

Jornada Tècnica al Castell de Montesquiu : Connectivitat ecològica del territori i efecte barrera de les infraestructures (29 Octubre 2009)

La connectivitat dels espais naturals en àrees metropolitanes: el cas del Parc de Collserola

Marià Martí i Viudes (Director gerent del Consorci del Parc de Collserola)

Tradicionalment, la conservació de la natura s'ha realitzat exclusivament mitjançant la protecció d'espais clarament delimitats, a manera d'illes. No obstant això, el pas del temps ha posat de manifest que aquest enfocament manifesta moltes debilitats, pel fet que no té en compte la qualitat del territori que envolta a aquests espais protegits, la matriu ecològica en què estan imbricats. Quan es tracta de territoris totalment artificialitzats, no és possible cap connexió biològica entre els espais protegits, la qual cosa provoca el seu aïllament, i aquest aïllament és un obstacle per al manteniment de la seva biodiversitat, per la qual cosa, la seva protecció també en resulta afectada.

En la planificació actual, encara avui pesa massa una visió sectorial del territori que dificulta polítiques integrals, característica que es considera clau per desenvolupar amb èxit sistemes d'espais lliures. En la implantació d'infraestructures viàries, encara avui es continuen aplicant criteris propis dels anys 70 del segle passat, per la qual cosa és necessària una visió o interpretació consensuada del territori que permeti una entesa a partir de la qual sigui possible el desenvolupament de les polítiques ambientals, econòmiques, urbanístiques i socials que, tot i tenir naturaleses diferents, estiguin íntimament relacionades per a ser eficaces.

Per això es posa en evidència la necessitat d'incidir en l'ordenació del conjunt del territori, aplicant una estricta protecció al conjunt d'espais clarament delimitats i dissenyant una gradació de protecció del territori circumdant en funció del seu rol i importància ecològica. Això vol dir configurar una veritable xarxa, un sistema continu que connecti els espais protegits a través d'un territori que constitueix la matriu envoltant. Treballar en aquest sentit implica un enfocament multidisciplinari que inclou aspectes com ara infraestructures viàries i ferroviàries, transport energètic, ocupació urbana, equipaments, activitats industrials, logístiques, agràries, etc.

Tota aquesta problemàtica que acabem de descriure succintament i que és aplicable al conjunt del territori, s'agreuja quan la traslladem al territori metropolità, ja que les característiques dels espais naturals i rurals periurbans, se situen a l'extrem oposat de les d'aquelles zones naturals allunyades de l'activitat humana. Propers a grans concentracions urbanes i demogràfiques, o immersos en elles, tenen en molts casos un estat de conservació precari i estan sotmesos a fortes incidències que amenacen la seva pervivència. En aquestes zones hi ha una dinàmica de consum, ocupació i transformació de sòl altíssima, amb implantació d'infraestructures que produeixen una fragmentació, en molts casos irreversible.

El problema de la pèrdua de connectivitat dels espais naturals i rurals, ve, entre d'altres, de la manca de consideració d'aquests espais com a infraestructura. Des d'una tradicional visió limitada i curta de la planificació i l'ordenació del territori, en la que el desenvolupament urbà, industrial, logístic, d'infraestructures de mobilitat, de transport d'energia, de comunicacions, etc. té una coherència i garanteix l'eficàcia de les seves funcions, entre les quals és la d'estar en xarxa formant part d'un sistema

continu, la resta del territori que té uns importants valors ambientals i àdhuc productius, acaba tenint una consideració d'espai de reserva a l'espera d'encaixar les activitats i infraestructures esmentades, base del desenvolupament econòmic, amb les honroses excepcions de continuar creant illes d'espais protegits i així perpetuar el model nefast.

Pel que fa al Parc de Collserola, totes aquestes característiques negatives esmentades mes amunt, i en concret pel que fa a la connectivitat territorial i ecològica, poden ser considerar de manual.

La protecció de Collserola dimana del "Pla General Metropolità" (PGM) de 1976, que va ser complementada l'any 1987 amb l'aprovació del "Pla Especial d'Ordenació i Protecció del Medi Natural del Parc de Collserola", Pla que millora i complementa el PGM, tot i que no el modifica. El PGM ha estat una eina estratègica de gestió importantíssima i que va permetre posar ordre al desgavell urbanístic heretat de la dictadura.

De totes maneres, l'any 1976 quan es va aprovar aquest document, els conceptes de connectivitat ecològica i preservació de sistemes d'espais lliures eren inexistents a la pràctica. Tot i que els anys posteriors aquests conceptes han anat agafant consistència en el debat territorial, al PGM, especialment en la dècada dels 90, li ha mancat un procés de maduració per tal d'adaptar-se als nous corrents del desenvolupament sostenible i de preservació de part del territori pels seus valors ambientals i rurals, i com a element d'equilibri de l'Àrea Metropolitana i de millora de la qualitat de vida dels seus ciutadans. Lògicament, una de les conseqüències ha estat l'aïllament progressiu dels espais amb valors ambientals, reconeguts pel propi PGM, i que de fet, el propi PGM ja els condemnava a quedar aïllats. D'altra banda, les pròpies infraestructures previstes dins de Collserola ja suposaven, per se, una fragmentació en el propi territori protegit. Així doncs, pel que fa a Collserola i el seu espai lliure circumdant, a dia d'avui, constitueix un territori que ha quedat envoltat per un teixit urbà pràcticament continu que l'aïlla de la resta dels espais lliures, i en els escassos intersticis on no hi ha teixit urbà, hi ha una infraestructura viària o ferroviària que consolida aquest aïllament.

Malgrat això, des de l'òrgan gestor del Parc, el Patronat en origen i el Consorci posteriorment, s'ha treballat per evitar la consumació d'aquest aïllament, mitjançant l'elaboració d'estudis, propostes i informes (moltes de les vegades preceptius), que han pretès modificar els diferents projectes urbans i d'infraestructures que s'han tramitat, d'altres vegades s'ha intentat incidir en la modificació dels usos previstos sobre el territori, de cara a per aconseguir una millor connectivitat.

Pel que fa a les infraestructures previstes al PGM i que causen fragmentació dins del propi territori de Collserola, l'equip redactor del Pla Especial de Collserola, durant la segona meitat dels anys 80 va incidir en la introducció d'aspectes mediambientals i de connectivitat del projecte dels túnels de Vallvidrera, que finalment esdevingué una de les autopistes mes ben integrades al territori i amb menys impacte. Malgrat poder considerar aquesta autopista totalment permeable, al llarg del seu traçat es donen problemes de fragmentació perquè en paral·lel discorre una carretera i la línia de tren dels FFCC de la Generalitat.

Pel que fa a la resta de grans infraestructures, el Consorci ha manifestat a través de les al·legacions al Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) així com al Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB), el seu desacord amb la Via de Cornisa i

amb el Túnel Central (que el propi Pla Especial de Collserola ja desaconsella des de la seva aprovació), demanant al mateix temps que el Túnel d'Horta, que finalment preveu un ús ferroviari, no surti en cap tram a cel obert.

A continuació descriurem 4 casos que s'han estudiat al llarg del perímetre del Parc i les vies de solució que s'han encetat.

Pel que fa al vessant barceloní el problema no és de connectivitat biològica sinó social, de la ciutat amb el Parc, perquè la zona de contacte està desestructurada i malmesa en molts dels seus trams. Per això es va desenvolupar un treball anomenat "Projecte estratègic del vessant barceloní de Collserola" conjuntament amb l'Ajuntament de Barcelona i l'agència Barcelona Regional (BR) l'any 2007, i en el qual es projecten 78 actuacions que ordenen la zona de transició, recuperant el paisatge, creant nous parcs coixí i connectant harmonicament el Parc amb la ciutat, especialment amb les zones verdes urbanes.

Al congost del Besós, municipi de Montcada i Reixac, es presenta la paradoxa que el Turó de Montcada, que geogràficament forma part de la Serra de Collserola, va quedar fora del Parc quan aquest va ser creat, degut a la fragmentació que suposava l'autopista de Barcelona – Terrassa, ara anomenada C-58. Actualment es vol incorporar al Parc aquest Turó, però si no aconseguim una connectivitat real biològica – social, té poc sentit aquesta incorporació. En aquest sentit, l'Ajuntament de Montcada i Reixac, de comú acord amb el Consorci, a encarregar a l'Agència BR un estudi intitulat "Propostes per garantir la connectivitat ecològica en l'àmbit de Montcada i Reixac". En aquest estudi que aborda tot el municipi hi ha una proposta concreta de crear un pas verd (ecoducte) de 80 m. d'ample sobre l'autopista, i un altre sobre la carretera N-150. Aprofitant el projecte del Carril BUS-VAO de Barcelona a Ripollet, el Consorci ha aconseguit que a través del Departament de PTOP es redacti el projecte d'un pas verd de manera que aquesta actuació que actualment es desenvolupa, prevegi l'encaix d'aquest pas i deixi, com a mínim, fets els fonaments.

El contacte de Collserola amb la Serra de Marina a través del Turó de Montcada és pràcticament impossible, per això la connexió es planteja a través del riu Riu Ripoll, al qual desemboca la Riera de Sant Cugat (límit natural del Parc). La Riera de Sant Cugat, al pas per Santa Maria de Montcada – Polígon La Ferreria, està canalitzada. Aprofitant la realització d'un projecte de millora hidràulica per evitar inundacions, es va demanar des del Consorci a l'agència BR, redactora del projecte, que s'incorporessin actuacions de cara a millorar les funcions de connectors d'aquesta llera canalitzada, incorporant un "Estudi - proposta sobre condicionament ambiental de la Riera de Sant Cugat". Si el projecte global es duu a terme, aquesta riera podrà tenir un caire de connector ecològic.

La hipotètica connexió de Collserola amb Sant Llorenç de Munt, anomenada Via Verda pels seus promotors, ha reivindicat des de fa anys la preservació d'una peça de territori vallesà situada a Cerdanyola del Vallès, limitant amb el municipi de Sant Cugat del Vallès, i que constitueix l'únic espai lliure que queda a tocar de Collserola i que connecta amb els espais oberts del Vallès. L'any 2004, el Consorci del Parc de Collserola va desenvolupar el "Projecte Bàsic de Recuperació Ambiental del Sector del Torrent de Can Fatjó", finançat mercès a un conveni establert amb l'Ajuntament de Cerdanyola i el Consorci del Centre Direccional, i en el qual s'analitzava els problemes i les possibilitats de connexió i les actuacions que calia desenvolupar per a la recuperació d'aquest hipotètic connector. En aquesta peça que es troba en un àmbit

que el PGM anomena Centre Direccional, era previst l'aixecament de 5.000 habitatges. En aquest sentit, l'Ajuntament de Cerdanyola conjuntament amb l'INCASOL, van promoure un Pla Parcial que disminuïa l'edificabilitat i en el que s'alliberen 170 ha de territori agro-forestal com a peça de connexió, tot i que ha de superar l'autopista AP7 (B30). Posteriorment i dins del desenvolupament urbanístic del Centre Direccional s'ha inclòs la inversió per a la recuperació ambiental i paisatgística d'aquesta peça, que a més planteja com salvar l'obstacle que representa l'autopista AP-7. Recentment s'ha celebrat el concurs que ha adjudicat la redacció del projecte.

Podríem descriure més actuacions, però creiem que aquestes quatre que hem explicat resumeixen a bastament quina és la realitat que ens toca viure a Collserola.

Com a resum final direm que, en un context tant complex com el nostre, una illa verda situada al cor de la conurbació barcelonina i on es duen actuacions estratègiques de gran magnitud física i econòmica, la nostra estratègia és la d'aprofitar les oportunitats que puguin aportar aquestes actuacions, tractar de generar sinèrgies i en definitiva, incorporar accions que ajudin a millorar la situació del nostre entorn, tant a nivell ambiental com de connectivitat.
