

En aquest article Antoni Martínez Taberner recopila i descriu algunes de les propostes que des de la UIB* s'oferiren per el Pla territorial de Mallorca, entre les quals destaquen d'una manera especial, els corredors ambientals que estructuraven del model territorial i representen la infraestructura paisatgística i ambiental que s'imposa als països ambientalment desenvolupats. Els corredors ecològics, o la xarxa de valoració paisatgística, compleixen una funció equivalent a les infraestructures viàries que comuniquen uns territoris amb altres en el món natural. Martínez Taberner és doctor en ciències biològiques i professor d'ecologia a la Universitat de les Illes Balears.

Ordenació territorial o l'art de compartir l'hàbitat

Antoni Martínez Taberner

El territori és un mapa en verd sobre el qual les persones esculpim la història. Si aquestes persones tenen capacitat per compartir uns valors ètics crearan un país i si tenen capacitat de compartir uns valors estètics, elevaran el territori al nivell de paisatge. Però no hem d'ésser ingenus, l'ordenació a les nostres illes, des dels àmbits municipals fins a nivell supramunicipal, ha acabat, quasi sempre, en uns mapes de distribució d'interessos, i l'urbanisme, malgrat haver disposat de bones idees i propostes, l'han fet fracassar repetidament personatges d'existència intranscendent. L'ètica d'un país es tradueix en l'estètica d'un paisatge i haurem d'introduir aquests conceptes si volem fer de l'ordenació del territori, l'art de compartir l'hàbitat.

Si durant els darrers quaranta anys la població del planeta s'ha duplicat, la de les Illes ha fet el mateix en molt menys temps. La despesa anabòlica en recursos i energia d'aquests habitants i la conseqüent excreció de residus ens donen una petjada ecològica, equivalent a devers 6-7 vegades la seva superfície (Murray, 2001), per tant, si hem

de seguir amb aquest model de creixement sostingut l'únic que farem serà anar cap a una major obesitat ambiental amb el bany (incineradores, abocadors, EDAR) embussat. Aquest creixement ens ha conduït a una superfície urbanitzada superior al 5% del territori, mentre que la mitjana europea tan sols assoleix un valor inferior al 3%. Per altra banda la superfície protegida de què disposem per habitant és la més petita d'Espanya i d'Europa.

El creixement continuat, amb beneficis evidents a nivell privat, socialitza dues problemàtiques no quantificables econòmicament; per una banda externalitats ambientals negatives que es tradueixen en la petjada ecològica i, per l'altra, externalitats socials que provenen d'una saturació de mà d'obra, sovint importada i a cost mínim, amb una forta càrrega d'inestabilitat i patiment personal, amb una despesa social poc previsible i una integració cultural que necessita molts d'anys per ésser assimilada o per a fer-se miscible. De fet, encara ara una bona part del boom de l'emigració dels seixanta i setanta no practica la cultura de la integració.

El creixement quantitatiu, a més de saturar el medi des d'un punt de vista ambiental, impossibilita el magatzem d'informació en el sistema, o sigui, l'organització, la reflexió i l'augment de la qualitat tècnica i cultural de les persones. De fet, el creixement és impropri dels sistemes ma-

No es pot renunciar a la qualitat estètica del paisatge.



durs. Les conseqüències d'aquest creixement sostingut són la concentració de béns materials i de poder econòmic a les regions occidentals al mateix temps que es provoca una situació de descapitalització de les regions desfavorides. Per tant, per una banda, sobresaturació de les regions desenvolupades i per l'altra, desertització de recursos i descapitalització. Per evitar aquesta exagerada situació de



L'agricultura requereix ajudes.

desigualtat, s'ha de promoure l'estabilitat, la inversió i el desenvolupament just a les regions exportadores de mà d'obra, on actualment l'única i principal inversió que hi ha es realitza amb la seva mateixa reproducció i l'única sortida que hi ha és la d'encalçar el capital allà on es concentra. Desgraciadament molts dels grans negocis privats es fonamenten en la socialització de problemes ambientals i/o socials. No crec que l'urbanisme i l'ordenació puguin resoldre la manera de viure, però, almanco hem d'anticipar els canvis intel·ligents per a un futur escenari pacífic i just.

No podem renunciar a una qualitat estètica del paisatge on es desenvolupa la vida, no podem continuar immersos en el procés de banalització territorial actual. El paisatge de l'illa és el resultat del creixement del patrimoni cultural

sobre un substrat de patrimoni natural preexistent, podríem dir que és el resultat de la nostra història dins aquest territori i va des dels boscos pretalaiòtics fins als colors perduts dels taxis de Palma. És per això que el paisatge, tot ell, l'urbà, el rural i el natural, ens identifica i ens personalitza, a més resulta inqüestionable el valor que té, o tenia, com a recurs turístic.

Els plans territorials no han de renunciar a la qualitat estètica ni a la funcionalitat ecològica per assolir un desen-

volupament social i econòmic dins uns marges demogràfics i de consum assenyats. Si compartim uns valors ètics, com el de rebaixar la nostra petjada ecològica, que no és més que l'apropiació de la capacitat de càrrega d'altres regions, podrem ésser un país respectable i si compartim uns valors estètics, representatius de l'evolució de la nostra història i de la seva projecció, podrem assolir el paisatge adient.

EL MODEL DELS CORREDORS: CORREDORS D'INFRAESTRUCTURES FRONT A CORREDORS AMBIENTALS

Frederick Law Olmsted, conegut principalment com el

creador del Central Park a Manhattan (1857) juntament amb el seu col·lega Calvert Vaux, fa una aportació a l'arquitectura del paisatge amb la idea del parc lineal (1867), el qual segueix les riberes urbanes dels rius. Aquesta proposta és molt suggestiva des del punt de vista de l'ecologia del paisatge ja que acabarà amb els coneguts corredors ambientals. Més endavant, Ebenezer Howard, conegut per les idees de la Ciutat Jardí (1898), proposa els cinturons verds urbans (1902), també molt suggestius des del punt de vista de l'ecologia del paisatge ja que en certa manera suggereixen la idea de *baffer* o tampó ambiental. Aquestes propostes, encara dins medi urbà, les popularitza MacKaye (1928) amb la instal·lació de zones obertes i recreatives dins els cinturons. Ja entrant els anys seixanta, les idees d'aquests autors són recollides per Phillip Lewis, que remarca la funció ecològica de les estructures de connexió i finalment Ian McHarg en el seu clàssic *Design with Nature* ja inclou la teoria ecològica dins les tècniques de planificació. Altres autors han inspirat directament o indirectament processos projectuals i propostes urbanístiques, com Ch. Alexander que, en certa manera, es poden veure reflectides urbanísticament, com és en el cas de les falques verdes de Palma.

El Pla territorial de Mallorca no sols no hauria de renunciar a la proposta de les falques urbanes, sinó que les podria projectar a la resta del territori en forma de corredors ambientals, de tipus rural com a dominant al Pla, i de tipus natural, dominant a la Serra. Si les falques verdes representen una discontinuïtat verda dins el sòl urbà, les carreteres dures representen una discontinuïtat dins el sòl rústic. Per resumir: es tracta d'utilitzar la xarxa radial de carreteres com a corredors d'infraestructures i concentrar-hi la profusió de canonades, antenes i cablatge i dissenyar una infraestructura ambiental en forma de corredors ecològics.

La Llei d'espais naturals (LEN) delimita una part del territori que manté una vocació de conservació del patrimoni paisatgístic i natural. L'estructura resultant queda representada com una sèrie d'illots de protecció mancats de connexió entre ells. Una Xarxa de Valoració Paisatgística, tal i com han fet a altres regions europees, donaria continuïtat a la LEN, i englobaria les ANEI i ARIP actuals i estructuraria un model radial de contrapès a l'estructura radial de les infraestructures viàries existents. Les àrees que proposem com a sutura entre ANEI i ARIP estan estudiades i ben analitzades i es fan passar majoritàriament per zones boscoses que corresponen a alzinars, altres hàbitats actualment sense protecció, però inclosos dins la Directiva hàbitat i extensions de secà normalment arbrades que fan la funció de sutura i que haurien de correspondre les AIA (àrea d'interès agrari) extensives o ésser declarades ARIP (convé recordar que la LEN fou revisada i reduïda amb el PP i UM, per tant, de la mateixa manera podria ésser revisada i ampliada). Finalment s'intenta que la xarxa s'allunyi de les infraestructures dures, els nuclis urbans i les parcel·lacions denses, i que cerqui en tot moment les zones de major protecció, o de parcel·la més gran, registrades als planejaments municipals. D'aquesta manera l'estructura no resulta traumàtica, sinó tan sols representa una adaptació, conservacionista i homogeneïtzadora de normatives municipals actuals.

Els corredors ecològics o ambientals inclouen diferents tipus de sòl, amb major o menor protecció i no responen a una formulació exacta, en realitat són infraestructures ambientals multifuncionals que compleixen diferents objectius com: la potenciació general de la vida silvestre i en particular de la fauna cinegètica, el manteniment de superfícies edàfiques considerables on els cicles biogeoquímics, la infiltració de l'aigua als aqüífers i els processos ecològics en general es desenvolupen d'una manera ambientalment i sanitàriament correcta. Finalment, també representen la

El creixement quantitatiu, a més de saturar el medi des d'un punt de vista ambiental, impossibilita el magatzem d'informació en el sistema, o sigui, l'organització, la reflexió i l'augment de la qualitat tècnica i cultural de les persones

preservació d'uns territoris que ens garanteixen una qualitat estètica del paisatge a través de la conservació del seu patrimoni rural i natural.

Models de xarxes o corredors els podem trobar a l'Anella Verda de Barcelona, al disseny de les Vies Parc de Lincker-Maasover de Rotterdam, les Vies Verdes d'Utrecht, els Corredors Ecològics de Landinrichtingsdienst, la Xarxa de Reserves Naturals, Àrees de Restauració Natural, Corredors i Forests multifuncionals de Noord-Brabant a Holanda, la Xarxa de Nuclis i Corredors de Conservació de Copenhagen, l'esquema de la Xarxa Regional d'Hàbitats de Stuttgart, la Xarxa de Boscos Urbans i Paisatges de Black Country a Anglaterra, la Xarxa d'Habitats de Rheinland a Alemanya, la Xarxa Ecològica de Madrid, la Principal Estructura Verda de Flandes, etc.

Es proposen tres corredors que juntament amb la serra de Tramuntana conformarien la Xarxa de valoració ambiental i paisatgística:

- 1) Corredor del Pla, entre la carretera d'Inca i la de Manacor.
- 2) Corredor de Llevant, entre la carretera de Manacor i la de Campos.
- 3) Corredor de Migjorn, entre la carretera de Campos i el litoral.

LES APR (ÀREA DE PROTECCIÓ DE RISC) D'INUNDACIÓ

Dins els ambients rurals, els torrents també estructuren una xarxa de corredors de connexió d'escala petita, transversal i complementària a l'anterior. La xarxa hídrica superficial té una funció ambiental que sovint ens passa desapercebuda (Sterling 1996. González del Tánago & García del Jalón 1995); per exemple, la infiltració d'aigua als aquífers es pot veure molt afavorida amb una gestió correcta dels torrents, la flora de caràcter eurosiberià de caducifolis i exemples de laurifolis es conserva a les riberes dels torrents, la potenciació de la vida silvestre dels gorgs i als embassaments d'aigua o tan sols d'humitat que trobem als torrents és ben reconeguda pels naturalistes i caçadors, l'efecte corredor (hàbitat lineal de sutura) del bosc de ribera és reconegut pels ecòlegs, fins i tot no ens adonem del senzill fet que aquests bosquets lineals són la darrera barriera a l'erosió física del sòl. Tots aquests aspectes afecten processos ecològics transcendents com el mateix cicle de l'aigua, però a més s'ha de considerar que els colors que ofereixen els boscos de ribera durant la tardor o les franques verdes destacades dins els rostolls de l'estiu són aspectes estètics que també justifiquen la seva conservació.

EXTERNALITATS POSITIVES DEL RÚSTIC PROTEGIT I DELS CONREUS DE SECÀ

El manteniment d'una agricultura amb funcions ambientals i paisatgístiques requereix, a més de les ajudes pròpies dels fons agraris actuals, complements del fons ambiental en forma de factor de correcció o multiplicador que valori les externalitats positives o aportacions ambientals i paisatgístiques de les àrees d'interès agrari de secà, les ARIP, les ANEI o les APR dels torrents. Per posar un exemple senzill; els ametllers florits són un espectacle paisat-



gístic que amablement socialitzen els propietaris; hi ha altres externalitats, gens amables que també se socialitzen sense demanar res a ningú, per tant, podríem legislar propostes tan justes com les de "qui contamina que pagui, qui conserva que cobri".

L'ESTRUCTURA NEURONAL DE CARRETERES

Es proposa que les vies dures que van des de Palma a Inca, Manacor i Campos deixin la seva estructura axono-

mètrica en aquests pobles per passar a una proliferació dendrítica a mesura que s'acosten al litoral. D'aquesta manera, les infraestructures turístiques no quedaran tancades per vies dures i la zona litoral mantindrà unes potencialitats ambientals sense l'efecte frontera de les carreteres (Mader 1984). Per altra banda les carreteres són els paisatges més visualitzats, juntament amb les zones elevades, això implica que seria convenient que les àrees de protecció territorial (APT) de carreteres tinguessin una normativa d'integració paisatgística, almenys per evitar els enjardinats exotitzants i els solars d'enderrocs i deixalles que socialitzen espectacles visuals gens amables.

El model actual de carreteres manté una estructura radial, impossible d'evitar amb una badia de Palma que inclou la major part dels habitants de l'illa i on ja existeixen les infraestructures bàsiques de transport aeri i marítim, tecnològic, industrial, universitari, hospitalari i políticoadministratiu. La xarxa viària radial s'imposa com un sistema relativament ràpid i dur a mesura que ens acostem al seu nucli, que és la badia de Palma, mentre que la circulació concèntrica, la que ens uneix les vies radials i proporciona el desguàs cap a aquestes, s'hauria de mantenir amb una proliferació de rutes de petita escala i cinturons mesurats en escala pel territori, no pel nombre de vehicles.

L'optimització del model insular proposat resulta de la integració de diferents escales.

La superior, que correspon a una xarxa europea, no sols de comunicació aèria i marítima sinó també com a espai de circulació de les rutes migratòries dels ocells (estratègia de Natura 2000. Biodiversitat europea). Per altra part, la inferior, a nivell municipal, amb les seves Agendes 21 i el seu treball d'educació territorial i ambiental. La revisió de la bibliografia existent suggereix que les observacions fetes a múltiples escales (Wiens 1989, Levin 1992, Schneider 1994) són la clau per entendre la complexitat territorial i ambiental (Holling 1992, Milne 1997, Bissonette 1997), en conseqüència, la preservació d'aquesta complexitat també requereix d'una planificació a diferents escales.

Els parcs i les reserves actuen com a nuclis de reproducció privilegiada i segura, per tant són llocs on hem d'assegurar la supervivència de les espècies i uns excedents que puguin dispersar-se arreu del territori

* L'equip de la UIB, format per Jerònia Ramón, María Isabel Piña, Maurici Ruíz-Pérez i Antoni Martínez-Taberner estructuren un model amb estratègies ambientals per a paisatges urbans, rurals i naturals sota una estructura de cohesió anomenada Xarxa de Valoració Paisatgística, la qual, segueix les idees bàsiques que s'han exposat.

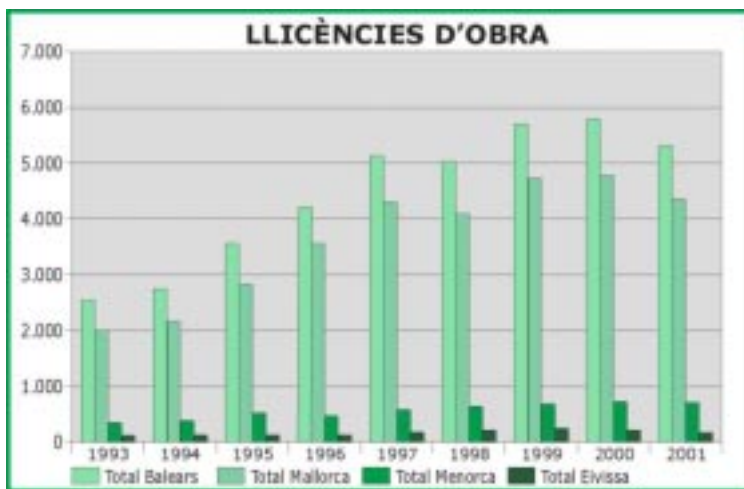
El territori en xifres

SUPERFÍCIE I POBLACIÓ

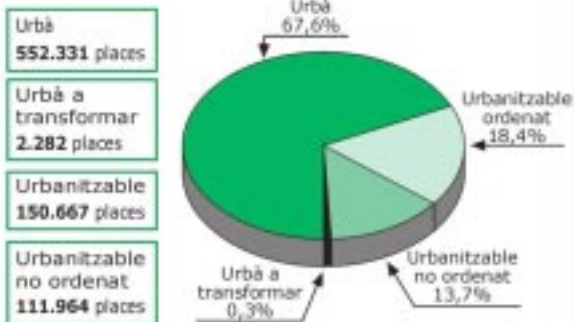
	Superfície (km ²)	Habitant/km ²
Balears	4.968,36	177
Mallorca	3.620,42	194
Menorca	694,39	108
Eivissa	571,04	165
Formentera	82,49	83

ESPAIS PROTEGITS (Ha)

	ANEI 2000	ARIP 2000	AAPI 2000	AP cautelar 2002
Balears	162.124,97	27.553,05	2.057,34	787,33
Mallorca	111.768,89	21.676,75	1.976,69	
Menorca	27.821,25	764,35	0	
Eivissa	19.257,92	5.111,95	80,65	787,33
Formentera	3.276,91	0	0	

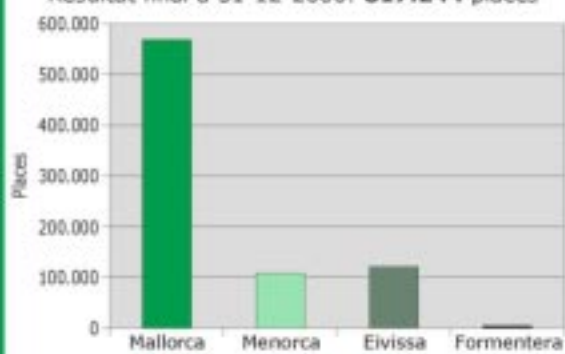


DISTRIBUCIÓ PER CLASSIFICACIÓ DE SÒL A LES ILLES BALEARS

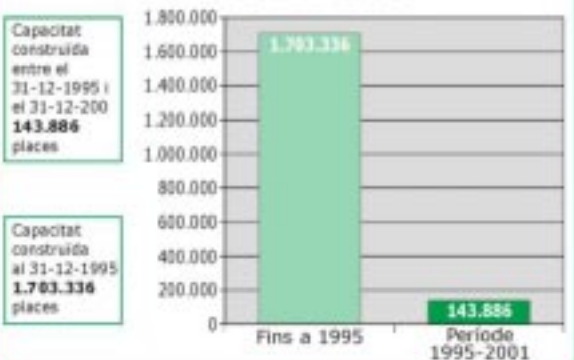


CAPACITAT D'ALLOTJAMENT EN SÒL VACANT

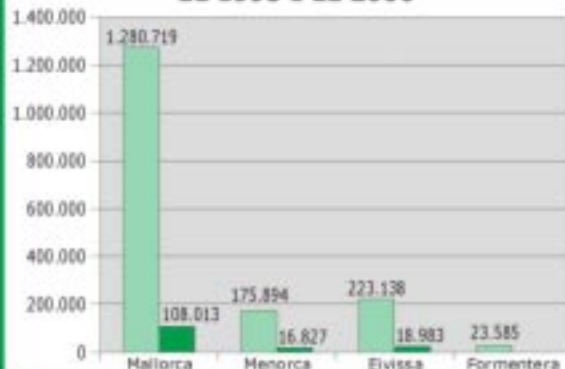
Resultat final a 31-12-2000: **817.244** places



CAPACITAT CONSTRUÏDA ENTRE EL 1995 I EL 2000



CAPACITAT CONSTRUÏDA ENTRE EL 1995 I EL 2000



Font: Sòl vacant (Conselleria d'Obres Públiques).