

BADALONA: TRANSFORMACIONS EN UNA CIUTAT
CONSOLIDADA

FRANCESC PEREMIQUÉ

*Arquitecte. Adjunt a la Direcció en Matèria d'Ordenació Urbanística i
Habitatge, Ajuntament de Badalona*

SUMARI

1. Introducció

2. El context territorial

3. La població

4. Territori i medi ambiental

4.1. La costa

4.2. La serralada

5. Mobilitat i accessibilitat

6. Activitats: indústria, comerç i serveis

7. Habitatge

8. Oci

Bibliografia

BADALONA: TRANSFORMACIONS EN UNA CIUTAT CONSOLIDADA

1. Introducció

Des d'aquell ja llunyà «no es nota res» de l'any 1981, quan els tècnics municipals feren balanç de dos anys d'Ajuntament democràtic, fins avui, han canviat molt les coses. Fruit del treball urbanístic d'aquest període, s'ha produït una sèrie de transformacions a Badalona que fan que aquesta sigui una «altra» ciutat. L'intent constant de reforçar la identitat de la ciutat en el seu procés de transformació front a la pressió externa ha estat segurament la idea central de tot aquest desenvolupament, així com ho és de les estratègies futures.

L'objecte d'aquest text és fer un repàs general del conjunt de problemes urbans del terme municipal, en especial d'aquells que tenen un origen extern o una incidència clara sobre l'entorn territorial immediat, tant en termes d'avantatges com de servituds, així com la seva plasmació en els documents tècnics urbanístics, especialment en els de planejament.

El planejament és només un instrument tècnic, entre altres, que serveix per articular les polítiques urbanístiques de la ciutat, no sols en termes de forma i estructura, sinó també d'ús, que permet adequar les potencialitats territorials a les necessitats socials. Per això, el planejament és entès d'una manera dinàmica que permet adaptar l'ordenació urbana a les necessitats canviants de la ciutat.

L'objectiu central del Pla Estratègic de Badalona, aprovat recentment, és la necessitat de conservar la pròpia identitat de la ciutat, la integració en el seu entorn i la seva vocació de centralitat com a instruments per assolir una qualitat de vida millor i més equilibrada pels seus ciutadans. Aquest principi inspira l'instrument que dinamitza l'activitat urbanística municipal, el planejament.

Mantenir la pròpia identitat és un dels desafiaments socials més importants dins del continu urbà metropolità. La dependència de la ciutat central en molts aspectes condiona la consciència local i el sentit d'identificació amb el propi lloc. D'altra banda, el

caràcter inabastable de l'ampli territori de la metròpoli ha generat una forta consciència de barri que es tradueix en un moviment veïnal potent.

La requalificació urbana, entesa des de la vessant de mecanisme pel reequilibri social, que permet una compensació i millora de les rendes i una redistribució espacial de la població, així com un avançament en les condicions de vida tant ambientals com de serveis, serà l'estratègia fonamental de transformació d'una ciutat molt consolidada.

2. El context territorial

Encara que sembli obvi, és important situar la ciutat dins del seu context territorial i geogràfic, per tal d'entendre quina és la realitat urbana heretada, i les línies d'actuació dels últims anys i les propostes de futur.

Badalona se situa aproximadament a 15 quilòmetres del centre de Barcelona (plaça de Catalunya), amb la qual forma avui un continu urbà, malgrat que hi hagi municipis interposats entre els termes municipals (Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet).

Per la seva geografia, l'assentament urbà segueix el model de les poblacions del Maresme, amb dos accidents físics que limiten fortament la seva expansió: la línia de la costa i la Serra de Marina, la qual cosa provoca un suport de caràcter lineal en direcció paral·lela a la costa, i converteix la ciutat en un lloc de pas (tancament del Barcelonès pel nord, inici del Maresme) amb bona accessibilitat per la costa, però de difícil accés a les comarques interiors.

La ciutat és el resultat de dos processos urbanístics diferenciats en el temps: la ciutat tradicional, que a partir del nucli històric –el Dalt de la Vila– creix amb el barri del Mar i l'eixample Pons, i els barris construïts aquest segle per donar resposta a les demandes massives d'habitatge, resultat de les fortes onades migratòries, amb unes formes de creixement específiques: els polígons d'habitat-

ge massiu, les urbanitzacions d'origen marginal, amb habitatges autoconstruïts, i els plans parcials especulatius que deixen la ciutat amb importants dèficit urbanístics tant d'infraestructures com de dotacions i una base social concreta.

El creixement de la ciutat es produeix a l'ombra de Barcelona, a partir de les fortes onades migratòries d'aquest segle, fonamentalment a partir de població procedent d'altres punts d'Espanya.

El creixement és molt accelerat (des dels anys quaranta, Badalona ha multiplicat la seva població per quatre, en passar d'aproximadament 50.000 habitants als 225.000 actuals) i crea molts dèficit a tots nivells i converteix les ciutats de la perifèria en el lloc on ubicar-hi tots aquells serveis que no es poden assumir en la ciutat central (abocadors, centrals elèctriques, depuradores, indústries no adequades, etc.).

La ciutat té al voltant de 10 km² de sòl urbà, aproximadament el 50% del terme municipal, que, podríem dir, està consolidat pràcticament en la seva totalitat amb importants desequilibris interns de distribució de la població.

3. La població

Badalona, a l'igual que altres municipis de l'àmbit metropolità –Barcelona entre ells–, està perdent població tant per raó del descens de natalitat com per causes migratòries.

L'emigració es produeix entre els joves –sectors de població que, havent incrementat el seu *status* social es desplacen a altres poblacions per millorar les seves condicions de vida– i els immigrants que retornen als seus llocs d'origen.

L'escàs increment de població es produeix per dues causes: creixement natural i emigració de Barcelona. La immigració que rep Badalona és de classe baixa, obrers i jubilats procedents de Sant Andreu i Sant Martí, majoritàriament.

Un dels problemes socials més importants és la manca de diversificació social. El fet que dins de l'àmbit territorial hi hagi poca diversitat social i que aquesta sigui d'uns estats econòmics determinats (classes mitjanes i baixes) condiciona fortament la ciutat. La renda per càpita és una de les més baixes del territori metropolità.

Les classes socials menys afavorides tendeixen a tenir una demanda de serveis públics més elevada que en altres indrets, on la pròpia iniciativa privada satisfà aquestes demandes. També hi ha molta gent que viu a la ciutat però treballa fora. Aquestes situacions tenen també les seves repercussions positives.

La ciutat té uns 225.000 habitants i és la tercera ciutat més gran de Catalunya. La població és jove (el 60% té menys de 45 anys), ocupada majoritàriament en la indústria, seguida del sector serveis; poc qualificada, amb un índex d'atur elevat (al voltant del 10%). Aproximadament, el 10% de la població està jubilat.

4. Territori i medi ambient

El territori ha condicionat i condiciona fortament el desenvolupament urbà, tant des del punt de vista formal com dels usos del sòl i la preservació del medi. La uniformitat de la plana costera contrasta amb el territori ondulat de la franja intermèdia i ambdós amb la franja de sòl rústec, ja a la muntanya.

Tant el mar com la muntanya es configuren com dos trets rellevants de l'entorn badaloní. La seva preservació des del punt de vista mediambiental es converteix en una de les opcions clau de la planificació territorial. Tradicionalment malmesos tant l'un com l'altra, són objecte de projectes de recuperació, protecció i incorporació als espais d'ús urbà.

Des del punt de vista territorial, els efectes de les actuacions tant sobre la costa com sobre la muntanya tenen una incidència que depassa el terme municipal.

4.1. La costa

La degradació de la línia de costa, no sols de Badalona sinó de tot l'àmbit metropolità fins a finals dels anys setanta, comportà la necessitat d'establir una sèrie de mesures per a la correcció dels desequilibris i per aturar el procés de degradació. Calia evitar els abocaments directes al mar, reconvertir les velles indústries obsoletes, sanejar la sorra i regenerar les platges, dotar-les d'accessibilitat, implantar-hi dotacions, etc. Calia, en definitiva, recuperar la costa per a la ciutat.

La intervenció clau per iniciar aquest procés és la construcció del col·lector-interceptor per part de la CMB, que recollí totes les aigües negres i les traslladà a la depuradora del Besòs.

El desmantellament d'empreses (Borax, Cros, etc.) i del pantanà de Campsa, el programa del MOPT de regeneració de les platges del Maresme, la construcció del passeig Marítim, el desballestament d'instal·lacions dins de la zona marítime-terrestre, són les actuacions sectorials en aquest àmbit que han afectat més positivament la transformació.

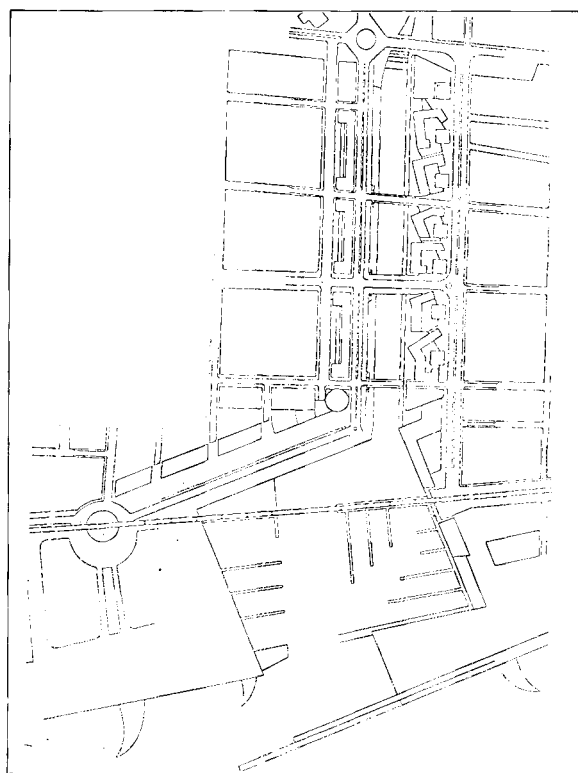
La Façana Marítima és el Pla Especial que, a partir de la simultània modificació del PGM, pretén establir les bases urbanístiques de regeneració de la costa, fonamentalment a través del desmantellament de les activitats industrials i la seva reconversió a usos més adients: residencials, dotacionals i d'espai públic.

Aquest Pla Especial suposa també la reestructuració de tot el sector establint un nou sistema de viabilitat i espais lliures, en continuïtat amb la recuperació de la costa a Barcelona, producte de la renovació del Poblenou.

Una vella aspiració ciutadana és que la ciutat pugui disposar d'un port. Després de les polèmiques propostes d'implantacions anteriors, el Pla Especial de la Façana Marítima consolida la construcció del port al sud. L'any 1987 es convoca un concurs

restringit de projectes, en el qual la proposta de Manuel Solà-Morales situa el port en la zona sud, i a més proposa la seva construcció terra endins (figura 1). Això evita crear interrupcions en el flux de sorra, ja que els espigons ocupen poc el mar, i a la vegada permet estructurar un important fragment de ciutat entre l'àrea residencial de l'eixample Pons i la zona industrial sud, tot actuant com element de cosit vora entre un i altre teixit, amb la creació d'un de nou. Arribar al mar és un dels desafiaments fonamentals de la ciutat que la proposta resol magistralment a través de la construcció d'un nou eix viari vinculat a un canal que esdevé nou element paisatgístic i eix de connexió mar-muntanya, fonamental per a la ciutat.

Figura 1. Proposta de port esportiu-pesquer



4.2. La serralada

El contrapunt al mar rau a la serralada, com a complement de l'espai lliure d'ús ciutadà. Tot i que

no ha tingut la pressió urbana de la costa, la seva proximitat a la ciutat ha fet d'aquest espai un lloc sotmès a les agressions d'una important utilització sense la deguda protecció i manteniment. La seva superfície és de 10 km². Aquest sòl pròxim a la ciutat serveix perquè molta gent hi vagi a passejar, de picnic, a caçar, a rentar cotxes, a circular-hi amb motocicletes, per col·locar desguassos de vehicles, abocadors incontrolats, activitats agrícoles, implantar cementiris, etc. Si bé és cert que la vessant d'obaga està en millors condicions que la de solana, també aquesta ha sofert importants agressions com la de la pedrera de la Vallensana. El domini privat del sòl i la diversitat de situacions i usos fan difícil un control exhaustiu del lloc que permeti compatibilitzar activitats.

La redacció de diversos plans concrets (Pla Especial de Sant Jeroni de la Murtra i Pla Especial del Turó d'en Seriol) per part de la CMB, vinculats a la propietat del sòl o a la seva adquisició, es varen quedar en no-res. Tant un com l'altre són plans que organitzen el sector com a parc paisatgístic, amb la qual cosa resulta un elevat cost de construcció i manteniment, sense mecanismes d'autofinançament i sense donar respostes als sectors confrontants.

De fet, només resolien les zones qualificades de parc (6b) en el PGM.

Des d'una òptica més concreta, el pla de Sant Jeroni (100 Ha) respon a la necessària protecció d'un bé d'interès cultural, el monastir i el seu entorn, en avançat estat de degradació. El pla del Turó d'en Seriol respon al necessari tancament de l'abocador d'escombraries instal·lat en aquell indret, que encara avui s'utilitza com abocador de terres.

Evidentment, tot i la importància d'aquestes actuacions pel municipi, la seva escala i el fet que en el cas del Turó d'en Seriol, bona part de la propietat sigui d'una institució supramunicipal, aquestes actuacions depassen l'àmbit local.

La pedrera de la Vallensana és un altre dels greus problemes mediambientals del municipi. L'explota-

ció de la pedrera durant anys, sense cap tipus de mecanisme regenerador del territori, ha deixat la muntanya força malmesa quan aquesta ja comença a arribar al límit de la seva explotació. Intentar la seva regeneració vinculada al cessament progressiu de les seves activitats és un dels objectius prioritaris. La complexitat del problema i la manca d'experiències tècniques ha fet necessària la redacció de diversos projectes, alguns des de la iniciativa privada i altres tutelats des de la iniciativa pública. Problemes d'indole competencial han dificultat poder arribar al final del procés perquè quedi garantida la seva regeneració.

La preservació del sòl rústec i del medi natural va portar en el seu moment a l'expropiació de la urbanització de la Vallensana. Amb la desaparició de la CMB aquesta actuació va quedar aturada.

És evident que actuar en el sòl rústec des d'una estratègia fragmentària difícilment pot conduir enlloc. En principi, per la necessitat de disposar d'una visió global i integrada, després, per la necessitat de coordinació de les actuacions, i en darrer lloc, perquè la seva incidència va més enllà del terme municipal. Des d'aquesta perspectiva es planteja el pla de la Serra de Sant Mateu, que partint dels estudis previs de reconeixement de la identitat del sòl rústec en l'àmbit metropolità, intenta desenvolupar accions coordinades per tot el contorn territorial de la serralada dels diversos municipis: Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Montcada i Tiana.

El pla és nou des de la perspectiva que tracta el sòl no urbanitzable en el seu conjunt, i des de la comprensió de la seva complexitat, reconeixent la diversitat de situacions i activitats que s'hi poden produir i no sols amb l'actitud proteccionista dels plans anteriors. El sòl rústec ha d'adequar-se a la realitat urbana que l'envolta tot preservant la seva identitat.

El concepte de parc regional al servei de la ciutat és el que s'imposa, incorporant usos i activitats integrades amb la preservació del medi.

Qualsevol pla, sense instruments adequats de gestió esdevé inoperant. Per això, i atès que el seu àmbit depassa el territori municipal, tant des del punt de vista espacial com competencial, es va plantejar la necessitat de crear un organisme gestor del pla que vetllés per les seves implantació i vigilància. En el moment actual es troba en procés de constitució un consorci que s'encarregui de la gestió del pla.

El tractament del sòl no urbanitzable sense aprofitament lucratiu, ja sigui urbanístic o rústec (agrícola, forestal, extractiu, etc.), és un dels greus problemes territorials avui plantejats, especialment on la pressió urbana exerceix una forta tensió. Des del punt de vista privat, la inversió en aquest terri-

tori té poc interès; ni tan sols, sovint, el de conservació. Des de l'òptica pública la destinació natural és el lleure i els parcs, la qual cosa demanda una forta inversió –més per l'extensió que pel seu valor unitari–, tant per a l'adquisició com per a l'adequació i el manteniment.

Trobar mecanismes que permetin la compatibilització d'activitats, l'adequació del sòl i el seu control i manteniment sense perdre la vocació d'espai lliure, arbrat, etc., és una de les alternatives utilitzades.

La implantació d'un camp de golf a la vall de Betlem encaixa dins aquesta estratègia (figura 2): traspasar a sòl públic, convenientment condicionades, unes 100 Ha de sòl rústec, garantint alhora el seu

Figura 2. Avantproposta de camp de golf i parcs públics a la vall de Betlem (sector Sant Jeroni de la Murtra)



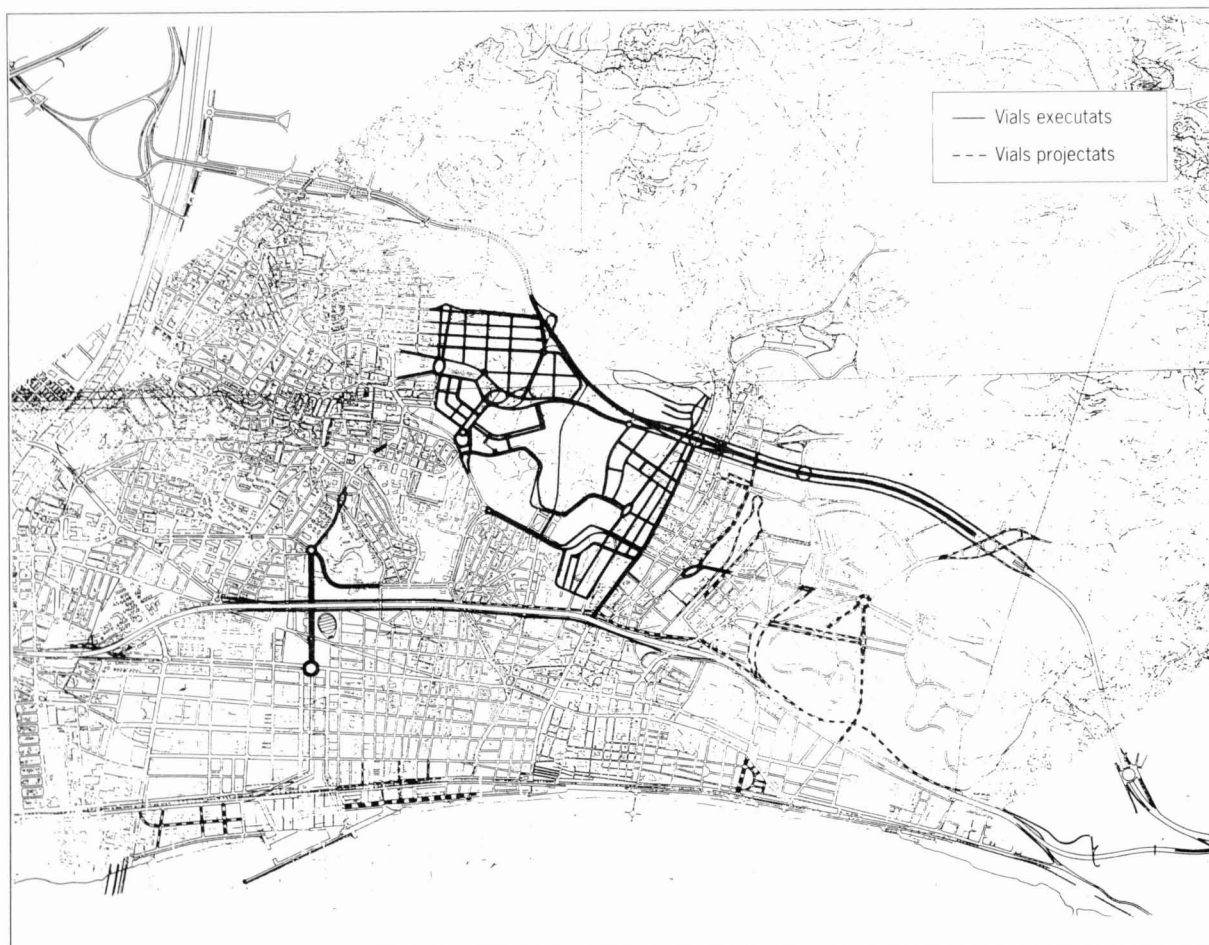
manteniment a canvi de la possibilitat de construir un camp de golf, que és un ús compatible amb el manteniment del paisatge i l'estructura formal del territori; a més, permet gaudir d'un aprofitament al ja reconegut com a domini privat pel propi planejament general, i s'evita el continu procés de degradació.

5. Mobilitat i accessibilitat

Fer accessible el territori permet la seva colonització i per tant, la urbanització. La mobilitat és un concepte funcional que depèn més dels mitjans tècnics disponibles i de la seva capacitat per ser utilitzats d'una manera eficaç. L'escassa distància al

centre de la metròpoli atorga a la ciutat un valor de posició que altres no tenen. Dotar el territori d'un alt nivell d'accessibilitat és un dels mecanismes clau per evitar la segregació territorial i social. Fins fa poc temps, el nivell d'accessibilitat de la ciutat era molt baix, tant per l'efecte barrera de l'autopista com per la inexistència d'elements de connexió, bé en sentit mar-muntanya o longitudinalment. Això afectava la ciutat a dos nivells. D'una banda, la mobilitat interna era molt reduïda per l'escassa disponibilitat de vialitat (tots els fluxos havien de passar pel centre de la ciutat) i els llargs recorreguts per salvar distàncies molt curtes. D'altra banda, en no disposar d'infraestructures que permetin el desenvolupament urbà a les vores, molt territori quedava sense utilització.

Figura 3. Xarxa viària executada els darrers cinc anys i xarxa pendent de desenvolupament



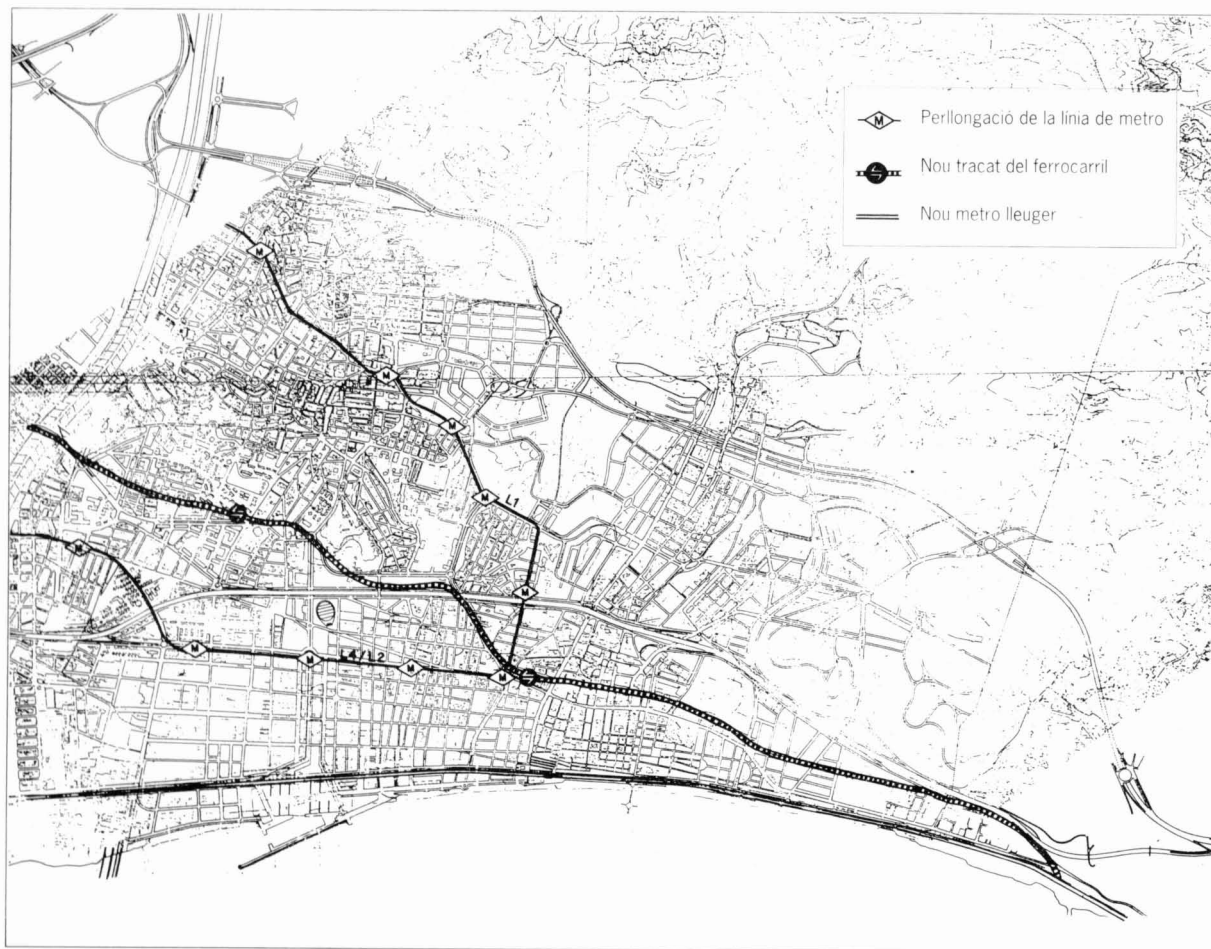
La construcció de nova vialitat ha suposat un canvi del model radial a la malla territorial. Avui és possible la connexió entre barris, especialment per sobre de l'A-19, i està molt millorada la connexió mar-muntanya, que acabarà de completar-se amb la transformació d'algunes rieres en elements viaris. La construcció d'aproximadament 50 km de carrers durant els últims cinc anys ha fet possible aquesta transformació (figura 3).

Dins d'aquestes operacions cal destacar-ne algunes especialment significatives, per la connectivitat tant interna com territorial: Segon Cinturó, laterals A-19, avinguda Martí Pujol, avinguda Caritg, la Gran Via Nord. Aquesta última és especialment signifi-

ca perquè s'obté com a resultat de la suma de diverses intervencions que permeten avui connectar des de la carretera de la Conreria fins al Pont de Molinet sense haver de passar pel centre de Badalona.

Des del punt de vista de la mobilitat, especialment l'externa, la ciutat es troba fortament limitada. El metro no arriba encara fins al centre de la ciutat, i a més té un recorregut molt llarg per arribar al centre de Barcelona. El ferrocarril fins fa ben poc no connectava amb les xarxes regionals, i encara té a la ciutat una capacitat de servei limitada, tant per posició com pel nombre d'estacions. Els autobusos, que són un bon servei intern, tenen dificultats per donar resposta a la demanda de recorre-

Figura 4. Propostes municipals per incloure en el Pla Intermodal del Transport



guts més llargs. Les xarxes de transport, especialment metro i Renfe, deixen àmbits territorials amb abundant població sense servei.

La reivindicació de sistemes de transport públic més integrat, amb connexió entre les xarxes i intercanviadors comuns centralitzats, és l'aportació municipal al pla intermodal de transport actualment en fase d'elaboració.

La proposta municipal consisteix en la perllongació fins al centre de les línies de metro que actualment arriben a la ciutat, amb la construcció d'una nova estació d'intercanvi que estigui també vinculada al ferrocarril. En segon lloc, el trasllat de la línia de ferrocarril de la costa a l'interior introduint una nova estació en el sector de Llefià, a més de la nova estació vinculada a l'intercanvi de metro en el centre de la ciutat. Aquestes propostes poden anar acompanyades del manteniment de la traça actual del ferrocarril, que pot ser utilitzada per un sistema de transport lleuger tipus tramvia (figura 4).

Un dels problemes tradicionals en territoris urbans consolidats és la necessitat de transformació de rieres, ferrocarrils, etc., per aconseguir implantar nous elements de vialitat. Aquestes operacions, altament costoses, dificulten sovint el desenvolupament urbà, no sols des del punt de vista viari, sinó també del residencial. Haver d'operar en coordinació amb entitats que tenen competències diverses és un altre dels factors que dificulten l'actuació.

Atès que el territori és dotat d'un bon nivell d'accessibilitat malgrat les mancances, l'aposta es concentra avui en millorar-ne la mobilitat i formalitzar l'ampliació i la millora, tant de les infraestructures com dels mitjans de transport.

La pregunta pendent és quin serà el paper a jugar dins de la regió on la centralitat de Barcelona queda minvada per la potenciació de subcentres regionals molt més potents que els actuals, i amb una tendència a la ciutat difosa, que és la que s'està imposant per mitjà dels processos de descentralització urbana en relació amb les xarxes de

vialitat i transport. Això implica plantejar-se com a opinió de futur la millora de la connectivitat amb el Maresme i el Vallès, tal com es planteja en el Pla Estratègic de Badalona.

6. Activitats: indústria, comerç i serveis

Badalona havia estat una ciutat d'una importantíssima tradició industrial. Es diu que Badalona era el lloc de tot l'Estat on es produïen objectes més diversos. Tanmateix la gran indústria era complementada per molta d'auxiliar, que feia de la ciutat un centre important de producció. La transformació dels processos productius i la reconversió industrial, els problemes de contaminació ambiental, la introducció de noves tecnologies, l'obsolescència de les instal·lacions, etc., han fet que la base industrial de la ciutat hagi sofert un important procés de transformació. Aquesta transformació es produeix cap a una indústria més neta, de menor escala, que aprofita els factors de posició, vinculada a la distribució i els serveis, tecnològicament més avançada i de major valor afegit.

Des del punt de vista urbanístic, això es concreta amb un model industrial que demanda un nivell més alt d'urbanització, parcel·les més petites, millors condicions d'entorn, millor accessibilitat i més imatge. Els nous polígons industrials es desenvolupen en aquestes condicions: accés des del Segon Cinturó en el cas de Pomar o Montigalà, i des de l'A-19 en el cas de la zona sud o Canyadó-Manresà; parcel·la de 300 a 800 m² i edificis agrupats entre mitgeres; increment de la densitat d'activitats; poc espai lliure de parcel·la i bon nivell d'urbanització amb zones verdes, arbrat i molt aparcament (figura 5).

En les operacions de sòl industrial cal distingir dos tipus d'actuacions: les de nova planta i les de reconversió de polígons existents. Aquestes últimes són producte de processos de transformació d'antigues fàbriques convertides en nou teixit industrial d'escala menor, que comporten la redefinició de la xarxa viària i l'espai urbà. D'aquestes

cal destacar especialment les transformacions en la zona industrial sud, de la S.A. Cros, el sector de Canyadó-Manresà i la de Cordelera Ribó.

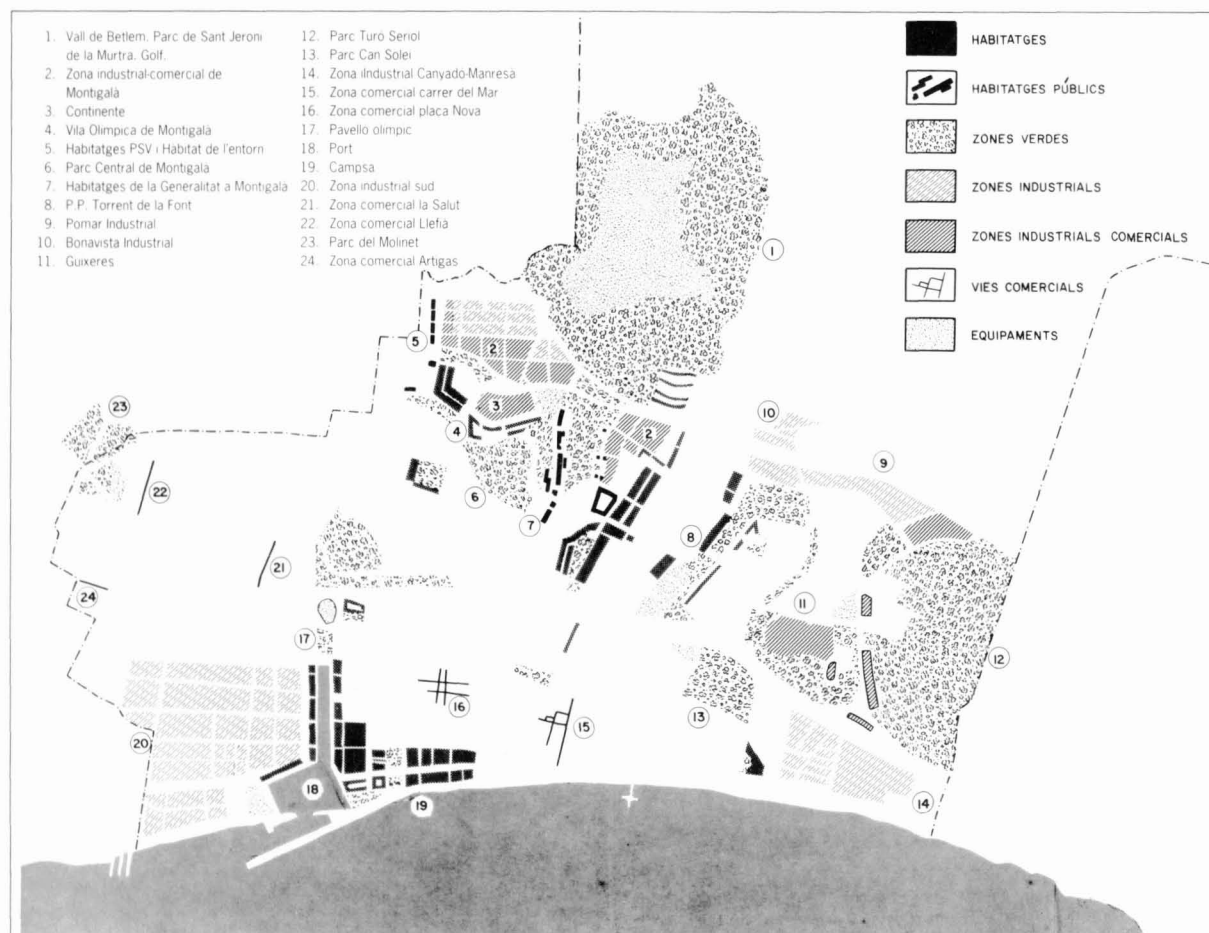
Des de l'òptica de les activitats econòmiques, el factor localització és un dels aspectes clau. Els elements específics que busquen en aquesta perifèria el seu lloc d'implantació són les superfícies comercials especialitzades i les que tenen un alt valor afegit. Per a les activitats productives tradicionals el valor del sòl és massa elevat.

Hom acostuma a referenciar el concepte de perifèria a l'existència d'un centre. Tradicionalment el concepte de centre era una concepció geogràfica. Avui aquest concepte està vinculat a l'accessibilitat i a l'activitat (activitats centrals).

Els últims anys ha començat a fer-se extensiva la implantació d'activitats fora dels centres tradicionals, en les anomenades posicions urbanes perifèriques, pels avantatges que suposa una fàcil accessibilitat amb cotxe. Aquestes implantacions prenen molta importància especialment en les grans i mitjanes superfícies comercials i els anomenats parcs suburbans d'oficines.

La implantació de la gran superfície comercial Continente a Montigalà, i els avantatges derivats de la molt bona accessibilitat del lloc des del punt de vista territorial, han generat una demanda d'un nou tipus d'activitat en l'àmbit de Montigalà: les superfícies comercials especialitzades. Aquestes instal·lacions comercialitzen un tipus específic de productes, i en disposen d'una abundant varie-

Figura 5. Actuacions urbanístiques



tat de marques, qualitats, preus, amb àmplies superfícies d'exposició, importants estocs, i es pot accedir-hi amb vehicle.

Aquests centres comercials no són, de concepte, nous, només cal recordar els edificis comercials de mobles, electrodomèstics o roba situats al centre de les ciutats que ocupen edificis sencers, molts d'ells avui en extinció. El que sí és nou és el tipus de producte comercialitzat, la nova posició urbana de localització i la incorporació d'elements complementaris d'oci.

En aquest aspecte cal destacar el fet que apareixen superfícies dedicades als que són nous hàbits de consum massiu: material esportiu, joguines, bricolage, kits de mobiliari, etc., que s'aproximen als hàbits de consum europeu. D'altra banda, busquen l'aglomeració: on va un, volen ser-hi tots. L'existència d'una marca en un lloc és motiu suficient perquè marques de productes complementaris o del mateix producte es vulguin instal·lar a la vora. La fàcil accessibilitat des de les grans vies urbanes amb vehicle propi i l'existència de fàcil estacionament són factors clau per decidir-ne la implantació.

En el moment actual estan establertes i en funcionament Contintente, que a més de la gran superfície comercial ofereix un espai de comerç de botiga petita, serveis diversos de restauració i diferents sales de cinema; Decathlon, especialitzada en material esportiu, Toys«R»US, especialitzada en joguines, i AKI, amb una àmplia oferta per a bricolage.

En un termini breu, ja que els projectes es troben en execució o estudi, s'implantaran Ikea, dedicada als kits de mobiliari, Conforama, Aki i Marzo's, destinades al bricolage, entre d'altres.

Dins del capítol dels serveis es fa difícil distingir entre activitats de caràcter dotacional entès com a servei públic i les mateixes com a activitat econòmica, des del punt de vista privat. Cada cop més activitats del sector serveis, pel fet de ser assumides des del sector públic, passen a englobar el capítol de les dotacions obligatòries a ordenar des

del planejament. En qualsevol cas, són activitats importants per a la ciutat, en especial les que, més enllà del servei al ciutadà pròxim, serveixen un ampli territori i, per tant, ofereixen als seus posseïdors tant servituds com avantatges, segons els casos, més importants a tenir en compte.

Les dotacions de capitalitat i les servituds d'infraestructures són alguns dels aspectes en positiu o negatiu als quals ens referim. Si el primer aporta un increment de valor al conjunt del sòl municipal, el segon, la seva devaluació.

Tradicionalment s'acostuma col·locar aquestes instal·lacions d'una manera concentrada per crear grans conjunts, alguns en posicions molt centrals i altres expulsats a les perifèries, especialment els que generen servituds, creant a vegades innecessaris fluxos de tràfic. La descentralització de moltes d'aquestes activitats és una reivindicació urbana i territorial de la perifèria metropolitana ja històrica, que en definitiva demanda conjunts menys concentrats, d'escala més petita, amb fàcil accés, etc.

Dins d'aquest marc de referència cal situar-hi l'edificació de Badalona Centre de Negocis, actualment en construcció a les Guixeres, per ubicar-hi seus descentralitzades d'institucions amb vinculació amb les activitats econòmiques de la ciutat.

Aquesta línia d'actuació haurà de permetre que la ciutat assoleixi nivells de qualitat que la facin atractiva per a la implantació d'altres activitats econòmiques i productives.

7. Habitatge

La demanda d'habitatge de promoció pública està xifrada al voltant de les 3.000 unitats, de les quals més del 50% és demanda insolvent.

A part del problema de l'habitatge entès des de l'òptica de l'accés al mateix, que és un problema local però també de caràcter general, existeixen uns altres vinculats a la residència, però amb clar

efecte urbà. L'aluminosi, l'habitatge públic, el barraquisme i la necessitat de renovació del parc edificat són alguns dels problemes més greus i amb major incidència en la construcció de la ciutat.

L'aluminosi, en el cas de Badalona, afecta un nombre important d'habitatges. Durant el període comprès entre els anys cinquanta i setanta es construeix el 50% de les cases del terme municipal, i moltes se'n fan amb aquest tipus de forjat. Això no obstant, la detecció de patologies encara és relativament baixa, però l'efecte és important pel tipus d'usuari afectat i perquè molt habitatge públic pot tenir aquesta patologia.

L'habitatge públic a Badalona és d'unes 10.000 unitats sobre un parc de 72.000. A part de la degradació física, sovint cal afegir problemes

d'habitabilitat, deguts especialment a la seva escassa superfície. L'adequació de l'habitatge i de l'entorn urbà comença a plantejar la necessitat de substituir-ne alguns. La renovació d'una part important del polígon de Sant Roc és la primera operació d'aquest tipus que es planteja a la ciutat. Fonamentalment consisteix a l'enderroc de tot un sector del polígon, la seva reordenació urbana i la posterior reconstrucció amb el trasllat d'una part de la població, és a dir amb disminució de la seva densitat.

Un altre capítol important és la construcció d'habitatge a baix cost per institucions i empreses sense ànim de lucre mitjançant el sistema cooperatiu. Aquestes operacions estan vinculades al desenvolupament de Montigalà i als pactes signats entre les administracions l'any 1982. Entre la Man-

Figura 6. Estudis previs per a la ubicació de l'habitatge de promoció pública a Montigalà



comunitat de Municipis, per mitjà de Regesa i Cooperatives d'Habitatge; la Generalitat, mitjançant la Direcció General d'Arquitectura i Habitatge, i l'Ajuntament està prevista la construcció de 1.300 cases, acollides als diferents sistemes de protecció vigents (figura 6).

Malgrat la intensa activitat municipal en l'eradicació del barraquisme, que ha aconseguit el desmantellament de tots els nuclis de barraques, queden alguns focus de barraquisme en els interiors d'illa d'alguns barris que tenen origen en els passatges. El sanejament de les parcel·les i la seva reconstrucció amb habitatges que compleixin les adequades condicions d'habitabilitat és una de les estratègies actuals de renovació urbana. El mecanisme utilitzat és el de l'expropiació amb real·lotjament dels habitants, construcció de cases i posterior comercialització dins dels règims protegits. Aquestes operacions són relativament petites i amb clara opció de sanejament i renovació dins de barris consolidats.

8. Oci

La nostra societat tendeix a disposar cada cop de més temps d'oci diari, setmanal i anual. La millora en l'eficàcia de producció i l'increment del nivell de vida són alguns dels factors que incideixen en aquesta disponibilitat de temps lliure. Així mateix, cada cop són més extenses les capes de població no activa amb disponibilitat de temps per dedicar al lleure: nens, joves i tercera edat fonamentalment.

Sota la idea d'activitat d'oci es poden englobar coses ben diverses: espectacles i pràctiques culturals i esportives, recreatives i folklòriques, les festes populars, el passeig, etc. Des d'un altre punt de vista, cal distingir entre les activitats sense espai específic i les que demanden instal·lacions concretes, i dins d'aquestes, les tradicionalment enteses com activitats privades i les assumides com un servei públic i que, per tant, tenen un caràcter dotacional. Aquesta diversitat de situacions fa de l'oci un ampli camp de reflexió urbana

amb necessitat d'integració, varietat i compatibilitat entre unes i altres, i entre les operacions d'oci i la resta d'activitats urbanes.

La construcció de grans parcs urbans on s'integri el concepte d'espai lliure amb el d'espai d'oci, ja sigui el passeig, la relació, el descans, la pràctica individual d'esports en manifestacions d'oci col·lectives, la festa i l'esport com a espectacle, és una de les estratègies de caràcter general utilitzades. A part del petit espai de barri –plaça o parc de caràcter local–, en els últims anys s'han desenvolupat alguns grans parcs: Can Solei, les Bateries i els centrals de Montigalà i del Molinet.

El primer és la consolidació com a parc d'un espai verd d'alta qualitat i de gran superfície ampliable amb Ca l'Arnús, que té una posició molt central a la ciutat.

El parc del Turó d'en Caritg és la recuperació d'un espai militar i del desmantellament d'un important nucli de barraques. Aquesta operació està vinculada a la creació d'un parc esportiu i a la construcció del nou palau municipal d'esports, edificat amb motiu dels Jocs Olímpics. La recuperació de l'antic escorxador com a equipament de caràcter cultural i la implantació d'altres dotacions: caserna de la Guàrdia Urbana, Institut d'Ensenyament i CAP, completen el sector.

A Montigalà es va fer una opció per a l'espai públic de grans dimensions concentrant les àrees d'edificació al voltant dels barris existents. Això dona lloc a l'aparició d'un gran parc central en el qual es poden desenvolupar activitats diverses.

El parc del Molinet és una operació que afecta diversos municipis i està vinculat al desenvolupament de les zones esportives de Llefià i a la implantació d'altres dotacions.

L'oci nocturn és un problema important en certs sectors de la ciutat. Aquest tipus de locals, sovint no massa grans, tendeixen a buscar implantacions pròximes per tal de gaudir dels avantatges de

l'aglomeració i alhora de l'oferta diversa. Els entorns urbans no estan preparats per acollir-los, no individualment sinó com a conjunt, i es creen importants dificultats de cohabitació amb l'entorn.

Quan a aquest fenomen s'afegeix la implantació d'una peça de major dimensió amb notable afluència de públic, i per tant de trànsit, els problemes s'agreugen. Destinar algunes àrees de la ciutat a aquest ús és una de les estratègies utilitzades. Aquesta segregació funcional en relació amb la residència es complementa amb una ordenança que limita la instal·lació d'aquests locals en àrees residencials i en carrers estrets, així com la seva aglomeració en uns determinats entorns urbans. En concret, s'han ampliat els usos de diverses zones industrials per admetre aquestes activitats, més compatibles des del punt de vista d'horari, aparcament i accessibilitat, i així reduir les molèsties veïnals.

L'oci com a activitat subjecta a modes té un important desplaçament en el territori, que afecta a la mobilitat no obligada però amb forta incidència en les infraestructures de comunicació i transport. Aquest és un problema encara no resolt, ni a nivell ciutadà ni territorial (assistència als espectacles esportius, utilització de la platja, activitats nocturnes, etc.); és un dels assumptes pendents.

L'exposició, encara que exhaustiva, no esgota en absolut la reflexió sobre els problemes urbanístics

de la ciutat, tant interns com derivats del territori que l'envolta, sobretot en els aspectes que deriven en instruments tècnics específics, i més concretament en la reflexió sobre un Pla General, que si bé ha donat bons fruits com a instrument urbanístic, la situació socio-econòmica, cultural i productiva canviant fa que demandi noves eines adaptades als criteris i les necessitats de les societats actual i futura.

Bibliografia

Sabater, J.M., Massot, J.M., Soldevila, A. (1981); «No es nota res», a *Quaderns*, núm. 149.

Sabater, J.M. (1987); «Badalona, ja ets olímpica!», a *Carrer dels Arbres*, núm. 3.

Martínez-Tomás, J.M. (1987); «Port i ciutat: un mateix projecte per a Badalona», a *Carrer dels Arbres*, núm. 5.

Sabater, J.M. (1992); «Badalona Olímpica. Impacto de los JJ.OO. en una ciudad de la corona barcelonesa», a *Ciudad y Territorio*, núm. 93.

Peremiquel, F. (1993); «Montigalà, un barri per a la ciutat», a *Identitats*.

Serra, J.; «La ciutat metropolitana. Delimitacions, desconcentracions, desequilibris», a *Papers*, núm. 6.