



EL PLA DEL MARGE DRET DEL BESÒS A SANT ADRIÀ

LLUÍS CANTALLOPS

MANUEL RIBAS

ESTANISLAU ROCA

Arquitectes

1. Introducció

2. Els objectius del planejament

3. Les actuacions

- 3.1. L'àrea litoral. El gran port esportiu
- 3.2. L'àrea de la Verneda i de Can Picas
- 3.3. El barri del Besòs
- 3.4. La Catalana
- 3.5. El barri de la Mina

Bibliografia

EL PLA DEL MARGE DRET DEL BESÒS A SANT ADRIÀ

1. Introducció

El territori del marge dret del riu Besòs situat dins els límits municipals de Sant Adrià havia estat sempre una zona d'horta relativament despoblada, que acompanyava les terres veïnes de Sant Martí de Provençals i Poblenou, avui municipi de Barcelona, en la mateixa història geològica i després agrària.

En una extensa faixa d'aproximadament mil metres, paral·lela a la línia de costa actual, els antics terrenys de l'*ager provincialis* de Sant Martí van anar-se acreixent amb els dipòsits al·luvials del Besòs i amb les sorres marines de més llunyana procedència, sempre seguint corrents de nord a sud, de manera que la línia de costa ha avançat cap al mar d'un quilòmetre només en el període de nou-cents anys.

Els territoris del marge dret del Besòs que pertanyen al municipi de Sant Adrià havien estat terrenys agraris de bona producció, fàcilment regables, que donaven, d'una banda, a la llera del riu i d'altra als extensos sorrals de la platja, sempre en procés de créixer i reconvertir-se després, a través d'un període intermedi de maresmes i llacunes.

També, com en els territoris veïns de Barcelona, aquest ampli i despoblat front de mar, en començar el segle passat va servir com a sòl disponible per a moltes operacions considerades nocives o, si més no, incòmodes per a la vida quotidiana dels nuclis urbans propers: primer, cementiri, instal·lacions militars, ferrocarril i abocadors de sòlids i de líquids; després, ja en aquest segle, centrals energètiques, cremadors d'escombraries i depuradores d'aigües residuals.

El territori del marge dret del Besòs va rebre, cap al començament del segle, les instal·lacions de la central tèrmica de producció d'energia elèctrica de la Catalana, que van generar una colònia de cases edificades seguint línies urbanístiques de traçat radioconcèntric. Més tard, en començar la segona meitat del segle, la immigració massiva d'aquells

anys va utilitzar les àrees contigües a la platja com a *res nullius*, és a dir, com a terreny de ningú per a instal·lar-hi poblats infraurbans de barraques (el Camp de la Bota, per exemple) que després, en una operació urgent de *housing*, hom va traslladar més endins. Així naixien els dos nuclis del barri de la Mina (primera i segona fase), al redòs dels quals s'hi formà també una incipient zona industrial (zona industrial de la Mina).

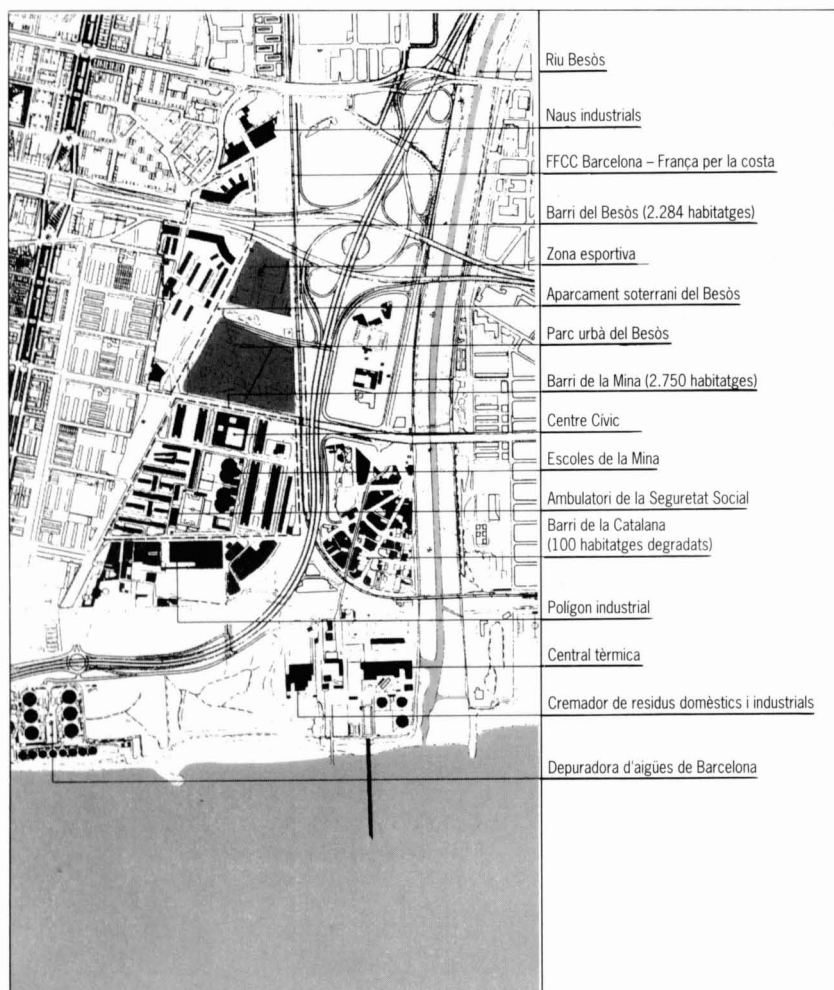
Paral·lelament, la construcció del barri barceloní del sud-oest del Besòs i l'obertura del carrer de Guipúscoa com a alternativa de l'antiga entrada pel carrer dels Almogàvers va tenir incidència sobre el territori veí de Sant Adrià en l'anomenat barri del Besòs, que es consolidà en paral·lel a la construcció de l'autopista en el darrer tram de la Gran Via.

L'últim episodi d'aquesta breu història ha estat la construcció de la Ronda Litoral en el seu tram paral·lel al riu, el qual ve a reforçar la barrera ja existent de la línia ferroviària. Aquesta línia era, inicialment, d'enllaç entre la de la costa i la interior de Granollers i Sant Celoni. Avui, és una línia d'intensa circulació, un cop suprimit el tram ferroviari costaner del Poblenou.

La història del planejament ha estat, contràriament, generosa amb aquest territori. El Pla Cerdà l'assenyalava com el gran parc del Besòs que limitava l'Eixample pel nord-est; i els successius planejaments van anar enxiquint les generoses –i alhora gratuïtes– previsions del Pla Cerdà, però sempre amb la consciència residual d'aquell primer parc i otorgant-li així un valor de posició important en un extrem dels extensíssims horts i vinyet de Barcelona.

La desgraciada història recent d'aquest territori –que a grans trets és la de tota la costa nord-oest de Barcelona– ha abocat en una estructura i una morfologia urbanes absolutament d'al·livió, que és tant com dir sense coordinació ni unitat. Una ocupació del sòl desestructurada havia de donar lloc a un conjunt d'entitats d'escassa qualitat urbanística i alhora de molt precària qualitat de vida.

Figura 1. L'estat actual



En el decenni dels vuitanta l'Ajuntament, amb la col·laboració de les administracions central, autonòmica i metropolitana, va desenvolupar una important actuació urbanística al marge esquerre del riu Besòs. Aquesta actuació ha transformat allò que era un suburbi marginal i desballestat en un territori urbà habitable. Al marge dret també s'ha iniciat un important procés de transformació urbanística amb la construcció d'un nou parc urbà (Parc del Besòs), la rehabilitació dels habitatges del conegut barri de la Mina, l'entrada en servei d'un nou aparcament subterrani amb capacitat per a 600 automòbils i l'execució de nous equipaments i serveis urbans (figura 1).

Malgrat que s'han desenvolupat aquestes importants actuacions sectorials, el territori del marge dret del Besòs continua essent un entorn urbà fragmentat per les grans infraestructures que el travessen. Els grans eixos de comunicació aporten una important accessibilitat al territori però també el fraccionen i interrompen la continuïtat urbana.

Al marge dret del Besòs, en una extensió de 174 Ha (la meitat de la superfície del terme municipal), hi viuen 18.100 dels 34.000 habitants de Sant Adrià. La Catalana, la Mina (primera i segona fase) i el Besòs són nuclis densament habitats, sobretot en el cas de la Mina. La resta dels terrenys, a banda de la zona industrial de la Mina, són ocupats per equipaments i viaris. És a dir, que al costat o entremig dels nuclis funcionals es troben enormes extensions de sòl d'equipament, a l'abast de totes les iniciatives que s'hi atreueixin.

És precisament aquest fet –al costat de la vida urbana no integrada als nuclis existents– el que constitueix el segon gran repte urbanístic. No es tracta únicament de refer, de recosir, d'integrar el poblament existent, sinó que cal encara defensar el territori del perill de noves iniciatives, òbviament en mans d'operadors privats, que si estiguessin mancades d'una programació global només servirien per augmentar la desintegració territorial existent avui.

El tercer repte, ja ho hem dit, és el de superar els traumes infligits al territori per les grans infraestructures que el solquen: la via del ferrocarril, l'autopis-

ta A-19 i la recent i inadequada disposició de la vialitat que correspon a la Ronda Litoral (figura 2).

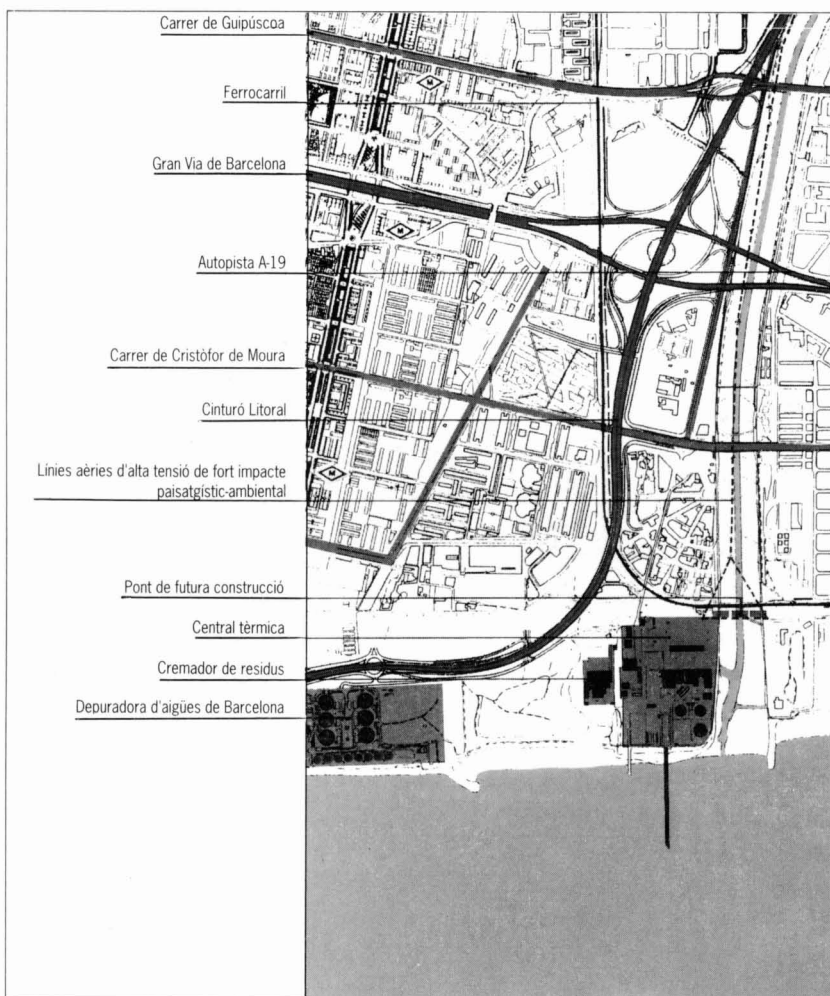
Així doncs, la suma d'aquests tres reptes ha estat motiu d'un pla especial al qual se li ha demanat conjuminar les solucions en tres fronts diferents. I sobre tots ells, l'exigència urbana i metropolitana d'integrar el marge dret del Besòs al seu municipi i al conjunt de la conurbació barcelonina, a la qual, indiscutiblement, també pertany.

Creiem que això és possible. Intencionadament hem portat els raonaments històrics en paral·lel amb els territoris veïns del terme municipal de Barcelona. Seguint el paral·lelisme creiem que Sant Adrià es pot beneficiar de l'empenta amb què Barcelona ha afrontat –certament amb més mitjans, però potser també amb dificultats més arrelades– les contradiccions que n'havien fet una ciutat d'esquena al mar en el darrers dos-cents cinquanta anys.

Els grans eixos de comunicació, malgrat haver trinxat el territori, han aportat una gran accessibilitat a la zona del marge dret del riu Besòs. Aquesta nova accessibilitat, a l'escala de la Regió Metropolitana, no solament ha despertat l'interès dels operadors privats. També des del sector públic ens permet imaginar la possibilitat d'acabar amb la decadència, la marginació i l'oblit d'aquest àmbit territorial.

D'una banda, Barcelona ens demostra que és possible i de l'altra ens afavoreix amb realitats molt properes com són la prolongació del passeig

Figura 2. Les infraestructures i els serveis tècnics: estat actual



Marítim i de la Diagonal –importantes vies que convergeixen sobre el territori de Sant Adrià–, a més d'una política global de rehabilitació específica del Poblenou i la recuperació de les seves platges.

A través del coneixement dels treballs, estudis i projectes relacionats amb el marge dret del Besòs es pot constatar que aquest àmbit territorial és una de les zones urbanes «sensibles» que més han despertat l'interès de les administracions públiques i dels ciutadans. Les problemàtiques urbanística i social, tan estretament relacionades, no deixen

indiferent ningú en l'objectiu d'aconseguir una transformació de l'entorn físic i convivencial que condueixi finalment a la millora de les condicions de vida dels ciutadans. L'Ajuntament de Sant Adrià, les entitats metropolitanes, les institucions de la Generalitat de Catalunya, de l'Estat Espanyol i de la Comunitat Econòmica Europea han explicitat el seu interès en la transformació.

L'Ajuntament ha practicat una extensa difusió dels objectius que persegueix en tots aquests organismes i institucions.

La Secretaria General de Planificació i Concertació Territorial del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, coneixedora del document *Críteris, Objectius i Solucions Generals*, ha inclòs, en els estudis sobre les grans operacions urbanes que es proposa donar suport en l'àrea de Barcelona, les propostes formulades per l'Ajuntament de Sant Adrià com a «operació d'Estat» amb capacitat de configurar una «àrea de nova centralitat».

Una de les condicions que poden justificar el qualificatiu d'«operació d'Estat» a una gran actuació territorial és la implantació d'infraestructures, especialment de transport, d'àmbit regional-nacional. Les obres en curs o les previsible a curt termini són significatives perquè atorguen a aquest àmbit metropolità una situació privilegiada en el mapa d'accessibilitats i un efecte transformador de l'estructura i la qualitat ambiental de l'entorn.

Pertanyen a aquest tipus d'obres, el tancament de la Ronda Litoral i el tractament dels marges del Besòs fins a la gola, com a base d'una gran operació de requalificació mediambiental que ha de permetre la implantació d'un sistema de parcs.

En l'estudi del Ministeri es constata que el territori del marge dret del Besòs està tesat per la seva posició de límit nord de l'Eixample de Barcelona, afectat per la implantació de les grans infraestructures viàries i ferroviàries i condicionat per l'assentament desconnectat i a vegades agressiu de barris residencials i instal·lacions industrials. La seva

reordenació és imprescindible i cal aprofitar la nova situació de la trama viària i l'empenta que suposen les grans actuacions de Barcelona sobre el front marítim, des de la Vila Olímpica al sector Diagonal-Prim.

S'afirma explícitament que

«les primeres propostes formulades per l'Ajuntament de Sant Adrià en el document sobre la recuperació dels territoris del marge dret del Besòs són suficientment expressives i concretes respecte al tipus d'actuacions que és necessari emprendre».

Segons l'estudi, la proposta de Sant Adrià es considera

«una actuació urbanística important que cal inscriure en el marc normal de la intervenció municipal, i que solament cal que es produeixi la coordinació entre l'Ajuntament i l'Administració central pel que fa a la compatibilitat del desenvolupament urbà, les grans infraestructures i el tractament de la zona de costa».

El barri de la Mina cal que sigui

«objecte d'un tractament de reordenació interna i d'integració en la trama urbana. L'existència de grans implantacions industrials, ferroviàries (...) en decadència i les pròpies "ferides" causades per les velles infraestructures o les noves obres exigeixen una total reurbanització».

2. Els objectius del planejament

Pel que fa al primer dels reptes abans esmentats, és a dir la consolidació, la coordinació i l'estructuració dels *nuclis residencials i industrials*, molt probablement caldrà:

- a) Als nuclis del Besòs, la Verneda, Can Picas i la Mina primera fase, *rehabilitar* els barris amb manteniment de les edificabilitats actuals legalment consolidades.
- b) Al nucli de la Mina segona fase, *definir* amb

urbanitat i equitat els criteris de rehabilitació urbanística i social que hom jutja no apta per a oferir als seus habitants el nivell i qualitat de vida que el planejament mínimament es proposa donar. A la Mina primera fase, prosseguir la tasca de reforma i millora de l'hàbitat iniciada.

c) Al nucli de la Catalana, caldrà definir i *harmonitzar* els nous usos residencials, comercials i d'oficines que el PGM permet, de manera que s'aprofitin complementàriament les edificabilitats per atorgar continuïtat al teixit urbà.

d) A la Zona Industrial de la Mina, cal *reconsiderar* la seva situació de barrera sobre el mar, ara que ha desaparegut la centenària barrera ferroviària, de manera que, permetent fins i tot l'ampliació de la zona, aquesta es faci com a compensació dels oportuns retalls que la faran permeable cap al mar.

Pel que fa al segon repte, és a dir les presumibles iniciatives d'operadors privats i públics sobre les vastes zones d'equipaments encara disponibles al llarg del riu, hom preveu:

e) Proposar un esquema d'actuació més o menys lineal, des de l'autopista A-19 fins a les mateixes instal·lacions energètiques de la Catalana, que aprofiti l'interès de la iniciativa privada per oferir també millores viàries substancials per salvar les tantes vegades esmentades barreres viàries i ferroviàries.

Pel que fa al tercer repte que presenta la vialitat avui existent, hom proposa:

f) La creació de *canals paisatgístics*, visuals i de trànsit, que uneixin els nuclis habitats amb la ribera del riu i amb la vora del mar.

Els darrers, però no pas els menys valuosos dels objectius del plantejament que cal esmentar són els dos següents:

g) Manteniment de la idea perenne de parc,

complementant el parc avui existent al sector amb un altre parc de ribera del marge esquerre.

h) Proposta d'un port esportiu al costat de la boca del riu i sobre els terrenys avui ocupats per la central tèrmica en una vasta operació paisatgística que repeteix, en aquest extrem septentrional de la platja, el que és el port olímpic situat a l'extrem sud. Portant, però, l'exigència paisatgística fins al punt de reservar la primera línia de port (com al Portal de la Pau barceloni) per al públic en general, i allunyar així els punts d'amarratge cap a la barra o escullera endinsada en la mar.

L'Ajuntament s'ha fixat com a objectiu prioritari la regeneració del marge dret del riu Besòs, aprofitant el nou potencial de centralitat i accessibilitat, així com la proximitat del riu i del mar. Les línies elèctriques d'alta tensió, la central tèrmica, el cremador de brossa i la depuradora d'aigua no han de continuar essent els elements més significatius del territori.

Les característiques de l'ocupació del territori del marge dret del Besòs a Sant Adrià i els canvis que ha experimentat el conjunt del sistema urbà metropolità en el darrer decenni, pràcticament obliguen a efectuar una reconsideració en profunditat de la qualificació urbanística del sòl que establí el Pla General Metropolità.

No es pot mantenir per més temps la situació actual del marge dret del Besòs com a territori de marginalitat urbana on conflueixen aquells establiments que, com els cremadors d'escombraries, les depuradores, les centrals tèrmiques i altres instal·lacions, són necessàries per al funcionament de l'artefacte metropolità, però que ningú no vol al seu voltant.

No es tracta d'eliminar radicalment la implantació d'aquests serveis tècnics, sinó de fer-los compatibles amb una millora substancial de l'entorn. Les modernes tecnologies ho permeten. D'altra banda, no és possible eradicar totalment les instal·lacions.

Són raons d'estratègia de la política energètica de l'Estat, com el Pla Energètic Nacional, que obliga a la permanència de la central tèrmica; de racionalitat econòmica en la progressió de les inversions urbanes, que obliga a mantenir i millorar la xarxa de clavegueram i el sistema de tractament de les aigües residuals que condiciona el lloc d'implantació de la depuradora metropolitana del Besòs; o de solidaritat intermunicipal que dificulta el trasllat del cremador d'escombraries.

Però el fet que el terme municipal de Sant Adrià hagi d'assumir l'assentament d'aquests serveis tècnics metropolitans, no vol dir que la seva presència hagi d'hipotecar *sine die* la transformació urbanística del marge dret del Besòs.

Cada un d'aquests temes específics, així com les expectatives generades per la nova accessibilitat que ha assolit el territori a partir de l'entrada en servei de la Ronda Litoral, connectada a la xarxa arterial viària metropolitana, i, fonamentalment, la necessitat imperiosa d'aconseguir una transformació qualitativa dels barris de la Mina, la Catalana i el Besòs que permeti una millora substantiva de la situació social d'aquest barris, són raons de pes per a la modificació del Pla General.

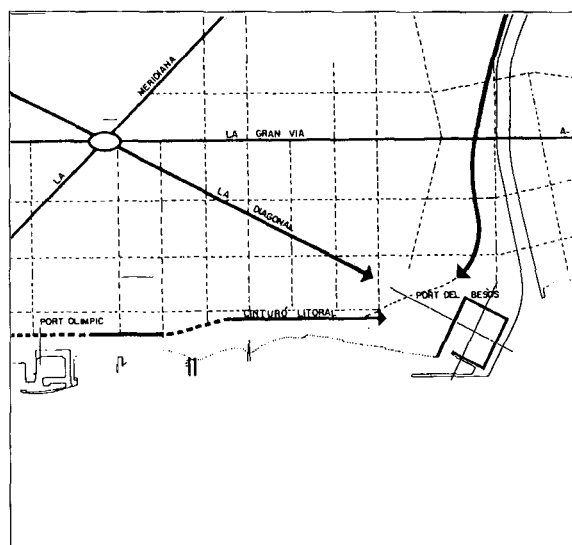
3. Les actuacions

Com hem dit, a Sant Adrià, el marge dret del Besòs és en l'actualitat un territori sense altra funció metropolitana que la d'acollir els serveis tècnics que són rebutjats per altres zones urbanes més evolucionades. És, a més a més, un territori trinxat per les infraestructures. Finalment, la continuïtat urbana és també difícil per la banda del riu Besòs.

Les actuacions proposades tenen per objecte superar aquests inconvenients per tal d'aconseguir un desenvolupament harmònic i equilibrat que permeti incorporar l'àmbit del pla al sistema urbà metropolità i integrar el sector a la vida urbana dels barris confrontants sense solució de continuïtat.

El gran port esportiu i de lleure podria ser l'equipament metropolità diferenciador (figura 3). El parc de Ribera del Besòs podria ser l'espai d'atractiu local. Al barri de la Catalana, un centre comercial i de lleure podria ser l'element construït que ajudaria a superar les barreres del ferrocarril i de l'autopista i que possibilitaria la continuïtat urbana, avui interrompuda. L'accessibilitat pel transport públic podria permetre millorar amb la proposta d'una nova situació de l'estació del ferrocarril. La redistribució de l'habitatge podria permetre l'alleujament de la densitat de les zones residencials més conflictives i garantir la relació dels barris existents entre ells i els de nova creació.

Figura 3. El port esportiu: els grans eixos de composició formal

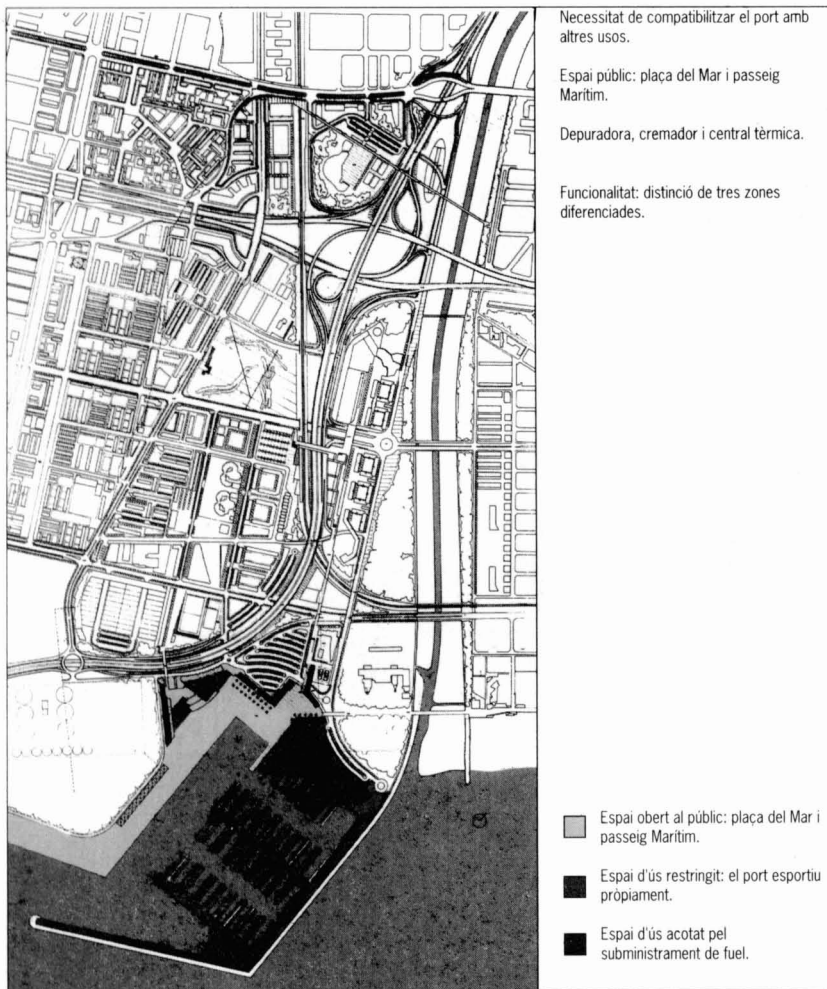


Caldrà, però, que totes aquestes propostes de caràcter general s'exposin de forma més detallada. L'operació és complexa en l'espai i en el temps. La coordinació dels operadors públics i privats i les situacions conjunturals poden introduir noves variables en el procés de transformació urbanística. Una descripció més en profunditat pot ajudar a comprendre millor la naturalesa de la proposta.

3.1. L'àrea litoral. El gran port esportiu

La central tèrmica i el cremador d'escombraries

Figura 4. El port esportiu: esquema d'ordenació



són les úniques activitats que es despleguen, en aquest moment, en el sector.

El cremador d'escombraries, però, estarà amortitzat a mig termini. En el procés de racionalització de la situació dels establiments d'eliminació de residus sòlids no semblaria raonable mantenir aquesta instal·lació o renovar-la en el mateix lloc. No té sentit mantenir l'actual ritme d'inversions per adequar a la normativa de la CEE unes instal·lacions obsoletes. Semblaria més raonable coordinar, en un mateix indret, el tractament de depuració de les aigües i l'eliminació de residus sòlids amb la construcció d'una nova instal·lació

projectada d'acord amb les noves tecnologies.

La central tèrmica actual té uns 30 anys de vida i el període d'amortització està a punt d'acabar. De tota manera, fins que el Pla Energètic (PEN) en defineixi la destinació final caldrà mantenir la instal·lació.

Sembla també que, encara que es decidís mantenir l'àrea de producció energètica del Besòs, seria lògic concentrar les centrals al marge esquerre del riu. Això permetrà alliberar totalment el marge dret de les actuals servituds i plantejar la transformació integral de l'àmbit. En qualsevol cas, el combustible serà gas natural no contaminant.

De tota manera, en tant no s'hagi definit la destinació final de la central, cal arbitrar una solució transitòria compatible amb els objectius del planejament. Aquesta solució passaria pel manteniment del centre de producció, l'eliminació dels

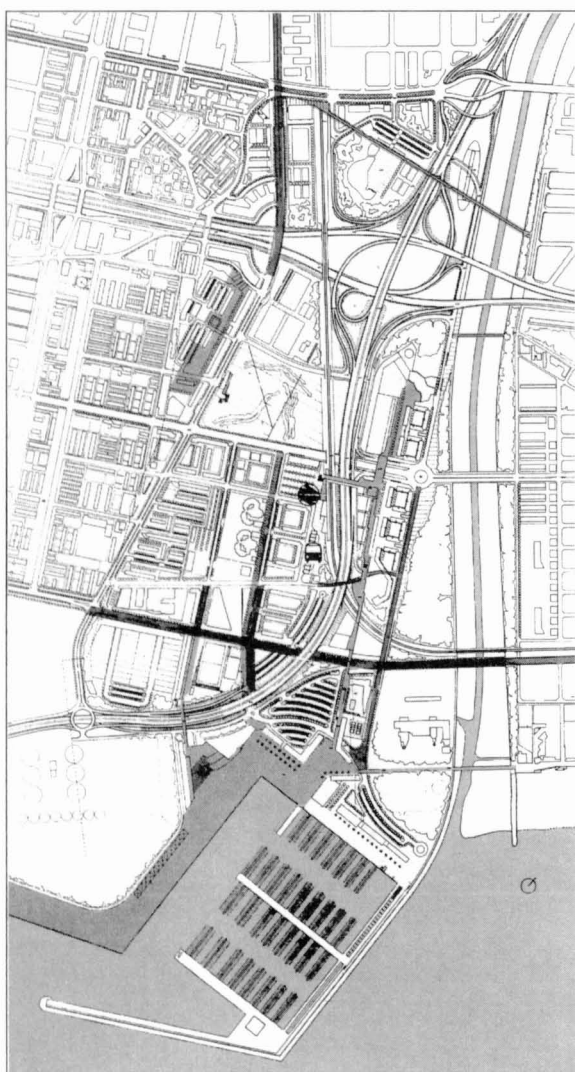
tancs i dipòsits situats a la Ribera del Mar i la modificació de la sortida de línies elèctriques. La modificació és obligada per la perllongació del carrer de Llull i la construcció del nou pont sobre el Besòs que ha de permetre la unió d'aquest carrer amb el d'Eduard Maristany a Badalona. En la proposta es parteix de dues hipòtesis: a curt termini, permanència de la central tèrmica amb redefinició de l'àmbit que ocupa actualment; a mig o llarg termini, trasllat o eliminació de la central.

En qualsevol de les dues hipòtesis hauria de ser possible la transformació integral del territori litoral per aprofitar la centralitat del lloc i l'alta accessibili-

tat; per aconseguir l'obertura dels barris del marge dret al mar mitjançant la superació de les infraestructures que avui barren el pas; per aprofitar l'actuació per reforçar els vincles de relació entre el marge dret i el marge esquerre del riu; i per establir un element separador amb les, de moment inevitables, instal·lacions de la depuradora del Besòs.

El port esportiu (figura 4) seria una oferta de lleure a l'escala metropolitana, diversificada i complementària de la platja del marge dret del Besòs que catalitzaria la renovació urbanística del sector i

Figura 5. Les infraestructures i els serveis tècnics: proposta



actuaria com a factor de superació de l'aïllament i la marginalitat.

El port s'entén alhora com a espai públic que permet un contacte intens de la població amb la làmina d'aigua abrigada. Les instal·lacions necessàries per l'amarratge dels vaixells de lleure se situarien recolzades en el dic de Llevant per facilitar el control de l'accés. S'alliberaria el Moll de Ribera de manera que es potenciaria al màxim la relació dels ciutadans amb el port. En el Moll de Ribera hi podrien atracar els vaixells de transport públic i s'hi podrien desplegar activitats de lleure, festivals, etc.

Mentre es mantingués la central tèrmica, el dic de Llevant allotjaria les canonades de captació d'aigua de mar per a la refrigeració.

El carrer de Llull seria el gran nexe viari d'unió del port amb el Poblenou de Barcelona, amb el marge esquerre de Sant Adrià i amb Badalona, a través del nou pont sobre el Besòs, que connectarà amb el carrer d'Eduard Maristany.

El Moll de Ribera del port es podrà unir amb la platja del marge esquerre de Sant Adrià i amb l'actual passeig Marítim a través d'un altre pont passarel·la de vianants. El barri de la Mina es relacionarà amb el port a través d'un doble nexe, estructural i viari, mitjançant la perllongació, fins al port, de la gran franja d'equipaments compresa entre els carrers de Venus i de Mart i la continuació del carrer de Mart-Albarracín a través del túnel construït sota el cinturó. Per reforçar el trànsit de vianants es proposa una nova passarel·la en forma de plataforma equipada que connectaria la perllongació del carrer de Venus amb el Moll de Ribera superant el cinturó del litoral (figura 5).

El barri de la Catalana també connectaria amb el port a través d'un doble nexe estructural i viari, mitjançant la perllongació fins al port de les activitats comercials i de lleure que potenciarien el Moll de Ribera com a espai públic de significació i mitjançant la construcció d'un pont sobre el ferrocarril i el carrer de Llull que permeti la perllongació de

l'avinguda central de la Catalana i l'accés rodat al moll, al dic de Llevant i a un gran aparcament al servei del port i de les activitats que s'hi despleguin.

L'operació implica, a més de l'Ajuntament, les diverses administracions públiques amb competències sobre els ports i la costa: el Departament de Política Territorial de la Generalitat i el MOPT, la Mancomunitat de Municipis i el Consell Comarcal.

Les Direccions Generals de Ports i Costes d'ambdues administracions donen suport a la proposta d'una gran infraestructura portuària perquè, en cap cas, no afectaria l'estabilitat de les platges del Poblenou, totalment estabilitzades fins al port de Barcelona. L'oferta d'un nombre important d'amaradors (uns 2.000) ajudaria a reduir el dèficit actual i permetria canalitzar la demanda existent cap a un port que no plantejaria problemes de desestabilització del territori costaner.

Els operadors privats, via concessió administrativa, aportarien els recursos i la gestió, prèvia la cessió dels sòls costaners necessaris per a l'actuació. La concentració de la propietat privada del sòl (només dues propietats) pot facilitar l'agilitat del procés.

3.2. L'àrea de la Verneda i de Can Picas

Delimitada pel carrer de Guipúscoa, el riu, l'autopista i el terme de Barcelona, aquesta àrea té dos sectors diferenciats separats pel ferrocarril. El sector de Llevant resulta profundament afectat per la Ronda del Litoral i els enllaços amb el carrer de Guipúscoa i l'autopista A-19. Actualment aquest sector està ocupat per unes naus industrials i una gasolinera. També s'hi desenvolupen altres activitats, com un restaurant, uns planters amb hivernacles, etc. El PGM classifica aquest sector com a sistema general de parcs i jardins. La qüestió se centraria en la relació del parc amb el context viari que el condiciona i, sobretot, amb la resta de la ciutat per tal d'establir el nexa entre les zones residencials i els usuaris del parc.

El problema més important és l'aïllament del parc de les zones urbanes que l'envolten. D'una banda, el ferrocarril dificulta la relació amb els territoris de Ponent. D'altra, la posició enmig dels ramals de la complexa intersecció entre les dues autopistes i el carrer de Guipúscoa encara dificulta més la relació interzones.

Malgrat el gran fraccionament, hi ha dues àrees de considerable entitat superficial situades a banda i banda de la traça de la troncal del cinturó del litoral. En el pla es proposa definir sobre el territori unes traces potents que ajudin a superar el fraccionament que tan negativament afecta i condiciona l'aprofitament i la imatge urbana de l'espai. Aquestes traces han de contrarestar l'efecte barrera de l'estructura més potent que solca l'àmbit, que és la troncal del cinturó del litoral. La direcció més evident per superar la barrera del cinturó és la perpendicular a la troncal. Aquesta direcció ja ha estat reconeguda en el projecte de l'enllaç viari, en el ramal que connecta l'antiga carretera de Mataró amb el vial de ribera del marge dret del Besòs. Aquesta directriu pot ser la referència d'ordenació de la composició dels diferents sectors del parc i dels principals elements que s'hi situïn. La presència d'una directriu potent que s'estén a través dels sectors esmicolats pels ramals del nus viari, ajuda a cohesionar el conjunt i a donar al parc un sentit unitari.

La directriu principal es podria materialitzar en un passeig de vianants d'uns 700 m de llargada que uniria la voravia Sud del carrer de Guipúscoa, a l'alçada del carrer de Biscaia, amb el passeig de la Rambleta, a l'alçada del carrer de Maragall, al marge esquerre del Besòs.

La traça d'aquest passeig és el camí més curt per unir els barris de la Verneda i la Pau amb el centre representatiu de Sant Adrià. Es tractaria d'un passeig altament qualificat, reservat exclusivament als vianants. El recorregut, per la qualitat que poden assolir els diferents espais que travessa, per la seva diversitat i per la condició de drecera, és una alternativa clara i poderosa al recorregut més llarg, confús, difícil, hostil i poc adequat que repre-

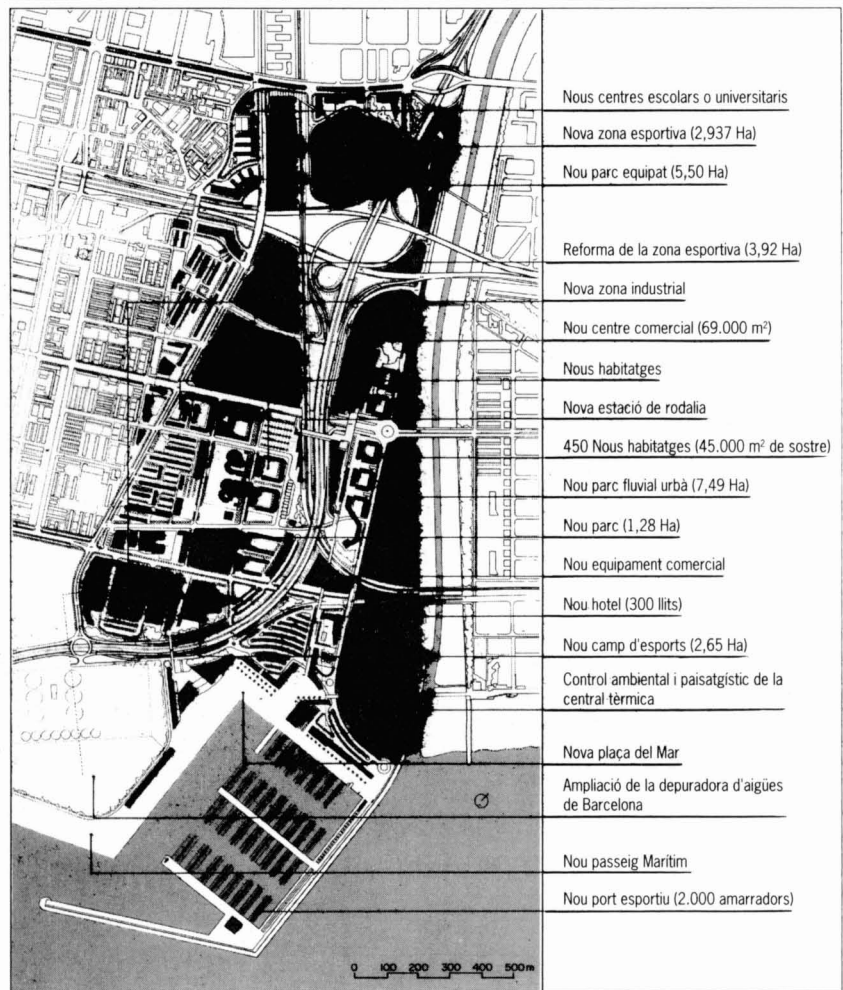
senta el mateix trajecte a través dels carrers de Guipúscoa, Pi i Margall i Ricart.

El passeig pot tenir un tractament i unes característiques molt variades al llarg del seu recorregut, com correspon a la condició diversa dels diferents territoris que travessa. Tan aviat pot ésser un passeig al llarg d'un parc, com una passarel·la ampla que salva el ferrocarril, l'autopista i el riu, o un corredor construït que s'integra en els edificis d'equipaments al servei del parc.

L'espai principal, entre els que travessa la passarel·la, té una superfície de 6 Ha. Es podrà destinar a un gran parc esportiu multiús que podria contenir camps de futbol, camps polivalents per altres esports, piscines, etc. Aquest gran parc esportiu tindria alhora un abast local i metropolità. Estaria situat al bell mig d'un conjunt de barris residencials d'alta densitat que pateixen un gran dèficit d'equipaments i espais lliures. A l'escala de Sant Adrià seria l'alternativa, interior i central, al parc esportiu de la costa, que té una superfície equivalent.

Tots els elements del conjunt principal i també les diferents peces dels conjunts secundaris seguirien unes pautes de composició unitària a partir d'un únic projecte que reforçaria la idea conceptual de la proposta (figura 6). Els perímetres de les diferents seccions del parc es tractarien amb una espessa massa d'arbrat disposada a la manera de filtre acústic i visual que atenuaria l'impacte negatiu de l'autopista, els seus ramals i el ferrocarril.

Figura 6. La proposta d'ordenació



A més de la gran peça central, hom pot distingir, al subsector de Llevant, dues àrees: una enfront del carrer de Guipúscoa i l'altra al llarg del riu. La primera es podria tractar com a sòl destinat a serveis o equipaments, per donar continuïtat a la façana urbana del sud del carrer de Guipúscoa. Les construccions, que serien de baixa edificabilitat, s'haurien de concebre com a cossos allargassats projectats com a elements de transició entre la rasant del carrer de Guipúscoa i la cota més baixa del parc. L'àrea immediata al Besòs es projecta com un sector de parc tractat morfològicament com a continuïtat de la gran peça central. Seria l'inici del gran parc de ribera que s'obrirà fins al mar, al llarg del marge dret del riu.

El sector de Ponent està ocupat per la parròquia i l'escola de Santa Juliana, els equipaments esportius de l'escola de la Pau, un centre de rehabilitació de drogodependències i una sèrie de naus industrials. El problema urbanístic es concreta en la banda de Ponent, en la definició del tipus d'equipament i en la manera de resoldre formalment la intersecció, a diferent nivell, entre la Via Trajana i el carrer de Guipúscoa.

La connexió de la sortida del cinturó del litoral, i per tant del sector, amb el Polígon Industrial del Bon Pastor s'haurà d'establir a través del túnel sota el carrer de Guipúscoa en la perllongació de l'avinguda del Ferrocarril. El túnel reforça el caràcter de frontera de la traça ferroviària. És un territori de frontera urbana, clarament materialitzada pel ferrocarril i l'autopista A-19. Però també és un territori molt relacionat amb els barris de la Pau i de la Verneda. Del barri de la Pau només el separa el carrer de Biscaia, en un front de més de 200 metres, que permet establir diversos punts de relació. En canvi, la connexió amb el barri de la Verneda és més problemàtica per la presència del carrer de Guipúscoa.

L'actuació fonamental, estructuradora del subsector, és la perllongació de l'avinguda Trajana per la carretera de la Mina fins a la connexió amb l'avinguda de Sant Raimon de Penyafort. L'obertura d'aquesta via comporta la materialització de dues obres de fàbrica d'extraordinària importància per a la continuïtat dels teixits urbans: el pont sobre l'A-19 i el túnel sota el carrer de Guipúscoa. Aquesta via pertany al Sistema General Viari Metropolità i fou projectada pel Pla General vigent. El seu abast supera l'àmbit del municipi de Sant Adrià. Però també és una via important a l'escala del municipi ja que és el nexa més directe entre els barris de Ponent.

L'obertura de la Via Trajana comporta un canvi estructural del teixit viari preexistent. Ja no té cap sentit mantenir com a vial la traça de l'antiga carretera de Mataró en el tram comprès entre la nova avinguda i el ferrocarril. Tampoc no té cap sentit

mantenir la ziga-zaga que actualment envolta l'escola i la parròquia de les Santes Juliana i Semproniana.

L'eliminació d'aquestes vies comportaria la divisió del subsector en només dues illes. Una allargassada de forma sensiblement rectangular, situada entre el ferrocarril i la Via Trajana; i l'altra, de planta irregular, limitada pel carrer de Biscaia i l'antiga carretera de Mataró.

La primera illa es proposa com a espai lliure d'edificació excepte el front del carrer de Guipúscoa. Estaria destinada a un parc pel lleure i l'esport a l'aire lliure. En el front del carrer de Guipúscoa se situaria un cos edificat (potser un pavelló polisportiu) que salvaria el desnivell de 7,5 metres entre el carrer i l'avinguda Trajana.

La segona illa s'hauria de desenvolupar a partir d'un projecte unitari en forma d'un edifici o una sèrie d'edificis que haurien d'ésser tractats com a façana al Gran Parc del Besòs. Seria part de la façana d'un espai urbà que s'estén des del carrer de Guipúscoa fins al carrer de Cristòfor de Moura. És la imatge construïda que ofereix Sant Adrià al conglomerat urbà de Barcelona, una imatge que es contempla des de l'autopista, a un quilòmetre de distància, a partir del pas sobre l'avinguda de Catalunya i que constitueix alhora façana i porta del principal eix estructurador de la metròpoli que és la Gran Via.

El mar de verd que constituïria la seqüència de parcs i equipaments esportius a l'aire lliure seria el pla horitzontal sobre el qual es retallaria la silueta de la ciutat.

3.3. El barri del Besòs

Poc abans d'haver iniciat la redacció del pla en aquest barri ocorregueren un seguit d'aldarulls contra l'inici de la construcció, en sòls de propietat pública, d'habitatges de protecció oficial. Els veïns reclamaven que els sòls públics situats al nord del carrer de Cristòfor de Moura es destinessin íntegrament a equipaments i que, en tot cas, aquest

carrer fos la frontera al sud de la qual es construïssin els habitatges que podien ser destinats, en part, a resoldre els problemes de la congestió dels barris de l'entorn, en particular del barri de la Mina.

La manca de consens social s'afegia a la manca de definició de la façana de l'avinguda de Sant Raimon de Penyafort, en el front del Parc del Besòs, i a la manca de concreció dels espais lliures i dels equipaments. Des del punt de vista de la forma urbana era important donar continuïtat al front del parc amb els volums edificats de l'avinguda de Sant Raimon de Penyafort, l'acotament i definició de l'espai col·lectiu comunitari a l'interior del barri i el foment de l'activitat a tots els indrets de l'espai urbà. Els nous edificis, equipaments o habitatges, s'haurien d'arreglar al llarg de l'avinguda per tal de definir el perímetre del sector i donar una nova façana al parc i a la zona esportiva. La proposta es limitava a mantenir el mateix sostre edificat del projecte de l'Incasol però millor situat i amb la possibilitat d'usos d'equipaments comunitaris i/o residència.

3.4. La Catalana

El barri de la Catalana és, en la seva estructura actual, un sector de difícil recuperació des del punt de vista urbanístic.

Un Pla Especial de Reforma Interior que desenvolupava el barri, en part sobre la base de les estructures viàries i de les propietats existents el 1980, es demostrà inviable com a conseqüència, entre d'altres factors, de la inadequació de les rasants existents, que es mantenien, i de la fragmentació de l'estructura de la propietat. D'altra banda, l'estat de l'edificació i de la urbanització és, en general, molt precari.

L'actuació iniciada, de concentració progressiva de la propietat, permetia pensar en un model urbanístic diferent i viable que tindria, en la promoció d'un gran centre comercial, el generador d'un canvi.

La centralitat del barri, en el context del municipi i

en relació amb l'estructura metropolitana de la vall del Besòs, obligava a replantejar les hipòtesis anteriors i a proposar-ne d'altres que potenciessin aquesta qualitat en benefici del propi barri i dels barris que l'envolten. La potenciació de la centralitat comprenia l'establiment de forts vincles de relació amb els barris, tot superant les barreres infraestructurals (tren, cinturó del litoral, riu Besòs) que s'oposen a aquesta relació.

La proposta de construir un nou baixador-estació de Renfe a cavall de la via del tren, en el tram comprès entre els carrers de Cristòfor de Moura i Fernández Márquez, és una actuació que té per objectiu reforçar els vincles de relació entre els barris del Besòs i el futur centre comercial i terciari del barri de la Catalana. L'estació hauria d'ésser del tipus pont. El recorregut hauria de reforçar el carrer de Cristòfor de Moura com a eix bàsic de relació urbana. El pont s'hauria d'allargar des del carrer de Mart fins la plaça central del centre comercial de la Catalana. Aquest itinerari pot ésser potenciat per un continu de petits establiments comercials. La connexió entre el Sector de Marina-Besòs i els barris del sud-oest del riu reforçaria la posició central de l'estació i del futur centre comercial i terciari. El trànsit de vehicles i de vianants se segregaria. Els vehicles passarien pels túnels existents. Els vianants emprarien el pont-galeria de l'estació.

La relació entre el barri i el port es pot reforçar mitjançant una megaestructura i un pont o un túnel que salvarien les vies del ferrocarril i el carrer de Llull. La megaestructura es podria concebre com un carrer elevat destinat exclusivament als vianants a la manera dels que existeixen a les àrees de servei de les autopistes. Aquest carrer podria contenir alguna superfície construïda destinada a usos diversificats per tal de potenciar la continuïtat d'activitats urbanes i el control social de l'espai públic.

El pont o el túnel estarien destinats preferentment al trànsit de vehicles i assegurarien la continuïtat de la connexió entre el futur port i el sector de la

Catalana. Aquest carrer és l'avinguda central del barri que el connecta viàriament des del carrer de Guipúscoa. En el tram central entre l'A-19 i la via del tren tindrà el caràcter de passeig entre el centre comercial i un gran parc fluvial situat a la ribera del Besòs.

3.5. El barri de la Mina

La Mina té dos sectors clarament diferenciats, construïts en dues etapes diferents. En el primer sector s'ha produït una millora qualitativa de l'edificació com a conseqüència de l'aplicació d'un programa de rehabilitació. Cal acabar aquest programa amb la recuperació i posada en valor dels espais lliures, avui ocupats per automòbils aparcats. El segon sector del barri és un entorn segregat del continu urbà per la barrera física del ferrocarril i per la indefinició de les vies bàsiques que l'envolten.

El tipus arquitectònic i urbanístic és de difícil reciclatge malgrat la solidesa estructural dels edificis. La densitat i l'alçada de l'edificació són excessives. Els espais lliures són de baixa qualitat. Els habitatges estan sobreocupats, a vegades fins la promiscuitat. Els estàndards qualitius i quantitius són insuficients. L'estructura urbana i edificatòria és inadeguada. L'ús de l'espai lliure està escassament definit.

Probablement la Mina és el barri més estudiat de Catalunya. Els seus problemes socials i urbanístics han estat analitzats des de tots els punts de vista, la qual cosa dóna més bases de partida sòlides per actuar.

Caldria aprofitar totes les intervencions urbanes a l'entorn del barri per establir la connexió amb els barris que l'envolten i fomentar la cohesió del continu urbà, superar les barreres infraestructurals que han provocat l'aïllament i plantejar la reforma integral del barri mitjançant la substitució de l'actual estructura amb una nova definició de la forma urbana i de l'edificació. Els nous tipus edificatoris haurien de permetre una millora qualitativa de l'habitatge i de l'espai urbà. L'operació s'hauria de desenvolupar amb la garantia d'assegurar un nou

habitatge als residents en els edificis que s'haguessin de substituir. La reducció de la densitat podria comportar la relocalització de part dels habitatges en edificacions situades en altres àrees del mateix entorn del marge dret del Besòs.

La superació de l'aïllament del barri i l'aprofitament de la situació de centralitat de la Mina en el context del terme de Sant Adrià es pretenia aconseguir també mitjançant actuacions sobre les infraestructures.

La situació de l'estació de ferrocarril entre els carrers de Cristòfor de Moura i Fernández Márquez, connectada a una terminal d'autobusos urbans, convertiria l'actual frontera del ferrocarril en façana urbana i lloc de connexió. L'estació, del tipus pont, no només superaria les barreres de les altres infraestructures; també reforçaria els vincles entre la Mina, la Catalana i el marge esquerre del Besòs.

La vialitat es completaria per donar continuïtat al carrer de Venus fins al carrer de Lull, al carrer de Fernández Márquez fins al de Ramón y Cajal i al carrer de Mart en direcció al futur port. Pel que fa als equipaments, es proposa el manteniment i reestructuració dels equipaments escolars, la creació d'una plaça i una nova façana de l'ambulatori, la relocalització del camp de futbol entre el carrer de Lull i la Ronda del Litoral.

L'actuació a la Mina és una operació de gran abast i d'extraordinària complexitat en la qual caldria coordinar accions de política social, financera i urbanística, que no es poden limitar a l'àmbit territorial i social que actualment ocupa el barri. En canvi, sí que és possible emprendre l'operació amb possibilitats d'èxit en el context territorial més ampli de tot el marge dret del Besòs en el terme de Sant Adrià. L'objectiu de trencar barreres físiques, infraestructurals i socials que aïllen el barri del seu entorn metropolità es pot aconseguir si les grans operacions de transformació urbanística que són previsibles en els territoris que l'envolten es desenvolupen de manera coordinada amb tendència a reforçar els vincles de cohesió del teixit urbà

físic i social. Perquè això sigui possible cal instrumentar l'execució del planejament amb la creació d'una entitat de gestió única amb capacitat i recursos per coordinar l'acció dels diferents agents públics (els ajuntaments, les entitats metropolitanes, la Diputació, la Generalitat, l'Estat i la CEE) i privats que han d'intervenir en la transformació del sector. És en aquest sentit que el consorci que es pretenia crear per a l'execució del planejament del marge dret del Besòs semblava l'ens adequat.

Bibliografia

Ajuntament de Sant Adrià de Besòs (1991); *Sant Adrià, dotze anys de democràcia municipal*, Sant Adrià de Besòs, Ajuntament.

Ajuntament de Sant Adrià de Besòs (1991); *De la Mina al Pla de Besòs. Proyecto integral de acción continuada en el barrio de la Mina. Resumen de un año de actuaciones*, Sant Adrià de Besòs, conveni Ajuntament - Generalitat de Catalunya - Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme.

Cantallops, Ll.; Ribas, M. i Roca, E. (1992); *Avanç de Pla Especial d'ordenació urbanística del marge dret del riu Besòs 1991-1992*, Sant Adrià del Besòs, Ajuntament.

Marco Marchioni, dir. (1991); *Análisis de un conflicto urbano: el caso de Sant Adrià de Besòs*, Bellaterra, IEMB.

La Mina: estudi sociològic. Anàlisi de resultats. Conclusiones, recomanacions. Annex, febrer de 1991.

Proposta d'ordenació al marge dret del riu Besòs. Avançament del Pla de la Corporació Metropolitana de Barcelona, maig de 1988.

Tecnologías Urbanas Barcelona S.A. (1990); *Estudio referente a los problemas urbanísticos, sociales y económicos del municipio de Sant Adrià de Besòs. Planificación estratégica de Sant Adrià de Besòs*, Barcelona, TUBSA.