

## MATARÓ CIUTAT IDEAL

AJUNTAMENT DE MATARÓ

### CONCURS RESTRINGIT AMB INTERVENCIÓ DE JURAT PER A LA SELECCIÓ D'UNA PROPOSTA DE DESENVOLUPAMENT DEL PLA ESTRATÈGIC D'IMPULS DEL CENTRE DE MATARÓ

#### LEMA: MATARÓ CIUTAT IDEAL. DOSSIER

**MATARÓ CIUTAT IDEAL, AMB IDENTITAT, PER A VIANANTS, IGUALITARIA I ACTIVA, CULTA I PRODUCTIVA, AMB COMERÇ DE PROXIMITAT KM 0, OBERTA AL MAR I AL SEU PAISATGE**

#### MEMÒRIA DESCRIPTIVA DELS DOCUMENTS D'INFORMACIÓ



#### URBANISME, ESTRATÈGIA I CONNECTIVITAT. PANELL 1/5

##### Introducció: Una nova ecologia urbana

Els espais públics del segle XXI tenen la responsabilitat no només de resoldre les necessitats dels nous usos amb nous dissenys, sinó que han d'assumir el repte de convertir-se en espais que millorin el benestar, la salut, la cohesió social i el confort etològic (conductual) dels ciutadans. També han de assegurar el seu funcionament en xarxa, de manera que es millorin les condicions de connectivitat i interrelació amb altres espais públics; junts establiran matrius urbanes i territorials amb veritable capacitat de regeneració ambiental i mobilitat sostenible.

##### Encaix territorial: *Nous connectors verds en l'espai públic*



#### La importància dels espais verds a les ciutats

El disseny tradicional de les ciutats no hi ha inclòs la integració de la natura, per això la major part de les ciutats presenten unes baixes prestacions ecològiques en aquest sentit. La ciutat és l'hàbitat urbà per excel·lència, pensat per a les persones i exclouent altres espècies, per això sovint no té les condicions per incloure-les. Cal, per tant, definir les ciutats segons criteris ecològics que permetin maximitzar-ne la biodiversitat i els serveis ecosistèmics associats que repercuten en la qualitat de vida de les persones que hi viuen.

L'ecologia permet entendre la complexitat del funcionament sistèmic de les espècies i formular propostes senzilles i aplicables als hàbitats urbans que integrin aquesta complexitat, plantejant propostes en el disseny o rehabilitació d'espais urbans, en els espais de vora o transició, etc. Totes aquestes possibilitats es recullen en el concepte de *Solucions Basades en la Natura* (NBS en anglès), que es basen en el principi de *maximitzar la qualitat de vida dels ciutadans i la qualitat de l'entorn, sense que això vagi en detriment de la funcionalitat de les ciutats*, un plantejament que s'acosta sòlidament al concepte de *ciutat sostenible*.

Introduir aquest concepte en el disseny urbà augmenta la qualitat dels serveis ecosistèmics que ens poden oferir les ciutats, com la millora de la biodiversitat, la regulació del cicle de l'aigua i del cicle de nutrients, l'absorció de CO<sub>2</sub> de l'atmosfera, la millora en la qualitat de l'aire, l'apaivagament del soroll, i el valor paisatgístic del conjunt; per tant, incideixen directament en la millora de la qualitat de la vida de les persones que hi viuen, alhora que també permeten la generació d'usos i activitats compatibles.

#### Mataró, una ciutat densa envoltada d'espais oberts de valor

Mataró és una ciutat molt densa, sobretot el centre, que presenta pocs espais verds i carrers arbrats. Tot i que a mida que ens desplacem cap al nord apareixen grans parcs i avingudes arbrades, cal que el verd entri més a la ciutat, i hi ha carrers, espais públics i espais amb potencialitat per fer-ho.

Per altra banda, però, Mataró té un entorn amb una gran varietat d'espais oberts de gran valor, des de sistemes forestals i agraris, a litorals i marins, passant per ecosistemes de ribera. Es situa entre el mar i el Parc del Montnegre i el Corredor, espai del PEIN i de la xarxa Natura 2000; i a est i oest, la limiten les rieres de Sant Simó i d'Argentona, respectivament.

Pel que fa al [Parc del Montnegre](#) i el [Corredor](#), la seva flora es caracteritza pels alzinars, les suredes i les pinedes de pi pinyer, tot i que a les parts més altes s'hi poden trobar espècies de tipus centreeuropeu, per l'elevada humitat del lloc. Pel que fa la fauna, hi són presents les típiques espècies de bosc mediterrani tot i que en aquests ambients comentats hi podem trobar també alguns exemples d'espècies pròpies d'ambients centreeuropeus. Aquest espai se situa en una de les principals rutes migratòries d'ocells a la Mediterrània occidental, essent de gran interès per fer-hi observacions durant les èpoques de pas. Els ambients humits, rieres i torrents constitueixen l'hàbitat on prospera una gran varietat d'invertebrats i amfibis.

Pel que fa la [riera de Sant Simó](#), situada al nord-est, neix al nord de la C-32 i desemboca a la platja del Callao, permetent la connexió entre el Parc del Montnegre i el Corredor amb el front litoral.

Al llarg del seu recorregut conserva, de forma general, vegetació en ambdues ribes, principalment de canyars i vegetació herbàcia, tot i que també s'hi troben de forma esparsa alguns arbres i arbusts. Tot i així, presenta un elevat nivell de pertorbació, ja pels camins que la travessen per donar accés a la zona agrícola de les Cinc Sènies, com per l'encaixonament a que la sotmeten les infraestructures (ronda de Cervantes, carretera de Mata, camí Ral, N-II i vies de tren).

La [riera d'Argentona](#) neix de la confluència de varis torrents i rieres al municipi d'Argentona i desemboca a Mataró a la zona industrial del límit oest, permetent la connexió entre l'espai del PEIN (i xarxa Natura 2000) la Conreria – Sant Mateu – Céllecs, amb el litoral.

Tot i que és una riera de més entitat i recorregut que la de Sant Simó, també presenta un elevat nivell de pertorbació a causa de la construcció a la que la sotmeten les infraestructures que s'han anat construint (C-60, C-32, B-40, Avinguda del Molí de les Mateves, camí del Mig, N-II, C-31D, vies de tren), i pel carrer que creua la riera per llera (Josep Calvet). Tot i així, al llarg del seu recorregut, presenta una diversitat d'hàbitats major que la riera de Sant Simó, principalment també de tipus herbaci, però amb presència d'arbres i arbusts en llocs puntuals. Cal destacar la presència d'un Hàbitat d'Interès Comunitari, els Llits i marges de rius, o vores d'embassaments, sense vegetació llenyosa densa.

L'espai agrícola de les Cinc Sènies-Valldeix-Mata es situa a l'est de Mataró, i es troba protegit com a sòl no urbanitzable tant pel propi planejament urbanístic del municipi com pel Pla director urbanístic del sistema costaner (PDUSC). Actualment és una àrea agrícola de regadiu, principalment a partir d'aigua de pous, tot i que per sobre l'autopista encara queden àrees de secà. En les darreres dècades han quedat alguns camps abandonats (15-20% de la superfície).

Finalment, a l'espai marí situat entre Mataró i Llanerres es troba l'espai del PEIN i xarxa Natura 2000 [Costes del Maresme](#). Aquest espai presenta un elevat interès de conservació ja que alberga una important pradera de posidònia - fanerògama que genera els ecosistemes més importants del mediterrani. Moltes espècies troben els nutrients necessaris per la seva supervivència així com l'hàbitat adequat entre els brots de posidònia, sobre tot entre els seus rizomes, que arriben a constituir un enorme entramat recobert de sediments on s'allotgen multitud d'individus. L'associació matoronina Posidònia 2021 en té la custòdia des de 2017.

Tot i que no formi part de cap espai protegit, el litoral constitueix un ecosistema especialment fràgil i valuós que cal respectar i conservar, a part que en el cas concret de Mataró, a més, forma part d'una Àrea d'alimentació de *Larus audouinii* (Gavina corsa), espècie protegida.



## MATARÓ CIUTAT IDEAL

Per tant, la proposta que es planteja ho fa des de la perspectiva de xarxa de connexions verdes que enllacin els espais oberts de l’entorn de Mataró entre ells i amb el centre.

### El sistema de connexions verdes

És per això que es planteja el següent esquema territorial:

#### Anella verda

Formada pel front litoral, les rieres de Sant Simó i d’Argentona, i el front de la C-32. Aquesta anella és la que permet la connexió dels espais oberts de l’entorn de la ciutat entre ells, així com fa de separador urbà de la ciutat respecte els espais circumdants i de minimitzador de perturbacions. És espacialment important el punt de connexió del Parc del Montnegre i el Corredor amb la ciutat a la Llàntia-Turó de Cerdanyola, per ser l’únic lloc on una infraestructura tant fragmentadora com la C-32 passa soterrada. Cal destacar que el front de la ciutat amb la C-32, sobretot des de la Plaça de França fins a la riera de Sant Simó, presenta moltes discontinuïtats de vegetació, però s’ha reconegut per la seva importància com a esmorteïdora de les perturbacions de la C-32, així com per la continuïtat de l’anella verda.

El front litoral, tot i que presenta algunes discontinuïtats, encara que petites, s’ha volgut reconèixer com una continuïtat que forma part d’aquesta anella per la seva importància com a ecosistema, tot i que el passeig marítim i alguns espais verds propers queden partits per les vies del tren.

Les rieres són els eixos que connecten els espais protegits de Serres del Montnegre – el Corredor i la Conreria – Sant Mateu – Célecs amb el litoral. En el cas de la de Sant Simó, també és la que fa de frontera entre la ciutat i l’espai agrícola de les Cinc Sènies-Valldeix-Mata. Tot i els problemes d’encaixonament i freqüentació comentats anteriorment en aquestes rieres, cal reconèixer-ne el paper cabdal i anar-ne millorant l’estat ecològic. Les rieres, tot i que per viaductes escadussers, són els altres dos punts importants de permeabilitat de la C-32.

#### Connexions verdes existents

Carrers amb arbrat i espais verds existents que permeten tant connexions en direcció nord-sud, com est-oest, reforçant la connectivitat dels espais oberts de l’entorn i sobretot, fent un paper de xarxa verda a l’interior de la ciutat.

Les principals connexions existents nord-sud en l’actualitat properes al centre, són les formades pels carrers Via Europa- Plaça de Granollers- Ronda d’Alfons XI- Port; i Plaça d’Antonio Machado- Parc Central- LA Riera- Plaça Santa Anna- Carrer de Sant Antoni- Platja del Varador.

En el primer cas, hi ha força bona continuïtat N-S (tot i que l’arbrat al llarg de la ronda d’Alfons XII és més espars) i creua tota la ciutat. A més, pel nord enllaça amb l’únic punt de permeabilitat per sobre la C-32, a la zona de la Llàntia- Turó de Cerdanyola, i passa pel Parc Central, el parc més important de la ciutat.

En el segon cas, l’eix verd nord-sud també creua la totalitat de l’àrea urbana pràcticament en línia recta i amb força continuïtat del verd (només presenta una petita discontinuïtat de l’arbrat viari al passeig de Carles Padrós), incloent també el Parc Central.

Pel que fa les connexions est-oest, actualment l’única opció existent que creua la ciutat és la que formen els carrers Parc de la Llibertat- Ronda Alfons X el Savi- Parc Central- Parc de Can Boada- Parc de Roques Albres- Turó de Cerdanyola; i Parc de la Llibertat- Ronda Alfons X el Savi- Parc Central- Plaça de Granollers- Avinguda de J. Puig i Cadafalch- Can Dangla. Connecten les rieres amb el Parc Central i altres parcs de la ciutat.

#### Connexions verdes proposades

Com s’ha comentat al principi, el centre de Mataró és especialment dens, i l’hipercentre es caracteritza per l’escassetat de carrers arbrats i la mida petita dels espais públics.

Per millorar la xarxa verda, es proposa una connexió nord-sud per la banda est de la ciutat que uneixi el carrer ja arbrat Ronda Alfons X el Savi, carrer Rierot (actualment sense arbres), Plaça Font del Vidre (sense arbres), i carrer Pascual Madoz (amb arbres a la meitat sud).

D’aquesta manera, hi hauria 4 eixos nord-sud que abastarien tot el conjunt de la ciutat, els dos ja comentats i l’existent actualment a l’oest format pels carrers Avinguda Ernest Lluch- Avinguda President Companys- Plaça Batlle Serra i Xifrà- Avinguda Gatassa.

Respecte les connexions est-oest, es proposa la continuació de la Plaça de la Llibertat- Carrer Herrera (actualment arbrats), pel carrer de la Coma i d’Argentona (no arbrats), per enllaçar amb el carrer Jaume Isern i l’Avinguda Puig i Cadafalch, també arbrats. Esdevé, per tant, una connexió verda que inclou el nucli del centre de la ciutat.

També, la connexió Plaça de Sant Simó- Camí Ral (només arbrat entre Floridablanca i Jordi Joan; i entre Cooperativa i Plaça Porta Laietana)- Torre Llauder- Laia l’Arquera- carrer de la Bobinadora i carrer de Josep Calvet, procurant arbrat de continuïtat a tot el Camí Ral esdevindria un altre eix connector est-oest, en aquest cas pel sud del casc antic.

### Una xarxa d’equipaments i una oferta de serveis que reforcen la xarxa verda

La *Casa Capell. Espai per a la sostenibilitat*, com a centre de referència, situat al Parc Central, és un equipament municipal que mostra a la ciutadania quines opcions i recursos existeixen per tal d’encaminar-nos cap a un desenvolupament sostenible, és a dir, desenvolupar-nos sense haver d’estar limitant el dret de fer-ho també a les futures generacions.

Es tracta d’un antic habitatge projectat i construït per Jordi Capell i Casaramona. La vocació sostenibilista d’aquest arquitecte mataroní segueix estant present a l’edifici, en la mesura que vol ser un aparador d’aquelles solucions i bones pràctiques que s’hi mostren amb la idea que siguin exportades a les llars o seus dels visitants i usuaris.

En aquest equipament s’ofereixen diversos serveis tals com:

- Informació i assessorament: incloent tant atenció a consultes de particulars i col·lectius, en matèria d’àmbits com: residus, contaminació atmosfèrica, aigua, energia, etc.; com també representa el punt d’informació dels plans i programes en matèria de Sostenibilitat vigents a Mataró.
- Activitats formatives i divulgatives: que van des de les exposicions permanents i temporals, al programa d’activitats amb visites i tallers, i campanyes de sensibilització.
- Servei de documentació i recursos: tant bibliogràfics com digitals

*Can Boet*, com a Centre de Documentació del Parc del Montnegre i el Corredor de Mataró, i que també integra la Secció de Ciències Naturals del Museu de Mataró. Situat al carrer de Pablo Iglesias, 83 és, des de 2013, un equipament municipal per a la gestió del patrimoni cultural de la ciutat de Mataró, en els àmbits de l’arqueologia i de les ciències naturals. Es tracta d’un centre de documentació i de recerca, que té com a objectiu primordial la difusió, el foment i la promoció del patrimoni arqueològic i natural. El centre integra els col·lectius d’investigadors voluntaris que col·laboren en aquests àmbits: el Centre d’Estudis d’Arqueologia i Història de Mataró i la Delegació de la Serralada Litoral Central.

*Can Bruguera*, dins el Parc del Montnegre i el Corredor, com a restaurant que es podria vincular amb l’agricultura ecològica de les Cinc Sènies.

El *Mercat de la Plaça Gran*, com a referència de venda dels productes ecològics i de proximitat conreats a les Cinc Sènies.

Els *senders i recorreguts actuals*, com el GR-83, que és un sender que va des del mar, començant per la riera de Sant Simó, passant per les Cinc Sènies i arribant al Parc del Montnegre i el Corredor pel nord-est del terme. Per tant, segueix un dels connectors proposats i podria ser el principi d’una ruta circular per l’anella verda de Mataró i també pot servir per explicar la importància de les connexions mar-muntanya. També, la passejada de les Cinc Sènies (actualment ja organitzada per la Casa Capell) podria començar al mercat de la Plaça Gran i anar cap a les Cinc Sènies pel carrer de Sant Ramon.

Creació del *Centre de la Platja*, com a espai municipal d’educació ambiental i d’informació del litoral.

El programa educatiu *Mataró Sostenible*, comprèn un conjunt d’activitats entorn l’aigua, els residus, l’aire, el territori i l’energia, adaptades a diferents nivells (educació primària, educació secundària i adults), i podria esdevenir un bon canal per explicar la naturalització de la ciutat. Actualment ja hi ha activitats en relació a les Cinc Sènies i a les rieres.

### La xarxa verda, en consonància amb l’estratègia de sostenibilitat de Mataró

Mataró va definir en la seva Agenda 21 (1998-2008) una sèrie d’objectius i reptes en relació a l’entorn natural i urbà, en els quals la proposta de xarxa verda hi està plenament en consonància. Pel que fa l’entorn natural, proposava el següent:

- **Objectiu general:** Potenciar els valors ecològics i paisatgístics.
- **Objectius específics:**
  - Recuperar i conservar la diversitat d’hàbitats en l’àmbit rural
  - Recuperar el caràcter natural de les rieres i la seva funció com a connectors biològics
  - Incorporar al Pla especial del sector de les Cinc Sènies-Valldeix proposades per afavorir la qualitat paisatgística i el manteniment de la biodiversitat
  - Integrar adequadament el municipi en el seu entorn paisatgístic
  - Atenuar els impactes sobre els ecosistemes marins

Reptes: Mantenir el paisatge, preservar la biodiversitat i gestionar adequadament els sistemes agroforestals, litorals i la xarxa hídrica.

Pel que fa l’espai urbà, proposava el següent:

- **Objectiu general:** Millorar l'espai urbà, potenciar àmbits d'identificació ciutadana i definir eixos vertebradors dels barris.
- **Objectius específics:**
  - Crear una xarxa verda ben estructurada en el conjunt de la ciutat
  - Recuperar la façana marítima de la ciutat
  - Revitalitzar i estructurar els diferents barris i diversificar-hi els usos com a mitjans per equilibrar la ciutat

**Reptes:** Aconseguir un entorn territorial que permeti més eficiència, reduint les necessitats de desplaçament i amb una interacció més sostenible amb l’entorn; en els àmbits urbanitzats caldrà seguir treballant en la regeneració i la revitalització del nucli antic i de les centralitats de barri, així com també en la transformació dels sectors amb escassa barreja d’usos i de baixa densitat.

## MATARÓ CIUTAT IDEAL

Un cop superada l’Agenda 21, Mataró redacta el **Pla de lluita contra el canvi climàtic – Agenda 21**, any 2010, que manté les línies i accions desenvolupades per l’A21 anterior i, per tant, segueix sent concordant amb el plantejat en relació a l’entorn. Cal destacar especialment, del seu Pla d’Acció, el següent:

- **Aconseguir un entorn territorial que permeti una major eficiència, reduint les necessitats de desplaçament, i amb una interacció més sostenible amb l’entorn.**
  - Desenvolupar actuacions de reforma urbana.
    - Desenvolupar actuacions de reforma al nucli antic i les seves proximitats per tal de diversificar-se els usos i revitalitzar-lo.
  - Recuperar la façana marítima de la ciutat.
  - Aconseguir una xarxa d’espais verds interconnectada i implantar mesures d’adaptació al canvi climàtic.
    - Crear itineraris verds, incrementar les zones verdes i definir criteris de sostenibilitat en la creació i gestió dels espais públics.
      - a) Ampliar la xarxa de carrers arbrats juntament amb la creació d’espais verds de petita dimensió generant continuïtats verdes.
      - b) Crear noves zones verdes a partir de les actuacions de reforma urbana
      - c) Estendre el conjunt d’itineraris urbans i els periurbans del rodal dotant-los de continuïtat entre ells.
  - Conservar i millorar el paisatge urbà.
  - Consolidar els espais periurbans mantenint els seus usos agroforestals i potenciant-ne la utilitat pública.
    - Realitzar actuacions que afavoreixin una major vinculació entre el medi rural i el medi urbà i que contribueixin amb una major valorització dels espais periurbans.
    - Desenvolupar els mecanismes de planejament urbanístic que permetin una millor preservació i gestió de l’espai de les Cinc Sènies-Mata-Valldeix.
- **Afavorir els models de mobilitat sostenible millorant l’accessibilitat, promovent l’ús racional del vehicle privat i millorant la qualitat acústica.**
- **Preservar la biodiversitat i gestionar adequadament els sistemes agroforestals.**
  - Reforçar els valors ecològics i paisatgístics.
    - Adoptar mesures per preservar la xarxa hídrica i els seus hàbitats
    - Preservar els elements d’interès natural a escala local

### ESPAI PÚBLIC I PAISATGE URBÀ. PANELL 2/5

**Bulevard N-II.** Continuant la transformació ja iniciada de la N-II en un bulevard urbà a l’accés sud-oest, proposem que des de la rotonda de la Laia fins la Riera de Sant Simó per davant de tot el Front Marítim, i extenent-se per davant de les Cinc Sènies, la creació d’un gran Passeig de Front Marítim continu al davant de la façana marítima de la ciutat que completi la Anella Verda dels turons, que integri plenament les Cinc Sènies i les dues rieres, que completi la integració del seu Front Marítim amb un passeig continu costat ciutat, sense aparcaments en superfície i amb aparcaments soterranis, que extengui les seves platges i passeigs marítims a tot el front del terme municipal, que fins i tot, de manera pionera com quan es va crear el primer tren, plantegi a mig i llarg termini la possibilitat factible d’assolir l’eliminació de la barrera que suposa el tren, per obrir definitivament Mataró al mar sense cap barrera.

**Nou Passeig Central Transversal entre Mataró Park i Front Marítim.** Proposem que hi hagi un eix continu per a vianants, un passeig arbrat, un corredor verd, que connecti el centre comercial situat al costat muntanya de la Ronda de Mataró, Mataró Park, fins el Front Marítim, passant pel Parc Central, la Riera i el Centre, integrant tots els espais comercials en un sistema d’espais públics que formin un passeig de qualitat -corredor verd que travessi la ciutat, de manera que s’estableixi un nou eix que estructurï la ciutat; gran part d’aquest eix són espais existents i en perfecta situació: es tracta de connectar-los: això farà que els visitants del centre comercial baixin passejant per gravetat cap al Centre i cap al Font Marítim, ja que a Mataró s’hi passejarà i molt: l’esquema de mobilitat de vianants extindrà les línies gruixudes de molts vianants fins el Mataró Park. Proposem dos nous ponts per a vianants que connectin directament, per sobre l’autopista, el centre comercial amb els eixos urbans existents. Proposem ampliar la vorera est del carrer Joan Fuster al llarg del jardí, per fer-hi el passeig; a la plaça triangular de les dues rieres, proposem fer-hi un dels aparcaments soterranis, ui una gran plaça-jardí sobre; al costat muntanya proposem situar-hi la quarta biblioteca, i al llarg de les dues rieres proposem situar-hi el pavellons modulars Actius, per a comerç de proximitat i activitats lligades al treball de qualitat i km0, en mòduls discontinus per permetre la permeabilitat de la plaça amb el perímetre urbà. Des d’aquí i passejant per passeig existents arribem al Riera 100% vianalitzada i passejant pels nous carrers pacificats i arbrats del Centre, arribem al Front Marítim i les platges i passeigs del port.

**Noves platges a Llevant i a Ponent: les platges com grans espais públics oberts al mar i a les vistes del Front Marítim que reforcen la identitat de Mataró. Una reflexió necessària a curt termini, una viabilitat possible a mig i llarg termini.** Mataró històricament ha tingut platges davant de tot el seu Front Marítim, la creació de ports i dics ha alterat la dinàmica de la costa fent que es perdin les platges al sud-oest dels ports, mentre que s’acumula la sorra al nord-est dels dics dels ports; hi ha platges consolidades i amples com les de Canet, Arenys, Caldetes, Mataró, Premià, Masnou a nord-est dels ports. Si l’administració de les Costes fos catalana, probablement seria més àgil actuar correctament fent platges.

Proposem estudiar una estratègia, amb estudis d’impacte ambiental, de creació pautada de noves platges. Les platges són espais públics de gran qualitat que posen valor les ciutats i la seva relació amb el mar, i a més són ecosistemes diversos que protegeixen la costa. Les platges es fan i es desfan, i es tornen a fer. Proposem estudiar una estratègia ecològicament viable i pautada d’anar creant noves platges a partir de les existents, cap al nord-est, davant de les Cinc Sènies i cap al sud-oest, fins la Riera d’Argentona. Aquestes platges anirien acompanyades de

nous passeigs per a vianants i ciclistes, amb el que el Front Marítim de Mataró podria arribar fins Llanerres. Seria l’inici d’un gran Passeig Marítim continu per a tot el Maresme.

**Passeigs paisatgístics de les Rieres de Sant Simó i d’Argentona i Passeigs paisatgístics de les Cinc Sènies, Passeigs de l’Anella Verda.** Altres eixos paisatgístics al llarg de les dues rieres i que connectin amb l’Anella Verda i amb el paisatge de turons, on hi proposem un passeig panoràmic, que s’integri també a través d’altres passeigs pels camps de les Cinc Sènies integrant-los a l’imaginari col·lectiu com un paisatge únic de cultius de proximitat, que han d’evolucionar cap al cultius ecològics, amb espais de gran bellesa i amb identitat mataronina, amb el mar al fons. Dintre de les Cinc Sènies es pot col·locar usos controlats relacionats amb l’activitat agrícola, per posar-la en valor i obrir-la al públic.

**El traçat ferroviari i el nou Front Marítim: Canes com exemple; i Sabadell i Terrassa. Una reflexió necessària a curt termini, una viabilitat possible a mig i llarg termini.** Mataró i el tren estan relacionats de manera històrica. El traçat ferroviari actualment és una gran barrera, a Mataró i a tot el Maresme, i a més ocupa una gran superfície urbana del Front Marítim, i per tant sembla que cal iniciar o continuar de manera raonada una reflexió sobre la viabilitat de canviar aquesta situació, d’eliminar la barrera del traçat ferroviari per tal que Mataró s’obri totalment al Passeig Marítim, a les platges i al mar, per completar totalment la integració del Centre i de tota la ciutat amb el Front Marítim. Seria un canvi espectacularment positiu per a Mataró.

El Pla Estratègic d’Impuls del Centre de Mataró juntament amb un Pla Director d’Espais Públics poden establir una estratègia de transformació pautada i unes fases viables.

Si analitzem un exemple equivalent, a Canes, el traçat ferroviari va per la costa fora de la ciutat, i quan entra a Canes es desvia cap a una via posterior de ronda del centre i es soterra, ja que la topografia de la ciutat puja el suficient, alliberant tot el front marítim; això fa de Canes el que és, la seva imatge de ciutat estretament relacionada amb les platges i el mar.

Si la situació catalana actual evoluciona i permet que els Rodalies passin a ser de FGC per exemple, podríem analitzar altres dos exemples recents i catalans: l’extensió dels traçats soterranis dels FGC soterrats a Sabadell i Terrassa amb varies noves estacions, fent que els FGC siguin realment el Metro del Vallès, el millor transport públic metropolità, juntament amb el Metro.

Sembla que aquests exemples en ajuden a pensar que el traçat ferroviari es podria desviar, a mig o llarg termini, per les Rondes del Camí de la Geganta, i passar soterrat, amb tres o quatre estacions a Mataró. Adjuntem esquema.

Aquest traçat té la virtut de que el tren passaria per l’eix central longitudinal de la ciutat, en una posició central, amb el que els viatgers potencials es multipliquen, millorant molt el servei i funcionalitat del tren, de manera similar a Bcn on l’estació de França ha quedat marginada en relació al traçat central.

Si més no, aquesta hipòtesi ens ajuda a veure que cal establir una estratègia per anar integrant al màxim tots els espais públics i urbans al llarg del tren, i una de les primeres actuacions a proposar és la que el traçat tingui només dues vies al front del terme municipal de Mataró, i per tant cal establir una primera actuació que és l’eliminació de la platja de vies i els magatzems actuals i recuperar aquests espais estratègics per a usos urbans.

Una alternativa sense canviar el traçat, seria que el tren es transformés en tren-tram, com el Trenet d’Alacant, que és tren quan travessa el territori i tram quan travessa els nuclis urbans, amb les vies a nivell dels espais públics, respectant els semàfors als passos de vianants i encreuaments amb altres carrers, i circulant a velocitat urbana, sense barreres!

#### *Des de la ciutat al camp: Arribar a les Cinc sènies sense adonar-nos-en*

L’estructura de carrers que arriben a les Cinc Sènies, des del centre de la ciutat, es conformen com a línies transversals amb eixamplaments, de diferents mides i proporcions, incorporant les places que es troben al llarg del seu traçat com la Plaça Joan Fiveller o els Jardins de l’Antic Escorxador. La ciutat ja no representarà un tall net entre la forma urbana i la plana agrícola, sinó que els carrers entraran de forma natural fins a transformar-se en camins dins el camp, des d’on continuar passejant. Aquest trobament, suau i progressiu, entre la ciutat i el camp, ajudarà a integrar i apropar totes dues realitats, avui separades.

Els beneficis d’aquesta nova relació i retrobada son múltiples: reforç de la identitat territorial de la ciutat, espais per a una vida més saludable tan física com mental, connexió i socialització intergeneracional, sentiment de pertinença relacionat amb els valors de la natura, coneixement i pràctica de l’economia circular, nova vitalitat urbana associada als espais rurals, nou impuls econòmic per a les Cinc Sènies, atractiu local, nacional i internacional, etc...

Com ja s’ha comentat en l’apartat anterior es contemplen les dues connexions transversals est-oest, es proposa la continuació de la Plaça de la Llibertat- Carrer Herrera pel carrer de la Coma i d’Argentona fins l’Avinguda Puig i Cadafalch. Com a segona connexió, situada al sud del casc antic, la Plaça de Sant Simó- Camí Ral Torre Llauder- Laia l’Arquera- carrer de la Bobinadora i carrer de Josep Calvet, procurant arbrat de continuïtat a tot el Camí Ral. Aquestes dues noves connexions tindrien una continuïtat en els camins existents que recorren l’àrea de les Cinc Sènies.

#### *Vehicles i vianants: Cap a una mobilitat dolça al centre*

La reforma de l’espai públic implica la revisió dels espais de circulació i estacionament de vehicles a carrers, places i parcel·les.

Les actuacions a realitzar tenen com a objectiu: retornar espais als vianants i ciclistes, recuperar voreres amples, passeigs, places i jardins, integrar el patrimoni en els espais públics, nous connectors arbrats cap a les cinc sènies, i connectar el centre amb la platja amb un sistema d’espais públics de qualitat i amb prioritat per al vianant.

Es proposa una nova mobilitat basada en tres anells de restricció de trànsit. Un primer anell que compren el centre històric, un segon que comprèn els entorns immediats i un tercer vinculat a l’eixample exterior.

## MATARÓ CIUTAT IDEAL

Al primer anell, es proposa la peatonalització total del centre amb pas exclusiu a veïns i serveis. Aquest plantejament recuperarà l'espai públic com a lloc de socialització per a les persones, reduirà notablement la contaminació de l'aire i el soroll, i millorarà l'economia i la nova implantació del petit comerç de barri.

Un segon anell intermig, que limita el centre històric amb els nous eixamples, on es proposa la progressiva conversió a carrers amb prioritat invertida configurats amb plataforma única, limitació de velocitat, eliminació d'aparcament en fila en carrers amb voreres de 3m amb arbrat on sigui possible. Aquesta zona també recuperada per als vianants actuarà coma coixí protector del centre històric envers la resta de la ciutat on l'espai públic mantindrà el seu caràcter actual.

Aquest nou sistema d'anelles afavorirà les connexions de mobilitat dolça entre els diferents sistemes territorials que es volen connectar com les 5 sènies o el front marítim.

Es potenciarà el sistema d'aparcaments per tal de compensar la progressiva deslocalització del vehicle privat.

### Nous espais públics semiprivats: *Descobrir nous paisatges urbans.*

Al centre de la ciutat hi ha tres grans espais oberts, actualment d'us privat, que proposem incorporar a la xarxa d'espais públics amb un horari d'us restringit. L'Hort del Rector, els espais adjacents a l'antiga presó i els horts del monestir de l'Assumpció. Aquests nous espais públics verds seran redescoberts pels ciutadans i incorporats al patrimoni paisatgístic de Mataró. El seu condicionament i gestió requereix una inversió mínima i la seva obertura pot provocar un efecte molt positiu en la dinamització del centre, molt mancat d'espais verds de qualitat.

Paral·lelament a aquesta acció es proposa activar iniciatives com les que ja funcionen amb èxit a altres poblacions com Piera (jardins musicals), Art al Nord (Fornells), Moments de flors (Calella), on durant un cap de setmana a l'any s'obren els patis privats més representatius del centre històric, i s'hi duen a terme algunes activitats artístiques per al públic en general. Aquest tipus d'iniciatives, tenen una repercussió important en la projecció de la ciutat i dels seus talents artístics, així com un nou punt de connexió i d'identificació dels ciutadans amb el seu territori més pròxim.

Es proposa també, a nivell d'estratègia per actuacions temporals, on les parcel·les, actualment amb edificis i espais en mal estat o buits, proposem crear uns jardins annexes als carrers de vianants, de manera que s'enriqueixin amb eixamples verds, encara que siguin de caràcter provisional. Proposem també que les tanques del patis industrials o altres espais buits de gran dimensió a l'interior d'illa siguin calades per tal d'incorporar-los visualment a la resta d'espais públics.

### La nova materialitat de l'espai públic: *Una imatge identitaria en el paisatge urbà*

#### Materialitat. Una nova imatge per la ciutat i un nou lligam històric i cultural

Per a la formalització de l'espai públic es proposa una solució basada en materials petris, fugint d'acabats asfàltics, i fent servir paviments de pedra natural, com el granit i paviments de pedra artificial. Per als elements arquitectònics que conformaran diferents elements que anem trobant a l'espai públic com poden ser, les grades, escales i bancs, es farà servir elements de formigó de color similar al del paviment. Associat a la presència de l'antiga muralla es proposa tant paviment verd i paviment verd de junta oberta, amb la voluntat de significar l'element patrimonial. Es farà servir també el pla de terra per indicar antigues traces de muralla o elements arqueològics.

#### Pacificació del centre històric i dels seus entorns.

Per tal de contribuir a que l'espai públic de Mataró sigui un espai més obert, accessible i polivalent, es minimitzen els elements de mobiliari urbà i s'escolliran en funció del seu disseny neutre i efectiu. Les pilones que protegeixen l'espai dels vianants son elements de formigó amb propietats fotocatalítiques (ajuden a la descontaminació de l'aire) i amb un disseny que permet fer-les servir com a seients eventuais. Els escossells dels arbres poden actuar també com a elements reguladors del trànsit i com a contenidors de vegetació arbustiva. La il·luminació es farà amb bàculs i lluminàries ordenats al llarg del carrer, de tipus LED per a una major eficiència. Es proposa també per minimitzar la presència de elements pertorbadors dins l'espai públic es proposa el soterrament de tots els contenidors de residus.



### Potencialitats de l'espai públic vertical: *Acupuntura urbana*

Les parets mitgeres queden exposades a la nostra visió a causa dels canvis urbanístics, i resten en permanent estat provisional, ocasionant una fractura en el teixit urbà i una discontinuïtat paisatgística. Es proposa la reconversió, on es pugui a jardins verticals. D'aquesta manera es pretén dotar de significat aquests espais, aportant-los identitat cultural i social. La intenció de la remodelació de mitgeres no és destacar aquestes parets, sinó que s'integrin en el context on es troben i aportin una plusvàlua tant ecològica com paisatgística.

La intenció es tornar a connectar la solidesa de la ciutat amb la natura circumdant, utilitzant recursos sostenibles que puguin restablir continuïtat amb el territori. Les mitgeres verdes aporten vegetació, biodiversitat i cromatisme a l'espai públic, visibilitat la voluntat de relacionar el centre amb el seu territori i amb allò el caracteritza : plantacions de productes ecològics i viviers.

Com en els exemples presentats en el panell relatiu a l'espai públic, es proposa aprofitar les mitgeres descobertes en tota la ciutat com a un element més del paisatge urbà. Es posa com a exemple les mitgeres situades en una plaça com Plaça Santa Maria poden recuperar valor paisatgístic amb l'ús de vegetació. Al mateix temps, junt a la col·locació de façanes de aquest tipus, es preveu la recuperació i remodelació dels espais contigus a les mateixes façanes, amb l'objectiu d'aconseguir una continuïtat visual i espacial i oferir a la vegada nous espais de trobada. Aquestes accions es duen a terme mitjançant l'ús de paviments verds i paviments verds de junta oberta.

Es prenen com referencia algunes façanes vegetals presentes en el territori, com el Jardí vertical Tarradellas Barcelona (foto) tan a nivell formal com a nivell de funcionament. Les façanes verdes de fet tenen uns sistemes actius que contribueixen a la millora del confort intern a l'edifici. Aquestes actuacions, col·laboren, també, a regular els nivells de humitat, temperatura i

qualitat de l'ambient que es manté òptim i equilibrat; a més a més es un bon sistema per biofiltrar l'aire i retenir les partícules de pols, pol·len i CO<sub>2</sub> i NO<sub>2</sub>.

### El patrimoni de Mataró: *Significació la ciutat històrica*

L'antiga muralla de la ciutat antiga és present ja en alguna de les places de Mataró i existeixen iniciatives per obrir i recuperar algun altre dels seus trams.

La nostra proposta pretén posar en comú i en valor tots els trams de muralla existent incorporant-los a l'espai públic. S'incorpora la memòria del lloc com una capa més de l'espai públic, amb la particularitat d'explicar la historia des d'on va esdevenir. Aquesta ruta cultural, amb una voluntat didàctica i turística incorpora aquelles ruïnes i centres d'interpretació existents, que completen la comprensió del relat.

La intenció és que la muralla passi a ser la protagonista dels llocs que ocupa, tractant l'espai públic per fer possible aquesta comprensió. Les accions serien acompanyar-la de verd o verd amb junta oberta que la signifiqui dins l'espai, un mobiliari urbà que no entri en conflicte amb ella, una senyalística que expliqui tant el tros en qüestió com el concepte general... També es dibuixa al terra i s'explica la muralla en alguns altres trams a on ja no és existent, amb la intenció de completar la comprensió general de la seva historia i traçat.

#### Descoberta de la muralla d'en Titus

Es proposa la reobertura del tram de la Muralla d'en Titus mitjançant l'habilitació d'un passatge, exclusiu per vianants, que vincula directament la Plaça de Santa Anna amb la Plaça de Can Xammar passant per l'edifici de la Peixateria.

Aquest nou pas permetrà recuperar el patrimoni de la muralla ara inaccessible mitjançant un espai públic lineal, de qualitat, i divulgatiu.

#### Les façanes ocultes de la Basílica de Santa Maria

En el marc de la recuperació del patrimoni històric de la Ciutat, es valoren també façanes relacionades a edificis significatius o petits racons que han perdut el seu valor. Prenent com a exemple la Plaça del Fossar Xic, es proposa recuperar espais abans en degradació, utilitzats com a pàrquings... per retornar-los al sistema d'espais públics amb petites intervencions estratègiques de baix cost tals com reparar paviment, il·luminació LED i nou mobiliari urbà.

Per complementar l'estratègia descrita anteriorment es proposa també la restauració de les antigues façanes associades a la Basílica de Santa Maria i incorporar-les al circuit de divulgació patrimoni històric. Una il·luminació cuidada i intencionada dotarà de personalitat i vida fora de les hores de il·luminació diürna. Una senyalètica identificativa acompanyarà l'actuació.