

Més enllà de l'escullera

crònica

Què tenen en comú l'Ametlla de Mar, Pyongyang, Torredembarra, Rio, Newcastle, Portbou, Osaka, Split, Detroit o *Sant Pere Pescador*? Doncs que són poblacions costaneres, que viuen, en menor o major mesura, de cara al mar i comparteixen una cultura marítima que moltes vegades passa per la presència d'un important port pesquer i esportiu. Aquest és el tema principal de l'exposició «Arquitectura portuària a les comarques de Girona», que del 24 de setembre al 22 d'octubre es va poder veure a la sala d'exposicions del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, a la plaça de la Catedral de Girona.

«Arquitectura portuària», sota els auspicis del Departament de Ports i Costes de la Generalitat, reivindica el coneixement i difusió de la tasca que molts arquitectes, aparelladors i la resta de professionals del ram han desenvolupat al llarg dels anys per modernitzar i ordenar l'espai litoral de les costes gironines. Uns professionals que veuen com la seva tasca no és comparable per a l'opinió pública amb la que desenvolupen els especialistes que es dediquen als habitatges de titularitat pública, i no parlem dels grans arquitectes que doten d'edificis emblemàtics, tant culturals com de serveis —un Foster, un Moneo—, el paisatge urbà de les grans metròpolis; espais que sovint es converteixen en emblemes de modernitat i pols d'atracció turística (el Guggenheim a Bilbao, el Kursaal a Donosti). I sembla un fet paradoxal, ja que des de ben entrats els anys noranta hi ha hagut una coincidència entre els

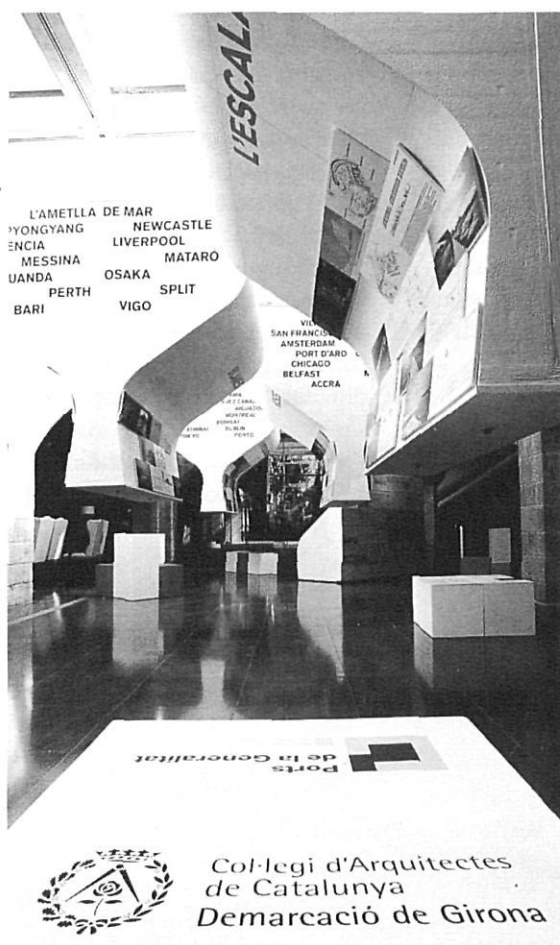
consistoris gironins, bastida damunt una certesa no comprovable —podríem dir-ne una febre—, per construir ports esportius i dotar-se de les seves infraestructures. Per a un bon grapat de municipis, el port esportiu, amb la possibilitat d'encabir-hi una població estacional d'alt poder adquisitiu i una sèrie de serveis (bars, botigues, club nàutic, pàrquing) ha simbolitzat la modernitat; una modernitat que, en el millor dels casos, no comporta, ni de bons tros, la rècula de diners i visitants que hom n'esperava.

Tal vegada aquest aparent fracàs —o no-èxit, com es vulgui—, juntament amb el consegüent canvi estructural en el territori (no sempre ben vist pels ecologistes: el cas de Portbou) i una opacitat massa gran en les despeses ocasionades, és el ròssec inevitable que han de dur els constructors de serveis portuaris. «Arquitectura portuària» vol vèncer aquesta rèmora mitjançant un disseny imaginatiu i l'anàlisi de diferents realitats i projectes de ports gironins: l'Escala, Palamós, Blanes, Port de la Selva, Roses, l'Estartit i, amb menys detall, Llançà i Sant Feliu.

Un dels aspectes que sobta el visitant és l'aprofitament de l'espai. Del sostre pengen, espectacularment, quatre estructures que representen uns blocs de pedra de l'espigó; al dors hi ha els noms de diferents ciutats portuàries. Així el neòfit s'introdueix a l'anàlisi dels ports estudiats, que en gairebé tots els casos tenen una personalitat diferenciada, única, proporcionada per les

Dos aspectes de l'exposició "Arquitectura portuària".

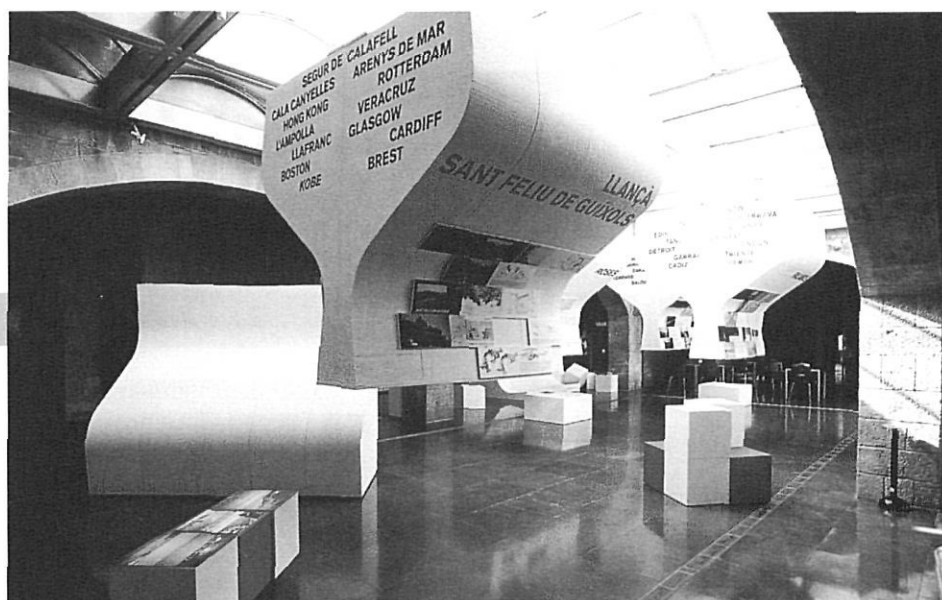
JORDI S. CARRERA



característiques morfològiques de cada indret i pels interessos de llurs creadors. Posant com a exemple el cas de Palamós, trobem un plànol introductor de l'any 1737, juntament amb el projecte de 1998, l'estudi d'integració paisatgística, que té com a funció «artificialitzar el paisatge com si fos una escenografia»; hi veiem que els professionals han optat per envoltar el recinte amb una estacada de fusta i un paviment reflex de greda natural, que reforça els aspectes de naturalitat, mediterraneïtat i integració de l'espai. Una de les balises s'ha fet en forma cilíndrica, amb l'objectiu de personalitzar el port —normalment té forma d'agulla.

En l'espai destinat a l'Escala es poden trobar diferents plànols (l'estudi d'impacte, el projecte bàsic, fotografies de les construccions, un estudi per a la llotja de peix) que simbolitzen els budells de la feina de l'arquitecte, l'interior en paper i damunt el plànol que més endavant donarà lloc a una realitat física compartida per tothom.

En el cas del port de Blanes podem contemplar un plànol del segle passat i diferents estadis dels projectes, amb edificis de serveis, la plataforma de creuers,



el mòdul per a l'equip sanitari i la torre de vigilància. Una solució interessant és la rehabilitació de la coberta deteriorada i el bastiment d'una altra flotant i rimada que, mirada de lluny copia el dibuix de les onades.

La part pesquera a Roses té un gran pes, amb l'ampliació de la llotja de subhasta amb una estructura de formigó armat. El projecte, encara en execució, obre per a la vila tot un espai de passeig, alhora que dota de noves places de pàrquing el municipi. També es pot veure el guanyador i l'acessit del concurs d'idees per a diversos edificis, plànols i la maqueta, fet que permet copsar els paràmetres que regeixen els estudis professionals.

En el cas del Port de la Selva, el projecte portuari és de grans dimensions —inclou deu places per a vaixells pesquers i 819 amarradors esportius— i contempla projectes condicionadors, com el del Moll de la Riba (realitzat el 1990), que millora l'accessibilitat amb la

creació d'un pas de vianants i permet l'accés nord al municipi gràcies a les seves àrees d'aparcament.

A l'Estartit es pot seguir el procés emprat per vèncer la imatge poc moderna d'un tradicional

xiringuito amb la creació d'una pèrgola que acull les edificacions de servei de bar i oficines/magatzem, arrecerades sota el que representa una onada. Per finalitzar, es pot veure el cas de dos municipis tractats amb menor detall. D'una banda, Llançà, on s'ha aprofitat al màxim l'espai de la badia amb successius espais per a amarratges dins l'estructura més ampla de l'espigó, i de l'altra, Sant Feliu de Guíxols, on el port s'ha construït adossat a les restes d'un mur romà i intenta limitar-ne l'impacte mediambiental.

En definitiva, «Arquitectura portuària» ajuda a endinsar-se en un terreny, el de la construcció d'infraestructures litorals, que no és gens fàcil, i emplaça l'espectador en el coneixement de la costa gironina i les seves característiques. Sense oblidar que aquesta mena de coneixement, molt especialitzat i tècnic, no deixa de ser aspre i difícil per al visitant, que potser hauria agraït més un seguit d'explicacions més detallades, antropològiques, visuals i menys professionals que ajudessin a veure com, més enllà dels espigons, les masses de ciment i els grans blocs de pedres, hi ha una personalitat diferenciada, fins i tot poètica en cadascun dels ports del litoral gironí.

MOISÈS DE PABLO

