



AMADOR FERRER
Arquitecte

Reflexions sobre la costa metropolitana: el cas del Barcelonès Nord

Papers, Regió Metropolitana de Barcelona
núm, 41, juliol 2004, pàgs. 55-66

1 Projectes sense pla

2 La unitat de l'arc litoral del Barcelonès Nord

3 Elements per a un pla de conjunt

- 3.1 Desplaçament del ferrocarril de la costa
- 3.2 Una possible avinguda litoral metropolitana
- 3.3 Passeigs marítims i espais de relació amb el mar
- 3.4 Platges i espais de lleure
- 3.5 Equipaments, elements patrimonials i singularitats
- 3.6 El nou sistema portuari metropolità

4 Terra i mar

Reflexions sobre la costa metropolitana: el cas del Barcelonès Nord

1 Projectes sense pla

No deixa de ser significatiu que les dues actuacions més rellevants a la façana marítima metropolitana (segurament els dos recintes urbans més importants que actualment es construeixen a Catalunya) hagin estat projectades i gestionades, i estiguin executant-se, sense una clara coordinació territorial i urbanística i sense un plantejament conjunt basat en una certa visió a mig o llarg termini per a l'ordenació del litoral metropolità de Barcelona. M'estic referint, òbviament, a les obres ja quasi finalitzades a l'àrea on se celebra enguany el Fòrum Internacional de les Cultures (Fòrum 2004), als municipis de Barcelona i de Sant Adrià de Besòs, i a les que es porten a terme al municipi veí de Badalona per al nou port urbà i la façana marítima de la ciutat. Aquestes actuacions afecten terrenys situats a ambdues bandes del riu Besòs, però separats escassament per una distància de poc més de mil metres en línia recta seguint la costa.

La gran autonomia relativa amb què s'han plantejat aquestes actuacions resulta significativa no només per la importància estratègica dels assumptes que devien haver estat pensats i resolts conjuntament, com són els que afecten les infraestructures d'accés i suport, l'ordenació del territori metropolità de la franja litoral, l'impacte sobre els sistemes naturals costaners o l'orientació de les respectives ofertes lúdico-esportives, sinó també per la seva extrema proximitat física i la inclusió en un àmbit territorial que ha de ser vist, ineludiblement, en el seu conjunt.

Les dues actuacions, concebudes i desenvolupades en paral·lel, no han estat capaces de generar ni tan sols

alguns vincles directes, sigui privilegiant algun tipus de connexió viària, sigui promovent alguna forma de relació mitjançant el transport públic. Ni tant sols l'operació que podia haver constituït més fàcilment un vincle evident, la construcció del tram de passeig marítim d'unió dels dos recintes, a través del riu Besòs, no ha estat mai plantejada. De fet, el propi Ajuntament de Badalona va promoure el tram de passeig marítim al nord del port (és a dir, entre el propi port i el centre de la ciutat), deixant per a una segona fase el tram situat al sud (entre el port i l'àrea industrial de Fecsa), la qual cosa significa en tot cas deixar tallat i sense continuïtat el passeig marítim fins al riu Besòs. El projecte, inclòs en el programa d'actuacions vertebradores de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i redactat per l'arquitecta Olga Tarrasó, es troba encara avui en fase de tramitació administrativa. En un altre ordre de coses i en relació amb el transport públic, el projectat tramvia amb epicentre a l'àrea del Fòrum 2004, estranyament, no arriba –al menys per el moment– a connectar amb el nou port de Badalona; és d'esperar que podrà reconvertir-se finalment, a mig termini, en un medi de transport litoral, de servei a les platges i els equipaments costaners de tot l'arc litoral Nord.

Aquests i altres aspectes –com la possible complementarietat dels usos i els equipaments previstos que han de romandre després de les celebracions de 2004, les previsions de futur per als espais avui compromesos pel ferrocarril, l'accés, l'ordenació, l'ús i l'equipament del conjunt de les platges a nord i sud del Besòs, les reserves estratègiques de sòl als terrenys intermedis, l'orientació de les respectives ofertes relacionades amb la nàutica, les activitats de lleure i els

Figura 1 Àrea litoral del Barcelonès Nord, des del Port Olímpic fins al turó de Mongat



Figura 2

Territori de l'antic delta del riu Besòs, avui consolidat per l'edificació, i el seu front marítim



serveis complementaris als ports existents i previstos en aquest tram del litoral– podien haver estat plantejats conjuntament i haver generat algunes accions comunes. Més endavant, aquest treball aprofundeix en algunes d'aquestes possibles actuacions de conjunt. En tot cas, continua sent especialment important i necessari, com a mínim, posar tots els mitjans per tal de no comprometre actuacions futures d'indubtable interès estratègic (fig. 1).

2 La unitat de l'arc litoral del Barcelonès Nord

Els gràfics que acompanyen aquest article procedeixen de la jornada de debat tècnic organitzada pel Fòrum de municipis del Barcelonès Nord el mes de juny de 2002¹. La convocatòria tingué com a objecte presentar un seguit d'idees i de propostes, totes elles encara en estadi d'elaboració, centrades en les qüestions de la mobilitat territorial i l'ordenació de la façana marítima del Barcelonès Nord. La jornada es va centrar efectivament en l'anàlisi dels potencials vincles territorials, les capacitats i les possibilitats de la xarxa viària, les previsions de futur per als traçats ferroviaris i l'ordenació urbanística dels espais litorals. Un dels aspectes estudiats i deba-

tuts amb major èmfasi fou el relatiu als potencials urbanístics oberts amb la possibilitat de recuperació dels espais avui compromesos pel ferrocarril en el tram comprès entre l'estació de la Sagrera i el límit de l'àrea metropolitana, físicament ben definit per la presència del turó de Montgat. Més endavant retornarem a aquest assumpte crucial per a l'ordenació de la costa del Barcelonès Nord.

Amb tot, la novetat subjacent als documents gràfics aleshores elaborats, alguns dels quals es reproduïxen novament (encara que molt reduïts en relació amb la seva escala original) en aquest article, és precisament el seu inèdit àmbit territorial: aquest cobreix tot l'arc litoral, des de la Barceloneta fins al turó de Montgat, que conforma una unitat fisiogràfica indiscutible. Estem parlant del litoral format a partir dels terrenys de l'antic delta del riu Besòs, avui totalment edificats i consolidats com a ciutat (fig. 2). Antic delta que resulta encara visible, d'altra banda, a partir de l'observació de les diferències de cota entre els terrenys baixos, a la plana, i els més alts, on se situaren, a una i altra banda del riu, els respectius nuclis urbans històrics de Sant Andreu del Palomar i de Santa Coloma de Gramenet. Al terme municipal de Barcelona, la línia del canvi de cota, des de la plaça de les Glòries fins al nucli de la Trinitat Vella, va ser recollida per la traça del ferrocarril, tot delimitant perfectament els terrenys baixos agrícoles i industrials, separats de manera clara, al començament, dels residencials. Per la seva

¹ Jornada de debat tècnic "La mobilitat territorial i l'ordenació de la façana marítima del Barcelonès Nord", Ajuntament de Badalona, juny 2002: *Projectes per a la façana marítima del Barcelonès Nord* (amb la col·laboració de l'arquitecte Ignacio Poli). Exemplant multicopiat.

Figura 3 Algunes de les operacions urbanístiques en execució al front marítim del Barcelonès Nord: Diagonal-Mar, en execució, Fòrum de les Cultures, Port de Badalona.



banda, a Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs i Badalona, aquest canvi de cota s'expressa en la sèrie de turons, molt més propera al riu, amb un punt alt a l'Esperit Sant, que s'obre després cap a Sistrells amb el turó de Caritg. El desnivell resultant ve recollit per les avingudes de Marquès de Sant Mori i de Salvador Espriu, que constitueixen el límit superior dels terrenys baixos.

Aquest territori de forma triangular, amb el vèrtex situat al pas del turó de Montcada i la base a la línia de la costa, correspon doncs a l'antic delta del riu Besòs. Avui pertany a quatre termes municipals diferenciats. El riu el travessa i origina un tall que encara no ha estat superat decididament (des d'un punt de vista urbanístic) no tant pel que fa al nombre de ponts, sinó sobretot en relació amb la qualitat i la forma de la ciutat a una i altra banda. La presència del riu va afavorir sens dubte el difícil traçat de la ronda litoral, amb la gran corba situada a l'alçada del barri de la Mina i els confusos nusos de la Gran Via i l'avinguda de Guipúscoa, que han dificultat greument, de sempre, la possible continuïtat entre les trames urbanes dels dos costats (fig. 3).

Els documents corresponents als projectes en execució a un i altre costat del riu Besòs insisteixen significativament a presentar-nos únicament l'àmbit que correspon al respectiu terme municipal; l'encaix dels projectes no es correspon amb el territori que constitueix la unitat geogràfica i morfològica de referència, que ha de considerar-se en tot exercici de planejament urbanístic implícit en projectes d'aquesta escala; així, el riu ha estat vist

sempre com un final, una frontera, el territori més enllà del qual, al nord o al sud, no sembla haver estat considerat rellevant als efectes del propi projecte.

La cartografia utilitzada als documents de treball esmentats ens mostra, al contrari, la totalitat del gran arc litoral unitari del Barcelonès Nord, una imatge infreqüent com a marc dels successius projectes i actuacions urbanístiques situades en aquesta costa. La simple observació del nou enquadrament territorial ens permet fer algunes reflexions d'interès, si més no, per a un possible planejament coordinat futur. No oblidem que estem parlant del tram central de la costa metropolitana de Barcelona, el més urbà, el que conté més quilòmetres de platges equipades i també un alt nombre d'equipaments col·lectius i serveis de ciutat.

Els quasi dotze quilòmetres de front litoral als quals ens estem referint no han assolit encara, però, la seva plena unitat urbanística. Aquesta unitat podria expressar-se simbòlicament, si es tractés d'oferir una imatge anticipada, en la materialització d'un sistema de transport litoral lleuger, de punta a punta, capaç de satisfer les creixents demandes derivades del servei de platges, o de connexió interportuària, o d'accés als equipaments (tant de caràcter metropolità com local), i també de canalitzar les no menyspreables demandes de desplaçament entre nuclis residencials litorals (Montgat-Badalona-Sant Adrià de Besòs-Poblenou-ciutat vella de Barcelona). No seria aquest, però, l'únic element conformador de la reconstrucció urbanística del litoral

Figura 4 Xarxa viària secundària al front marítim de Badalona



del Barcelonès Nord, autèntica façana marítima del conglomerat metropolità central.

3 Elements per a un pla de conjunt

3.1 Desplaçament del ferrocarril de la costa

D'entre els elements urbanístics estratègics per conformar aquesta façana marítima central metropolitana cal esmentar, en primer lloc, el necessari desplaçament del traçat ferroviari de la costa, avui ja desmantellat en part, entre l'estació de França i el riu Besòs, però encara existent i en funcionament al tram entre el riu i el turó de Montgat. Aquesta traça, que ha de baixar des de l'estació de la Sagrera, al llarg del riu, i després girar noranta graus per enfilars la línia de la costa, pot ser substituïda fàcilment per la hipotenusa de l'imaginari triangle corresponent a la meitat de la figura del delta. Aquesta va ser exactament la formilització dels traçats ferroviaris resultants de la desaparició del tram costaner Barceloneta-Besòs, a l'altra

banda del riu (línia ferroviària de Glòries-Sagrera-Sant Andreu) (fig. 4).

El desplaçament del ferrocarril de la costa cap a l'interior mitjançant un nou túnel, des del turó de Montgat directament a l'estació de Sagrera, no ofereix grans dificultats tècniques (més enllà de les inherents a la construcció d'una línia de metro) ni tampoc un cost desmesurat, com es va demostrar a l'avantprojecte presentat a la consideració del Pla Director d'Infraestructures 2001-2010². La proposta, presentada amb el nom de *variant de Badalona*, es troba encara pendent del corresponent estudi de viabilitat.

No és aquest el lloc per avaluar els avantatges de l'esmentada proposta en relació amb l'eficiència del transport metropolità integrat; però és evident que les ac-

² Pla Director d'Infraestructures 2001-2010. Vegeu l'avantprojecte elaborat per l'empresa Europroject i integrat a l'al·legació municipal al Pla Director, la qual cosa donà lloc a la incorporació de la proposta al pla, previ estudi de viabilitat.

tuals estacions del ferrocarril a la costa, en posicions aïllades i amb escàs radi de cobertura, mai no admetran una connexió amb el metro, amb la qual cosa s'impedeix l'anhelada complementarietat entre el tren i el metro; aquesta només serà possible amb el seu desplaçament cap a l'interior. Les noves estacions proposades, a Badalona-centre i a Sant Adrià de Besòs, a més de possibilitar la intermodalitat, multipliquen l'àmbit de cobertura poblacional (nombre de residents i treballadors que poden accedir a peu a l'estació en deu minuts). El nou traçat proposat apropa les estacions als nuclis urbans més densament poblats i facilita els intercanvis entre el tren, el metro i l'autobús. En el seu conjunt, implica un augment de la cobertura directa per ferrocarril del 6% al 32% de la població i beneficia directament, tot millorant l'accés al transport públic, el 45% de la població resident total del Barcelonès Nord³.

3.2 Una possible avinguda litoral metropolitana

L'operació de desplaçament del ferrocarril de la costa cap a l'interior, descrita anteriorment, permet recuperar el contacte directe de la ciutat amb el mar i reobrir un bon nombre de carrers en direcció muntanya-mar tallats fins ara pel pas del tren. Aquest no és un aspecte menor, atesa la relació visual i mètrica que s'estableix entre aquests carrers i el mar. Més important encara és el fet que aquests carrers transversals no només no quedarien tallats, sinó que tindrien un final digne, ja que podrien desembocar aleshores en una nova avinguda litoral, resultat de l'aprofitament i la reconversió de l'antiga traça ferroviària (figs. 5 i 6).

El desplaçament del ferrocarril de la costa cap a l'interior deixarà un calaix buit d'uns quaranta o cinquanta metres d'amplada. La longitud potencial d'aquest calaix buit és encara més important: se situa entre el final de l'avinguda Diagonal de Barcelona i el centre urbà de Badalona, un espai d'una llargada suficient com per pensar en una avinguda litoral de caràcter metropolità, de gran continuïtat territorial. No es tractaria, evidentment, de construir una nova via de canalització de tràfic de pas, sinó que més aviat es tractaria d'una via amb caràcter d'avinguda litoral, capaç de dotar la línia de la costa d'un element de suport. Hauria de

contenir, ultra els carrils de circulació rodada de distribució, grans espais arbrats, importants àrees d'aparcament i suficient transport públic de superfície. La nova avinguda connectaria els espais costaners de Barcelona a Ciutat Vella, la Barceloneta, la Vila Olímpica, el nou front marítim de la ciutat, el sector Diagonal Mar, el recinte del Fòrum 2004, el barri marítim de Sant Adrià de Besòs, la nova façana marítima i el port urbà de Badalona, el barri de Baix a Mar i la rambla de Badalona, el sector de la Unió Vidriera i el centre de Montgat. Els trànsits de servei i suport a les platges i als equipaments costaners podrien arribar a tenir continuïtat, en algun cas, al llarg de tot l'arc litoral, però també podrien organitzar-se per trams. Així, el tram d'avinguda litoral situat entre l'àrea del Fòrum 2004 i el centre de Badalona recolliria els trànsits rodats litorals i els reconduiria cap a l'interior a l'alçada dels carrers de Sant Ignasi de Loiola i de Martí Pujol aprofitant els passos soterrats ja existents. La nova avinguda constituïria així, a la vegada, un espai complementari de la xarxa de carrers locals, que recolliria i distribuïria millor els trànsits litorals i urbans i augmentaria de forma notable la isotropia de la xarxa de carrers de l'antic eixample Pons⁴.

3.3 Passeigs marítims i espais de relació amb el mar

L'avinguda litoral en què pot resultar l'actual traça del ferrocarril de la costa queda separada del mar i deixa una franja d'amplada variable on s'havien situat històricament grans complexos industrials, alguns dels quals han estat ja desmantellats i altres perduren encara, amb o sense activitat. Aquesta franja admet una àmplia gamma d'usos i activitats i, de fet, ha estat ja en part reconvertida en alguns trams; el port de Badalona i els sectors de façana marítima en execució han formalitzat un front residencial, comercial i d'equipaments aprofitant aquesta cinta de sòl entre el ferrocarril i el mar.

Aquesta configuració permet desenvolupar un front marítim en contacte directe amb el mar, del qual queda separat únicament pel passeig marítim i els seus espais annexos, només per a ús de vianants, bicicletes o vehicles de servei i manteniment. La via de circulació rodada i d'accés als aparcaments privats de les edifica-

³ Dades provinents dels documents citats en la nota 2. Vegeu també el meu article "El nuevo urbanismo metropolitano en Barcelona. Badalona, de los déficit a la calidad", *Urban*, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid, 2004.

⁴ Vegeu el treball "Nuevo frente marítimo de Badalona. Criterios y objetivos generales de planeamiento" (amb la col·laboració de l'arquitecta Valeria Barbero), Ajuntament de Badalona, setembre 2001. Exemplant multicopiat.

Figura 5 Traça actual del ferrocarril de la costa entre Barcelona i Mongat



Figura 6 “Caixa” que pot alliberar el trasllat del ferrocarril de la costa a l’interior, entre Sant Adrià de Besòs i Montgat



cions, o a les àrees d’aparcament públic de superfície, es produeix, així doncs, per darrera; actualment, mitjançant un vial paral·lel al ferrocarril; en un futur, a través de l’avinguda litoral.

Tot l’arc litoral descrit, que arrenca de l’extrem de la Barceloneta i continua al llarg de la costa fins arribar al turó de Montgat, és susceptible de constituir-se en

itinerari continu, amb tractament de passeig marítim. Aquest possible itinerari de caràcter metropolità estaria format, evidentment, per trams de característiques molt diverses. En realitat, la major part de la costa està ja dotada de passeig marítim, en trams avui discontinus construïts en diverses èpoques, en algun cas reciclats o redissenyats per tal de dotar-los de nous continguts: podem distingir el passeig de la Barceloneta,

l'antic passeig marítim dels anys seixanta, l'articulació de diverses vies arran de mar a la Vila Olímpica, el passeig del front marítim de Poblenou, els espais emergents a l'àrea del Fòrum 2004, els espais en construcció al port de Badalona, l'antiga rambla de Badalona i el tram de passeig obert recentment fins a Montgat. Falta únicament projectar i construir alguns trams de connexió importants i, sobretot, dotar de cohesió al conjunt, fins i tot sobre la base de les peculiaritats i les especificitats de cada lloc.

Aquest impressionant itinerari litoral que abraça quatre municipis metropolitans connecta espais residencials, de lleure i d'equipament, i hauria d'obtenir el suport d'algun sistema de transport lleuger. Els diferents passeigs marítims, existents o previstos, ofereixen accés a les platges, recintes portuàries, equipaments i activitats turístiques, àrees de lleure en general, i articulen els diferents elements i espais segons les característiques de cada tram. Però la relació amb el mar queda en tot cas garantida a tot el llarg de la costa.

3.4 Platges i espais de lleure

L'existència d'una important longitud de platges urbanes, en una àrea metropolitana central de tres milions d'habitants, com és el cas de la de Barcelona, resulta certament bastant excepcional. Poques ciutats del món d'aquesta grandària poden comptar amb tantes platges relacionades directament amb les àrees residencials. Es tracta, a més, de platges fàcilment assequibles al gran públic, per a banys, solàrium i lleure, durant una part important de l'any. De Castelldefels a Montgat, són quaranta quilòmetres de costa; amb un tram central, de la Barceloneta a Montgat, lligat directament a una façana urbana densament habitada i plena d'activitats. És el parc urbà més important i popular de l'àrea metropolitana.

Aquesta llarga cadena de platges i espais de lleure també és susceptible d'una coordinació més gran, més enllà del que ja ha estat dit en relació amb el transport públic de servei de platges i el disseny dels passeigs marítims. Cada platja pot reforçar la seva pròpia especificitat coordinant les diferents ofertes i atractius, els serveis i els esports complementaris, els sistemes de manteniment i neteja, la relació amb la corresponent façana urbana, l'accés als parcs intersticials (Barceloneta, Poblenou, Fòrum 2004, Besòs, Arnús). El fraccionament administratiu no hauria d'impe-

dir una estratègia comuna, de caràcter metropolitana, envers aquesta excepcional oferta de platges urbanes i espais de lleure arran de mar.

3.5 Equipaments, elements patrimonials i singularitats

L'anterior raonament es pot fer extensible als nombrosos edificis i instal·lacions que ja avui alberguen usos d'equipaments i dotacions públiques o privades, institucions diverses, clubs marítims i d'altres activitats col·lectives situades a la façana marítima al llarg de la costa. L'existència de velles naus o instal·lacions industrials en primera línia de mar, en algun cas ocupant recintes de gran extensió superficial, ofereix encara grans possibilitats de localització d'usos singulars d'abast territorial.

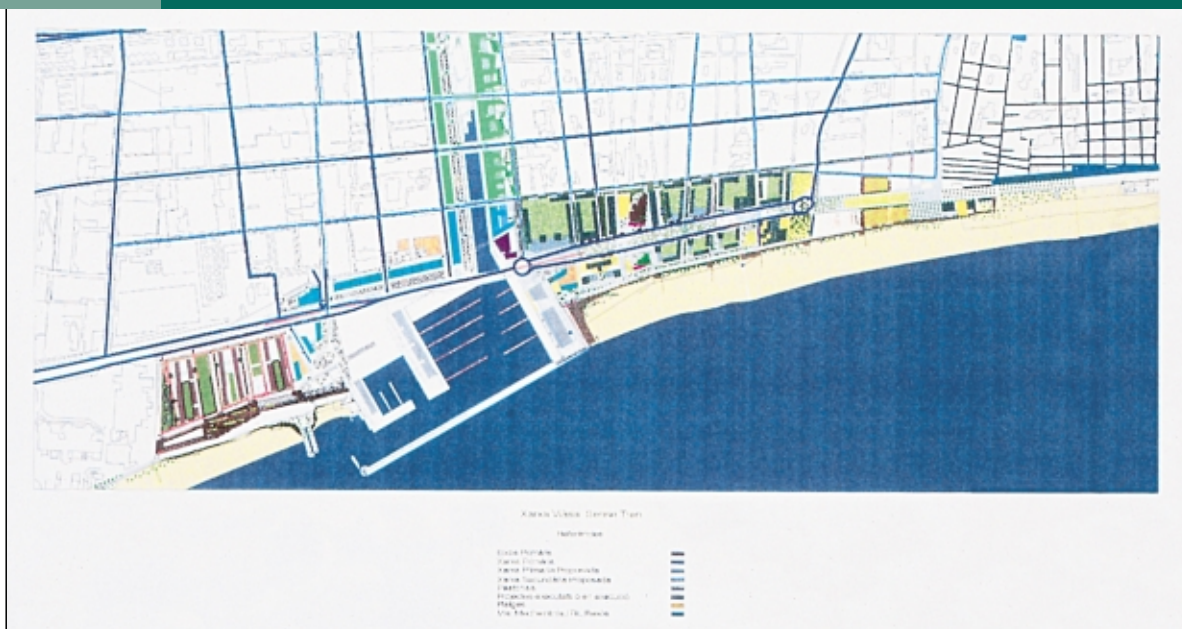
Alguns recintes industrials encara en funcionament, però abocats a una desaparició certa en un futur no massa llunyà, ofereixen en aquest sentit possibilitats que no s'haurien de perdre. Caldria avaluar bé en cada cas el seu potencial de localització –davant del mar– per situar-hi usos, activitats o institucions que ajudin a articular els espais i a mantenir-ne la continuïtat. No és una tasca fàcil. En tot cas, alguns d'aquests recintes, en ús o en desús, han de ser considerats reserves estratègiques metropolitanes, susceptibles de mantenir tot el seu potencial futur.

La posició de l'àrea del Fòrum 2004, en el centre mateix del tram costaner a què ens hem estat referint, en tant que element de forta singularitat i alt poder d'atracció, també després de l'any 2004, hauria de propiciar la cohesió i l'impuls del sistema urbà costaner en tots dos sentits. Cap al sud, no obstant la interposició del recinte de Diagonal Mar, és clar que el Fòrum representa la culminació d'una sèrie de projectes i realitzacions juxtaposades que van adquirint forma. Cap al nord, en canvi, amb el riu de per mig, les diferents actuacions –concebudes, si cap, de forma encara més autònoma– no acaben de soldar-se. Juntament amb l'àrea del Fòrum, alguns altres grans recintes i edificis importants podrien contribuir eficaçment a pautar uns llocs de referència de l'arc litoral.

3.6 El nou sistema portuari metropolitana

Finalment, el nou sistema portuari metropolitana emergent, constituït –a més de pel propi port de Barcelona– pel port olímpic, el port del Fòrum 2004 i el port de Ba-

Figura 7 Operacions en execució a la façana marítima de Badalona



Badalona, està canalitzant ofertes diferenciades i potser complementàries, tot i que poc coordinades entre elles.

En el cas del port olímpic de Barcelona l'oferta ha estat dirigida sobretot a la nàutica esportiva, comptant amb els nous residents al Poblenou, però també amb el potencial de la demanda barcelonesa latent. El port de Sant Adrià de Besòs, lligat a l'operació Fòrum 2004, complementa el port olímpic tot pensant també sobretot en les noves àrees residencials properes. El port de Badalona, esportiu i també pesquer, ha de ser principalment una operació de requalificació urbana, un element de recomposició de la ciutat, de rearticulació de la seva relació amb el mar, i és aquesta condició la que dona sentit a l'oferta nàutica (i no al revés). Aquesta es relaciona amb l'operació immobiliària continguda en el propi projecte del port i els nous sectors de la façana marítima (fig. 7). La singularitat del port de Badalona estriba en la seva condició de port urbà interior, d'element de sutura i d'estirament del vacil·lant eixample Pons. D'aquí la importància d'una correcta ordenació dels volums i dels espais urbans que han d'acompanyar la làmina d'aigua i el canal interior, sense la qual el projecte pot finalment resultar banal⁵.

⁵ Vegeu l'article de Manuel de Solà-Morales "Badalona: port i efecte ciutat", a *Projectes per al port urbà de Badalona*, URL, Barcelona, 2002.

En tot cas, el potencial del nou sistema portuari metropolità resulta clar; cal aprofitar l'especificitat de cada port, accentuar els seus valors de complementarietat i coordinar les estratègies empresarials.

4 Terra i mar

Les anteriors consideracions sobre l'urbanisme costaner metropolità, producte en gran part del meu pas pels ajuntaments de Barcelona i Badalona, no són suficients per avaluar el conjunt d'impactes, tensions i sol·licitacions que graviten sobre aquest tram de costa: hi manca la visió des del costat dels sistemes naturals litorals que suporten les esmentades accions urbanístiques. Així doncs, els anteriors "elements per a un pla de conjunt" haurien de ser examinats, analitzats i avaluats a la llum de les corresponents consideracions sobre la dinàmica litoral, els fons marins, la sedimentologia, l'ecologia marina, la geologia, etc., capaces de completar la visió de les transformacions necessàries i d'avaluar globalment les accions que cal emprendre⁶ (fig. 8).

⁶ Amador Ferrer; "Nella linea della costa. Trasformazione e recupero, concertazione e progetto" (a *La costa orientale di Napoli*, Electa Napoli, Napoli 2002). Vegeu també Amador Ferrer; "La riconfigurazione della linea di costa nella città di Barcellona" (a *Progetto Bagnoli*, Napoli, 2002).

Figura 8

Conjunt d'actuacions i projectes urbanístics a la façana marítima del Barcelonès Nord



La participació de Barcelona en l'anomenat projecte Posidònia, el 1999, va permetre avaluar conjuntament alguns d'aquests factors, a efectes d'una reflexió urbanística sobre els projectes en curs d'execució en aquell moment. Els elements considerats foren quatre: la interacció dels sistemes fluvials i els sistemes costaners, la qualitat de les aigües i els fons marins, la relació entre la ciutat i la costa, i la compatibilitat entre els espais naturals i les noves infraestructures. Aquesta exploració permeté aleshores creuar elements

i hipòtesis provinents de les diverses disciplines implicades⁷.

El present número de la revista *Papers* inclou consideracions provinents, per dir-ho així, del costat terra i del costat mar. Es tracta, en efecte, d'oferir elements per a un debat que no ha deixat de ser actual i que, en tot cas, continua sent de la màxima rellevància en aquest mateix moment –i no únicament per al tram metropolità de la costa catalana.

⁷ Vegeu els resums multicopiats: *Barcelona. Projecte Posidònia* (Ajuntament de Barcelona, novembre 1998) i *Proyecto Posidonia. El Taller de Barcelona* (Barcelona, 2000).

