PASSEIG MARÍTIM: FASES CONSTRUCTIVES (1981-2021)

- **1981-1988. PROJECTE I URBANITZACIO DEL PASSEIG MARÍTIM, TRAM SANT SIMÓ-L'ESPIGÓ**

  Entre 1981 i 1983 l'Oficina Tècnica de l'Ajuntament de Mataró dirigida per l'arquitecte Manuel Brullet i Tenas redactà aquest projecte que s'executà pràcticament sencer l'any 1983. Va consistir a construir d'un mur de separació amb la via de tren, crear un nou traçat de la via de cotxes amb els aparcaments corresponents que relaciona els dos passos subterranis existents llavors (el del Cargol a ponent i el de Sant Simó, a llevant), terraplenar el nou parc urbà, crear un passeig de vianants central seguint el traç antic de la via rodada, el passeig de mar i una plaça mirador, construir els serveis sanitaris i col·locar el mobiliari urbà: escales per baixar a la platja, bancs, font, mollons... i fer una plantació intensiva d'arbrat (pins, palmeres, ombús...). El 1986 l'arquitecte Isidre Molsosa instal·là al passeig l'escultura 'Ocellot' de Perecoll.

  Brullet projectà també, entre 1983 i 1987, els passos de Sant Agustí i el de l'espigó, dels quals només se n'executà aquest darrer, obra que s'acabà l'any 1988.

- **1991-1995. EL PORT, PROJECTES (NO EXECUTATS) DEL PLA ESPECIAL DEL FRONT MARÍTIM DE MATARÓ I D'URBANITZACIÓ DEL PASSEIG MARÍTIM**

  L'any 1988 es posa la primera pedra del Port, infraestructura que s'inaugurà el 1991. A les envistes de la seva construcció, dos anys abans l'Ajuntament va optimitzar el gàlib i el traçat del Cargol per facilitar la circulació de transports pesants. Amb la construcció del port s'urbanitzà mínimament el seu entorn i el tram contigu del passeig Marítim.

  Entre 1991 i 1995 es redacta el Pla Especial del Front Marítim de Mataró' (Rosa Barba, Ricard Pié i Albert Colomer, arquitectes, i l'enginyer Carlos Fuente), document que refà el Pla General Baldrich de 1952 i que planteja innovacions com la creació del parc de Mar, la supressió de la via del tren i la modificació de tota la façana marítima de la ciutat. No s'executà i quedà com a document d'estudi, però intervencions posteriors van incorporar algunes de les seves propostes.

  El 1995 l'arquitecta municipal Montserrat Torras i Genís redacta un projecte d'urbanització del passeig entre l'espigó i el Port, amb propostes com la creació

d'un parc de mar seguint la idea del tram ja construït amb arbrat, paral·lel al mur de la Renfe; la creació d'un carrer apte per al trànsit rodat que uneixi el carrer existent amb el port; la creació d'una escullera de roques per salvar el desnivell entre la sorra i el passeig, amb dunes i rampes sobre plataformes i passeres de fusta per anar a l'aigua i el projecte d'un nou pas soterrani a l'altura del carrer de Sant Agustí en substitució del de Brullet del 1983.

Aquest projecte no es va executar, però se n'incorporà gran part del seu contingut al definitiu projecte d'urbanització del tram fet i finançat pel Govern central l'any 2000.

- **2000-2004. PROJECTE I URBANITZACIÓ DEL PASSEIG MARÍTIM, TRAM L'ESPIGÓ-PORT-PAS D'ERNEST LLUCH (ACCÉS DES DE LA PORTA LAIETANA)**
  L'enginyer Luís Cabrera Cazorla, per encàrrec de la Demarcació de Costes de Catalunya del Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient, va redactar l'any 2000 el Projecte de Rehabilitació i Millora de la façana litoral marítima de Mataró, a llevant del Port, un document que com explica el seu autor, utilitzà com a base per a la seva realització els projectes de Montserrat Torras i Genís adequats als nous requeriments mediambientals del moment.

  L'obra va començar l'any 2002 i va ser inaugurada el 2 de febrer de 2004 i va significar la rehabilitació dels 650 metres de façana litoral existents entre l'espigó i el nou Port, amb la creació d'un passeig de sorra d'una amplada de 25 metres, dotat de palmeres, mobiliari i serveis. Una zona de paviment dur separa el passeig de la via destinada a la circulació de vehicles i una plataforma de formigó i pedres salva el desnivell amb la platja i s'ofereix accés al mar des de cinc punts, amb rampes, passeres de fusta i els seus serveis. Es van crear, també, uns grans grups de dunes a la platja per a la protecció de la sorra i contra l'erosió del litoral, per acollir vegetació dunar i per trencar la uniformitat del paisatge. Es construí, així mateix, el pas del carrer de Sant Agustí i es remodelà i amplià el pas de l'estació.

  Independentment del projecte del passeig Marítim i finançat per la Generalitat de Catalunya també es va construir un nou accés al passeig a l'extrem nord-oest de la ciutat, des de la rotonda de la Porta Laietana fins a la zona portuària: el pas d'Ernest Lluch, de 5,5 metres d'amplada, situat al tram final de l'avinguda del mateix nom.

- **2007. CREACIÓ DEL PARC DE MAR , TRAM PASSEIG DEL RENGLE**
  El parc de Mar és una gran zona enjardinada de 750 metres de llargària, situada al sector de desenvolupament del Rengle i delimitada pel passeig de Marina, l'avinguda d'Ernest Lluch, la línia el ferrocarril i el passeig del Rengle.

  L'obra, inaugurada l'any 2007, fou una promoció de l'empresa municipal PUMSA sobre un projecte elaborat per l'oficina d'arquitectura Batlle i Roig. Aquest equip dissenyà el parc amb un conjunt de circumferències que van trencar el seu aspecte lineal, integrades per una successió variada i rica d'elements: arbres i plantes

arbustives i aromàtiques de diferents espècies, pradera, pistes polivalents pavimentades, zones de joc infantils, duna-mirador amb escala d'accés, un amfiteatre i espai per descansar o jugar. Integra l'escultura 'Ondulacions' de Llucià González

- **2019-2021. CONTINUACIÓ D'OBRES AL PASSEIG MARÍTIM I ESCULLERES DE REFORÇ, TRAM PAS D'ERNEST LLUCH-RIERA D'ARGENTONA**

  Durant força anys i per la banda de ponent, el passeig Marítim de Mataró acabava a l'altura de l'avinguda d'Ernest Lluch. La zona litoral estava en mal estat i sense urbanitzar i si es volia continuar el trajecte calia travessar el pas d'Ernest Lluch i seguir pel parc de Mar.

  Entre 2019 i 2021 l'empresa d'infraestructures ferroviàries ADIF i la Demarcació de Costes de l'Estat han finançat la construcció d'un petit espigó i d'esculleres de reforç del marge del passeig Marítim en aquest tram i, alhora, de la via, que ha permès allargar la zona de passeig pel litoral mataroní fins a la riera d'Argentona, amb la previsió que el trajecte pugui continuar, més endavant, fins a comunicar amb els passejos marítims d'altres municipis de la comarca.