mitjançant la col·laboració amb altres administracions, té la voluntat de promoure projectes de millora paisatgística com el que s'ha descrit en aquest article, és a dir, dirigits a revaloritzar els paisatges i capaces de generar d'un efecte exemplificador.

En aquesta mateixa línia s'inscriu la primera convocatòria, l'any 2007, d'atorgament d'actuacions destinades a la millora paisatgística de l'espai públic urbà d'avingudes, rambles i passeigs arbrats dels municipis de Catalunya, que neix amb la voluntat de tenir una incidència positiva en la millora dels espais públics urbans mitjançant la utilització de l'arbrat viari com a protagonista destacat dels projectes.