

Per un front marítim segur, obert, natural i sostenible: el trasllat de la R1 a l'interior del Maresme

La ocupació i la *rigidització* del front litoral damunt de les antigues platges naturals ha restat espai i condiona la dinàmica litoral natural del Baix Maresme que mai ha tendit a formar grans platges. En aquest litoral, els nombrosos temporals, la seva freqüència, la seva intensitat i la seva durada i l'acció antròpica provoquen que l'erosió sigui predominant per sobre de la sedimentació. Si a tot això li afegim l'increment del nivell del mar degut al canvi climàtic, queda clar que la inundació del mar va avançant progressivament cap a terra. Així doncs, podem afirmar que la majoria de platges actuals i la R1, la línia de tren del Maresme, en el seu traçat actual, estan condemnades a desaparèixer.

La difícil convivència entre les platges i les intervencions antròpiques

Les platges són sistemes dinàmics que es formen per l'aportació de sediments que provenen dels rius i les rieres que desemboquen al mar. Els corrents litorals van redistribuint les sorres al llarg de la costa. Les rieres, actualment molt canalitzades i amb unes conques molt urbanitzades, aporten molt menys sediments a la costa i això representa un dèficit per a la regeneració natural de les platges. Per altra banda les sorres que els corrents de deriva litoral desplacen de nord a sud, al llarg de la costa i que regeneren les platges de manera natural, es veuen interceptades pels dics dels ports esportius que actuen de trampes sedimentàries. Al nord-est dels ports la sorra queda retinguda i al sud-oest és quasi inexistent. Per això la normativa obliga als ports a fer un bypass de sorres que rarament es compleix. Durant els darrers 50 anys les intervencions antròpiques han permès, localment, la formació d'algunes platges per efecte de dics i espigons i per les aportacions artificials de sorres provinents d'altres llocs o dels dragatges del fons marí proper. S'ha demostrat però que les restauracions per aportacions artificials tenen una efectivitat temporal de curta durada (de vegades de pocs mesos) alhora que un gran cost econòmic. A més, produeixen danys elevadíssims al ecosistema marí-litoral.

El necessari trasllat de la R1 al interior del Maresme: per un front marítim segur, obert, natural i sostenible.

Fins el 2020, els diferents Plans Metropolitans de Barcelona així com els Plans Directors d'Infraestructures consideraven el trasllat de la línia R1 de rodalies a l'interior com un opció de futur. Malauradament i incomprensiblement, actualment ja no és així.

Com a conseqüència dels efectes del Temporal Glòria, al gener de 2020 on la línia va patir per la seva seguretat en alguns trams, ADIF ha realitzat treballs de protecció de la infraestructura ferroviària en el tram Mataró-Cabrera de Mar, d'aproximadament 2 km, per consolidar i reparar les proteccions d'escullera existents i pal·liar els efectes a l'explotació generats pels temporals marítims. Aquestes obres de defensa són necessàries per incrementar la seguretat de la R1 i evitar possibles incidents i accidents ferroviaris a curt termini. Però no s'haurien de considerar com la solució definitiva i, en cap cas l'alternativa al trasllat de la infraestructura. En el procés de restauració del front marítim no podem oblidar la "pacificació" de la N2 per l'alliberament del peatge de l'autopista. L'espai que deixa lliure es podria convertir en un passeig marítim tou,

enllaçat amb la platja. Recordem que els experts ens diuen que una platja ampla és la millor protecció natural contra els temporals de mar. La seva reordenació hauria d'incidir també en la millora de les desembocadures de les rieres, per facilitar l'arribada de sediments al mar durant els episodis de rierades.

Les accions d'adaptació als nous escenaris de canvi ja no poden esperar més

Desplaçar la R1 és fonamental per endegar el procés d'adaptació del nostre litoral als nous escenaris d'emergència climàtica. Però no només és això; desplaçar la R1 ha de permetre obrir les poblacions costaneres al mar que necessiten una reconsideració en termes de planejament urbanístic. Desplaçar la R1 requereix un projecte de nou traçat pel tren per l'interior que pugui donar un servei més eficient a les poblacions i que millori la mobilitat en tota la comarca. El tren de la costa, convertit en un medi de transport sostenible i eficient, és indispensable per la vida i el progrés de les poblacions en el context d'emergència climàtica. Treure la barrera que significa la via de tren amb el seu terraplè a primera línia de costa, ha de permetre guanyar espai, augmentar l'amplada de la platja per reduir l'erosió i facilitar la regeneració natural de les platges després dels temporals. Està clar que això és poc efectiu si no hi ha sediments disponibles, i per tant caldria fer una actuació integral i coordinada a tot el litoral del Maresme.

Tot plegat no és gens fàcil de gestionar, però ja fem tard, no podem esperar més. Fem una crida a les administracions perquè tinguin una mirada àmplia on l'urbanisme, la mobilitat, la seguretat i la sostenibilitat es considerin conjuntament. Cal una visió integral per reordenar el nostre litoral, cal voluntat política i cal prendre decisions valentes. I tot això significa adaptació, no només als nous escenaris de canvi climàtic, sinó als nous escenaris de canvi global.

23 de març 2022

Joan Manuel Vilaplana: Director de l'Observatori del Georisc, del Col·legi de Geòlegs de Catalunya.