

---

## La façana marítima de Barcelona: ambivalència dels projectes de passeig marítim (1899-1965)

Nadia Fava\*

---

Des de l'últim quart del segle XIX fins el primer quart del segle XX, Barcelona continuà eixamplant-se pel seu Pla, segons el projecte d'Eixample de 1859 de l'enginyer Ildefons Cerdà, i quan, el 1897, integrà els municipis de les Corts, Sant Gervasi, Gràcia, Sants, Sant Andreu i Sant Martí de Provençals (i més tard, els d'Horta i Sarrià), començà el seu procés de transformació en una ciutat metropolitana. D'aquesta manera, la ciutat tenia quasi 12 km de costa, des de Montjuïc fins gairebé el riu Besòs. La Muralla de Mar, enderrocada el 1881, havia estat la façana marítima de Barcelona, un passeig marítim elevat durant tota l'Edat Moderna. Ara, la nova ciutat en expansió havia de renovar la seva relació funcional i simbòlica amb el mar.

La historiografia del final del segle XX tendeix a interpretar el procés d'integració dels municipis de Barcelona com l'evolució de sistemes de lògica territorial diferenciada, en què la ciutat del segle XX sembla que no pot ser explicada com si es tractés d'una realitat unitària.<sup>1</sup> En el cas de la construcció urbana de la costa, es poden observar processos paral·lels que han estat de vegades conflictius i de vegades de col·laboració mútua i que porten, durant la primera meitat del segle XX i més enllà, a imaginar i projectar un passeig marítim com a espai urbà de socialització i per a l'atracció turística, allà on la ciutat hi tenia les funcions que servien, sobretot, per a la producció, com ara el port, el ferrocarril i les indústries.

Actualment, sembla més fructífera una lectura<sup>2</sup> que intenta considerar les transformacions de la costa urbana en la seva complexitat, per entendre fins a quin

---

\* Universitat de Girona.

1. Manuel GUÀRDIA BASSOLS, «L'estructura urbana de Barcelona. De les annexions a la fi de la guerra civil», dins Jaume SOBREQÜÉS CALLICÓ (dir.), *Història de Barcelona: La Ciutat industrial: 1833-1897*, vol. VI, Barcelona, Enciclopèdia Catalana i Ajuntament de Barcelona, 1995; Manuel TORRES CAPELL, *La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona: l'urbanisme de la diversitat*, Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 1999.
2. Aquesta interpretació ja està present en l'article de Mercedes TATJER MIR, «La construcción del espacio costero, siglos XIX-XX. Del mundo portuario al mundo del ocio. El caso del puerto de Barcelona, 1856-1936», *Geocrítica*, (08-IX-2013), <http://www.ub.edu/geocrit/sv-71.htm>; i també és interessant el text introductor de Peter BORSAY i John K. WALTON, dins Peter BORSAY i John K. WALTON (eds.), *Resorts and Ports: European Seaside Towns Since 1700*, Bristol (UK) i Buffalo, Channel View Publications, 2011, pàg. 1-17.

punt la costa i les transformacions estaven vinculats al creixement de la ciutat i als processos de caràcter més global. A l'Anglaterra dels segles XVIII i XIX, els ports i els llocs de vacances es desenvoluparen conjuntament, responent als mateixos processos que conduïen al consum i a la producció. En aquest context, la ciutat turística semblava una part integrant de la ciutat industrial, i no la que simplement recuperava els espais no utilitzats pel port i les funcions que hi estaven relacionades. El port del segle XIX era una zona heterogènia i complexa de la ciutat on s'integraven activitats de transport, de producció, de comerç i militars, tallers nàutics, esbarjo i oci.

## **La costa de Barcelona: les fàbriques i els beneficis terapèutics de l'aigua**

Des del final del segle XIX i durant tot el segle XX, la zona costanera de la ciutat va estar ocupada principalment per les activitats productives –el port, la indústria i el ferrocarril–, però durant aquest mateix període, alguns empresaris afavoriren l'aparició d'activitats relacionades amb l'aigua del mar amb finalitats terapèutiques i recreatives.

A finals del segle XIX, el desenvolupament de la cultura dels beneficis del sol<sup>3</sup> i del valor terapèutic de l'aigua de mar i, per extensió, de la platja, reflecteixen, d'una banda, una nova actitud cap a la natura i el paisatge, i de l'altra, cap a la higiene i el benestar personal, que es mostra com un model positiu en contraposició al món esgotador i insalubre del treball a les fàbriques i de la industrialització.<sup>4</sup> La costa de Barcelona exemplifica aquesta relació entre l'activitat portuària i la vinculada amb l'esbarjo, la salut i l'oci.

La costa oriental allotjà, sobretot, indústries metal·lúrgiques i tèxtils i els magatzems on arribaven les matèries primeres des de les colònies. Entre les indústries, podem destacar la Catalana de Gas, que subministrava gas a la ciutat, La Maquinista Terrestre y Marítima, que a més de la seva producció de maquinària produïa vapor per a les activitats portuàries, els tallers Nuevo Vulcano i Tallers Escuder.<sup>5</sup> Entre les fàbriques i el mar s'havia establert un ampli i complicat sistema de ferrocarrils que arribava fins a les indústries, però que generava un hiat entre la ciutat, el camp urbanitzat i el mar. També les seves descàrregues al mar i les extenses zones de barraques<sup>6</sup> on residia la mà d'obra formaven part d'un únic sistema que dificultava el contacte de la ciutadania amb el Mediterrani.

3. Alain CORBIN, *Le territoire du vide: L'occident et le désir du rivage (1750-1840)*, París, Aubier, 1988.

4. Manuel GONZÁLEZ PORTILLA (dir.), *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*, Bilbao, Fundación BBVA, 2001, pàg. 56 i ss.

5. Mercedes TATJER MIR, *La Barceloneta del siglo XVIII al Plan de la Ribera*, Barcelona, Saturno, 1973, pàg. 58 i s.

6. Mercedes TATJER MIR i Cristina LARREA (ed.), *Barraques. La Barcelona informal del segle XX*, Barcelona, Museu d'Història de Barcelona, 2008; Laura DE ANDRÉS CREUS, *Barraques. La lluita dels invisibles*, Barcelona, Ara Llibres, 2011.

Paral·lelament, des de l'últim quart del segle XIX fins el primer terç del segle XX, la franja costanera oriental, sobretot a la zona de la Barceloneta, es transformà en l'àrea dels banys<sup>7</sup> de la ciutat, uns llocs promiscus on es desenvolupaven activitats esportives i socials i cures amb teràpies alternatives.<sup>8</sup>

També la singular experiència de l'Escola del Mar<sup>9</sup> per a estudiants amb malalties pulmonars, construïda el 1921<sup>10</sup> a la platja de la Barceloneta, es pot incloure entre les manifestacions d'interès pel medi ambient marí, com un factor que contribuïa a la salut i el desenvolupament humà.

La modernització de la ciutat entre el final del segle XIX i el del XX sembla tenir un model negatiu, que és la ciutat antiga, densa, promíscua i contaminada, i un model positiu, que és la naturalesa i els seus ritmes, que serveix d'exemple en la construcció de la ciutat nova.<sup>11</sup>

## **La franja costanera a les guies turístiques: un lloc d'oci i atracció turística**

A finals del segle XIX, a Barcelona començà el fenomen del turisme, sobretot francès. L'Exposició Universal de 1888 fou el primer episodi amb motiu del qual es promogué la publicació de guies i postals amb temes relacionats amb la ciutat, que s'acredità no només com a centre turístic d'hivern, pel seu clima temperat, sinó també per la seva vida cultural i industrial.

En les guies turístiques d'aquesta etapa, els clubs nàutics, les indústries i els edificis del port apareixen entre els atractius per als visitants de Barcelona: del port<sup>12</sup> en particular gairebé sempre se'n fa una àmplia descripció tècnica i històrica; de les indústries se'n descriu fonamentalment la seva capacitat de producció i a vegades els edificis; pel que fa als equipaments per a les activitats relacionades amb l'aigua, se'ls presenta en els capítols en què es descriu la "vida esportiva", gairebé formant part dels costums dels catalans, més que com a atracció turística.

Des de l'últim quart del segle XIX, a la costa urbana es troben localitzats els llocs de diversió ciutadana, que també esdevenen atraccions de la ciutat, com l'hipòdrom –construït el 1883 al peu de Montjuïc–, la plaça de braus de la Barceloneta o els primers banys.

7. Mercedes TATJER MIR, «Els establiments de banys a Barcelona al segle XIX. Entre la higiene i l'oci de la societat», dins *I Jornades d'Arqueologia Industrial de Catalunya*, Barcelona, Ajuntament de l'Hospitalet, 1991.

8. Ignasi DE SOLÀ-MORALES, *Arquitectura balnearia a Catalunya*, Barcelona, Generalitat de Catalunya, 1986.

9. *Escola de Mar*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Comissió de Cultura, 1921; i Robert SALADRIGAS, *L'Escola de Mar i la renovació pedagògica a Catalunya*, Barcelona, Edicions 62, 1973.

10. Enderrocada el 1938, durant la Guerra Civil.

11. Francisco COSTA, *La composición por lo limpio en la idealización y construcción de la ciudad contemporánea: salud y gestión residual en Barcelona: 1849-1936*, tesi de doctorat, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 1999.

12. Juan VALERO DE TORNOS, *Guide illustrée de l'Exposition Universelle de Barcelone en 1888*, Barcelona, G. de Grau, 188, pàg. 44-66; Vicent CLAVEL, *Enciclopedia Gráfica*, Barcelona, Cervantescop, 1929, pàg. 64.

Al port es construeixen el Club Català de Regates el 1879, el Club de Regates de Barcelona i l'Associació d'Excursions Marítimes el 1881, el Club Nàutic el 1883, el Reial Club el 1903 i el Club del Mar l'any 1913,<sup>13</sup> la qual cosa revela la presència simultània al port d'activitats d'oci i d'esport amb les estrictament portuàries i comercials. A més, la majoria d'aquestes associacions, a més de ser punts de reunió social, eren llocs d'amarratge i reparació d'embarcacions, ocupant una part substancial del port.

A les guies, el barri marítim de la ciutat –la Barceloneta– és presentat principalment per les activitats relacionades amb el mar i la zona del port pesquer, tot i que hi hagués instal·lacions turístiques, com ara els banys. Sorprenentment, a la costa, el port i les indústries es designaven com destinacions per al viatger, i en canvi, les platges encara no entraven entre els atractius.

## El passeig marítim dins dels projectes urbans de Barcelona

L'àrea del port i la costa de Barcelona estava sota jurisdicció estatal, però els projectes de gran abast sobre aquesta zona sempre havien estat motiu de discussió entre les autoritats portuàries i les de la ciutat. Des de finals del segle XIX fins el 1918, any en què es promulgà la Llei de Costes i es redactà el primer projecte específic pel passeig marítim de Barcelona promogut per l'Ajuntament, a càrrec de l'enginyer José Ortega, els plans per a la franja costera s'inclouen en els plans generals d'ordenació de la ciutat: el de Ricardo Alsina Amils (1899-1900) i el de Léon Jaussely (1904-1907).

En les memòries dels dos projectes, el passeig marítim era dibuixat al llarg de tota la costa, des del riu Besòs fins el riu Llobregat, amb l'excepció de la zona del port. No obstant això, en el moment de l'adaptació gràfica dels projectes, els autors es concentraren quasi únicament en la part oriental, on en aquell moment hi havia la zona industrial, i on, en promulgar-se la Llei de Costes, l'Ajuntament posseïa les eines jurídiques i administratives que li permetien l'elaboració d'un pla específic per al passeig marítim, executat finalment, en part, l'any 1959.

D'altra banda, el tema del passeig marítim el tractà també l'Autoritat Portuària en el projecte d'ampliació del port del 1911,<sup>14</sup> que planificava l'ampliació d'un carrer de vianants d'accés públic a la part superior de l'escullera, de manera que pogués actuar com un passeig urbà amb una amplada de tres metres. Fins els anys seixanta del segle XX, quan s'obrí el Passeig Marítim de la Barceloneta al llarg de la platja, aquest fou l'únic camí que hi havia davant del mar per als pescadors i per a la ciutadania que hi anava el cap de setmana.

---

13. Mercedes TATJER MIR, «La construcción del espacio costero, siglos XIX-XX. Del mundo portuario al mundo del ocio. El caso del puerto de Barcelona, 1856-1936», *Geocritica*, (08-IX-2013), <http://www.ub.edu/geocrit/sv-71.htm>.

14. José CODERCH SERRA, *Memoria sobre el estado y adelanto de las obras del puerto de Barcelona durante los años 1911-1915, ambos inclusive*, Barcelona, 1916.

## **El projecte d'unificació de Barcelona amb els pobles de la plana (1899) de Ricard Alsina Amils**

El 1899, l'arquitecte Ricard Alsina Amils elaborà per a l'Ajuntament de Barcelona el *Proyecto de unificación de Barcelona con las poblaciones de su llano y reforma general del plano de la ciudad*,<sup>15</sup> que estudià les reformes necessàries per una correcta operativitat de la nova metròpoli. Al passeig marítim, encara que inclòs en l'apartat de viabilitat, li dedica un capítol específic, on reflexiona sobre la seva importància per a Barcelona, com la peça clau per a la permeabilitat del mar a la ciutat.

Un dels principals objectius del projecte era elaborar una carretera de ronda per unir i connectar tots els municipis que l'any 1897 s'annexaven a Barcelona. El passeig marítim, d'acord amb la memòria, havia de ser la part de circumval·lació que uniria els dos extrems, des del riu Besòs fins més enllà de Montjuïc, i «no tindria res a envejar als més famosos passejos que adornen moltes altres ciutats europees».<sup>16</sup>

A la memòria d'aquest projecte emergeix clarament el conflicte entre l'ús de la zona costanera com a port, com a espai urbà per construir-hi un passeig, com a carretera i com a zona d'equipaments industrials, quan es proposa ubicar al passeig marítim dos grans espais per a l'emmagatzematge de les mercaderies en trànsit, un entre l'hipòdrom i Montjuïc, i l'altre prop del Camp de la Bóta, en comunicació directa amb el ferrocarril i el port.

A les làmines del projecte apareix dibuixat només el tram del passeig anomenat «Paseo Marina al Besós», situat entre el carrer de la Marina i el riu Besòs, cosa que subratlla la distància existent entre les intencions i la possibilitat real de realització: el passeig encara està tractat com un límit, més que com un filtre, entre la ciutat i el mar.

## **Projecte Romulus (1904): la imatge Beaux-Arts de la franja costanera**

El juliol de 1903, després de l'annexió d'Horta, el nou Ajuntament de Barcelona, amb la Lliga Regionalista en el poder,<sup>17</sup> anuncià el concurs internacional d'avantprojecte d'enllaç de la zona de l'Eixample de Barcelona i dels pobles agregats, amb la intenció de promoure la construcció de la Gran Ciutat, a semblança d'altres capitals europees, com a centre neuràlgic de les aspiracions nacionals i portador dels valors culturals i civils, per assentar les bases d'un estil nacional que fes referència a l'arquitectura de tradició clàssica i Beaux-Arts. El

15. Ricardo ALSINA AMILS, *Memoria explicativa del Proyecto de Unificación de Barcelona con las poblaciones de su llano y reforma general del plano de la ciudad*, Barcelona, 1900.

16. ALSINA, *Memoria*...

17. Va arribar al poder el 1911.

projecte Romulus, de l'arquitecte francès Léon Jaussely<sup>18</sup> (1875-1933), de formació Beaux-Arts, va guanyar el concurs.

El projecte de Jaussely intentava conciliar, mitjançant el llenguatge Beaux-Arts, les expectatives sobre el municipi de la Lliga Regionalista –expressades en els programes culturals i polítics dels noucentistes<sup>19</sup> i la situació real de la zona urbana.

Jaussely assumí alguns dels temes promoguts pels noucentistes per a la transformació de Barcelona en una de les principals capitals europees, volent donar una impressió general de força, solidesa i modernitat –com París, Colònia i Viena–,<sup>20</sup> i la promoció del turisme per a l'enriquiment cultural dels ciutadans.

Així, Eugeni d'Ors, el fundador del noucentisme teòric, en la glossa «El setembre i les obres civils», afirmava que el que es desitjava per a la ciutat era atreure els estrangers, no només a l'estiu, sinó al llarg de tot l'any, atès que «una capital sempre ha de ser atractiva per al turisme».<sup>21</sup>

## Contradiccions en el projecte

El projecte Romulus elabora moltes de les propostes d'Alsina, ampliant-les i reforçant-les, encara que trobi problemàtic conciliar els diversos imaginaris i aspiracions sobre aquesta zona i els aspectes estigmatitzants de la costa (haver estat lloc de perill pels temporals o la possible arribada de pirates, també lloc insalubre per la presència d'aiguamollt, i ara un lloc molt contaminat per les indústries). Igual que Alsina, Jaussely assumeix que el passeig marítim és una part integrant de la ronda de carreteres de la ciutat, però el transforma en un element amb valor urbà on hi conclouen tots els carrers que uneixen les zones encarades a la muntanya amb les zones costaneres de la ciutat. Reconeix, així, un valor paisatgístic i monumental al passeig marítim, a semblança de les grans avingudes i *promenades* de les ciutats del segle XVIII i XIX.

Jaussely proposà la superposició de les dues façanes de la ciutat: en el projecte de zonificació,<sup>22</sup> en què la franja marítima es destinava a la producció, es representa la realitat en què es trobava la ciutat; en les perspectives tridimensionals, on s'explica el passeig marítim amb el casino, els banys, el restaurant, es reflecteixen principalment els desitjos, les aspiracions de caire monumentalista i internacional que donaven importància a la imatge de la façana i al caràcter urbà i turístic d'aquest límit de la ciutat.

18. Léon Jaussely (1876-1933), arquitecte francès, educat a París, es trobava a Roma quan redactà el projecte Romulus.

19. Manuel TORRES CAPELL, «Un nuevo modelo urbano: global y sintético arquitectónico y artístico», dins Martí PERÁN, Alicia SUÁREZ i Mercè VIDAL (dir.), *El Noucentisme, un projecte de modernitat*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1994; i «El Plan Jaussely: tres veces moderno», *Arquitecturas bis*, 49 (març 1985), pàg. 16-25.

20. Exemples que l'autor utilitza sovint en la memòria.

21. Eugeni D'ORS (XÈNIUS), *Glosari*, Barcelona, Tallers Gràfics Montserrat, 1915, vol. II, pàg. 257.

22. El projecte de Léon Jaussely (1905) es pot consultar a l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, mentre que la memòria del projecte (1907) és a l'Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona.



En el projecte de zonificació de la ciutat destaquen els conflictes o les dificultats per conciliar les diverses funcions que ofereix. Els dissenys de la costa oriental mostren una zona industrial paral·lela a les vies del ferrocarril i al passeig marítim, que és representat com una línia estreta.

El port no està relacionat físicament amb la costa oriental. De fet, l'autor afirma que, tot i que «a les indústries no els cal un contacte directe amb el port, per a la construcció d'un complex port industrial, equipat amb l'estació de càrrega, cal proporcionar magatzems i molts metres lineals de moll». Per al disseny del port, Jaussely insereix el projecte de Carles Angulo, director del port en aquell moment, que amplia les àrees dedicades a mercaderies, amb la idea de construir un port industrial.

En la memòria del projecte dibuixa un pla tipus per a la ciutat moderna, en què situa la zona comercial en correspondència amb la Ciutat Vella, flanquejada per dos parcs i dues zones industrials contigües, i com a tancament final, dos parcs més. Darrere d'aquesta primera franja, l'arquitecte col·loca la zona residencial, delimitada cap a muntanya pels hospitals, hospicis i cementiris, que representen el límit de la urbs amb la zona rural. El passeig marítim corre paral·lel al mar, sense respondre o modificar-se a les diverses funcions previstes per a la ciutat. Es presenta com un parament representatiu d'una realitat diferent, sense exercir com a mediador entre el mar i la ciutat.

A la memòria del projecte Romulus, l'esquema titulat «Camí de les principals rutes de trànsit» representa els trams del passeig marítim: el primer, des del riu Besòs a la Barceloneta, i el segon, des de les Drassanes fins al riu Llobregat, que formen part de la circumval·lació de tota la ciutat, igual que en el projecte d'Alsina.

A diferència dels dibuixos del projecte, però, el passeig marítim comença a la Barceloneta, on dissenya una platja entre dos petits molls, i acaba a la platja gran, a prop del riu Besòs. A la part oriental del passeig marítim dissenya una plaça monumental amb un restaurant, una cafeteria, un gimnàs i una gran zona de bany com a final de l'avinguda Diagonal cap el mar. Aquesta zona hauria estat en contacte directe amb el parc que resseguia el riu Besòs.

En la memòria, resulta clar que una de les intencions de l'arquitecte era potenciar l'ús turístic, encara que:

La tendència cap a la muntanya està ben demostrada, però la costa (i el seu accés) no ha de ser abandonada perquè té molt d'encant i això seria una gran atracció per als turistes nacionals i estrangers. Si hi hagués alguna forma de comunicació directa i ràpida des de les muntanyes fins al mar, tenint en compte les temperatures de Barcelona a l'hivern i la possible transformació de la línia de costa amb un cert luxe, almenys a les parts més properes al centre i transformant en part els barris propers a les platges amb zones de xalets [...], amb jardins i casino, Barcelona podria convertir-se fàcilment en una ciutat de turisme hivernal i potser el més conegut i apreciat a Europa.<sup>23</sup>

23. Léon Jaussely, *Proyectos de enlaces de la zona de Ensanche de Barcelona y de los pueblos agregados entre sí y con el resto del término municipal de Sarriá y Horta*, 1907, pàg. 98.

En la memòria s'afirmen també els atributs figuratius, estètics i paisatgístics del mar per a la ciutat, quan l'autor comenta que és absolutament necessari que la plaça de les Glòries<sup>24</sup> i els carrers de la Marina i d'Àvila desemboquin al mar, que es transforma en el punt de vista preferencial. En els dibuixos, es poden apreciar les connexions directes previstes entre les zones altes i les parts baixes dels carrers, que acaben al passeig marítim amb places o rodones que actuen com a punt de fuga i contribueixen al paper urbà i col·lectiu del passeig marítim.

Per al disseny del passeig marítim, i sobretot de les perspectives que el representen, Jaussely pren exemple de les ciutats turístiques franceses mediterrànies, com Cannes i Niça, que ja a la primera meitat del segle XIX estaven equipades amb hotels, restaurants, passeigs marítims i casinos, a imitació dels primers *resorts* anglesos. L'autor aplica aquests models a una ciutat molt més gran i en gran mesura compromesa pel creixement de la indústria i el port, encara que de fet intenti reforçar i sistematitzar tendències ja presents a la ciutat (*Figures 1 i 2*).

De les 21 perspectives que presenten la qualitat de l'espai públic i monumental, n'hi ha dues que descriuen específicament el passeig marítim. La primera, titulada «Entrada del Paseo Marítimo en la sección marítima del parque actual», mostra el futur passeig marítim, al costat del parc de la Ciutadella, relativament a prop del centre històric de la ciutat, amb el fons de Montjuïc, dissimulant el caràcter industrial real de la zona prevista pel projecte de zonificació i posant de relleu el possible caràcter urbà de la costa. La segona, «Paseo marítimo y terminación de la Gran Vía Diagonal», se centra en la relació entre el moll, el casino –que recorda la Promenade Jetée de Niça, la “capital d'hivern” de principis del segle XIX– i la plaça que marca el final de l'avinguda de la Diagonal.

En les dues perspectives s'imagina una façana marítima per a Barcelona monumental i residencial, amb les seves pautes que arriben fins el mar, que presagien un perfil substancialment uniforme de la ciutat, en què Montjuïc manté la seva força dominant sobre la façana marítima.

En canvi, en els dibuixos i a la memòria es projecta un hiat entre les pautes de construcció de la ciutat i la ciutat a prop de la costa, tant de funcions –com s'ha vist–, com d'escala i d'orientació, tal com sembla evident on l'autor dibuixa unes macroilles, corresponents a dues de les de Cerdà, per a les zones industrials costaneres, per afavorir el pas dels trens, o canvia l'orientació de la residència a l'extrem de l'avinguda de la Diagonal, amb una morfologia a *redans* que mira el mar amb actitud respectuosa amb el paisatge i la topografia.

Les contradiccions en el projecte de Jaussely, pel que fa a la costa, semblen al·ludir a una dificultat per pensar en una utilització urbana i col·lectiva de la franja costanera, que encara sembla tenir racionalitats independents en un període que la ciutat encara s'estenia fonamentalment cap a les zones altes. Aquest projecte marca una etapa, amb la presentació, per primera vegada, d'uns dibuixos tridimensionals amb una al·lusió a la multidimensionalitat del caràcter marítim de la ciutat, representada pels factors que contribueixen a la construcció d'un element urbà com el passeig marítim.

24. Léon Jaussely, *Proyectos de enlaces...*, 1907, pàg. 116.



## La Llei de costes i el projecte de passeig marítim de José Ortega (1918)

La Llei de 1918 relativa al passeig marítim de Barcelona<sup>25</sup> autoritzava el govern a aprovar un projecte de passeig marítim formulat per l'Ajuntament i a «construir-lo a expenses seves, declarant-lo d'interès públic als efectes de la llei d'expropiació [...], essent concebut com un espai d'ús públic, gestionat per la Ciutat» (*Figures 3 a 5*).

El municipi de Barcelona encarregà a l'enginyer José Ortega un projecte de passeig marítim. Aquell mateix any 1918, Ortega presentà un projecte en el qual el passeig, seguint els dos projectes anteriors, hauria estat part d'una circumval·lació de 30 km que inclouria el passeig marítim des del riu Besòs al riu Llobregat.

En la memòria, Ortega reconeix explícitament les dificultats tècniques per a la construcció del passeig, alhora que detalla els grans avantatges i oportunitats que es perdrien si no es realitzés l'obra.

L'autor lamenta<sup>26</sup> que Barcelona estigui encara sense passeig marítim, a diferència del que passa a Boston o Manila, o en altres ciutats catalanes de menor importància, com Sitges i Vilanova, i creu que seria un atractiu per als visitants i una bona promoció de l'esport i de la nàutica esportiva, i que contribuiria a la salut i al benestar de la ciutat.<sup>27</sup>

L'enginyer explicita quins eren els problemes tècnics presents a la costa: l'exposició desfavorable de les platges en el tram oriental (que requerien un treball de consolidació), la presència notòria de barraques a les platges de Pequín i Somorrostro i una pudenta zona industrial i ferroviària.

L'autor identifica la Barceloneta, la part més urbana de la costa, com el lloc adequat per a aquestes transformacions, que promourien el turisme d'estiu. No només es tractava de construir la carretera per al passeig, sinó tots els serveis per als ciutadans i els visitants, com ara un hotel, els banys, un aquari, una piscina, el palau del Mar, un club nàutic i els restaurants.

El passeig marítim proposat per Ortega és d'uns 10 km, aproximadament, des del riu Llobregat al riu Besòs, i consta de dos trams: el primer, a orient, des del riu Besòs fins al port, de 6,358 km; i el segon, a occident, des de Can Tunis fins el riu Llobregat, de 3,599 km. La secció occidental s'integra en el projecte de port franc, al peu de Montjuïc, que Vicenç Martorell Sorriba estava elaborant en aquells anys.

25. *Legislación vigente a 1 de enero de 1982*, Madrid, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1982, pàg. 84. Llei de 24-VII-1918 sobre el projecte de Passeig Marítim de Barcelona.

26. AMCB (Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona), Projectes urbans, caixa 25, carpeta 1, José Ortega, *Proyecto de emplazamiento del Paseo Marítimo de Barcelona*, 1918, pàg. 3.

27. El 1913, Barcelona fou candidata per primera vegada a ciutat olímpica, sense èxit. Però es pot interpretar com un indicatiu de l'entrada de la cultura de l'esport a la ciutat, promoguda de les forces polítiques nacionalistes (Alfred BOSCH, «Barcelona i l'olimpisme», *L'Avenç*, 92 (abril 1986), Plecs d'Història Local, pàg. 32-37; i Joan BUSQUETS, «L'esport en la formació de Barcelona, 1900-1985», *L'Avenç*, 92 (abril 1986), Plecs d'Història Local, pàg. 41-45.

En el tram oriental, l'enginyer recuperà una idea de Jaussely per evitar la circumnavegació al voltant de l'escullera per a embarcacions esportives: construir una petita marina esportiva propera al baluard de Don Carles, on també preveia posar molts serveis a l'interior del palau del Mar –sales de concerts i dansa, biblioteques, museus i restaurants–, per deixar al port només una funció comercial.

Al llarg del passeig marítim, l'autor dibuixa tres seccions tipus, de 24, 32 i 54 metres de profunditat de carretera, respectivament, per respondre a les situacions del context. La secció de base és la de 32 m, composta, a partir de la mar, de 5 m de vorera, 10 m de calçada, 4 m d'illa de trànsit arbrada, 6 m de carretera per al pas del tramvia i 7 m de vorera. A les zones on s'imagina que les tempestes podien arribar amb més violència, Ortega preveu utilitzar la secció de 24 m sobre pont, i a les zones on hi havia més espai disponible, com al tram occidental després del port, es preveu la secció de 54 m, que afegeix a l'estàndard un altre carril de 10 m i un estacionament també de 10 m.

Totes aquestes seccions no acaben només amb la descripció molt detallada de la carretera, sinó que arriben fins i tot a dibuixar una escullera submarina a dins del mar, per contrastar la força de les tempestes, que era un dels assumptes tècnics per resoldre.

En contraposició, quan el passeig marítim hauria estat massa a prop de les vies del ferrocarril o de les indústries, es proposa una secció de 32 m, però amb una espècie de galeria oberta cap el mar i tancada amb un envà cap a la ciutat, per ocultar la vista de les fàbriques, esmorteir el soroll i la pudor. Aquest pòrtic-galeria, de dues plantes, construït amb una sèrie de columnes i serpentes de fulles vegetals que pengen, mostra la paradoxa del projecte i la difícil permeabilitat de la ciutat al mar. Aquest element, el més eloqüent i monumental de tot el projecte, s'hauria hagut de construir a les zones més afectades per la presència del sistema industrial portuari i serviria fonamentalment de parament per reflectir la realitat de les esperances sobre la costa.

Les seccions del projecte d'Ortega mostren la idea del passeig com a construcció d'una façana independent dels continguts que s'oculten, des d'una escenografia que no deixa passar el caràcter marítim de la urbs, i que al mateix temps presta atenció a qüestions més pertinents relatives a l'executabilitat de l'obra allí on la secció del projecte es prolonga fins al mar.

## **Conclusions: la construcció del primer tram del passeig marítim (1959)**

A principis dels anys seixanta, la majoria dels projectes per urbanitzar la franja costanera encara no s'havien executat i continuaven essent només una memòria dels plans incomplets. Una memòria que mostra els múltiples valors del passeig marítim: lloc de filtre entre la ciutat i el mar, lloc urbà de representació social, reserva urbana per cultivar el cos i l'esperit al costat de la natura i façana de promoció de la ciutat. Aquests aspectes eren presents en tots els projectes, però

tenen major o menor rellevància respecte a l'especificitat històrica, inclosa la capacitat d'unir el passat amb el futur.

El disseny de la línia de costa (*Figures 6 i 7*), en el marc d'un sistema de carretera de circumval·lació urbana, tingué la seva primera versió el 1889, segons projecte de l'enginyer Alsina, i la seguiren la proposta de Jaussely (1904-1907), reelaborada per Ortega (1918-1920), i posteriorment actualitzada per Vicenç Martorell (1929-1930), abans de la Guerra Civil. Fins els anys 50, durant l'autarquia franquista, el tema no tingué cap interès polític ni econòmic, encara que a vegades sembla aparèixer en els discursos.<sup>28</sup> El tema s'actualitzà quan començà l'obertura de l'economia espanyola als països estrangers, a partir de les aliances polítiques i econòmiques amb els Estats Units i del Pla d'Estabilització de 1959. Als anys 60 es reactivà el port, que necessitava una profunda renovació<sup>29</sup> per estimular el comerç internacional, i al mateix temps s'activaren els interessos pel que feia al passeig marítim, que es construï en aquells anys. El 1959, s'inaugurà el primer tram de passeig marítim a la Barceloneta, i el mateix any l'escullera es transformà en carretera per als cotxes, i no només per a vianants, com fins aleshores.

El 23 de maig de 1956,<sup>30</sup> la Comissió d'Urbanisme recomanà l'execució de les obres de construcció del passeig marítim, en compliment de la Llei de Costes del 1918, concretament la secció entre l'arribada del carrer nou de Borbó a la platja de la Barceloneta fins a la carrer de la Marina.

L'enginyer Enrique González Illa, director del port en aquells anys, i l'arquitecte Giralt Ortet, s'encarregaren d'elaborar els canvis necessaris per adaptar el projecte d'Ortega al nou perfil de la costa, que amb els anys s'havia eixamplat, i fer un plantejament més realista.

El renovat interès pel passeig marítim no només està relacionat amb la reactivació del port i la possibilitat d'executar la llei de 1918, sinó que es veu com una oportunitat d'arranjar parts de la ciutat que encara mostraven els efectes de la Guerra Civil,<sup>31</sup> com una manera de resoldre el problema del barraquisme a la platja, especialment agreujat després de la Guerra.

El 23 de juny de 1956, es va aprovar el primer tram, de 540 m, que corresponia a la secció entre el carrer de l'Almirall Cervera i l'Hospital d'Infecciosos, finalment lliurat a la municipalitat el 15 de febrer de 1959.

Es conserven pocs dibuixos del projecte de 1956: el passeig marítim conté el petit port esportiu i el Palau del Mar, que preveïen Ortega i Jaussely per aprofitar les instal·lacions de l'Exposició Universal de 1888. Es recupera la idea del passeig pantalla, però actualitzada al llenguatge arquitectònic del final dels anys cinquanta

28. El 1951, Manuel Conde Cabeza presentà un projecte de passeig marítim a la Barceloneta que no tingué èxit (*AMCB, Obres Públiques, Exp. 4.001, Proyecto de anteproyecto de Paseo Marítimo en la Barceloneta, Barcelona, 2 de novembre de 1951*).

29. Les autoritats elaboraren el Pla d'ordenació de 1965 i l'avantprojecte del Pla General de 1966.

30. *AMCB, Obres Públiques, 468, registre 77-882, Comissió d'Urbanisme, Expediente relativo a la construcción del Paseo Marítimo de Barcelona, Barcelona, 1956*.

31. Justament el port és un dels llocs on els bombardejos aeris van ser més vigorosos.

del segle passat, mitjançant la col·locació d'edificis paral·lels al mar que amaguen l'aspecte considerat en aquell temps indecorós de les cases de la Barceloneta.<sup>32</sup>

Els autors imaginem el passeig marítim com un canal de flux, una gran artèria de comunicació, de 43 m, amb una vorera de 5 m al peu dels edificis-pantalla, col·locada a 2,70 m sobre el nivell 0 de la Barceloneta, una altra vorera de 10 m, 15 m de carretera, amb 3 m de zona arbrada, i finalment el veritable balcó-vorera cap al mar, de 10 m d'ample (*Figures 8 i 9*).

El 25 d'abril de 1960, s'aprovà una petita part de la segona secció, de 502 m, des de l'Hospital d'Infecciosos al carrer de Carles I (avui, carrer de la Marina), que acabà el 1964<sup>33</sup> en un camp de futbol, i així quedà fins les obres de transformació de la Barcelona olímpica. El 1964, s'elaborà l'últim gran projecte, no executat, que incloïa el passeig marítim com a part del projecte d'urbanització de tota la façana marítima de Barcelona, el projecte de la Ribera, elaborat per Bonet Castellana i promogut per les empreses que desenvolupaven la seva activitat a la costa.

Encara que el projecte no va ser realitzat i va ser àmpliament criticat, marca l'inici de l'actual etapa de la relació de Barcelona amb el mar. La secció del projecte és la primera que tracta el problema del passeig marítim a escala urbana, imaginant la desaparició de totes les indústries, on s'hi hauria ubicat residència, un canvi de trajecte del ferrocarril i de la ronda del litoral respecte als projectes precedents, i finalment un passeig marítim que mirava cap a una veritable platja urbana. Retornava el tema de la façana pantalla, construïda pels ritmes dels gratacels localitzats sobre una plataforma a 6 m sobre el nivell de la ciutat, que haurien compostat la imatge de la nova Barcelona cap als nous horitzons econòmics i territorials.

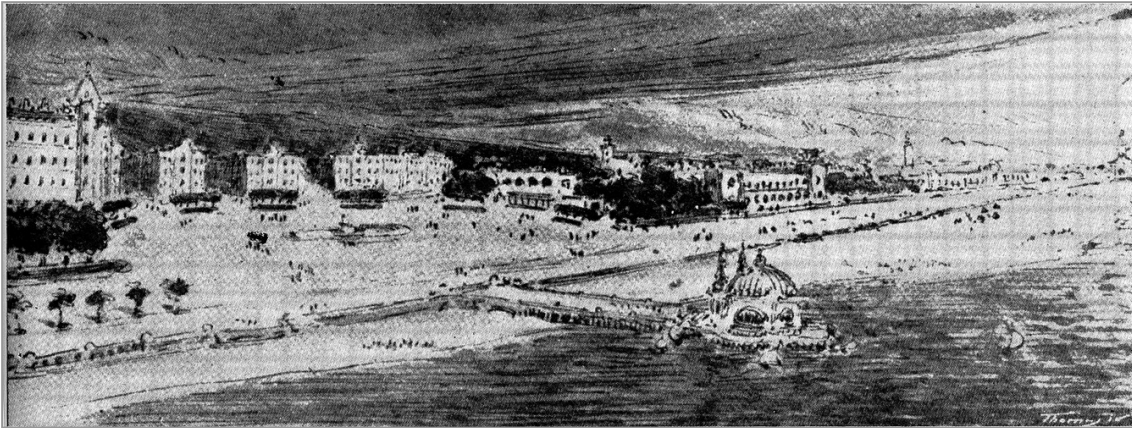
El procés de construcció del litoral urbà de Barcelona apareix com un procés lent, producte de conflictes i projectes paral·lels i enfrontats, que lentament maduren combinadament, en una relació sempre present entre la ciutat, el port i tota la franja costanera, que per comprendre-la s'ha d'entendre en una secció urbana capaç d'incloure tots els punts de referència i l'àrea d'influència del mar, i no només la primera línia de costa.

---

32. Val pena recordar que el projecte de la Barceloneta originari (Juan Martín Zermeño, 1753) fou pensat per tenir una façana representativa cap al port, mentre cap al mar arribaven totes les mitgeres terminals dels blocs de cases.

33. El treball no es completà d'acord amb el projecte, ja que el 1963 la Comissió de Planificació decidí reduir l'obra 116 m, ja que encara no s'havien acabat els polígons per als barraquistes dels barris de la Trinitat i Besòs, a Badalona.

*Figura 1.* Léon Jaussely, Passeig Marítim al final de la Gran via Diagonal, 1907.



*Figura 2.* Léon Jaussely. Entrada del Passeig Marítim en la secció marítima del parc actual, 1907.

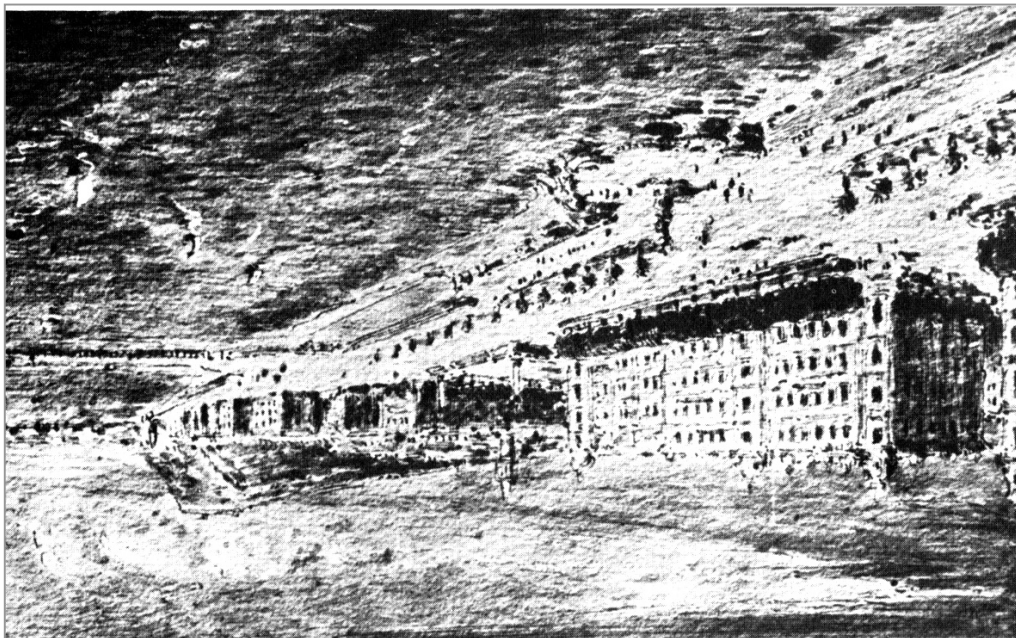


Figura 3. Josè Ortega, Projecte de passeig marítim, 1918.

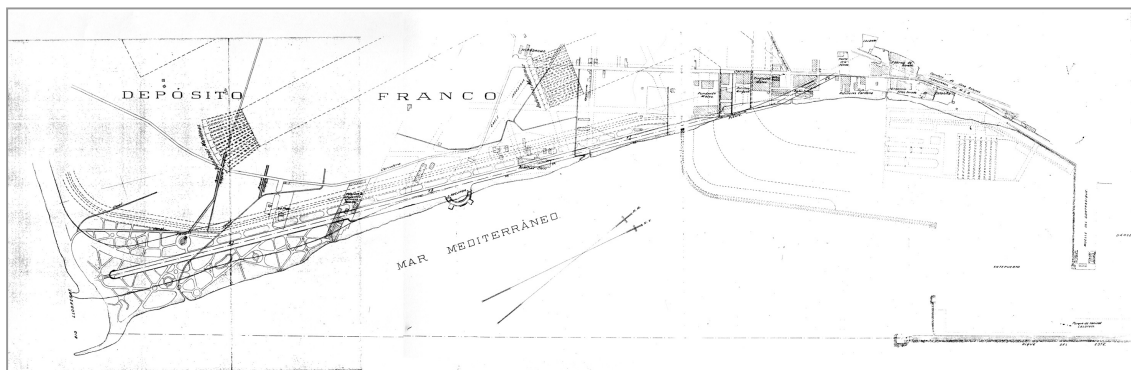


Figura 4. Josè Ortega, Projecte de passeig marítim, 1918.

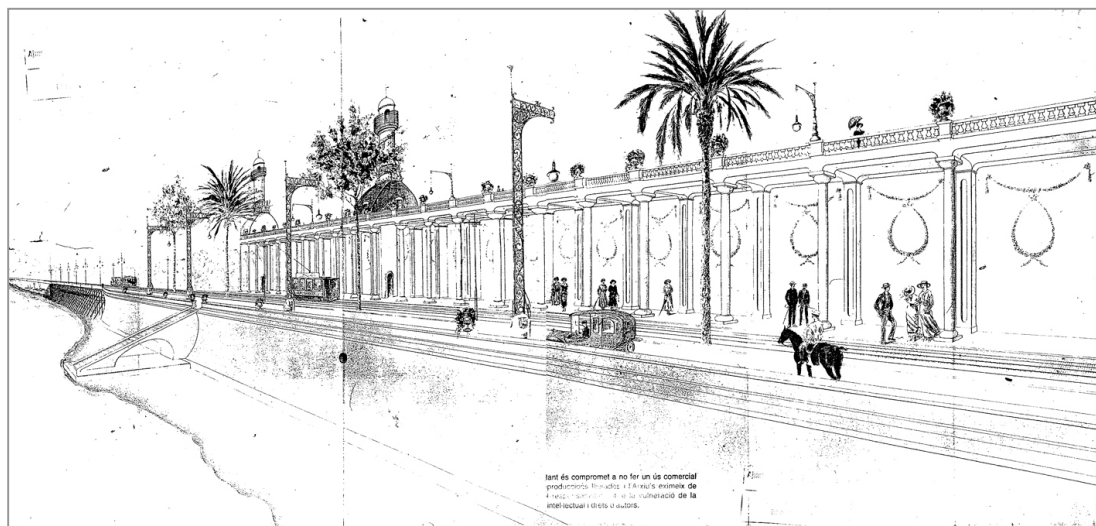




Figura 5. Esquema interpretatiu de l'autor del Projecte de passeig marítim de Josè Ortega.

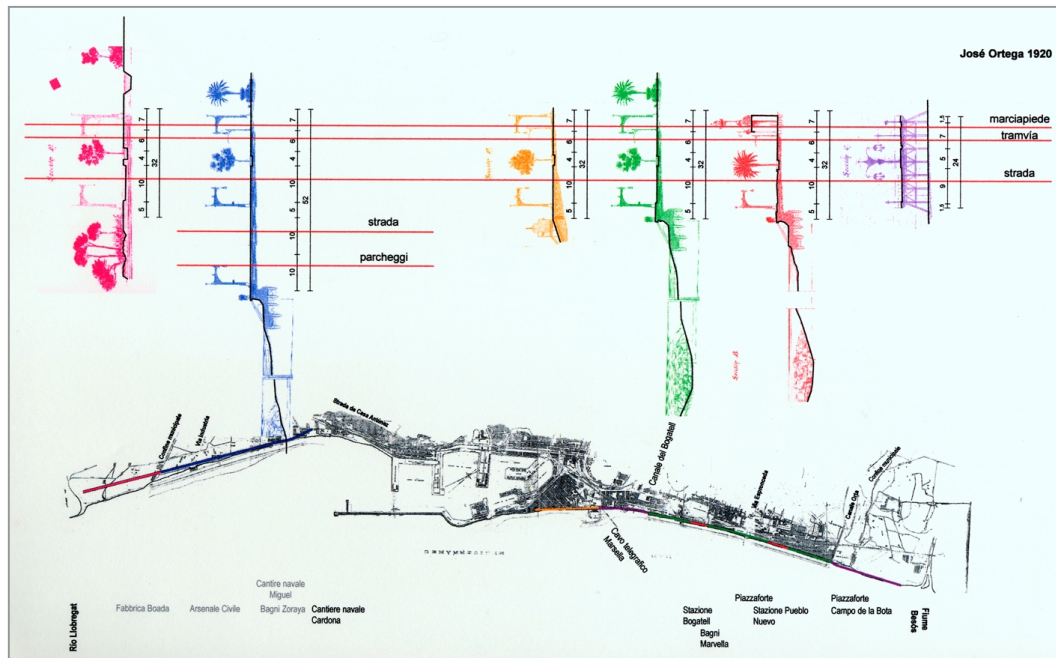


Figura 6. Enrique Giralt Ortet i Gonzales Isla, Projecte de passeig marítim, 1955.

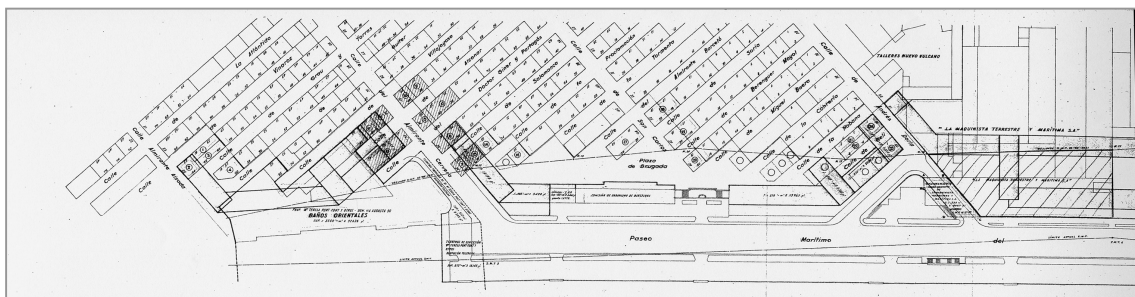


Figura 7. Enrique Giralt Ortet i Gonzales Isla, Projecte de passeig marítim, 1955.

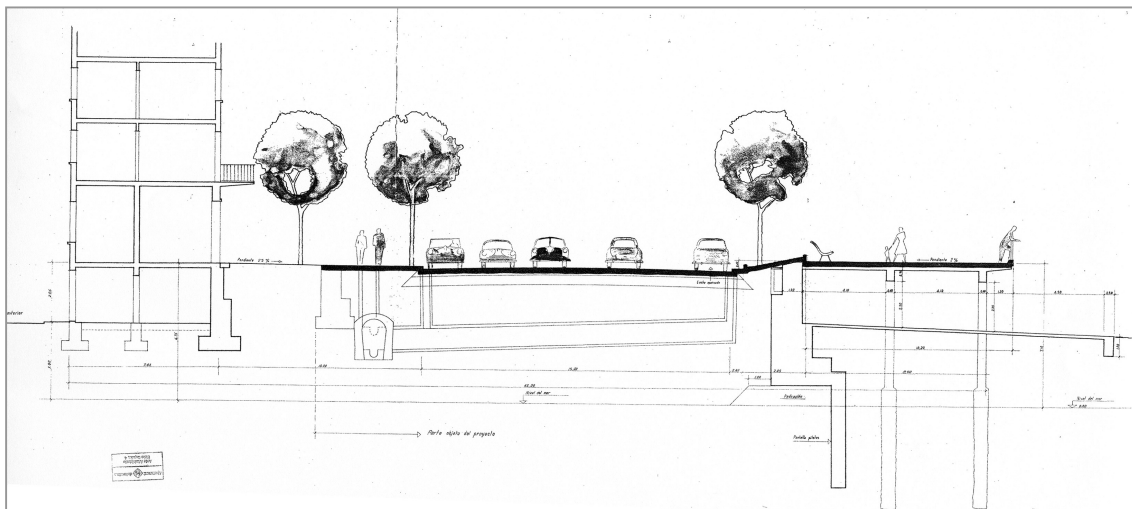
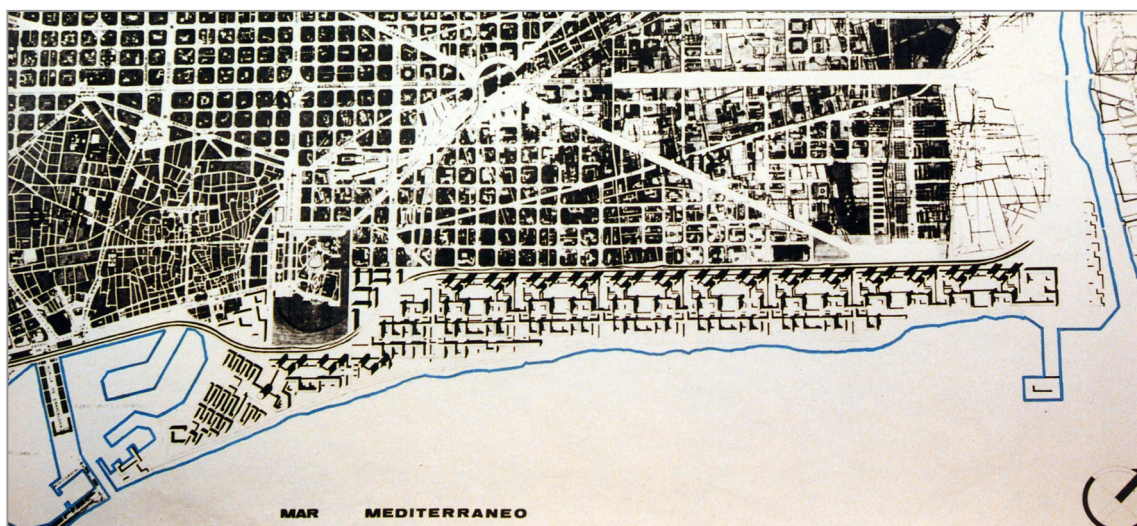


Figura 8. Antoni Bonet Castellana, Pla de la Ribera, 1965.



*Figura 9.* Antoni Bonet Castellana, Pla de la Ribera, 1965.

