

que también incorpora el análisis de propuestas tan diversas como pueden ser nuevos sectores de urbanización de los municipios de la comarca, para determinar la manera en que éstas pueden contribuir a la mejora del río. Así, en cooperación con los ayuntamientos y con otras instituciones implicadas, se pueden proponer operaciones concertadas que relacionan las actuaciones con el fin de conseguir el máximo rendimiento ambiental, y que al mismo tiempo tienen una función claramente urbana: la de estructurar a partir de un sistema fluvial una parte del Área Metropolitana, la de los municipios que conforman la cuenca del río Llobregat.

## 2. La recuperación del río

En la actualidad, los diversos estudios llevados a cabo durante las últimas dos décadas han recibido un impulso importante hacia la posibilidad de desarrollar actuaciones concretas gracias a la constitución del Consorcio para la Recuperación y Conservación del Río Llobregat, una nueva institución nacida gracias a la participación de órganos administrativos diversos. La Administración general del Estado representada por el Ministerio de Medio Ambiente, el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, la Diputación de Barcelona, el Consejo Comarcal del Bajo Llobregat, la Entidad Metropolitana de los Servicios Hidráulicos y Tratamiento de Residuos y la misma MMAMB han reunido esfuerzos y recursos para empezar a desarrollar todo un conjunto de proyectos para la recuperación ambiental y paisajística del río Llobregat.

En el año 2006 se redactaron dos proyectos ejecutivos que fueron aprobados y adjudicados en mayo de 2007 por la MMAMB por delegación del Consorcio. Actualmente estos proyectos se encuentran en fase de ejecución. Se han escogido como primeras actuaciones dos tramos de río para los que se han redactado sendos proyectos de recuperación ambiental y paisajística: uno va del desfiladero de Martorell hasta la confluencia del río con la riera de Rubí, y afecta a los municipios de Martorell, Castellbisbal, Sant Andreu de la Barca y Pallemà. El otro comienza en el término municipal de Sant Boi de Llobregat y pasa por Sant Joan Despí, Cornellà y l'Hospitalet, hasta llegar al viaducto de la C-31 sobre el Llobregat, en el municipio de El Prat. A pesar de la diversificación espacial de propuestas para el río derivadas de los estudios que han sucedido al Proyecto Marco, se ha decidido comenzar con actuaciones importantes sobre el cauce y la zona fluvial más inmediata, aunque la elección de los tramos responde más a causas coyunturales, ya que se decidió mantener en estudio el tramo fluvial que se vería afectado por la ocupación de la línea

ferroviaria de alta velocidad hasta la finalización de sus obras, con objeto de evitar interferencias entre las ejecuciones y poder evaluar los efectos generados por la línea de alta velocidad en el sistema fluvial, y así poder adaptar las actuaciones de recuperación ambiental y paisajística a las necesidades de corrección de impactos derivados de la obra ferroviaria. Estos dos tramos, que en la actualidad se encuentran en construcción, son proyectos diferentes con autores también diferentes que han sido determinados por un concurso de asistencia técnica.<sup>6</sup> Pese a ello, ambos proyectos, así como el tramo intermedio que se ha desarrollado hasta el nivel de anteproyecto, presentan un conjunto de criterios y ciertos rasgos comunes que han de garantizar su unidad conceptual. Se trata de proyectos que centran sus actuaciones en el plano ambiental y paisajístico, por lo cual han sido redactados por equipos multidisciplinares capaces de afrontar las características específicas del encargo.

Aparte del tema de la recuperación ambiental y paisajística, el trabajo de la regulación de la accesibilidad al río ha sido también un tema central de la reflexión de los proyectos, que incorporan a lo largo de todo el curso fluvial como mínimo un camino para transeúntes y ciclistas en cada margen, situados justo en el borde del cauce propiamente dicho, en la zona de servidumbre del dominio público hidráulico. También, en algunos puntos concretos, los proyectos proponen nuevas formas de acceso desde los núcleos en la zona fluvial. En este sentido sería excesivamente simplista oponer el objetivo de la mejora ambiental al trabajo destinado a habilitar una frecuentación del río si ésta está diseñada adecuadamente. La casi inexistente relación de la sociedad con el río puede considerarse uno de los factores determinantes del estado de marginalidad del espacio fluvial, y por lo tanto, el restablecimiento de esta relación constituye un factor esencial para su recuperación. Ya el Proyecto Marco había señalado esta carencia y había desarrollado una minuciosa investigación sobre los que habían sido históricamente los caminos que relacionaban los núcleos y el río, con objeto de analizar, caso por caso, las posibilidades de su recuperación. Éste era, sin embargo, un ejercicio difícil dado que, en la mayoría de los casos, la construcción de las grandes infraestructuras los había hecho inviables, por lo que se han tenido que considerar, en puntos concretos, nuevas estrategias para integrar el río en la red urbana de espacios libres, considerándolo un nuevo tipo de espacio libre de escala metropolitana solamente comparable a Collserola por su magnitud y posibilidades.

La recuperación social del río y su reintroducción en el imaginario de los habitantes metropolitanos constituye un tema de proyecto que podemos encontrar como objetivo estratégico en un gran número de áreas metropolitanas del

mundo. Los trabajos de Anne Whinston Spirn y James Corner en Filadelfia, la recuperación del río Anacostia en Washington o del Don en Toronto, el IBA del Emsher Park, el Tàmesis y el río Lea en Londres, o el impresionante proyecto de recuperación del Cheonggyecheon en Seúl afirman la importancia vital de la recuperación fluvial en contextos metropolitanos como elementos generadores de calidad ambiental y paisajística y, en definitiva, como estructuras espaciales capaces de construir la metrópoli, curiosamente, desde su carácter no urbano, tal como pedía Geddes.

- 1 Patrick Geddes, *Cities in Evolution*, 1915. Edición castellana (1960) *Ciudades en Evolución*, Ediciones Infinito, Buenos Aires. La edición castellana incluye los textos y algunas imágenes de la exposición sobre las ciudades que Geddes realizó a partir de 1905.
- 2 Xavier Latorre, *Història de l'Aigua a Catalunya*, L'abecedari, Premià de Mar 1995.
- 3 Manuel de Torres i Capell, *La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona*, MMAMB, Barcelona 1999.
- 4 Antonio Font, Carles Llop, Josep Maria Vilanova, *La Construcció del Territori Metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*, MMAMB, Barcelona 1999.
- 5 Puede seguirse con más detalle el despliegue metodológico del Proyecto Marco en Fidel Vázquez Alarcón y Ramon Vázquez López, *La transformación del espacio fluvial del Llobregat en el Baix Llobregat*, en Ramon Folch (coord.), *El territorio como sistema*, Diputación de Barcelona, Barcelona 2003.
- 6 El director del proyecto de Martorell en la riera de Rubí es el arquitecto y paisajista Alfred Fernández de la Reguera; el del tramo bajo está liderado por la firma Batlle y Roig arquitectos.

## LA VALORIZACIÓN DE LAS PERIFERIAS URBANAS El proyecto de mejora paisajística del acceso a Granollers por la carretera BP-5002

Jaume Busquets i Fàbregas

«...y esta ciudad la rodearía de unas arboledas altas y verdísimas.»

Josep Carner

### 1. La valorización de las periferias urbanas y la mejora del paisaje

En los contextos metropolitanos, las periferias urbanas —entendidas aquí como los límites de las ciudades— han sido a menudo espacios del olvido, lugares que no gozan de la atención que prestamos a los núcleos históricos o a las áreas residenciales de nueva creación, espacios que presentan casi siempre un aspecto inacabado, precario e impersonal y que, en muchos casos, están cargados de connotaciones negativas asociadas a la marginalidad y a la inseguridad ciudadana.

Con frecuencia, las periferias urbanas metropolitanas constituyen el lugar de encuentro entre las huellas de dos mundos

(el mundo urbano en sentido estricto y el mundo rural) entre los cuales se genera un diálogo no siempre fácil y un paisaje que nos resulta perturbador porque se aleja de la imagen nítida de los centros urbanos o de la imagen más o menos bucólica del campo.

En las últimas décadas, el crecimiento urbano de carácter disperso y la proliferación descontrolada de actividades periurbanas han contribuido a extender por el territorio algunos de los rasgos característicos que se atribuyen a los paisajes periféricos, entre los cuales cabe destacar el desorden, la pérdida de identidad o la banalización de los lugares.

Por otro lado, la distinción entre centro y periferia es cada vez más débil en los entornos metropolitanos contemporáneos, y asistimos a la creación de espacios difíciles de categorizar con las categorías convencionales y que se caracterizan sobre todo por la hibridación de usos y funciones. Uno de los peligros de esta dinámica es la formación de un paisaje de difícil legibilidad, a la vez que despersonalizado.

Dentro de este contexto, los accesos a los núcleos urbanos adquieren una importancia capital en los procesos de valorización de las periferias urbanas. Por un lado porque establecen la relación funcional y significativa entre las ciudades y su entorno metropolitano, entre el dentro y el fuera, entre el pasado y el presente. Por otro lado porque se convierten en una gran oportunidad para la reconquista del espacio periurbano para uso de los ciudadanos y para la conformación de espacios más habitables.

Este artículo trata de la importancia del arbolado y la ordenación de usos y espacios en la configuración de las entradas a las ciudades, y describe el proyecto de mejora paisajística del acceso a Granollers por la carretera BP-5002 en pla de Palou, en el Área Metropolitana de Barcelona.

## 2. Los accesos a los núcleos urbanos y el papel del arbolado

Durante un tiempo las entradas a la mayoría de pueblos y ciudades se hacían a través de carreteras bordeadas por hileras de árboles frondosos. Los viajeros sabían que se aproximaban a un núcleo urbano porque, unos kilómetros antes de llegar, los acogían los vestíbulos arbolados que formaban los árboles en las entradas de las poblaciones. Y, aparte de las entradas a los núcleos urbanos, los árboles formaban parte habitual de la fisonomía de muchas carreteras y áreas de descanso.

Más adelante, el país experimentó un progreso económico y el automóvil se convirtió en el vehículo anhelado por las clases medias, al tiempo que en uno de los iconos de una sociedad que se

esforzaba por dejar atrás los tiempos de penuria de las primeras décadas del franquismo. En la década de 1960, con la popularización del coche, se inició la adaptación de los espacios públicos y las vías de comunicación a las necesidades y servidumbres de éste. Se ensancharon viejas carreteras, se estrecharon las aceras, se habilitaron aparcamientos (a menudo recortando los espacios públicos), etc. En poco tiempo el automóvil se adueñó de nuestras poblaciones, al tiempo que se convirtió en una herramienta de trabajo para un sector y en un instrumento de ocio para un sector cada vez más amplio de población.

La supresión de los árboles de nuestras carreteras se inserta en este proceso de transformación del entorno urbano y las infraestructuras para satisfacer las necesidades de un tránsito siempre creciente. Muchas personas todavía conservan en la memoria las imágenes de los plátanos de sombra acabados de talar a lo largo de las cunetas y la imagen chocante de las carreteras desoladas. Eran los tiempos del desarrollismo, y los árboles eran vistos como un obstáculo para el progreso, como un elemento asociado a un mundo que parecía condenado a desaparecer, y así tenía que ser para poder encarar un futuro prometedor. La prensa de la época hablaba de seguridad, de evitar accidentes, de adaptarse a los cambios... Lo cierto, no obstante, es que ni siquiera se llegaron a contemplar otras opciones que tal vez hubiesen permitido conseguir los mismos objetivos con medios menos drásticos. Sirva de ejemplo la estrategia de desdoblamiento de las vías que adoptaron numerosas poblaciones francesas en el pasado y que en la actualidad vuelven a impulsar, y que permitió salvar un gran número de árboles que hoy son ya centenarios.

Más adelante, el país inició una intensa etapa de reformas políticas y se celebraron elecciones municipales democráticas. Los nuevos consistorios tuvieron que hacer frente a déficits urbanos y retos sociales muy importantes. En aquel momento ya se habían comenzado a manifestar algunos de los inconvenientes de la denominada era del automóvil (crecimiento imparable del tránsito, colapso circulatorio, déficit crónico de aparcamientos, contaminación, ruido...) y se inició un cambio de tendencia significativo, con políticas de recuperación de los espacios públicos, de peatonalización de los centros históricos, de limitación de la velocidad de circulación, etc. Casi tres décadas más tarde, este proceso todavía no ha concluido, y actualmente vivimos la aparente paradoja de tener que compatibilizar un parque automovilístico creciente con la exigencia de unas ciudades más habitables y una circulación más segura. Como toda obra humana, lejos de ser una panacea, el automóvil se ha manifestado con toda su complejidad, con ventajas indudables e inconvenientes de peso que hemos de

saber gestionar racionalmente en favor del confort de las ciudades y de la calidad de vida de sus habitantes.

Actualmente, las necesidades de mejora de las periferias urbanas y de pacificación del tránsito retornan al arbolado el protagonismo perdido y su potencial en la configuración de espacios urbanos acogedores. Y este potencial se manifiesta especialmente útil en la definición de los accesos y las entradas a los núcleos urbanos. En este sentido, la recuperación del arbolado viario no se ha de interpretar como una operación nostálgica o exclusivamente de embellecimiento, sino como una oportunidad para diseñar entradas dignas a las ciudades, mejorar el entorno y aumentar la calidad de vida de las personas.

El proyecto que se presenta a continuación muestra cómo se ha utilizado el arbolado en un proyecto de revalorización de la periferia urbana en un caso en el cual no era posible replicar el modelo tradicional de plantación en túnel a través de una doble hilera de árboles, ya que la reducida sección de la vía impedía esta opción.

## 3. El proyecto de mejora paisajística del acceso a Granollers

El proyecto de mejora paisajística del acceso sur de Granollers, en el lugar conocido como el pla de Palou, se inscribe en el marco de las actuaciones de mejora del paisaje, previsto por la Ley 8/2005, de 8 de junio de protección, gestión y ordenación del paisaje. Esta ley establece entre otras actuaciones la mejora paisajística de las periferias y de las vías de acceso a las ciudades y los pueblos, y también la eliminación, la reducción y el traslado de los elementos, los usos y las actividades que los degraden (artículo 8 b) como una de las tipologías de actuaciones paisajísticas a impulsar por parte de las administraciones públicas.

El proyecto se llevó a cabo entre los años 2005 y 2007 a partir de un convenio de colaboración entre tres administraciones: la Dirección General de Arquitectura y Paisaje del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, la Diputación de Barcelona y el Ayuntamiento de Granollers. Sus objetivos generales eran:

- La mejora de la urbanización del acceso a esta ciudad por la carretera BP-5002.
- El acondicionamiento del lugar para uso de los peatones.
- La mejora de las condiciones generales de seguridad vial.
- La dignificación de la imagen de un entorno singular por el mantenimiento de su carácter rural, el pla de Palou.

El anteproyecto de mejora paisajística fue redactado por el Servicio de Paisaje

de la Dirección General de Arquitectura y Paisaje en 2005, y el proyecto ejecutivo fue redactado en 2006 y dirigido por los arquitectos Quim Rosell y Natalia Bernárdez. La superficie total de la actuación ha sido de 29.000 m<sup>2</sup> y el coste total de las obras (cofinanciadas por las tres partes firmantes del convenio), de 1.869.743 €, con una repercusión de 70,00 €/m<sup>2</sup>. Las obras se licitaron en 2006 y finalizaron en 2007.

El pla de Palou, al sur de Granollers, corresponde al antiguo término del pueblo de Palou, anexionado a esta ciudad en 1928. Se trata de una llanura enmarcada por la vía del ferrocarril y por el río Congost. Su fisonomía agraria se ha mantenido gracias a la voluntad del consistorio de conservar este ámbito como no urbanizable. El Pla forma un mosaico agrícola estructurado por una red de caminos rurales, entre los cuales destaca el camino Ral, a lo largo del cual se sitúan diferentes masías y una iglesia de origen románico. Otros elementos construidos de interés patrimonial son las calles de casas entre medianeras, habitadas en los siglos XVIII-XIX por trabajadores del campo, y que forman pequeñas agrupaciones lineales adyacentes a la carretera.

En las últimas décadas, la proximidad al núcleo urbano y el progresivo avance de la ciudad, junto con la proliferación de actividades y construcciones propias de los espacios periurbanos, han alterado parcialmente la fisonomía tradicional del pla de Palou, aunque el lugar todavía mantiene su carácter agrario y singular en una de las zonas más activas de la comarca del Vallès. Esta permanencia ha sido posible porque el Ayuntamiento de Granollers ha mantenido durante los últimos años una posición firme en defensa del carácter no urbanizable del lugar que ha culminado en la aprobación definitiva en 2007 del POUM, que clasifica este espacio como suelo no urbanizable.

La carretera BP-5002, que atraviesa longitudinalmente el pla de Palou, ha constituido, prácticamente hasta la actualidad, el principal acceso y entrada a Granollers para los vehículos procedentes de la autopista AP-7, y ha sufrido algunos de los problemas más comunes en estos tipos de vías: tráfico intenso, inseguridad vial, urbanización deficiente, falta de confort, banalización del paisaje, etc.

#### 4. Ámbito y objetivos del proyecto

El proyecto abarca el tramo de carretera BP-5002, de 1,5 km de longitud, comprendido entre el nudo de acceso a la autopista y el núcleo urbano de Granollers. Hasta mediados del siglo XX este tramo, como era común en muchas entradas a los núcleos urbanos de Cataluña, se caracterizaba por las hileras de árboles plantados a ambos lados de la vía, tal como recogen las fotografías y crónicas de la época.

Esta configuración desapareció, igual que ocurrió en otras carreteras de la comarca, con la popularización del uso del automóvil. La tala de árboles y el asfalto cambiaron la fisonomía del lugar, que se vio alterada progresivamente por la aparición de nuevas construcciones y actividades en las orillas de la carretera (viviendas, talleres, comercios, almacenes, establecimientos de restauración, etc.).

A la hora de iniciar el proyecto de valorización del pla de Palou, el aspecto de este lugar no era sustancialmente diferente del que ofrece un gran número de accesos a los núcleos de otros pueblos y ciudades (urbanización parcial y discontinua, indefinición funcional de los espacios públicos, presencia desordenada de publicidad, permanencia de elementos obsoletos, etc.), pero tenía una especificidad notable: la coexistencia de este conjunto de problemas con un potencial paisajístico de primer orden: entorno de calidad, visión amplia del paisaje agrícola del pla de Palou, disponibilidad de espacio para actuar, etc.

Los objetivos específicos del proyecto tenían como finalidad resolver los múltiples déficits que presentaba el espacio a partir de:

- La restitución de una imagen global y unitaria del acceso, adaptando la sección y la planta de la carretera a los actuales condicionantes físicos y necesidades funcionales.
- La plantación de arbolado viario como elemento continuo a lo largo del trazado, potenciando al mismo tiempo las visuales más valiosas del lugar y filtrando la visión de los espacios menos afortunados.
- La delimitación y la definición formal de los espacios adyacentes a la carretera, velando por su seguridad, funcionalidad y armonía.
- La habilitación de espacios públicos de circulación y estancia para uso de los peatones.
- La pacificación del tránsito a través de la redefinición de la sección.
- La dotación de elementos de mobiliario urbano.
- La supresión de líneas aéreas de suministros.

Uno de los retos más importantes del proyecto era encontrar una solución adecuada a la asimetría que presentan las dos orillas de la carretera, tanto en lo que respecta a la distribución de los espacios como a la disposición de las edificaciones y los elementos diversos existentes en la vía. La carretera discurre en sentido N-S, desde Granollers hasta el nudo de la autopista. El lado este de la carretera es el que reúne un mayor número de

construcciones y de actividades, mientras que en el lado oeste, en el lado del río, la ocupación física del espacio es menor. Esto se traduce en una intermitencia en las aperturas visuales en el lado de levante (montaña) y en una constancia en las aperturas visuales en el sector de poniente (río), donde se encuentra el mayor número de masías y el pequeño núcleo de Palou. En sentido N-S el sector más próximo al núcleo de Granollers, a lo largo de unos 500 m, está desprovisto prácticamente de construcciones, que se concentran, en cambio, en la mitad más alejada del mencionado núcleo.

Finalmente, hay que advertir que el proyecto de mejora paisajística de la carretera BP-5002 se inscribe dentro de un proceso más ambicioso de actuaciones municipales encaminadas a la valorización de todo el pla de Palou. Entre estas actuaciones destacan el acondicionamiento del camino Ral, que transcurre paralelo a la carretera y el río, la intervención en las márgenes del río y la creación de un paseo fluvial, así como otras actuaciones de carácter más concreto encaminadas a potenciar otros elementos significativos.

#### 5. Características del proyecto

El proyecto de mejora del paisaje del acceso sur de Granollers presenta como principal idea el acondicionamiento paisajístico del lugar con objeto de restaurar su carácter de «puerta de la ciudad». En este contexto, concebir la carretera como «puerta de la ciudad» significa que a lo largo de su recorrido, la BP-5002 ha de convertirse en un itinerario privilegiado desde el cual percibir la aproximación al núcleo urbano y la relación existente entre la ciudad y el territorio que la rodea. Una segunda idea, muy íntimamente relacionada con la primera, es la mejora de la funcionalidad y del confort urbano de la vía, especialmente para vecinos y peatones.

El proyecto plantea la carretera como elemento integrador de las actividades y construcciones que están en contacto en este lugar y como elemento destacado y estructurador del proyecto más amplio de valorización global del pla de Palou. Con esta finalidad da una respuesta diversa y coherente a la sucesión de situaciones y necesidades que se suceden a lo largo del vial, al mismo tiempo que potencia la percepción visual y unitaria del paisaje del lugar.

Una de las características ya mencionadas del pla de Palou es la asimetría de los dos lados de la carretera. El proyecto resuelve esta asimetría con el diseño de una sección diferenciada de las dos orillas combinada con un tratamiento homogéneo de la misma a lo largo de todo su recorrido. Por otro lado, se refuerza la presencia de la red de caminos del pla de Palou a través de la plantación selectiva de vegetación en

los cruces entre los caminos y la carretera, de forma que se establece una conexión visual lógica entre los dos sistemas viarios que atenúa la desvinculación de la carretera respecto al lugar.

A continuación se detallan las principales actuaciones que han permitido conseguir los objetivos del proyecto:

#### REESTRUCTURACIÓN DE LA SECCIÓN DE LA VÍA

La anchura de la calzada se reduce sensiblemente: de una anchura media de 9,5 m con arcenes incluidos se pasa a una anchura para la circulación de vehículos de 7 m. Esta reducción permite mantener el número de carriles, al tiempo que favorece la reducción de la velocidad de circulación hasta los 50 km/h, velocidad propia de cualquier vía urbana. La semaforización, la mejora de la señalización y la ordenación de las áreas de aparcamiento constituyen otras actuaciones que favorecen la seguridad y movilidad de los peatones.

La pacificación del tránsito es un aspecto clave de la propuesta porque, gracias a la reducción del espacio disponible para el tráfico rodado, es posible incorporar aceras con espacio suficiente para plantar vegetación y crear un ambiente más confortable para los vecinos y peatones. Así mismo, ha permitido crear nuevas zonas adecuadas para el descanso y la contemplación del paisaje.

#### CONSTRUCCIÓN DE ACERAS

La construcción de aceras a lo largo de todo el recorrido permite el paseo confortable y seguro de los peatones. La medida de las aceras se adapta a las dimensiones y elementos propios de cada tramo, pero manteniendo siempre una anchura mínima de 1,5 m. Algunos elementos se mantienen de forma constante, como el pavimento y la iluminación, mientras que otros tienen una presencia discontinua pero coherente y unitaria, como el mobiliario urbano.

El pavimento está formado por adoquines de hormigón prefabricado. Se han utilizado dos colores, el amarillo y el rojo, con tonalidades similares, que se van intercalando creando una pauta que evoca la estructura agrícola adyacente. El proyecto mantiene el acceso rodado a las fincas a través de la construcción de bordillos remontables en la acera.

La Instalación de nuevo mobiliario urbano a lo largo del recorrido y de una nueva iluminación en la acera oeste han completado las obras de adecuación de las aceras y del conjunto del espacio público.

#### PLANTACIÓN DE NUEVA VEGETACIÓN

Junto con el pavimento, la vegetación es uno de los principales elementos definitorios de la nueva imagen de la carretera. La presencia de vegetación, particularmente del arbolado, permite

introducir un orden y una continuidad por encima de la heterogeneidad de los volúmenes y otros elementos existentes, a menudo disconformes. Por otro lado, el arbolado permite el establecimiento de un ritmo que va pautando el recorrido y, finalmente, aporta confort gracias a la creación de zonas de sombra.

En el proyecto la vegetación se estructura en tres criterios de ordenación que persiguen objetivos y resultados claramente diferenciados:

- Plantación de una potente línea de arbolado que acompaña a la carretera en el lado de levante y que permite identificar el vial como una nueva vía cívica, al tiempo que rememora su antigua configuración. La especie escogida para formar esta alineación es una variedad de arce, el *Acer freemani*: el porte (columnar), las dimensiones (aproximadamente 15 m de altura en 20 años) y las variaciones cromáticas estacionales de este árbol lo convierten en especialmente atractivo para ambientes urbanos.
- Formación de pequeñas agrupaciones de árboles en el lado de poniente. Estas agrupaciones tienen como principal función la de señalar y crear nuevos puntos de interés, normalmente relacionados con cruces de caminos o con zonas de actividad. Están formadas por árboles de una sola especie —chopos, árboles del amor, tulíperos de Virginia, melias, ginkgos, etc.— que ofrecen un atractivo y un contrapunto variado a la alineación homogénea del otro lado de la carretera, al mismo tiempo que ayudan a enmarcar o focalizar ciertas visuales.
- Plantación de un estrato herbáceo formado por gramíneas, formando masas compactas de una sola especie y una textura regular y lineal que acompaña a la carretera. Las franjas de gramíneas se plantan en los taludes y espacios de límite entre los campos y la acera, y también en los alcorques corridos para la plantación de arbolado entre la acera y la calzada, de manera que, en algunos tramos, los peatones transitan entre ellas.

#### ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS TÉCNICAS

La racionalización y la mejora de las infraestructuras técnicas de suministros ha sido otra de las actuaciones sustanciales del proyecto. Las obras relacionadas con la redefinición de los espacios han sido aprovechadas para la previsión del soterramiento de las líneas eléctricas y la instauración de la red de telecomunicaciones (dejando tubos libres en previsión del crecimiento de la red actual). Asimismo, se ha mejorado o sustituido la red de drenaje y alcantarillado existente y se ha optimizado el suministro de agua.

#### ELIMINACIÓN DE LAS VALLAS PUBLICITARIAS

La presencia abundante y desordenada de vallas publicitarias es un factor que incide negativamente en la calidad de los paisajes. Suponen una intrusión y actúan de barreras visuales que ocultan o limitan la visión de los lugares. Su ordenación o retirada supone una mejora inmediata de las condiciones paisajísticas de cualquier lugar.

En el caso que nos ocupa existían diversos conjuntos de vallas instaladas en sentido perpendicular a la carretera. El proyecto plantea su supresión, no exenta de dificultades dada la existencia de diversos trámites legales que es preciso superar, y, si procede, la regulación futura de estos elementos para que no se conviertan nuevamente en impactos visuales.

#### MEJORA DE LAS VALLAS DE LAS FINCAS ADYACENTES

La presencia de vallas de límite de propiedad diversas, desordenadas y deterioradas es otro aspecto que es preciso considerar en este tipo de intervenciones. Los vecinos, a menudo instalan vallas en el límite de sus propiedades, tanto si son espacios residenciales como si son zonas de cultivo. Este hecho comporta la aparición de un elemento repetitivo que no responde a ninguna pauta común y que configura entornos de baja calidad.

El proyecto propone la instalación de un modelo único de valla, con el objetivo de regular y unificar los criterios para su instalación. Éste es asimismo un objetivo difícil de conseguir dada la preexistencia de distintos tipos de vallas y la dificultad de intervenir directamente sobre elementos que forman parte de la propiedad privada.

#### PREVISIÓN DE MANTENIMIENTO

- Por lo que respecta a la vegetación, tanto los materiales como las especies vegetales utilizadas han sido seleccionados para asegurar la máxima durabilidad con el mínimo de mantenimiento. Se han escogido aquellas especies que se adaptan perfectamente a las condiciones del lugar y que, una vez consolidadas, no requerirán de riego. Pese a ello, se prevén unas tareas de mantenimiento mínimas, como la poda anual y la siega de las especies arbóreas y herbáceas, respectivamente.
- Asimismo, la elección del pavimento de adoquines se ha hecho para asegurar la máxima durabilidad de las piezas y la máxima facilidad de reposición. Su colocación sobre una base de hormigón tiene igualmente por objetivo asegurar la estabilidad y durabilidad de la superficie pavimentada, incluso en los casos en los que circula el tráfico rodado. Por último, los modelos de mobiliario urbano son adecuados

para el espacio público pero, al ser los elementos más vulnerables a actos de vandalismo, son los que en cualquier caso requieren mayor atención por parte de los servicios de mantenimiento.

públicos urbanos a través de la utilización del arbolado viario como protagonista destacado de los proyectos.

## Conclusiones

La gran asistencia de vecinos del pla de Palou, el día (14 de julio de 2007) que la obra fue inaugurada por el consejero Joaquim Nadal, con la presencia del alcalde del municipio, el señor Josep Mayoral, y del director general de Arquitectura y Paisaje, el señor Joan Ganyet, puso de manifiesto el alto grado de aceptación que estos tipos de obras pueden tener sobre sus usuarios más directos.

La ejecución del proyecto de mejora paisajística del pla de Palou ha permitido solucionar algunos problemas urbanos importantes que preocupaban a los vecinos, al tiempo que ha dignificado su escenario de vida cotidiana. Tanto los residentes como los transeúntes han visto cómo un espacio hasta ahora periférico, inseguro y de difícil accesibilidad, se ha transformado en un espacio accesible, cómodo y que favorece el establecimiento de nuevas relaciones sociales más satisfactorias.

Ante la problemática paisajística reiterativa y específica que presentan los accesos a los núcleos de población, y ante las malas prácticas que han convertido a menudo los vestíbulos de las ciudades en trasteros, y que han destruido un patrimonio arbolado histórico de valor paisajístico indudable, es necesario impulsar acciones de reordenación y revalorización de estos espacios.

Las administraciones públicas tienen una especial responsabilidad en esta tarea, puesto que en el pasado su desidia y sus errores han sido con frecuencia la base de estos procesos. En la línea iniciada por la Ley de protección, gestión y ordenación del paisaje, la intervención sobre estos espacios se convierte en una prioridad y al mismo tiempo en un reto. El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, a través de la Dirección General de Arquitectura y Paisaje, y a través de la colaboración con otras administraciones, tiene la voluntad de promover proyectos de mejora paisajística como el que se ha descrito en este artículo, es decir, dirigidos a revalorizar los paisajes y a ser capaces de generar un efecto ejemplificador.

En esta misma línea se inscribe la primera convocatoria, en 2007, de concesión de actuaciones destinadas a la mejora paisajística del espacio público urbano de avenidas, ramblas y paseos arbolados de los municipios de Cataluña, que nace con la voluntad de tener una incidencia positiva en la mejora de los espacios