

Vies verdes

Ampliant la mirada

A Catalunya, la província de Girona va ser pionera a adaptar les antigues vies de tren per al cicloturisme. Des de llavors, el projecte de les vies verdes no ha parat de créixer. Però, tenim clar què són i quin ús tenen les vies verdes?

Text i fotos > FRANCESC BAQUER FONT, arquitecte

Conèixer l'autoria dels projectes ajuda a entendre el context i les decisions que s'han pres quan s'han desenvolupat. També pot influir en la percepció de la seva qualitat i credibilitat, amb un prejudici que condiciona la valoració subjectiva de l'obra. No obstant això, la majoria dels projectes no revelen l'autoria i això no n'impedeix la valoració. Aquest article vol reivindicar els beneficis que aporten a la societat els projectes d'autoria desconeguda. Al mateix temps, també pretén ser una crítica al dèficit de planificació territorial de la xarxa de vies no motoritzades. L'exemple que hem triat és el projecte de les vies verdes de Girona i, en concret, l'adequació de l'antena que, partint de la ruta del Carrilet I, enllaça amb el poble dels Hostalets d'en Bas, a la Vall d'en Bas.

A diferència de les pistes per a bicicletes, que estan reservades exclusivament a ciclistes, les vies verdes són unes infraestructures per a la mobilitat no motoritzada en general, que es van idear per donar un ús nou a les antigues línies ferroviàries desmantellades. A Catalunya, l'adequació dels antics traçats es va començar a executar a finals de la dècada dels vuitanta i van entrar en servei a principi dels noranta. El primer tram de via verda va ser la del Carrilet I, que connecta les ciutats d'Olot i Girona passant per Amer.

De llavors ençà, el projecte gestionat pel Consorci de les Vies Verdes de Girona, que és l'ens local que gestiona totes les rutes de vies verdes a la província, i que està format per la Diputació de Girona i els municipis i consells comarcals adherits, ha anat creixent en

quilòmetres de xarxa i ha anat transformant la finalitat inicial per a la qual s'havia concebut. Si bé d'un inici les vies tenien per objecte la conversió de les antigues línies ferroviàries en rutes cicloturístiques, amb el temps s'hi han incorporat antics camins i traçats de nova obertura. D'altra banda, l'ús quotidià d'aquestes infraestructures és cada vegada més present.

Una mirada lenta

Sense disposar d'una planificació territorial específica, la xarxa de vies verdes s'ha anat encarrilant cap a un objectiu més ambiciós, i alhora necessari, que és disposar d'una xarxa territorial d'infraestructures per a la mobilitat no motoritzada. I és que cada vegada és més necessari connectar a través d'eixos no motoritzats els diferents nuclis de població i zones d'acti-

>> Les vies verdes travessen camps de cultiu i zones boscoses.



Les vies verdes són unes infraestructures per a la mobilitat no motoritzada en general que es van idear per donar un ús nou a les antigues línies ferroviàries desmantellades

vitat, tot redescobrint, amb una mirada més lenta, l'espai que habitem i que sovint evitem, i recordant que en la velocitat perdem l'oportunitat d'apreciar el que tenim al voltant.

La demanda de millorar la mobilitat entre els diferents nuclis de població és el que va portar l'Ajuntament de la Vall d'en Bas, entre els anys 2019 i 2021, a redactar el Pla estratègic municipal de mobilitat sostenible (PEMMS) i a iniciar l'execució d'alguns dels projectes definits en aquest pla. Un dels primers projectes que es van executar és la millora de la connexió no motoritzada entre el nucli dels Hostalets d'en Bas i el nucli de Sant Esteve d'en Bas, que s'enllaça amb la ruta del Carrilet I i forma part de la xarxa de vies verdes de Girona.

La intervenció va partir de la reforma de camins preexistents i va tenir com a principal motiu de debat, ja en la fase de disseny, l'elecció del material de paviment: paviment dur o paviment tou? Aquesta no és en cap cas una qüestió aïllada, sinó que es repeteix en el procés de redacció de la majoria de projectes de vies no motoritzades arreu de Catalunya. La raó principal és la manca de planificació territorial específica per a aquest tipus d'infraestructura, així com l'absència de normativa detallada. Per tant, els projectes es regeixen per criteris de disseny establerts en diverses guies publicades per l'Administració o per institucions privades, que no són més que unes simples recomanacions i suggeriments. No obstant això, la dificultat de seguir aquestes guies es fa evident en la divergència d'objectius i criteris que s'hi estableixen, fins i tot amb les discrepàncies que hi ha entre les guies publicades pels diferents departaments de la Generalitat de Cata-

lunya. A grans trets, aquestes guies es poden agrupar en dues categories: les que prioritzen afavorir els criteris d'accessibilitat i les que se centren en els criteris d'integració ambiental. La selecció del tipus de ferm, com a exemple rellevant, ja que és una característica crucial d'una infraestructura pedaleable, hauria de dependre de diversos factors, com ara l'ús previst de la via, de la seva funció dins l'estructura territorial, de la integració ambiental i visual, de la seguretat o del manteniment, entre d'altres. No obstant això, aquesta decisió no hauria de recaure exclusivament en cada projecte individual, basant-se únicament en la sensibilitat i els raonaments del projectista i de l'ens promotor, sinó que hauria de formar part d'un projecte territorial unitari. La manca de planificació sectorial i la necessitat d'unificació de criteris hauria de ser matèria d'un extens debat, si realment creiem que la

bicicleta té un paper fonamental en la transició cap a un model de mobilitat més sostenible. Ho creiem o no?

I tornant a l'itinerari concret de la Vall d'en Bas, és rellevant valorar la transformació social del projecte. Tan sols cal pensar en la història d'en Neli, un veí dels Hostalets d'en Bas que amb l'ajuda del seu vehicle de mobilitat personal va poder anar durant els darrers anys de la seva vida fins a Sant Esteve d'en Bas amb autonomia: sense necessitat de dependre ni de cotxe ni de conductor. De fet, la crítica d'en Neli al projecte era per l'empedrat original que s'havia mantingut intacte a la part inferior del pont romànic de la Cau, fet que posa de manifest un dèficit d'accessibilitat que hi ha a l'itinerari, malgrat els beneficis del projecte. I, és clar, els problemes s'originen en la conceptualització, en la fase de planificació i disseny: són itineraris per al lleure o per a la mobilitat quotidiana?



>> Bona part dels trajectes són planers i aptes per a tota mena de ciclistes i caminadors.