

REFLEXIONS URBANES: ESTÀTICA I ESTÈTICA DEL CARRER DE MAR

PERE CASAJOANA SALVI

Les obres de remodelació dels dos carrers emblemàtics de la ciutat, Temple i Mar, ens porten a reflexionar sobre dues maneres d'entendre la transformació històrica de la ciutat, sobretot en una àrea de característiques físiques i geogràfiques similars als pobles dobles de la comarca del Maresme¹.

Un primer mecanisme seria aquell en què la forma de la ciutat o un fragment d'aquesta s'ajusta al context mitjançant un cert darwinisme arquitectònic, en què l'evolució de la forma urbana es realitza per mitjà d'una sèrie de correccions, a partir de diversos accidents geogràfics o topogràfics. El carrer de Mar és un exemple d'adaptació urbana al medi geogràfic a través d'etapes diferents.

Un segon mecanisme de transformació o sistema de canvi de la forma urbana vindria determinat *a priori* mitjançant una planificació prèvia, establerta per les canviants sol·licitacions socioeconòmiques que afecten un determinat espai de la ciutat. El carrer del Temple, correspon a un efecte de transformació radical d'una àrea urbana, en què el requeriment fonamental era establir la comunicació entre dos punts consolidats de la trama urbana. Es tracta del primer canvi conegut de la vila de Badalona, mitjançant un projecte en què es contemplan tant les geometries de la implantació com l'estudi econòmic del cost de l'operació.

Podem assenyalar que la transformació neix, no tan sols de les aspiracions ciutadanes d'establir una comunicació directa entre la parròquia de Santa Maria i la resta de la població marinera, sinó també per donar un sentit simbòlic a la nova façana de la parròquia que dona front a la població.

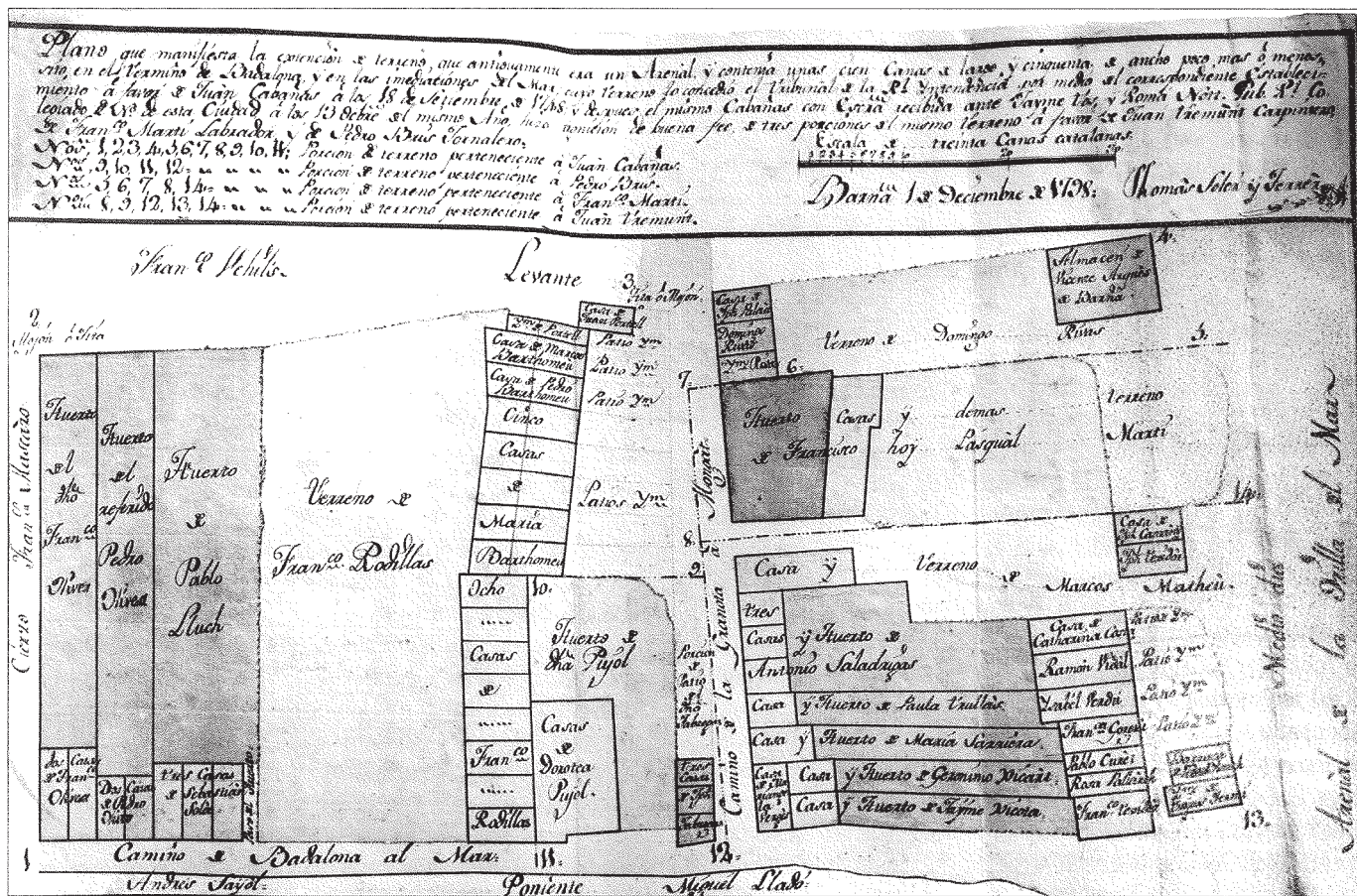
L'obertura era important per la insuficiència de les vies tradicionals per accedir a Dalt de la Vila, tant per l'eix del carrer Rector/carrer Barcelona, com per l'eix, més per a vianants, del carrer de la Costa/carrer Sant Anastasi, que d'altra banda era el desguàs natural de les escorrenties pluvials de Dalt de la Vila.

Aquest desguàs natural es comunicava amb una altra via, que duia fins al mar: «...la comunicació entre “La Segrera” propiament dicha i “baix a mar” se hacía por el camino que con el tiempo había de llegar a ser la principal artèria de la población», según una confesión de 1743². Aquesta configuració de canvi natural també es pot observar en un plànol de Thomas Soler amb data d'1 de desembre de 1798, en què les edificacions i els espais buits, jardins i horts, van tancant amb alineacions diverses el camí natural de desguàs de les aigües cap al mar.

L'evolució formal o gradual adaptació a una determinada manera d'entendre les possibilitats socioeconòmiques del vial, es pot llegir en successius documents des de l'esquemàtic i par-

cial pergami, ja indicat, passant pel plànol de la Vila de Badalona amb data de març de 1879, anterior a la realització de l'obertura del carrer del Temple, fins al plànol de reforma i eixam-

ple de Badalona realitzat per Joan Baptista Pons (1895), en què les alineacions i la implantació de les edificacions dels diversos espais interiors, queden grafiats d'una manera precisa.



Plànol de Thomas Soler de l'àrea del carrer de Mar, 1798.

Explicar l'origen del carrer de Mar des de la perspectiva geogràfica és un punt de vista, però també es podria contemplar des d'altres paràmetres disciplinars. Un primer grup vindria a través d'argumentacions amb base històrica, social i física del carrer, similar a la que alguns historiadors de la urbanística, com Leonardo Benevolo, han utilitzat per exposar el procés de la Via Giulia a Gènova, o la de teòrics de l'urbanisme, com Patrick Abercrombie, que dóna les diferents pautes d'especialització dels carrers a diverses àrees urbanes de ciutats angleses. També dins d'aquesta perspectiva física, podríem assenyalar un projectista urbà com Carlo Aymonino, per a qui l'estudi de la història és una pauta de les propostes tant d'investigació com de projectació urbana³.

Un segon aspecte per a l'anàlisi del carrer de Mar seria a través de la semiòtica, a la manera de Roland Barthes, que estableix un cert paral·lelisme entre carrer urbà i estructura simbòlica, entès com una relació entre els diferents significats dels objectes i les seves regles de funcionament⁴.

Un altre tipus d'aproximació a l'estudi del carrer podria efectuar-se mitjançant un codi de llegibilitat o de qualitat visual de l'entorn, i concentrar una sèrie "d'imatges mentals" segons les investigacions de Kevin Lynch, que va donar unes pautes de lectura de la ciutat a final dels anys 60, en el sentit que la imatge d'una realitat determinada pot variar d'una manera considerable entre diversos espectadors⁵.

També haurem de fer referència, com a repàs de les diferents disciplines citades, a estudis de tipus multidisciplinari sobre l'espai urbà, en què han desaparegut materialment les fronteres entre diversos tipus de matèries, com l'arqueologia, l'antropologia, l'ecologia, la geografia i la planificació sociofísica. Dins d'aquest ventall de disciplines que es relacionen entre elles,

també podríem incloure una visió del carrer des del context socioeconòmic des de l'estudi de l'evolució econòmica del carrer, fins a les diverses economies d'especialització comercial.

Finalment seria interessant assenyalar l'aportació dels estudis procedents de la definició etimològica del carrer de Mar, que ens faria considerar pautes més abstractes i arcaïques que el propi estudi de la construcció urbana. A mode d'exemple, dins d'aquesta darrera consideració podríem entendre el carrer com el lloc de jocs, com el camí, com el desguàs, com el mercat o transacció comercial, fins a entendre el lloc com a possible escenari de la transformació entre l'ideal i la realitat. Com a conclusió podríem establir que el carrer complex, dins del context urbà, quasi totes les funcions tant antigues, com modernes.

Una nova aproximació com a complement de les consideracions anteriors, més metodològiques que descriptives; m'agradaria donar unes indicacions del carrer de Mar, des de la idea del material com a element bàsic per construir el carrer, tant des del punt de vista constructiu, evidentment, com des de la relació espacial de la superfície amb l'entorn, o sigui des de la seva pròpia forma arquitectònica definida per la pavimentació.

Com a anotació prèvia haig de fer notar que els estudis sobre les característiques físiques/mecàniques dels paviments per al trànsit reduït de carrers comercials són molt escassos i amb recomanacions tècniques sovint contradictòries, producte de les anàlisis de laboratori realitzades amb mètodes diversos i fins divergents. I també, per utilitzar dades purament experimentals, sense un context definit.

Des d'una perspectiva àmplia podríem dir que la idoneïtat d'un bon paviment urbà contempla tres aspectes molt gene-

als: caràcter funcional del lloc, resistència mecànica i manteniment adequat.

Per tal de centrar el tema, en primer lloc voldria fer una clara distinció entre paviment urbà i paviment domèstic. El primer, a causa d'ocupar grans superfícies de sòl i d'haver de suportar condicions climatològiques diverses, és necessari que compleixi cadascun dels requisits exposats. En canvi els paviments domèstics tenen altres requeriments de tipus menys rigorós i altres factors, com el gust personal, priven en cada edifici i habitatge.

A la majoria de ciutats europees el paviment tradicional per excel·lència és de pedra natural, sobretot a les àrees històriques i centres comercials, amb exemples tan coneguts com la via Condotti a Roma, el Faubourg de Temple a París o la Vassterlang a Estocolm.

Així podrem fer una segona distinció entre els paviments de pedra natural i de pedra artificial. Mentre que els primers, amb els gruixos corresponents, tenen sempre el valor de la seva textura i color natural que canvia segons la incidència de la llum, per mitjà de la irisació, propis dels materials naturals; els paviments de pedra artificial són més fràgils, perden el color i amb el temps acaben molt malmesos, sobretot mecànicament. Algunes de les característiques que avalen la idoneïtat del paviment de pedra natural per als espais públics exteriors són les següents:

-Antilliscant. La premsa de principis d'agost, en el característic suplement de les pàgines grogues, feia referència al mercat del peix de Girona, que anunciava el canvi del paviment pels problemes que comporta i per la seva perillositat.



Dues imatges del carrer de Mar els anys vint (Museu de Badalona. Arxiu Josep M. Cuyàs. Fotògraf postal de la dreta: L. Roísin).

-Climatologia. Uns fenòmens naturals que indiquen l'adequació d'un bon paviment són les nevades (a les ciutats anteriorment esmentades hi són freqüents). La ciutat de Badalona evidentment no contempla unes característiques tan rigoroses, però cada 5 o 6 anys es produeixen temporals puntuals d'aquest tipus, per la qual cosa és necessari un paviment que suporti les condicions més adverses.

-Confort. Dintre de les diverses classes de pedra natural, les lloses de granit es consideren excel·lents des de l'òptica del confort. L'extrem oposat fóra la llamborda rústica de pedra. L'ús localitzat de la pavimentació amb lloses de granit en alguns espais públics de Barcelona, avala aquesta característica.

-Resistència mecànica i persistència de l'aspecte de l'acabat. Si bé el conjunt de base i llosa és el que acaba determinant un comportament satisfactori del paviment, també es pot assenyalar que el granit presenta un bon envelliment, tant per la resistència al desgast, com pel manteniment de l'adherència així com per l'estabilitat física i química dels minerals que es componen.

-Dimensionat. Segons les característiques del trànsit d'una àrea per a vianants i vehicles de serveis, s'ha de partir de considerar una resistència mínima d'uns 150 kg/m². Els gruixos recomanats per diferents municipis que fan servir la pedra natural i, en concret el granit, és variable. En condicions molt adverses i amb lloses de grans dimensions, els gruixos poden oscil·lar entre 8 i 12 cm. En peces de dimensions més reduïdes els gruixos òptims es poden reduir de 4 a 6 cm, sempre i quan la base de formigó sigui homogènia i ben executada.

A més a més d'aquest conjunt de característiques per a determinar la idoneïtat d'un bon paviment, voldria destacar que

una de les novetats més interessants de la nova pavimentació del carrer de Mar és allunyar-se de les nombroses operacions mimètiques que avui dia es porten a terme en la majoria de projectes d'urbanització -nova creació i reformes- de vials i places, producte de tres tipus de patologies projectuals, entre d'altres factors.

La primera fa referència a un concepte erroni i nostàlgic en la utilització de materials, que dóna lloc a un conjunt de diversos tipus d'esquemes geomètrics -des d'emmarcaments abusius d'elements i edificis, fins al senyalament repetitiu de línies diverses, format tot el conjunt per materials diferents en color i textura-, producte de concepcions formals revivalistes o procedents de manuals i sistemes constructius defasats. Els precedents més immediats d'aquesta pràctica mimètica de les operacions urbanes, podríem situar-los en les intervencions realitzades en les àrees antigues de les ciutats italianes dels anys 60, i recollida per la primera generació d'obres projectades pel departament de Projectes Urbans de l'Ajuntament de Barcelona, al començament dels anys 80, que van ser el punt de reflexió i referència de la majoria d'actuacions d'aquest tipus d'intervencions en bona part de municipis catalans.

La segona patologia projectual vindria definida, més per entendre l'espai urbà -vial- com a record d'antigues seccions viàries, que per contemplar el vial com un nou sistema amb diversos potencials formals en què es puguin introduir paràmetres projectuals actuals, des del de donar un cert protagonisme als usos i activitats del lloc fins a la implantació de materials i sistemes tècnics més adequats. Així, en operacions recents encara podem trobar que superfícies de pavimentació que recorden antics vials amb voreres laterals i calçada central al mateix nivell, són amb materials diferenciats o simplificacions d'aquest tipus mitjançant la introducció d'elements ornamentals

més propis de gustos domèstics o de criteris que ens recorden els mètodes d'intervenció de l'antiga Direcció General del Patrimonio Artístico-Arquitectónico de l'estat central.

La darrera patologia, més que característica d'aquest tipus de projectes, es quasi comuna a la projectació arquitectònica en general: es refereix a l'excessiva valoració del dibuix, per sobre de la idea arquitectònica. En aquest sentit, aspectes del sistema gràfic tenen més importància que paràmetres de tipus compositiu o constructiu propis de la disciplina arquitectònica, i en molts casos l'expressivitat del dibuix o valor artístic del plànol supera la intencionalitat de la intervenció en emfasitzar punts, línies i trames, sense un valor objectual que es relacioni amb el context del projecte.

En contraposició a aquestes patologies descrites en què l'espai urbà es converteix en una gran barreja d'eixos, línies i diferents tipus de geometries, crec que la idea d'entendre el paviment com una gran superfície amb tendència a l'abstracció, en què els edificis de la ciutat sembla que descansen sobre un gran parament, és una solució molt adequada i determina una nova generació de propostes projectuals basades en criteris oportuns i moderns, per sobre d'intervencions de catàleg de gran magatzem de solucions.

Així, aquest tipus de projecte representa una gran simplificació als diversos problemes que comporta una intervenció a les àrees urbanes, tant de tipus constructiu, com de tipus relatiu als aspectes estètics de l'entorn tenint en compte que les figuracions geomètriques que apareixen són les pròpies i exclusives del sistema constructiu, d'una banda, i de l'altra, de la intencionalitat mínima del projecte.

En el cas particular del carrer de Mar, la supressió de l'eix

central, per innecessari, dóna a aquesta via comercial de cinc metres d'amplada a un carrer estret i amb una gran densitat de vianants, un aspecte visual més generós.

Finalment algunes consideracions teòriques sobre la visualitat del paviment. La primera en el sentit de Rudolf Arnheim, que diferenciava la percepció visual de la imaginació, que no estan limitades a l'extensió de les imatges òptiques en què descansen i també en el sentit que dins de la ment del creador i usuari tota constel·lació física, arquitectònica i pictòrica, estableix el seu propi entramat⁶.

Una segona consideració quedaria establerta per la imposició d'un ordre, que ve determinat pel paper dels diferents tipus de juntes del paviment, entenent el paper d'ordre com a control dels elements que intervenen en la superfície del paviment, i no com una reducció de la simple forma geomètrica.

També seria convenient assenyalar la relació entre visió i ritme, entenent aquest concepte, que no pot considerar-se com una sensació visual aïllada, tal com assenyala Gyorgy Kepes, en el clàssic llibre *El lenguaje de la visión* en què presenta la dualitat visió-ritme, en el sentit que, mentre la visió és un procés d'acció de l'ull i organitzar la imatge significa mesurar i relacionar diferències visibles, el significat del ritme és determinat pel fet que constitueix un ordre temporal, i més ampli que la visió⁷.

Des d'aquest mateix punt de vista, cal assenyalar que, segons l'opinió de pintors, interioristes, museòlegs i especialistes en aparadors, el paviment de pedra natural de color neutre en general, com el granit, tant en referència a la textura, com al color i l'especejament, beneficia els objectes exposats, en aquest cas els aparadors de les botigues, i facilita l'entrada.



El carrer de Mar en una postal dels anys noranta.

Notes:

¹. “En dos agrupaciones ha nacido y crecido la villa de Badalona agrícola y marítima en el modo de ser de sus primitivos tiempos forma dos núcleos de población respondiendo a dichos caracteres, uno alrededor de las primeras construcciones de la parte alta y otro en la línea paralela é inmediata de una hermosa playa”. (De la memòria “Proyecto de apertura de la calle del Templo, 1888”. Pere Falqués, arquitecto).

². Cuyàs, Josep M. *Apuntes sobre la marina y pesca de Badalona*. Badalona: 1945.

³. Anderson, Stanford (editor). *Calles. Problemas de estructura y diseño*. Barcelona: Editorial G. Gili, 1981.

⁴. Barthes, Roland. *Ensayos críticos*. Barcelona: Editorial Seix & Barral, 1967.

⁵. Lynch, Kevin. *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires: Editorial Infinito, 1966.

⁶. Arnheim, Rudolf. *La forma visual de la arquitectura*. Barcelona: Editorial G. Gili, 1981.

⁷. Kepes, Gyorgy. *El lenguaje de la visión*. Buenos Aires: Editorial Infinito, 1969.