

3. ANTECEDENTS DEL PORT

3.1. La relació històrica entre Badalona i el mar

La construcció del port de Badalona no és una idea nova. La relació de la ciutat amb el mar ha estat una constant històrica, tant pel que fa a la tradició pesquera de la ciutat com pel que fa a la pràctica d'esports nàutics. El port és una vella reivindicació de la ciutat.

Els orígens de Badalona van ser en poblats relativament allunyats del mar per seguretat de cara a la pirateria, com en la majoria de pobles del Maresme, però això no va impedir que a la ciutat hi hagués molta gent dedicada a la pesca. La necessitat del port pesquer ha estat sempre present. La trama urbana de la ciutat i sobretot la construcció de l'eixample cap a la platja demostren aquest lligam amb el mar.

En aquest primer apartat es descriu el lligam de la ciutat amb el mar, que es manifesta en diversos aspectes com ara la pesca, la navegació, el comerç, la industrialització i el lleure.

3.1.1. Els ibers

La presència del mar a la història de Badalona es fa present en les restes arqueològiques trobades al subsòl de la ciutat i que s'exposen al Museu de Badalona. S'han trobat cloïsses, hams i altres elements relacionats amb el mar dels pobladors ibers [6].

El primer antecedent del nucli urbà de Badalona és el poblat ibèric anomenat Baitolo al turó d'en Boscà, situat entre el barri de Canyet i la carretera de Can Ruti. Aquest assentament estava emmurallat i fortificat en forma de terrassa, per a defensar-se dels possibles veïns i per a tenir una visió àmplia de la costa. El poblat estava relativament allunyat del mar i a una altitud de 200 metres sobre el nivell del mar però això no li impedia una estreta relació amb la navegació.

D'aquesta època es conserva el vas de les naus, un vas de ceràmica on hi ha la primera escena marítima que s'ha trobat a tot Catalunya. En el vas hi ha la representació de la costa badalonina des del mar i de dos vaixells, un que entra i un que surt. L'aigua del mar està esquematitzada mitjançant unes línies trencades i la serra de Marina també hi és representada amb una línia.



Figura 5. Vas de les naus. Font: [1].

3.1.2. Els romans

Posteriorment, els romans van arribar per mar a Badalona i van fundar la ciutat de Baetulo el segle I a.C. Això va permetre noves aportacions a través de la navegació com l'escriptura i els nous cultius i l'exportació de productes locals com el vi. Els principals objectes arqueològics que s'han trobat de l'època són les àmfores usades per al transport del vi en vaixells, que es portaven a gran part de l'occident romà. En el moment de màxim esplendor, Baetulo va arribar a tenir fins a 15.000 habitants [6].

Els romans es van instal·lar en una plana oberta al mar i els ibers van acabar baixant dels turons on vivien i adaptant-se a la nova cultura llatina. Les muralles de la ciutat Baetulo tenien unes dimensions de 250x330 metres i arribaven fins al mar ja que en aquella època, la platja estava a l'altura de l'actual carrer Francesc Layret. Les muralles disposaven de grans torres de defensa amb l'objectiu de vigilar la costa i protegir la ciutat de possibles invasions pel mar. Tot i això, en èpoques posteriors la ciutat va créixer extramurs i les dimensions de la ciutat van ser majors.

Cal remarcar que en els seus orígens, la colònia romana de Baetulo tenia un comerç marítim més destacat que la veïna Barcino, fet que li dóna una gran importància en la relació de la ciutat amb el mar. Així, Baetulo es va convertir en una de les fundacions de tipus urbà amb una economia més fructífera de la Laietània.

3.1.3. La pesca i la navegació fins al segle XVII

Malgrat que la pesca sempre ha estat present a la història de Badalona, durant molts segles ha estat una activitat reduïda, perillosa o fins i tot en certs moments marginal.

Entre els segles X i XII, els habitants de Badalona vivien en humils cases al voltant de l'església de Santa Maria, en l'anomenat Dalt de la Vila, just en el mateix emplaçament de la ciutat romana de Baetulo. Badalona es reduïa, en aquella època, a unes cent trenta cases agrupades al voltant de l'església

abans esmentada i de la casa fortificada dels Sant Climent [6]. Després de la incursió d'Almanzor (any 985) i la conseqüent devastació de Baetulo, els pescadors de la ciutat no s'atrevien a formar un barri pescador a la platja separat del nucli de població llavors existent.

Hi havia poques barques i petites i la pesca era una activitat molt modesta. Els pescadors eren gent de classe baixa i baixaven a la platja per l'anomenat "camí del mar", actualment el carrer del Mar. La documentació trobada ens indica que l'abundància de peix provocava que els pescadors haguessin de vendre'l a preus molt baixos, convertint la pesca en una professió difícil. A més, en molts casos, els pescadors havien de pagar els efectes d'algun litigi mitjançant part del peix recollit.

Al llarg d'aquests segles van apareixent diverses referències històriques de la relació dels badalonins amb la pesca: a l'església de Santa Maria es va instaurar el segle XI un altar dedicat a Sant Pere, patró dels pescadors i posteriorment hi ha constància de la celebració solemne de la festivitat del sant.

El perill dels saquejos dels pirates provinents del mar va fer que s'instal·lés a la torre de Montgat una vigilància permanent per avisar de la presència de vaixells sospitosos. Això va provocar una millora per a tots els habitants del delta del Besòs i del Baix Maresme a partir del segle XIV.

Durant els segles XIV i XV, Badalona seguia creixent al nucli de Dalt de la Vila, allunyat del mar i la navegació era escassa. Els pocs pescadors d'aquell temps seguien vivint al nucli antic i encara feien la seva activitat sota la protecció del senyor feudal.

Malgrat totes aquestes dificultats, la població va anar augmentant en molts municipis costaners, entre ells Badalona. També va anar progressant l'activitat comercial de la zona litoral propera a Barcelona, tant la relacionada amb el mar com la que tenia a veure amb altres sectors productius de l'època. El desenvolupament de la indústria relacionada amb la pesca va fer néixer el comerç de peix, xarxes fetes a mà, hams i altres elements relacionats.

Els primers pirates que van posar en perill la ciutat van ser africans i posteriorment van ser corsaris genovesos i provençals. Com a refugi dels habitants de la zona, es van habilitar diverses fortificacions i torres de defensa com Can Banyadó, Can Claris o l'abans esmentada casa fortificada dels Sant Climent. La protecció de la ciutat també es duia a terme mitjançant galeres armades per les autoritats de Barcelona, una de les quals va ser comandada per Guillem de Sant Climent, de Badalona.

A tall d'exemple, es pot citar la frustrada incursió dels pirates algerians l'any 1467 i el devastador saqueig de Badalona de l'any 1527 per part també dels algerians, que va ser la major incursió que ha patit la ciutat [6].

Com a fet anecdòtic cal dir que al litoral comprès entre el riu Besòs i Badalona, hi van fondejar cinquanta galeres abans de marxar a la conquesta de Tunis. Va

ser l'any 1535 i les galeres havien estat construïdes a les drassanes de Barcelona per encàrrec de l'emperador Carles I.

La zona compresa entre el nucli badaloní de l'època i l'actual línia del mar havien estat uns aiguamolls, que al cap dels anys es van guanyar al mar tot formant el que es va anomenar sorral.

3.1.4. El ressorgiment de la pesca en els segles XVIII i XIX.

La consolidació de la pesca a Badalona com a activitat destacada va començar en el segle XVIII i va tenir la seva màxima importància en el segle XIX, quan l'ofici pesquer va arribar a ocupar directament unes 700 persones l'any 1869 [7].

Després que el perill dels pirates va desaparèixer, la població de Badalona, dedicada bàsicament a l'agricultura, va començar a dedicar-se també a la pesca. En un principi, l'activitat pesquera era només per al consum propi, però després va esdevenir la segona activitat econòmica de la ciutat.

El sorral guanyat al mar va ser urbanitzat pels pescadors, primer en barraques per guardar el material i després amb habitatges donant lloc al nou barri de Baix a Mar amb carrers rectilinis com del de Sant Pere, Sant Pau o del Carme [8]. Aquest nou barri estava separat de l'antic nucli anomenat la Sagrera o Dalt de la Vila i ocupava la part del sorral que queda entre les rieres de Matamoros i Martí Pujol.

La sorra de la platja de Badalona, davant de la Rambla, és on es duïen a terme la majoria d'activitats pesqueres. Així, s'hi avaraven les barques, es tirava l'art, se subhastava el peix i fins i tot es construïen vaixells. En aquest punt de la platja hi havia, al final del segle XIX, tres drassanes destinades a la construcció i reparació de vaixells.

Els pescadors van desenvolupar la seva activitat a Badalona sense un espai on amarrar les embarcacions i la falta d'un port de refugi a la ciutat va escampar molts pescadors i els seus vaixells cap a zones del voltant, sobretot cap al port de Barcelona. [9]

Bona part de l'economia de la ciutat durant els segles XVIII i XIX es va basar en la pesca i en els oficis que se'n derivaven, com ara la construcció i reparació de vaixells, les veles, la corderia o el comerç. Cal destacar la posterior creació de la Cordeleria Ribó que va proveir de cordes l'Armada Espanyola.

La matrícula de mar de Badalona de finals del segle XIX ens indica que hi havia 600 persones dedicades a la pesca i unes 150 barques [6]. La pesca recollida servia per a abastir la demanda de la ciutat i de les poblacions del voltant. En aquesta època també cal destacar la importància del comerç de cabotatge, sobretot d'importació de garrofes del litoral del Montsià i de Castelló.

3.1.5. La pesca durant el segle XX

Segons ens indica la matrícula de mar de Badalona de l'any 1903, a la ciutat hi havia 500 pescadors en actiu i unes cent barques de pesca [6]. La majoria d'activitats relacionades amb la mar se seguïen duent a terme a la platja i el peix recollit servia per cobrir la demanda de la ciutat de Badalona i les poblacions veïnes.

La pesca a la ciutat a principis del segle XX era una activitat amb certa importància, però la proximitat amb Barcelona, que va absorbir bona part de la flota pesquera, la manca d'un port i l'expansió industrial van provocar la lenta decadència d'aquesta activitat. La crisi del sector es va fer més evident després de la depressió econòmica dels anys posteriors a la primera Guerra Mundial, però encara a l'any 1920 hi havia a la ciutat unes setanta barques en actiu.

Durant aquests anys, hi va haver diverses millores en l'activitat pesquera que van fer augmentar les captures de peix i van representar avenços en l'ofici. Entre aquestes millores cal destacar la introducció, l'any 1911, d'una màquina per a varar les embarcacions que va substituir els bous que havien fet aquesta feina. També cal remarcar la utilització del mètode de la teranyina, la modificació del sistema d'arrossegament per pescar i la introducció progressiva de la barca motora.

El comerç de peix fresc es va anar generalitzant a la zona gràcies a la línia de ferrocarril Barcelona – Mataró, construïda l'any 1848, a la fabricació de gel i a la consolidació del peix com a producte de consum habitual. Tot i això, a mesura que avançava el segle XX, es reduïa la quantitat de gent dedicada a la pesca i les captures que arribaven a la platja de Badalona gairebé no cobrien la demanda de la població local.

Durant molts anys, el peix se subhastava a la mateixa sorra de la platja de davant de la Rambla. L'any 1921 es va construir la llotja i els peixos que més es van subhastar van ser la sardina, el seitó, la tonyina i el lluç, entre d'altres.



Figura 6. Edifici que actualment acull la llotja de Badalona. Font: pròpia.

La reducció del nombre d'embarcacions de Badalona va fer que l'any 1933 s'arribés a 51 barques matriculades. Aquell mateix any es va suprimir el Districte Marítim de Badalona. La progressiva substitució de la navegació a vela per la vela mecànica, implicava un augment del calat i de les dimensions de les barques i molts pescadors van decidir marxar al port de Barcelona.

Abans de la definitiva decadència del sector, l'any 1951 es va registrar un màxim de 89 embarcacions a la platja badalonina. Eren els anys de la postguerra, en què hi va haver un augment de les captures de peix respecte dels anys anteriors, posant en perill algunes espècies de peix com el verat o la mòllera. La demanda d'aquella època era molt gran degut a la falta generalitzada d'aliments i el peix era un producte barat i accessible.



Figura 7. Imatge dels pescadors de Badalona a principis del segle XX. Font: [9].

La pesca es feia malgrat les restriccions de gasolina que hi havia. El cens indica que hi havia 310 persones dedicades a la pesca, de les quals 273 eren pescadors embarcats. El volum anual d'ingressos totals de la pesca va ser de set-centes mil pessetes l'any 1941 i va arribar als quatre milions de pessetes l'any 1943 [6]. Com a dada destacable, cal dir que l'any 1944 es van consumir unes 500 tones de peix a la ciutat de Badalona, entre sardines, sorells, bogues i altres peixos.

Cap als anys seixanta es va fer palesa la definitiva crisi del sector que va convertir la pesca en una activitat realitzada per poques persones i la demanda de peix per part de la ciutat era coberta amb captures d'altres llocs com Barcelona o Arenys de Mar. L'any 1962 només se subhastaven uns tres-cents quilos diaris de peix a la llotja de Badalona, mentre que el consum de la població era d'uns sis mil quilos al dia. La ciutat estava creixent a un ritme

constant per causa de la immigració i s'estava convertint en una ciutat plenament industrial.

Un dels motius d'aquesta davallada del sector pesquer badaloní s'explica per la necessitat de rendibilitat del negoci. Per poder ser competitius, els pescadors havien de tenir una barca de més de 35 tones de pes i estar equipats amb motors potents i sondes electròniques i aquest tipus de requeriments els obligava a fondejar la barca al port de Barcelona.

Durant els anys setanta quedaven a la platja de Badalona entre quaranta i cinquanta barques i la majoria eren petits llaguts. Els pescadors reclamaven la construcció d'uns espigons per poder atracar les barques i va ser llavors quan es va començar a plantejar la possibilitat de construir un port esportiu i pesquer a la ciutat. Malgrat això, la pesca no era una activitat coneguda a la ciutat i va esdevenir un ofici marginal.

3.1.6. La industrialització

L'any 1848 es va construir la primera línia de ferrocarril d'Espanya que anava, seguint la costa, de Barcelona a Mataró. Aquesta línia passava per Badalona i la seva construcció va ser un factor clau en el creixement econòmic de la ciutat tot facilitant la instal·lació de la indústria. En el mateix moment es van construir dos edificis ferroviaris: el que encara avui acull l'estació de tren de Badalona i l'estació de mercaderies, que ha estat recentment derruïda per desús i per trobar-se en la zona d'afectació del port.

La línia de tren va ser de via única en un primer moment i va crear una separació entre la Rambla, on es feien les activitats culturals i de lleure, i la platja, on es duïen a terme les feines relacionades amb l'ofici pesquer. La via doble entre Badalona i El Masnou va ser inaugurada l'any 1901.



Figura 8. El tren va ser el motor de la industrialització de Badalona. Font: [10].

Pel que fa les indústries de la ciutat, l'any 1879 Badalona ja comptava amb 17 fàbriques, de productes químics, sucre, faixes, vidres i altres productes. Tot això, tenint en compte que en aquell any, la població de Badalona era només de 13.748 persones [6].

Una de les causes de la decadència del sector pesquer a la ciutat va ser l'expansió industrial, que va desviar molta mà d'obra cap al sector secundari d'aquella època. Algunes de les empreses més grans que es van instal·lar al litoral de Badalona van ser la Cros, la Bórax o la Campsa, totes elles ja desaparegudes. Cal destacar dues fàbriques que es troben arran de mar i que no han estat enderrocades en considerar-se patrimoni de la ciutat: una d'elles és la CACI, que acollirà uns estudis de ciències del mar de la Universitat de Barcelona, i l'altra és l'Anís del Mono, que és un exemple remarcable del modernisme a Badalona.



*Figura 9. La fàbrica d'Anís del Mono s'ha integrat en la nova façana marítima.
Font: pròpia.*

Una de les conseqüències de la instal·lació de diverses indústries al litoral badaloní va ser la contaminació de les platges i del mar, convertint un espai natural en un abocador de residus procedents de les fàbriques. Aquesta contaminació es va assumir durant molts anys com un preu a pagar pel progrés i la industrialització de la ciutat.

La platja accessible de la ciutat, que anava llavors des de Montgat fins al pont de petroli, era una successió de rius que abocaven els residus de les fàbriques al mar. L'ajuntament de Badalona va arribar a recomanar no banyar-se a prop de clavegueres o desaigües no depurats i l'aigua del mar va ser considerada no apta pel bany [7]. En aquesta època industrial, Badalona va viure d'esquenes al mar, com moltes altres poblacions catalanes.

La platja de Badalona va estar en aquesta situació fins als anys setanta, moment en què moltes fàbriques comencen a abandonar el litoral de la ciutat pel creixement del sector terciari. Com a conseqüència de tot això, es comença

a plantejar amb força la idea de construir un port a la ciutat i d'unir aquesta infraestructura amb la recuperació de la façana marítima de Badalona.

3.1.7. La situació actual de la pesca

Com s'ha apuntat abans, la forta industrialització que va patir Badalona durant el segle XX, va significar la crisi definitiva del sector pesquer. L'ofici ha quedat reduït a unes poques barques varades a la platja anomenada dels pescadors i que surten regularment a pescar.



Figura 10. Barques de pesca varades a la platja dels pescadors. Font: pròpia.

Actualment hi ha 60 llicències de pesca diària a la ciutat i se celebra cada dia la subhasta de peix a la llotja que hi ha al final del carrer del Mar. Segons les dades de què es disposa, a Badalona hi ha unes 200 persones ocupades pel sector pesquer i això es tradueix en unes 300 famílies de la ciutat que viuen de la pesca. [6]

A la ciutat també hi ha una activa confraria de pescadors ubicada al carrer del Carme que potencia i unifica l'activitat pesquera de Badalona.

La falta d'un port pesquer a la ciutat, que ha estat llargament reivindicat, obliga els pescadors a fondejar els seus vaixells a Arenys de Mar o a Barcelona, sobretot els que disposen d'embarcacions amb unes dimensions considerables. [7]

3.1.8. Els esports nàutics

L'estreta relació de Badalona amb el mar va més enllà de la tradició pesquera que ha caracteritzat la història de la ciutat. Badalona també ha tingut i té una vessant esportiva i de lleure pel que fa a la relació amb el mar i això ho demostren les dues entitats dedicades als esports nàutics i la invenció d'una embarcació per part de dos badalonins.

A Badalona hi ha dues entitats històriques dedicades als esports nàutics: es tracta del Club Natació Badalona i el Club Nàutic Bétulo, que disposen de seccions de diferents esports. El més antic dels dos clubs és el Club Natació Badalona, que va ser fundat l'any 1929 i disposa de més de 2.000 socis en l'actualitat, essent la segona entitat més gran de la ciutat. Alguns dels esports que es practiquen en aquestes entitats són el patí de vela, el windsurf, el triatló, la natació i el waterpolo [11]. Com a antecedent del port, cal fer esment de l'hangar d'embarcacions de què disposa el Club Natació Badalona. Gràcies a les iniciatives d'aquestes dues associacions, la platja de Badalona és escenari de diverses competicions que mantenen viva l'afició a esports relacionats amb el mar.



Figura 11. Embarcacions esportives al Club Nàutic Bétulo. Font: pròpia.

Un dels esports practicats al litoral badaloní és el patí de vela, embarcació genuïnament badalonina. Els germans Lluís i Emili Mongé van ser els creadors d'aquesta embarcació i a més van guanyar els campionats estatals de patí de vela en diferents ocasions, així com també ho van fer altres badalonins vinculats al Club Natació Badalona. L'any 1943, el patí de vela va passar a ser reglamentària i és l'única embarcació estatal de regates que ha estat reconeguda per la Federació Internacional de Vela [9].

Per donar resposta a la demanda esportiva i d'oci que hi ha a la ciutat, la construcció del port de Badalona preveu la creació d'una escola de vela, que se situarà davant de la platja, entre la dàrsena pesquera i l'espigó sud. L'edifici permetrà emmagatzemar embarcacions i patins de vela i una rampa d'ús públic facilitarà l'accés directe al mar.

3.1.9. L'escola del mar

El Centre d'Estudis Marins – Escola del Mar de Badalona és un organisme autònom municipal que es va crear l'any 1987 amb l'objectiu d'aprofundir en el

coneixement i en l'estudi de tots els aspectes relacionats amb el mar. Es va fundar en un moment en què la ciutat intentava recuperar la platja i donar-li un aspecte millor del que havia tingut els darrers anys. L'escola del mar fomenta la investigació en els temes marins i l'educació mitjançant programes teòrics i pràctics.

El centre està ubicat en un edifici de la Rambla de Badalona per on hi passen anualment més de 10.000 persones, la meitat dels quals són estudiants. Al soterrani de l'edifici hi ha l'aquari, que està format per onze reproduccions d'ambients marins mediterranis amb més de 200 espècies d'éssers vius marins. [6]

L'escola del mar de Badalona també disposa d'una sala d'exposicions i conferències amb periòdiques col·leccions sobre temes marins, d'un laboratori per a la investigació i d'una biblioteca especialitzada en aspectes relacionats amb el mar.

Una de les investigacions més destacades que ha dut a terme aquest centre de Badalona és establir la contaminació de l'aigua marina de la ciutat a través dels musclos que es poden trobar a la costa badalonina. Aquest estudi constata que les aigües de Badalona més properes al riu Besòs són les que estan més contaminades i els musclos que es troben a la FECSA i en el pont de petroli són tòxics i contenen organismes fecals i metalls pesants. En canvi, les aigües marines que queden davant del barri de Canyadó són les menys contaminades i corresponen a la zona que queda més lluny de la desembocadura del riu Besòs.

En conclusió, l'escola del mar és un centre que ens demostra l'històric lligam de la ciutat de Badalona amb el mar, a través de la investigació i l'educació en els temes marins.

3.2. Projectes previs del port

3.2.1. Necessitat d'un port pesquer

La ciutat de Badalona sempre ha desitjat tenir un port i la primera idea que va sorgir responia a una necessitat de varar les embarcacions de pesca. Des que, a mitjan segle XVIII, es va establir el sorral de Baix a Mar i els pescadors van iniciar la construcció d'un barri separat del Dalt de la Vila, les barques de pesca van començar a ocupar de manera habitual la platja de la ciutat. A finals del segle XVIII i inici del segle XIX, quan es va consolidar el nucli de cases del barri de Baix a Mar, és quan apareix la idea de construir un port per donar abrigo a les barques dels pescadors [8].

Quan es va introduir la tecnificació i la necessitat d'obtenir millors captures per poder rendibilitzar la pesca, van començar a construir-se ports en tota la costa de Catalunya. Aquest impuls generat per l'activitat pesquera no va arribar a

Badalona i els pescadors de la ciutat van proposar construir uns espigons per poder amarrar les seves embarcacions, just davant de la platja on deixaven les seves barques. L'aparició d'un projecte més ambiciós va fer que els espigons no es materialitzessin mai.



Figura 12. Activitat pesquera de Badalona a la platja. Font: [6].

Malgrat que a la ciutat no hi ha hagut mai un port pesquer, els pescadors de Badalona han dut a terme el seu treball durant segles sense un lloc on refugiar les seves embarcacions. A partir de mitjan segle XX, la falta d'un port va escampar les barques badalonines cap a altres ports, com per exemple Barcelona, Arenys de Mar, Vilanova i la Geltrú i fins i tot Palamós.

De totes maneres, cal tenir en compte que la construcció d'un espai pesquer en el nou port de Badalona no farà que la pesca tingui el paper que tenia a principis del segle XX. Les expectatives de la pesca de cara al futur són totalment diferents per diversos factors com per exemple l'increment previsible de la productivitat, la gran densitat de població del Barcelonès i Maresme, els avenços tècnics i la forta contaminació del litoral. Per poder garantir la pesca en el futur, s'han pres una sèrie de mesures com reduir el temps de pesca, regular les dimensions de les malles i prohibir la venda de peixos petits, i tot això introdueix dificultats addicionals a l'ofici de pescador.

A més, no és clar que un port pesquer repercuteixi de manera efectiva en la creació de llocs de treball o en la riquesa de Badalona donada la poca importància que té el sector primari i els canvis en les activitats que són la base econòmica de la ciutat, i en general de Catalunya.

La Confraria de Pescadors de Badalona sempre ha reivindicat aquesta construcció i quan es va plantejar la possibilitat real de fer un port esportiu que incloïa una zona pesquera l'any 1969, la Confraria va donar ple suport al projecte.

Per tots aquests motius, el projecte actual del port de Badalona preveu la construcció d'una dàrsena de pesca que estarà situada just al costat de la bocana del port. Aquesta dàrsena tindrà 111 amarradors de pesca així com les instal·lacions necessàries per poder dur a terme totes les activitats relacionades amb l'ofici pesquer.

3.2.2. Necessitat d'un port esportiu

En un primer moment es va plantejar la necessitat del port i si aquest havia de ser exclusivament pesquer. Aquesta possibilitat tenia com a argument la necessitat històrica d'un port per a barques de pesca i la poca tradició d'embarcacions esportives a la ciutat de Badalona. En aquest sentit, cal dir que en tota la costa catalana gairebé no hi ha cap port que sigui exclusivament pesquer.

La influència de la nàutica, que ha evolucionat molt darrerament, i del fenomen de la segona residència ha convertit ports tradicionalment pesquers en ports basats en les embarcacions d'oci. És el cas de ports catalans com Blanes, Arenys de Mar o Vilanova i la Geltrú, on la pressió dels aspectes esportius relacionats amb la vela i el motor sobre els pesquers ha fet canviar bona part dels usos de les instal·lacions portuàries.

A més, i mirat des d'un punt de vista estrictament econòmic, els beneficis derivats de l'activitat que es generarà a partir del port esportiu (amarradors, locals comercials, serveis als vaixells, etc.) permetran amortitzar la inversió del projecte global i el faran viable econòmicament. D'altra manera, la construcció d'un port únicament pesquer implicaria una inversió molt gran amb molt poques compensacions econòmiques. Hi ha una sinèrgia entre ambdós projectes, port pesquer i esportiu, que fa que es potenciïn mútuament i que siguin inviables de manera aïllada.

Per altra banda, cal destacar l'evolució del sector econòmic de Badalona cap a al sector terciari i la importància que té avui dia l'oci en la nostra societat, motius que fan que el projecte de dàrsena esportiva per a usos lúdics sigui més viable en l'actualitat que fa unes dècades.

Un dels primers projectes de port per a Badalona, que incloïa un espai per a embarcacions d'oci no preveia la ubicació del port en el lloc on està emplaçat actualment sinó que preveia construir-lo a la platja que hi ha davant de la Rambla [6]. Les protestes de l'època per la desaparició d'una platja cèntrica que suposava i la dificultat tècnica i econòmica d'executar el projecte van fer oblidar la idea de fer un port al centre de la ciutat.

És per tot això que l'actual projecte del port, que és el que finalment es durà a terme, preveu la construcció de diversos pantalans amb un total de 795 amarradors de diferents mides per a embarcacions esportives. N'hi haurà 617 a la dàrsena esportiva i 178 en el canal previst a la segona fase del projecte. El 80% d'aquests amarradors es destinarà a la venda i el 20% restant seran per a

lloguer. A més, el nou port de Badalona preveu la creació d'una escola de vela i tallers de reparació que complementaran l'ús esportiu i lúdic del nou espai portuari.

3.2.3. L'Eixample Pons de 1895

L'any 1895 es va redactar una planificació urbanística per a l'expansió de la ciutat de Badalona més enllà de l'antic barri del Dalt de la Vila [8]. Aquest planejament responia a les característiques pròpies d'un eixample menor i va ser redactat per Joan Baptista Pons.

Aquest nou eixample va afectar unes 100 hectàrees del centre de Badalona, 109 hectàrees dels barris de llevant (Manresà, Canyadó i Casagemes) i 144 hectàrees dels barris situats a ponent (Raval, Can Claris, Gorg, Progrés i una part del Congrés i Sant Roc) [6].

L'Eixample Pons constituïa la primera aproximació de l'antiga ciutat centrada en l'església de Santa Maria cap al mar i representava la consolidació del petit nucli que els pescadors havien anat construint durant els anys.

Tot i que aquest eixample no recollia cap idea del port en la seva cartografia, serà la base de la trama urbana de Badalona que després s'unirà amb el mar en la construcció definitiva del port de Solà-Morales. Aquesta nova ordenació de la ciutat que plantejava Pons permetrà després tenir una idea de port que relacioni la ciutat i el mar a través del canal.

3.2.4. El Pla Fradera de 1936

Es tracta d'un pla redactat en l'època de la Segona República, anomenat projecte d'eixample i reforma i és la primera vegada que es planteja la possibilitat real de construir un port a la ciutat. Després de la guerra va ser substituït pel Pla Comarcal de 1950-53 i es va aplicar sobre una zona d'un 300 hectàrees i de 72.000 habitants.

El pla configura la ciutat de Badalona com una de les quatre grans polaritats de la comarca, dissenyada per a 157.000 habitants i 960 hectàrees de zones [6]. Els posteriors plans parcials han fet aparèixer diversos barris com Llefia, la Salut, Lloreda, Montigalà, Bufalà, Morera o Pomar.

Aquest pla també consolida el pes industrial de la ciutat tant en terrenys propers al mar (on ara es preveu la construcció del port i la conseqüent nova façana marítima) com en terrenys de l'Eixample Pons ja construït. Tot i això, el pla comença a entreveure un cert esgotament de la zona industrial badalonina, malgrat que la crisi de la indústria a la ciutat tardarà molts anys en arribar.

El port inclòs en el pla era un port exterior per a poder respectar totes les fàbriques que hi havia en aquell temps entre la via del tren i el mar. El projecte proposava dues dàrsenes, l'una de 1,8 km i situada entre els carrers Sant

Ignasi de Loiola i Mar Jònica i l'altra, de 0,5 km i que anava del carrer Mar Jònica fins al límit amb Sant Adrià de Besòs.

En aquest projecte es tenia en compte la dinàmica litoral, tot i que només es preveia un petit creixement de la platja de la zona de llevant del port. En total, l'impacte del port era de 2,3 km del litoral de Badalona. [12]

El port impulsat en el Pla Fradera ocupava més longitud de costa que el projectat actualment i a més, no preveia una desaparició de les indústries de Badalona situades al costat de la platja. En el moment del pla, era impensable una reconversió urbanística com la que suposa el port que s'està construint ja que les indústries representaven un dels pilars de l'economia de Badalona.

L'aplicació d'aquest pla va quedar limitada a l'expansió urbanística que preveia i que va suposar una ampliació de la ciutat però no es va arribar a construir el port proposat.

3.2.5. Port Vilalta de 1969

La idea de port de l'any 1936 va quedar aturada fins que el 1969 es torna a plantejar una possibilitat encara més real de construir un port esportiu i pesquer a la ciutat de Badalona. Aquest projecte va arribar a ser aprovat l'any 1974 pel Ministeri d'Obres Públiques de l'època i es concretaven els plaços d'execució de l'obra, les condicions econòmiques i la posterior explotació del port, que també era exterior [7].

La Confraria de Pescadors de Badalona va donar ple suport al projecte de Port Vilalta ja que responia a la llarga demanda de construcció d'un port per a les embarcacions pesqueres de la ciutat.

La construcció del port segons aquest projecte va ser polèmic perquè s'havia de fer a la Rambla i suposava la desaparició de l'única platja en bones condicions de què disposaven els ciutadans de Badalona en aquell moment.

El projecte tenia un pressupost de 374 milions de pessetes i la seva execució semblava ser imminent [7]. L'alcalde d'aquell any, Felip Antoja, preveia l'inici de les obres per al mateix any 1974, però finalment les obres no es van dur a terme per motius polítics i per les protestes de la població.

Aquell frustrat projecte ha estat considerat per moltes persones com una ocasió perduda de construir el port esportiu i de donar resposta a la necessitat d'un port pesquer, fins que no s'ha vist com a segura la construcció del nou port.

3.2.6. Pla de Façana Marítima de 1985

La principal novetat d'aquest nou pla que ordenava el litoral de Badalona era la ubicació del port. La infraestructura portuària ja no estava situada al centre de

la ciutat sinó que se situava a la part sud de Badalona, gairebé al mateix lloc on s'està construint en l'actualitat [8].

La intenció del pla era fer un canvi radical en el model de ciutat que havia tingut Badalona fins al moment. Aquest canvi implicava la progressiva transformació dels usos dels terrenys industrials litorals en noves zones residencials i d'oci. Per aquest motiu es van expropiar les 12 hectàrees que havia ocupat l'antiga fàbrica Cros. [6]

El canvi que el pla impulsava per a Badalona implicava posar en valor els gairebé 5 quilòmetres de platja. Amb aquest objectiu es va començar a vigilar la qualitat de l'aigua, la neteja de la sorra i es van executar diversos passos inferiors sota la via del tren. Així mateix, s'intentava posar les bases per a la construcció definitiva del port de Badalona.

El port previst en aquest pla també era exterior i ocupava 650 metres del litoral de la ciutat, amb un impacte global de 1,15 km, menys longitud que en el Pla Fradera de 1936 [12]. El port s'havia d'ubicar entre els carrers Sant Ignasi de Loiola i Cervantes i el dic d'abric estava inclinat 45° amb respecte a la costa.

Un dels aspectes més destacats d'aquest projecte de port era que implicava la transformació del sector de la Piscina Municipal i la conversió dels terrenys de la Campsa en usos residencials i d'equipaments. A més, també preveia un significatiu creixement de la platja al sector del centre de Badalona fins al carrer del Mar i ho resolvia mitjançant un petit dic.

Aquest pla es va veure impulsat per la designació de Badalona com a subseu olímpica per a l'any 1992. Això va permetre recuperar el turó d'en Caritg, construir el Pavelló Olímpic del Joventut i consolidar una zona que ha de servir com a base per al nou eix de centralitat que defineixen el port esportiu i el canal.

3.2.7. Projecte de Manel de Solà-Morales de 1986

El projecte de Solà-Morales és el que finalment s'ha acabat materialitzant ja que la construcció definitiva del port segueix aquest esquema, tot i que hi ha algunes diferències.

Es tracta d'un projecte que proposa la construcció del port actual i planteja el sector de remodelació entre el Pavelló Olímpic del Joventut de Badalona i els terrenys de l'antiga fàbrica Cros, de difícil utilització alternativa. Així doncs, el port queda localitzat al sud del litoral badaloní i inclou també la construcció del canal de navegació que fa d'unió entre els vaixells i la ciutat. Amb aquest disseny, es crea una gran avinguda mar – muntanya que separa l'Eixample Pons residencial de l'industrial. A més, el nou viaducte de la RENFE previst per Solà-Morales ha de permetre accedir a la platja de ponent de la ciutat amb més facilitat.

El projecte, que va ser anomenat Monturiol, tenia un origen arquitectònic i va ser concebut com un joc d'espais lliures, aigua, zones verdes, volums de port i d'edificació. Manel de Solà-Morales va idear el projecte com un port urbà amb funcions d'equipament ciutadà i complementari amb la platja. El port havia de ser un actiu econòmic que generés activitats de tot tipus al seu voltant i que esdevingués el motor de la transformació urbana de l'entorn.

El port és la peça més important de la nova façana marítima de Badalona que recupera i materialitza la relació de contacte entre la ciutat i el mar. El port està projectat terra endins i d'aquesta manera es resolen els problemes d'inserció a la ciutat amb el canal interior, que estableix una relació amb el barri del Gorg i amb la trama provinent de l'Eixample Pons. Aquesta forma de relació ja s'havia dut a terme en altres ciutats mediterrànies com Marsella, Sète o Trieste [8]. Solà-Morales no volia construir un port com un recinte d'aigua a mar oberta amb l'únic objectiu de fer d'abric de les embarcacions perquè aquest model de port no permetria que la població no relacionada amb el mar fes ús de les instal·lacions portuàries.

Així doncs, és un port interior que inclou també un canal fins a la plaça Josep Tarradellas. El dic d'abric del port va dels carrers Cervantes fins a Mar Jònica i té una longitud de 750 metres, allunyant-se de la costa amb un angle de 30°. El port té mínima incidència batimètrica i per tant, té molt poc impacte sobre les corrents marines [12].



Figura 13. Maqueta del projecte de Solà-Morales per al port i canal de Badalona. Font: [13].

El canal de navegació representa un espai obert a la ciutat i esdevé un nou passeig que trenca l'estructura de l'Eixample Pons de carrers estrets i pocs espais lliures. El canal projectat per Solà-Morales tenia una amplada de 40 metres, comparables als també 40 del canal d'Arnhem o als 30 del canal de Copenhagen [8].

En aquest context, el primer objectiu del nou port de Badalona era donar una oferta d'amarradors a pescadors, esportistes i altres aficionats al mar. Però el projecte així concebut va més enllà d'aquestes necessitats i pretén ser una intervenció renovadora i vitalitzadora en el nou teixit de la ciutat. Per tant, el nou port ha de ser a la vegada funcional com a infraestructura portuària i satisfer la demanda de desenvolupament urbanístic de la població.

El projecte Monturiol pretén ser motor de la nova ciutat i tal i com està plantejat té diversos efectes indirectes sobre la població de Badalona. En primer lloc, fa augmentar el valor econòmic afegit a la propietat i als serveis urbans i modernitza el mercat immobiliari local. A més, amplia el pes de la ciutat en el conjunt de l'àrea metropolitana de Barcelona i millora les rendes d'oportunitat de Badalona. Per altra banda, la zona portuària fa aparèixer noves activitats al seu voltant com per exemple comerços, restaurants, oficines, hotels o clubs que obren noves possibilitats per al litoral de la ciutat. La riquesa que produeix el port fa que augmenti el valor cadastral del sòl en renda de posició i també en base impositiva fiscal.

Una de les característiques que definien el projecte de Solà-Morales era el tractament unitari de tot el conjunt format pel nou port i per la urbanització que se'n deriva. Aquesta unitat de projecte és bàsica perquè el port sigui realment el motor de requalificació urbana i l'element que dinamitzi el litoral badaloní. El resultat de tota l'obra ha de ser vist com un nou espai públic urbà que canviï l'estructura dels barris propers i no com un conjunt d'actuacions urbanes sense una aparent connexió.



Figura 14. Plànol general del port, canal i àmbit de remodelació urbanística previst per Solà-Morales. Font: [13].

En general, el projecte de Manel de Solà-Morales no pretén ser només una obra d'enginyeria i arquitectura que es limiti a ser funcional en termes de serveis portuaris i construcció d'edificis. El conjunt projectat ha d'anar més enllà de les funcions pròpies d'un port i d'una zona residencial i ha d'esdevenir una

oportunitat per a la ciutat de Badalona. No es tracta, doncs, d'un projecte més a Badalona sinó d'un projecte de ciutat, a gran escala, que sigui vist com una intervenció significativa que donarà lloc a un nou espai emblemàtic de la ciutat. En conjunt, l'operació portuària i urbanística proposada no es presenta com un afegit dins el municipi de Badalona sinó que aspira a transformar bona part de la ciutat.

En un principi es va creure convenient tramitar el projecte a través d'un pla especial de reforma interior però l'amplitud del tema va aconsellar tramitar també la modificació del Pla General Metropolità que el legalitzava, l'any 1988 [6]. Finalment, ha estat aquest projecte el que s'ha desenvolupat per a la definitiva construcció del port de Badalona.

L'evolució real del projecte ha portat a dividir les actuacions en diverses parts [8], algunes de les quals són: modificació del Pla General Metropolità, Pla Especial del Port, projecte de delimitació de l'Àrea Portuària, projecte d'urbanització de l'Àrea Portuària, avantprojecte de club marítim i pesquer, projecte de pont sobre el canal, avantprojecte de complex turístic hotelier i reparcel·lació del Pla Especial.

L'any 1987, l'ajuntament de Badalona va premiar amb un accèssit el projecte de port de Solà-Morales que preveia la construcció del port al sud de Badalona i d'un canal que arribava fins a la plaça Josep Tarradellas, on hi ha el Pavelló Olímpic. Des d'aquell any fins a finals dels noranta, el projecte ha anat evolucionant lentament i ha estat objecte de les discussions polítiques. El tema que ha creat més polèmica és l'execució del canal i finalment s'ha optat per fer un canal la meitat de llarg del que preveia Solà-Morales i arribar fins al Pavelló Olímpic a través d'un passeig verd.

3.2.8. Modificació del Pla General Metropolità del sector del port

A partir del projecte de Manel de Solà-Morales, es va modificar el Pla General Metropolità per poder afegir al port els aspectes que hi faltaven i canviar alguns elements proposats en la construcció del port.

En primer lloc es va completar alguns aspectes tècnics que no quedaven concretats en el projecte Monturiol com per exemple la construcció d'un by-pass per a la sorra, el projecte del viaducte de la RENFE, l'estudi econòmic i financer de l'obra, l'avantprojecte del port i els plànols i l'estudi d'impacte ambiental [12].

Una de les modificacions essencials de la idea originària era la reducció del canal projectat, que ja no arribava fins a la plaça Josep Tarradellas, sinó que quedava limitat fins al carrer Progrés, quedant-se reduït a la meitat. Aquesta variació ha de permetre fer un gran parc al Gorg i evitar la intrusió salina a l'aquífer interior.

Finalment, en aquesta modificació del P.G.M. del sector del port, es va constatar l'alta contaminació dels terrenys que havia ocupat la fàbrica Cros i

que estaven en desús. La construcció del port just en aquesta zona feia accelerar el procés de descontaminació del terrenys i solucionava un tema que d'altra manera hauria tardat anys en resoldre's.

3.3. El projecte definitiu del port

3.3.1. Avantprojecte

L'avantprojecte del port de Badalona va ser redactat l'any 1996 i considerava l'obra tal i com s'ha construït finalment, amb algunes diferències. Es preveia que el canal i la reforma del Gorg, com a eixos centrals del projecte fossin inaugurats l'any 2000 i que el port s'acabés de construir l'any 2002. Aquests terminis no s'han acabat complint, però el retard en l'execució de les obres és només d'uns 4 o 5 anys, molt poc temps tenint en compte que aquest pas va representar la materialització definitiva d'una obra llargament reivindicada a la ciutat de Badalona.

Aquest avantprojecte també preveia l'execució de l'obra en dues fases separades. La primera fase, englobava la construcció del port, que constava de dos espais diferenciats, l'esportiu i el pesquer. L'àmbit definit per la primera fase quedava limitat per la via del tren i s'intentava resoldre la seva integració amb la nova façana marítima de Badalona.

La segona fase ja preveia fer el canal i la remodelació de la zona del rereport. En el moment de la redacció de l'avantprojecte s'instava a la redacció d'un pla especial per a regular la transformació urbanística de la zona esmentada. Aquesta segona fase ja preveia la construcció d'un canal de 40 metres d'amplada així com un passeig annex i perpendicular al mar que donés entrada al port. L'accés de vehicles a la instal·lació portuària quedava garantida amb la construcció de dues rotondes per sota la via del tren.

La divisió del projecte en aquestes dues fases coincideix pràcticament amb les dues etapes que s'han planejat per a la construcció definitiva del port (vegi's apartat 4). En comparació, només hi ha algunes diferències pel que fa a la ubicació d'alguns edificis portuaris, el nombre d'amarradors finals o la concreció final dels espais a urbanitzar segons els plans especials que s'han redactat posteriorment.

En un principi i per a dur a terme les obres previstes es va crear la societat mixta Port de Badalona S.A. La societat tenia un capital social de 2.000 milions de pessetes fraccionat en 2.000 accions d'un milió de pessetes cadascuna, repartides en 400 per a l'ajuntament de Badalona, 600 per als propietaris del polígon afectat i 1000 per a inversors privats [6]. Les principals funcions d'aquesta societat inicial havien de ser construir i explotar el futur equipament portuari i gestionar la transformació urbanística de l'entorn.

3.3.2. Aprovació del projecte i obtenció de la concessió.

L'aprovació municipal del projecte per part del consistori badaloní va tenir lloc el mes de juliol de 2000 i posteriorment es va tramitar la concessió del port a la Generalitat de Catalunya, que es va formalitzar posteriorment [8].

Aquesta aprovació va ser possible gràcies a la concreció de diversos aspectes relacionats amb el port que no estaven ben definits. En aquest sentit, es va garantir la viabilitat econòmica i urbanística del port, es va definir l'edificabilitat de cada sector, es va desenvolupar el pla especial del port i es van resoldre alguns detalls constructius del port, entre altres coses.

L'aprovació també va anar acompanyada de la creació, l'any 2000, de la societat anònima de capital públic Marina Badalona S.A. amb l'objectiu de gestionar la imminent construcció i explotació del port i la urbanització del voltant. En la societat hi tenen participació el Consell Comarcal del Barcelonès i l'Ajuntament de Badalona, en un 50 % cadascun.

La concessió administrativa per a la construcció i explotació del port esportiu i pesquer de la ciutat va ser atorgada per la Generalitat de Catalunya a principis de l'any 2002 a la societat Marina Badalona S.A. Aquesta concessió donava la plena responsabilitat a la societat esmentada de la construcció i posterior explotació del port fins a l'any 2032 [10].

3.3.3. Treballs previs i inici de les obres

Abans d'iniciar-se les obres de la infraestructura portuària estrictament, es van realitzar alguns treballs necessaris per preparar la zona afectada. Així, es van desviar els col·lectors d'aigües residuals dels carrers Ponent, Tortosa i Juli Galve, executant-se també el trasllat del col·lector interceptor de Llevant que porta les aigües a la depuradora del Besòs. També es va dur a terme la descontaminació dels terrenys que ocupava la fàbrica Cros, condicionant la zona on abans hi havia els apilaments de pirita.

La primera pedra del port es va posar el dia 6 d'abril de 2002 en presència del llavors conseller en cap de la Generalitat, Artur Mas i de l'alcalde de Badalona, Maite Arqué. Es va fer una gran festa ciutadana a la platja de davant de l'antiga fàbrica Cros per donar a conèixer l'abast del projecte a tots els habitants de Badalona. La primera pedra es va posar en un punt de la platja que esdevindrà el centre geomètric de la dàrsena esportiva, fet que serà possible gràcies a la condició de port interior.

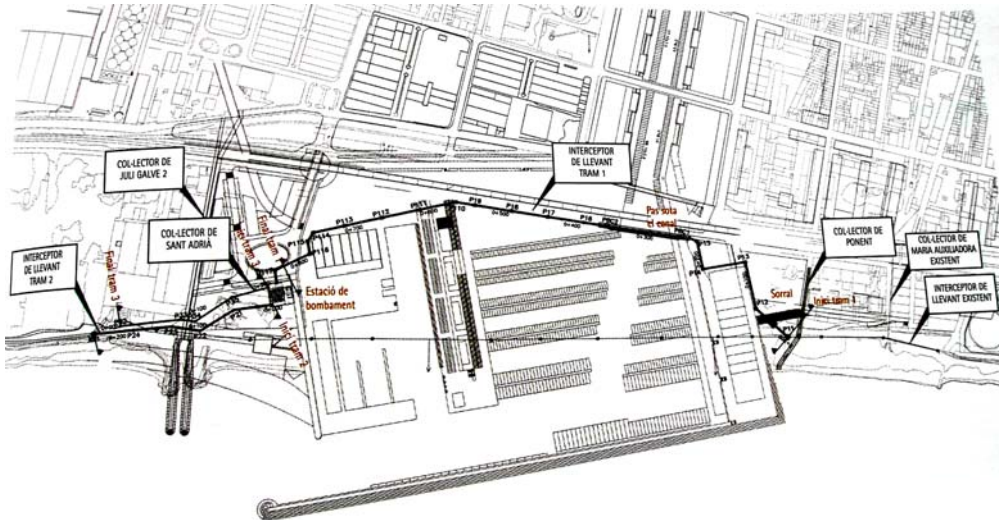


Figura 15. Desviació prèvia dels col·lectors i de l'interceptor de Llevant.
Font: [10].

El dia 6 de juny de 2002 es va signar l'acta de replanteig de les obres entre el titular de la concessió del port (Marina Badalona S.A.), la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya i el Ministeri de Medi Ambient. Aquesta signatura suposava l'inici posterior de les obres de construcció del port de Badalona i exigia el seu acabament al cap de 48 mesos [10].