



L'obsessió per reconciliar la ciutat amb el mar

PER: FRANCESC LÓPEZ GUARDIOLA, Ajuntament de Badalona

La construcció del Port Esportiu i Pesquer de Badalona suposa molt més que la construcció d'un nou port al litoral català. Molt més que oferir gairebé vuit-cents amarradors a un sector que en reclama i molt més que saldar un important deute històric amb el col·lectiu dels pescadors, que, a Badalona, malgrat no disposar de base, ha mantingut l'activitat d'amarratge en d'altres ports i una activa confraria, i amb els amants dels esports nàutics, que en aquesta ciutat són molt nombrosos. No en va, a Badalona neix el patí de vela.

Per a la ciutat, aquest projecte suposa la recuperació de dos quilòmetres de litoral, des de l'emblemàtica fàbrica de l'Anís

del Mono fins a les característiques tres xemeneies, a tocar amb el terme municipal de Sant Adrià de Besòs, amb la gràcia afegida que serà una àrea totalment nova que alhora s'integrarà en la trama consolidada de la ciutat.

Abans de continuar, permeteu que agraeixi l'oportunitat que tinc ara d'explicar el projecte des d'un nou punt de vista: el paisatgístic. El dia a dia fa que habitualment m'hi refereixi apamant sectors, plans especials, unitats d'actuació. Que parli del port. O de les alçades dels edificis. O de les negociacions per a aconseguir el finançament del passeig marítim. Tinc molt present que cada gestió que avança suma en el gran projecte, però de vegades penso que no ha quedat prou ben



Vista panoràmica virtual del port de Badalona. Marina Badalona

recollida la veritable dimensió de tot el conjunt. Ara m'hi puc referir de manera global. Si voleu, d'una manera més lliure que la que he de seguir des de la gestió i l'Administració, en la documentació requerida per als expedients, en les explicacions dels dictàmens dels plens municipals... D'una manera més lliure, si voleu, perquè aquest nou enfocament, el paisatgístic, ens permet barrejar elements històrics amb conceptes de planejament i recordar els objectius estratègics nascuts en la democràcia recuperada per retornar aquest espai a l'ús ciutadà; fins i tot hi encabiré els sentiments. Sobre tot la passió. Perquè sense passió no es pot tirar endavant un projecte d'aquesta envergadura. Sense prodigar erudició en cap disciplina —hi ha prou plomes expertes en les altres planes d'aquesta publicació—, la meua aportació està guiada pel convenciment que hi haurà un abans i un després molt important en molts aspectes, però, especialment, en la transformació del paisatge d'aquesta part de la ciutat, que esdevindrà un nou pol de centralitat metropolitana.

Sens dubte, la transformació de la façana marítima, iniciativa que inclou la construcció del port i del canal —com a eix de remodelació de tot el sector del Gorg—, persegueix reconciliar la ciutat amb el mar, relació estroncada amb la implantació, a partir de mitjan segle XIX i especialment al principi del XX, de nombroses indústries que buscaven el potencial d'expansió i prosperitat que suposava tenir a pocs metres l'estació de mercaderies de la primera línia de ferrocarril de l'Estat. No en va, un dels vials d'aquesta àrea es va batejar com el carrer Progrés. No en va, el carrer principal és el carrer Indústria.

El fet que la primera línia de ferrocarril de l'Estat, la que connectava Barcelona i Mataró, transcorregués pel litoral de Bada-

lona va atraure importants indústries, bàsicament químiques, tèxtils, del vidre i metal·lúrgiques. Només en l'àmbit que ens ocupa destaquen, entre les que més poden sonar, la Cros, la Campsa, la fàbrica del Cottonifici, Badrinas, Bórax, l'Anís del Mono, la Llauna, la CACI... Entre aquestes, m'interessa destacar les instal·lacions de la Cros que representen el màxim exponent de la trentena d'indústries químiques que el 1904 funcionaven a la ciutat. La fàbrica se situa el 1875 al carrer d'Eduard Maristany procedent de Sants, i en les publicacions promocionals de l'època destaca com a fet clau de l'èxit disposar d'abaixador propi.

La crisi dels setanta, la nova ordenació urbanística, els requeriments fixats per la incorporació a la Comunitat Econòmica Europea, el disseny d'ordenar l'activitat industrial en polígons allunyats dels nuclis urbans i sobretot allunyats de la primera línia de mar... van capgirar de ple aquell context. La veritat és que l'Ajuntament de Badalona, amb l'alcalde Joan Blanch al capdavant i amb el suport de la Corporació Metropolitana de Barcelona, en consonància amb les iniciatives que també impulsaven municipis veïns, aconsegueix pactar amb Cros el tancament de la fàbrica de Badalona l'any 1987, tot perseguint reconquerir aquest espai per als ciutadans i les ciutadanes. Dos anys abans s'havia anunciat el desmantellament de les instal·lacions de Campsa, que funcionava a un centenar de metres. De fet, van portar històries paral·leles. Campsa havia arribat al litoral de Badalona l'any 1879 i va ser la primera refineria que entrà en funcionament en tot l'Estat. Així doncs, totes dues empreses van estar més de cent anys en funcionament.

El Pla general metropolità (PGM) del 1976 havia mantingut la indústria al litoral pel seu pes i pels llocs de treball, però

“ PER A LA CIUTAT, AQUEST PROJECTE SUPOSA LA RECUPERACIÓ DE DOS KILÒMETRES DE LITORAL, DES DE L'EMBLEMÀTICA FÀBRICA DE L'ANÍS DEL MONO FINS A LES CARACTERÍSTIQUES TRES XEMENEIES, A TOCAR AMB EL TERME MUNICIPAL DE SANT ADRIÀ DE BESÒS

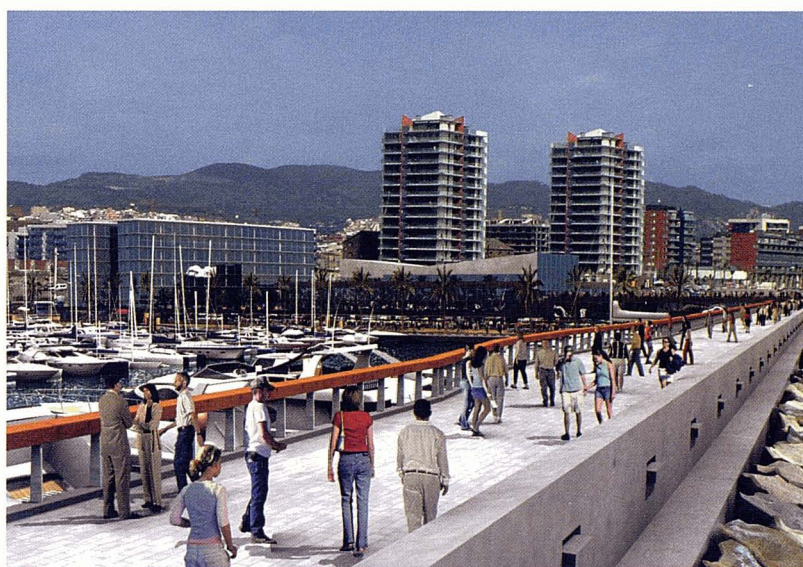
en la dècada dels vuitanta sorgiren nous valors: natura, mar, nàutica, esport, recuperació de la platja... i es llençà la idea de reconvertir els usos litorals. Així, el Pla de recuperació de la façana marítima del 1986 suposa la major modificació del PGM, que a hores d'ara encara estem executant. És un planejament que marca les pautes per a recuperar aquesta àrea i crear un nou eix de nova centralitat. Es tracta d'obrir la ciutat al mar. Tornem-hi. Entre altres aportacions, proposa transformar el sòl destinat a indústria (sòl majoritàriament en desús) en una nova àrea residencial familiar, dissenya els passos subterranis sota la via del tren, reestructura els teixits urbans litorals i reintrodueix l'aspiració de dotar la ciutat d'un port. Una nova cultura política neix en la dècada dels vuitanta i s'entossudeix a recuperar el litoral.

meitat es dedica a nous carrers i places. I és que es tractava de trencar el mur del carrer Indústria i assolir la perseguida permeabilitat mar-muntanya des de tots els carrers perpendiculars a la costa, de manera que el mar es pogués veure des dels barris. Però la perspectiva moria en el moment de topiar aquest mur, que amagava els recintes industrials.

En el temps en què la lluita establerta amb les aprovacions inicials, provisionals, definitives... continuava el seu camí, hem de situar la primera conquesta en la recuperació de la platja que va suposar l'entrada en funcionament del col·lector de Llevant, obra de la Corporació Metropolitana de Barcelona. Aquesta va ser una peça clau en l'assoliment d'aquesta fita, revolució generada des del municipalisme d'esquerres.



Galeria d'imatges virtuals del port de Badalona. Marina Badalona



Ara bé, no es preveu desmantellar-ho tot. D'entrada, es decideix mantenir alguns elements del patrimoni arquitectònic industrial. Per exemple, l'edifici de la Llauna es recupera i funciona com a institut d'ensenyament secundari. La fàbrica de l'Anís del Mono es preserva i actualment combina la producció de licors i anisats amb l'activitat cultural i de museus, recollint el que pretén ser una important aposta per la participació en la vida de la ciutat. Més tard s'hi afegeix l'edifici de la CACI, que acull estudis universitaris vinculats amb el mar, i el pantalà de la Campsa, inclòs en el projecte del nou passeig marítim.

És clar que amb l'arribada dels ajuntaments democràtics es posen les bases perquè el paisatge –i les condicions de vida dels ciutadans– comenci a canviar. Amb els passos subterranis se salva el primer obstacle, la primera barrera: la via del tren. La transformació del sòl industrial en sòl residencial recollida en el Pla suposa reduir a la meitat la volumetria preexistent. L'altra

Aquest Pla del 1986 també va recollir una de les reclamacions històriques de la ciutat i va situar al bell mig del que havia estat el recinte químic de la Cros el futur port esportiu i pesquer. L'elecció d'aquesta àrea no va ser casual: la voluntat de recuperar aquest *brownfield* era molt clara i la iniciativa de combinar la regeneració dels terrenys i la ubicació del port culmina l'any 1987, amb la decisió de triar el projecte Monturiol, de M. de Solà Morales, entre les propostes presentades al concurs d'idees convocat per l'Ajuntament de Badalona.

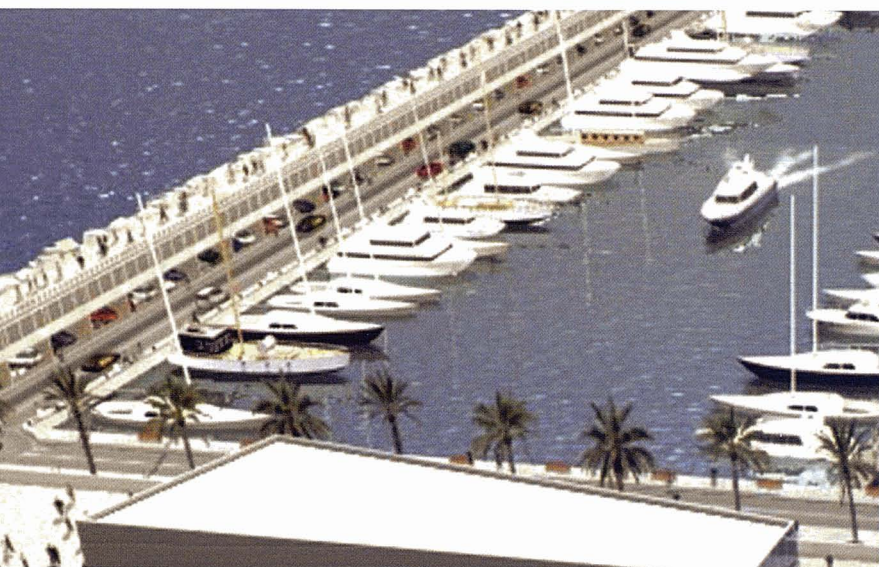
Al llarg de la història s'havien posat sobre de la taula una llarga seqüència de projectes portuaris. El Pla Fradera, del 1936, el Port Vilalta, del 1969, el Pla de la façana marítima, del 1986... Sens dubte, el disseny convenç per la forma i l'escassa modificació del litoral i per una aportació clau: situar el nucli del port en una zona industrial contaminant i obsoleta. Una de les principals raons que fan optar per l'opció Monturiol va ser l'oportunitat que donava d'actuar en aquest

entorn, de recuperar aquesta àrea degradada, d'identificar-se com el motor necessari per a la transformació urbana del litoral i del barri del Gorg. I ha suposat, ni més ni menys, que transformar aquest *brownfield* en un port esportiu i pesquer del segle XXI. A ningú no escapa que es tractava d'un objectiu molt ambiciós, tenint en compte que es partia d'un espai molt degradat ambientalment –sotmès a l'acció industrial contaminant centenària, on el mateix recinte actuava d'abocador–, i que el punt d'arribada era una instal·lació sotmesa a rigoreses prescripcions ambientals, que des de Marina de Badalona, SA –societat gestora d'aquest procés, integrada per l'Ajuntament de Badalona i pel Consell Comarcal del Barcelonès– s'han complert amb gust i rigor. A ningú no escapa que el sòl objecte de la regeneració i de la transformació

de gairebé 5.000 m² i que alhora la plaça desemboqui en un mirador sobre la dàrsena nàutica, a través de la qual es podrà continuar pel passeig que coronarà el dic de recer o, tot travessant el canal, es podrà reprendre el passeig marítim, en direcció a Sant Adrià.

Tota aquesta regeneració permetrà oferir uns quatre mil habitatges nous, un espai públic de gran qualitat, crear un nou sistema viari, nous equipaments, un passeig marítim que connectarà amb el territori del Fòrum/Diagonal-Mar i amb el Maresme, a través de Montgat, amb un carril per a bicicletes que voreja la costa, renovar l'interceptor de Llevant i modernitzar l'estació de bombejament que impulsa les aigües residuals fins a la depuradora del Besòs, renovar els col·lectors,

“ LA VOLUNTAT DE PERMEABILITAT I D'OBERTURA CAP AL MAR S'HA IMPOSAT EN TOTS ELS PROJECTES I DES DE TOTS ELS PUNTS DE VISTA



no era aprofitable per a cap ús a causa de l'estat del subsòl. Només una ferma i valenta actuació des de la iniciativa pública ha pogut posar en valor i retornar a la ciutat aquest espai, que ja està totalment regenerat.

Si la transformació ja era clau, l'actuació té un valor afegit perquè s'ha actuat d'una manera regenerativa en uns terrenys intensament contaminats.

La voluntat de permeabilitat i d'obertura cap al mar s'ha imposat en tots els projectes i des de tots els punts de vista. No només obrirem els carrers de mar a muntanya, sinó que també s'ha perseguit respectar aquesta línia de l'horitzó en el traçat del nou passeig marítim. Posaré un parell d'exemples que ho il·lustren. En el lloc de trobada del passeig marítim amb el port, en el vessant nord del port, hi havia previst construir un únic edifici. Però l'hem trencat en dos per a permetre que el passeig marítim desemboqui en un gran plaça

instal·lar moderns sistemes de recollida de residus, crear noves places... En definitiva, transformarà l'entorn degradat pel desús de l'activitat industrial contaminant i obsoleta en una nova àrea. Estem construint un nou barri a tocar de la ciutat consolidada, amb els avantatges que això significa. No és un polígon de luxe als afores –ans al contrari– amb la complexitat que això suposa. No és una nova àrea dissenyada a l'extraradi: és una interessant intervenció sobre un terreny on hi havia un espai que es degradava a passos agantats, un parc d'habitatges antic. Ens creiem això de la sostenibilitat de la ciutat compacta.

Tampoc és un «port bolet». És un port de ciutat, on tot està dissenyat per a connectar amb la nova realitat que neix de la transformació de la façana marítima, i amb l'eix del canal, amb el parc del Gorg, el Pavelló Olímpic Municipal (el de la Penya), la Ciutat Europea del Bàsquet i la Ciutat de la Música i que connecta amb la trama urbana ja existent.



Terrenys abans de la intervenció. Marina Badalona

“ LA MILLORA
AMBIENTAL I
PAISATGÍSTICA ÉS
INDISCUTIBLE
PERQUÈ LA
MEITAT DEL SÒL
OBJECTE DE
TRANSFORMACIÓ
S’HA DESTINAT A
ZONA VERDA

La millora ambiental i paisatgística és indiscutible. A la pràctica, ja ho és. Ho és perquè en un no res entraran les primeres embarcacions al port. I perquè la primera fase de les promocions que hi ha a primera línia de mar ja estan habitades. I perquè els afectats urbanístics es realotjaran d’aquí a uns mesos en els habitatges nous que Regesa, societat del Consell Comarcal del Barcelonès, ha construït en una promoció d’habitatges de gran qualitat, ubicats en el mateix sector. I ho és perquè, superada la tramitació del Projecte de reparcel·lació, s’estan executant els primers enderrocs que permetran desplegar la segona fase, la que va de la via del tren cap amunt. La que permetrà obrir els carrers fins al mar, tot continuant la trama urbana que abans xocava amb el mur. Ara que tot comença a estar embastat, encara queda molt per fer, però tot plegat serà més fàcil perquè aquesta transformació s’està desplegant a un pas de la ciutat consolidada, amb la qual no competirà. Perquè això farà possible que el centre actual s’eixampli i es complementi.

La millora ambiental i paisatgística és indiscutible perquè la meitat del sòl objecte de transformació s’ha destinat a zona verda. I això no ho eclipsa el debat sobre les alçades dels habitatges. De les vint-i-tres hectàrees incloses en el Projecte de reparcel·lació –planejament que ordena les noves illes que hi ha al voltant del canal de 300 metres de llarg per 40 metres d’amplada que s’endinsarà en la ciutat i que connectarà amb la plaça Tarradellas i el Palau Municipal d’Esports a través d’un parc públic de les mateixes dimensions– disset són de sòl públic (vials, parcs i jardins, canal i equipaments) i sis corresponen a sòl d’aprofitament privat. Pel que fa als equipaments, es combinaran els de sempre (escoles, centres d’assistència primària, centres cívics, biblioteques...) amb noves fórmules que responen a noves necessitats: habitatges de pri-

mera emancipació (els coneguts com 10HJ), residències assistides...

Mireu les fotos que acompanyen l’article. Hi detectareu clarament la que mostra la zona abans de la intervenció, que contrasta amb la imatge virtual que recull la globalitat del projecte i que incorpora els darrers detalls, com el traçat del passeig marítim o el viaducte del ferrocarril. Aquest pont també serà permeable en alguns trams a fi de permetre la visibilitat del mar i l’accés de les embarcacions motores perquè atraquin en el canal.

Situeu-vos en un punt de la primera foto i traslladeu-vos a la segona, a peu de carrer. El paisatge ha variat, indubtablement. Ara, de moment, els canvis s’estan notant en relació amb la primera fase: de la via del tren fins al mar, sobretot l’avenç del port i de les promocions. Ho podeu copsar si us desplaceu en tren. Abans ho indicava: Seria molt interessant arrodonir aquesta recuperació amb la recuperació de l’espai que ara ocupa la via del tren. Seria molt interessant traslladar i soterrar la via per l’interior, aposta que permetria acostar aquest servei a molts més ciutadans i ciutadanes i permetria fer desaparèixer una nova barrera. Imaginem-nos aquesta façana marítima sense la via del tren i, això sí, amb un mitjà de transport públic eficient, ecològic i ràpid com el tramvia, alimentant els nous sectors residencials i d’activitat confrontants amb el port, el port mateix i també la Rambla i l’actual centre de la ciutat. Oï que és fàcil imaginar la línia de tramvia que avui mor a l’estació de Sant Adrià continuant per tot el front marítim de Badalona? Però això, si em permeteu, serà tema d’un altre moment de reflexió, que estic segur abordarem aviat des d’una perspectiva de treball conjunt, responsable i solidari entre les diferents administracions.