

## **ELS PORTS DE BARCELONA, CIUTAT I CIUTADANIA. Reflexions i propostes per al futur del litoral metropolità**

Francesc Magrinyà, Teresa Navas, Josep Mercadé, Miguel Mayorga  
 Professors del Departament d'Infraestructures del Transport i Territori de la UPC  
 Membres del Col·lectiu IntraScapeLab  
[www.intrascapelab.wordpress.com](http://www.intrascapelab.wordpress.com)

En les darreres dècades el Port de Barcelona ha sofert progressives transformacions i ha anat canviant la seva relació amb la ciutat. Una primera transformació es va iniciar en la dècada dels anys 80 amb el Moll de la Fusta i el Port Vell, i es va accelerar amb la preparació dels Jocs Olímpics estenent la transformació amb el Port Olímpic i la Mar Bella. Posteriorment, es va intervenir en peces de l'àmbit de l'Autoritat Portuària de Barcelona com són el Moll d'Espanya i el Maremàgnum, el World Trade Center i el Moll de Barcelona, l'Edifici Vela i la Nova Bocana, a la que ara s'adjunta la darrera proposta de Blau@Ictínea, un nou barri tecnològic en els nous molls a l'àrea del Morrot, de moment ajornada.

L'espai del port es troba, doncs, en un continu mecanisme d'inauguració-decadència-reforma de la reforma. L'administració portuària tira endavant el projecte de la Marina Port Vell per a grans iots. Això afecta a l'entorn del Port Vell i, en especial, al Front Marítim, el qual, juntament amb els barris de la Barceloneta, Ribera, Gòtic, Raval i Poble Sec, estan patint un clar fenomen de *gentrificació*. Hi ha un perill de replicar el fenomen de *gentrificació* portuària amb el seu procés d'elitització i segregació social que s'ha produït a d'altres ciutats portuàries, com és el cas de Puerto Madero (Buenos Aires).

Al seu torn, el Front Marítim de Barcelona té una gran densitat de conjunts amb valor patrimonial amb un ús incert. Hi ha un seguit d'edificis com el de la Delegació d'Hisenda, el Palau de Mar, entre d'altres, que es poden agrupar en diversos sectors –el del Portal de Mar, el Pla de Palau–, que no tenen clar el seu ús futur. I tot això en un marc neoliberal que pretén privatitzar aquest sector de la ciutat.

Ja han passat dues dècades de la transformació positiva dels Jocs Olímpics i la conquesta del mar per part de la ciutat. El Pla General Metropolità de Barcelona està més antiquat encara (1976-2012). Cal una nova reflexió metropolitana per poder repensar el futur del litoral metropolità. I, des d'aquesta perspectiva, analitzar la transformació de les activitats del port de Barcelona i la relació de la ciutat amb el mar.

Des d'IntraScapeLab, Grup de Recerca Interdisciplinari del Departament d'Infraestructures del Transport i Territori de l'Escola d'Enginyers de Camins de la Universitat Politècnica de Catalunya. Barcelona Tech (ETSECCPB-UPC), proposem reflexionar sobre la interacció entre port, ciutat i ciutadania, a partir d'una perspectiva transversal que integra visions de l'enginyeria, arquitectòniques, ambientals, socioeconòmiques i patrimonials. L'objectiu és avaluar els projectes en curs i les tendències d'intervenció existents per elaborar un primer programa de propostes que aposten per la necessitat de reforçar el lligam entre port i ciutat i evidencien la dimensió urbana de la

infraestructura portuària.

**El futur  
dels Ports  
de Barcelona**

**Jornades IntraScapeLab  
28-31 de gener de 2013**

Lloc:  
Facultat de Nàutica, UPC BarcelonaTech  
Plaça Pla del Palau, 18

Patrocina:

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA  
BARCELONATECH  
Facultat de Nàutica de Barcelona

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA  
BARCELONATECH  
Departament d'Infraestructura del Transport  
i del Territori

## Jornades

**El futur dels Ports de Barcelona**  
28 - 31 de Gener de 2013

El Port de Barcelona ha sofert progressives transformacions. Des de la inauguració del Moll de la Fusta a la Nova Bocana, passant pels Jocs Olímpics, Maremàgnum, World Trade Center i Edifici Vela. Aquest espai es troba en un continu mecanisme d'inauguració-decadència-reforma de la reforma. Ara, l'administració portuària proposa passar d'un port esportiu a un port de grans iots al Port Vell. Els edificis de l'entorn com el de la Delegació d'Hisenda, el Palau de Mar, entre d'altres, no tenen clar el seu ús futur. I tot això en un marc neoliberal que pretén privatitzar aquest sector de la ciutat.

Ja han passat dues dècades des de la transformació positiva dels Jocs Olímpics i la conquesta del mar per part de la ciutat. El PGMB ha quedat clarament obsolet (1976-2012). Cal una nova reflexió metropolitana per poder repensar el futur del litoral metropolità. I des d'aquesta perspectiva analitzar la transformació de les activitats del port de Barcelona i la relació de la ciutat amb el mar.

### Dilluns 28 Gener de 2013

19h – 21:00 Taula Rodona: **Les activitats marítimes i l'ús de l'espai del Port de Barcelona**

**William Pegram** Professor del Dep Ciència i Enginyeries Nàutiques de la Facultat de Nàutica

**Joan Guitart** Director del Port Olímpic de Barcelona i Vicepresident de la Zona Costa Barcelona de l'Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics (ACPET).

**José Antonio Caparrós** Armador i Pescador

**Salvador Tarragó** Vicepresident de SOS Monuments

### Dimarts 29 de Gener de 2013

19h – 21:00 Taula Rodona: **Les activitats econòmiques del Port de Barcelona i l'ús ciutadà de l'espai del Port Vell de Barcelona.**

**Adolf Romagosa** Gerent Marina Port 2000

**Joan Alemany** Doctor en Ciències Econòmiques. Historiador del Port de Barcelona

**Javier Moreno** Historiador Doctor en Ciència i Enginyeria Nàutica de la UPC

### Dimecres 30 de Gener de 2013

19h – 21:00 Taula Rodona: **Les activitats urbanes del Port de Barcelona i l'ús ciutadà de l'espai del Port Vell de Barcelona.**

**Maria Buhigas** Directora d'Estratègia Urbana. Tinència Alcaldia de l'Ajuntament de Barcelona

**Itziar González** Arquitecte i Ex Regidora de Ciutat Vella

**Mercè Tatjer** Catedràtica de la UB, Geografia urbana i Història urbana

**Gary Mc Donogh** Antropòleg, University of Pennsylvania

### Dijous 31 de Gener de 2013

19h – 21:00 Taula Rodona: **La legislació urbanística i portuària del Port de Barcelona i l'ús de l'espai ciutadà del Port Vell de Barcelona.**

**Ferran Pons** Professor de Dret Administratiu de la UAB

**Jaime Rodrigo de Larrucea** Cap de la Secció de Dret Marítim del Col·legi d'Advocats de Barcelona

**Pere Caralps** Advocat i Ex Secretari General del Port de Barcelona

**Daniel Jiménez Schlegl** Advocat

Lloc: Facultat de Nàutica, UPC BarcelonaTech  
Plaça Pla del Palau, 18



PER A MÉS INFORMACIÓ:

<http://intrascapelab.wordpress.com>

**Figura 1. Fulletó de les Jornades El futur dels Ports de Barcelona celebrades els dies 28 i 31 de gener de 2013**

Font: Intrascapelab

## Una avaluació crítica de la relació port i ciutat. A la recerca d'un lloc d'identitat

El Port Autònom de Barcelona és un subsistema de l'aglomeració de Barcelona i, com a tal, alguns dels seus sectors més vinculats a la dinàmica de la ciutat, com és el Port Vell, han de reforçar la seva integració al sistema

urbà de Barcelona. Fent extensible aquesta reflexió al seguit d'àmbits que conformen avui en dia els anomenats Ports de Barcelona, caldria preveure un pla de gestió urbana dels usos marítims que afectés al Port Vell, la Nova Bocana, el Port Olímpic, el Port del Fòrum i el Port dels Creuers (el moll de Blau@Ictínea entre ells) (figura 2).



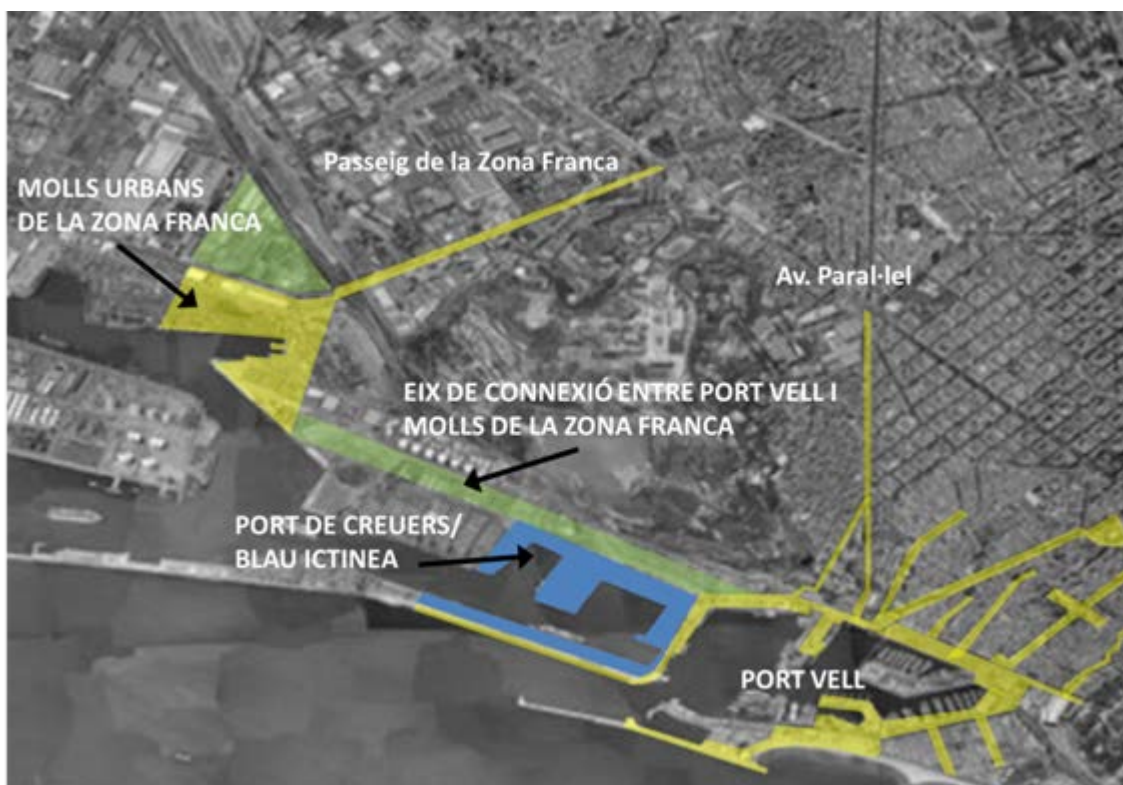
**Figura 2. Els diferents ports de Barcelona**

Font: Intrascapelab

Per exemple, i davant el projecte recentment aprovat de la conversió del Port Vell en Marina de Luxe de la Barceloneta, un criteri de gestió vàlid seria el de situar els vaixells de menys eslora en les parts centrals del port i els de més eslora en la perifèria del port urbà. Un altre aspecte important té a veure amb el factor de seguretat aplicat a les diferents activitats que es desenvolupen en l'espai del port. Caldria revisar els molls i el sector d'aigües tranquil·les en les zones de refugi dels diferents ports. El Port Olímpic, el Port del Fòrum i el Moll dels Pescadors tenen problemes d'agitació d'aigües interiors. En aquesta línia, cal revisar també el funcionament dels clubs de vela i rem.

Una gestió del port en clau urbana ha d'integrar també el valor de la *maritimitat*. Aquest és un concepte que defensa la qualitat específica d'una ciutat portuària i la dels seus espais públics i oberts que permeten a la ciutadania el contacte amb l'aigua. Un valor que es podria perdre amb una excessiva privatització dels espais del port i que un nou Pla General Metropolità de Barcelona, i en el seu defecte el Pla Director Urbanístic ha de reivindicar a través d'una nova planificació que no perdi de vista la interacció entre port i ciutat.

En aquesta planificació esdevé essencial l'establiment d'un sistema de gestió urbana coordinada dels usos marítims dels Ports de Barcelona. Sinó es donen fenòmens parasitaris (Font, 1996). De la mateixa manera que el Port Vell no potser planificat al marge de la ciutat de Barcelona, cal estendre el seu àmbit d'actuació urbana vers els molls de la Nova Bocana i els molls del Port de Creuers. En termes generals, això significa preveure un grau d'urbanitat per a aquests sectors i la connexió urbana entre ells, especialment l'accés al port des del Passeig de la Zona Franca i el d'aquesta zona amb el moll dels Creuers (Blau@Ictínea) (figura 3) i reconquerir l'antic Moll de l'Escullera urbanitzant el Pont mòbil (figura 4).



**Figura 3. Les implicacions de reforma urbana que implica la renovació dels ports de Barcelona**

Font: Intrascapelab



**Figura 4. El Passeig de la Escullera el 1930**

Font: Alemany, 1998

Tot nivell de planejament, territorial i urbà, requereix un Informe d'Avaluació Ambiental i d'una Memòria Ambiental que estigui elaborat segons els criteris ambientals desenvolupats en els darrers anys i no amb un reduït informe de mínims. En l'actualització del Pla Especial d'Usos Portuaris (PEUP) és urgent la incorporació d'un estudi seriós de sostenibilitat ambiental econòmica, social i patrimonial que estigui a l'alçada de les necessitats d'aquesta part central de la metròpolis de Barcelona. Només des d'aquesta anàlisi transversal es pot abordar la

complexitat derivada de la interacció citada entre port i ciutat i evitar que el port de Barcelona esdevingui amb el temps un espai de luxe segregat de la ciutat i un focus *gentrificador* de la Ciutat Vella.

En altres paraules, un no-lloc. De fet, un dels símptomes d'un no-lloc és un espai que entra en la dinàmica al·ludida abans d'inauguració-decadència-reforma (Magrinyà & Maza, 2005). La voluntat política ha d'anar adreçada a assegurar, des de la diversitat urbana d'usos i activitats, un espai amb identitat, relacional i històric. Si prenem la definició de no lloc d'Augé podem observar que molts dels espais del Port de Barcelona poden anar prenent aquesta característica: "Si un lloc pot definir-se com un lloc d'identitat, relacional i històric, un espai que no pot definir-se ni com espai d'identitat, ni com relacional, ni com històric, definirà un no lloc" (Augé, 1998).

Seguint el raonament sobre la necessitat dels estudis avaluadors de la sostenibilitat del port, anem a introduir ara els diferents àmbits d'anàlisi ressenyats abans, com són el social, l'econòmic i l'ambiental i patrimonial. La informació que hem utilitzat així com les reflexions que se'n deriven han estat molt atentes als processos de reflexió fets per part d'experts, coneixedors i usuaris del port de Barcelona i, també, de les dinàmiques ciutadanes que s'han portat a terme en els darrers temps. Estudis econòmics, valoracions ambientals i patrimonials i, de manera rellevant, la participació ciutadana, han permès incorporar noves visions del port de Barcelona a partir de la presa de consciència dels dèficits, la denúncia de les tendències vers la privatització dels espais i la reivindicació de la relació amb el port en base a noves alternatives d'apropiació pública de l'espai .

En aquest sentit, va ser molt important la "Jornada Participativa" que va tenir lloc al Centre Barceloneta el 26 de gener de 2013. Diferents actors ciutadans procedents de dels moviments socials tradicionals i dels nous moviments socials van debatre sobre el port com a espai de contacte amb els barris de Ciutat Vella i també com a lloc de tota la ciutat. Pocs dies més tard, les Jornades i el Workshop "El futur dels Ports de Barcelona", organitzats per Intrascapelab el dies 28 a 31 de gener (figura 1), van aplegar un seguit de taules rodones on es van tractar les activitats marítimes, econòmiques, urbanes i de legislació urbanística en relació a l'ús ciutadà del port de Barcelona. Els resultats del Workshop així com de les Jornades van ser exposats en l'Aula de SOS Monuments celebrada el 12 de febrer a l'Ateneu Barcelonès i que ara es recullen en aquest article.

### ***Sostenibilitat social***

En primer lloc, des de la perspectiva de la sostenibilitat social hi ha un element central que deriva del principi d'accessibilitat universal, que és assegurar un espai obert a tothom, especialment en el contacte amb l'aigua. Això és possible en la consecució de la continuïtat de l'espai públic al llarg de la línia de costa en el seu accés de vianants. S'ha de treballar en la continuïtat entre molls i, per tant, superar les deficiències actuals com són la poca connexió entre el Moll de la Fusta i el de la Barceloneta, preveure la connexió entre el Moll de la Fusta, el de Barcelona i el projectat de Blau@Ictínea al Morrot través d'un nou disseny del Portal de Mar. A més, l'accés de vianants de la Nova Bocana en la línia Moll-Mar no està prevista en el planejament actual.

En aquesta línia, es poden proposar tres grans recorreguts: del Portal de la Pau a l'Antiga Escullera, del Portal de la Pau al Pla de Palau i del Pla de Palau a la Nova Bocana (figura 5).



**Figura 5. Els nous recorreguts dels Ports de Barcelona i la seva interacció amb la ciutat**

Font: Intrascapelab

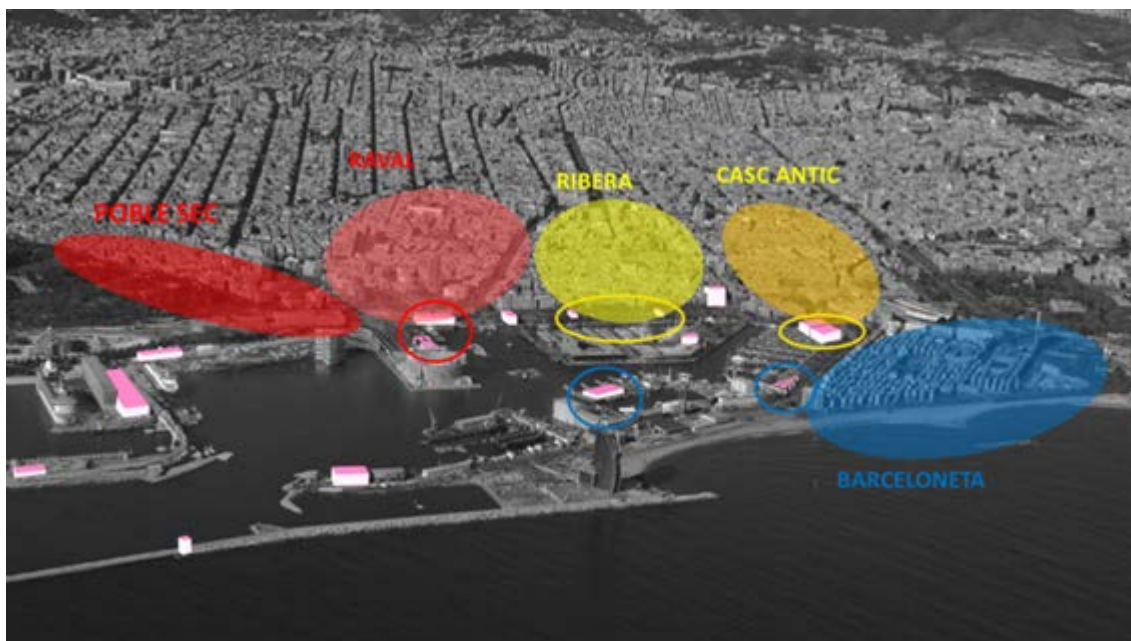
La generació d'espais oberts on el centre és una làmina d'aigua lliure i les vores tenen accés de vianants es complementa necessàriament amb les connexions dels barris de proximitat de Ciutat Vella, amb la ciutat en general i, en una escala superior, amb l'àrea metropolitana de Barcelona (figura 6).



**Figura 6. Les làmines d'aigua dels ports de Barcelona a reconquerir**

Font: Intrascapelab

Hi ha cinc barris en contacte directe amb el port, que són Poble Sec, Raval, Gòtic, Casc antic, Ribera i Barceloneta (figura 7). S'imposa, doncs, una planificació dels equipaments en el marc del sistema urbà i no únicament del port, on es posi en valor el diferencial de la identitat d'aquests espais i la seva diversitat d'usos.



**Figura 7. Els barris marítims de Barcelona i la previsió de noves zones d'activitat urbana en el port**

Font: Intrascapelab

Arribats a aquest punt, la participació pública en els processos de decisió és clau. En el cas del Port Vell calen centres d'activitats que prioritzin l'ús ciutadà d'edificis i espais tradicionalment portuaris, centres que poden ser agrupats en els tres sectors següents:

- Poble Sec/Raval i l'edifici antic de Duanes i un espai al Moll de Barcelona,
- Gòtic/Ribera i uns mòduls al Moll de la Fusta i el Palau de Mar,
- Barceloneta i l'espai indefinit al voltant de l'actual Edifici del Far, la confraria de Pescadors.

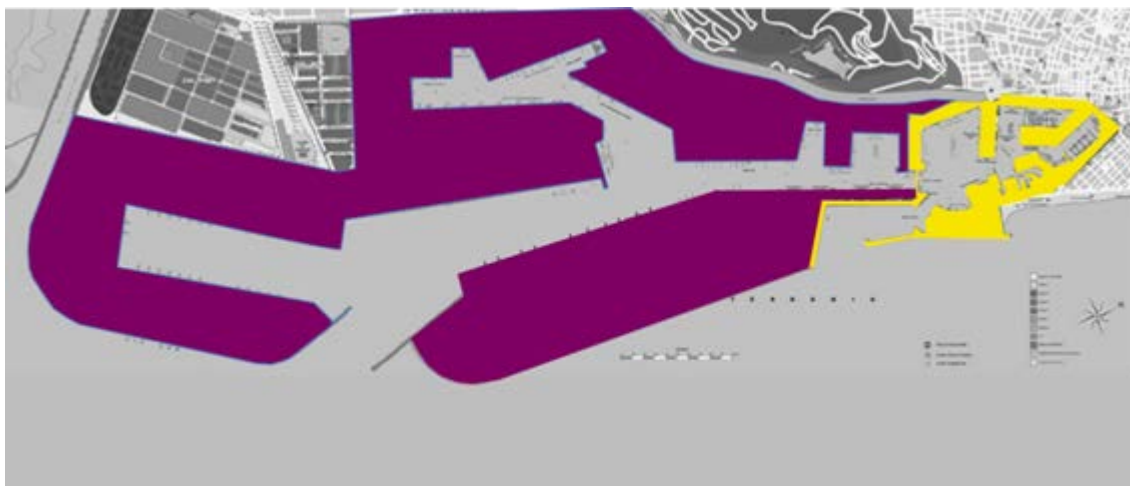
Aquests espais podrien oferir-se en concessió a xarxes socials de proximitat ciutadanes, en dinàmiques innovadores sorgides al voltant del Pla Buits.

### *Sostenibilitat econòmica*

Com a part integrant del sistema urbà, els Ports de Barcelona ofereixen una opció immillorable per a una lectura de l'economia ecològica. En primera instància, cal situar l'aigua com l'element d'atracció principal, i això comporta una avaluació dels valors econòmics dels components social, ambiental i patrimonial que cal tenir en compte més enllà d'una valoració econòmica que només impliqui a l'activitat industrial i de logística portuària.

Cal reconèixer el caràcter de centralitat de la línia de mar. Quan es parla d'activitats econòmiques en el port són, de fet, la suma de les activitats pròpiament marítimes i de serveis. Ha d'existir un equilibri entre les parts, per tal que la part de serveis no sotmeti les activitats derivades dels usos ciutadans, de la mateixa manera que la concepció turística ha d'estar al servei de la ciutat.

Un port monofuncional té menys valor econòmic que un de multifuncional. Es coneix que l'activitat econòmica del Port Marítim representa entre un 90 i un 94 per cent del total mentre que l'activitat del Port Vell està entre el 6 i el 10 per cent (figura 8). Això ratifica que les activitats econòmiques desenvolupades en aquesta part més urbana no es poden cedir a privats amb concessions com la de Desigual o de l'Hotel Vela. Cal buscar un disseny de projectes i programes amb una major diversitat d'usos i activitats. L'indubtable valor de posició que tenen aquestes parts de la ciutat no es poden cedir amb usos particulars que capitalitzen en un valor molt petit el valor social d'aquest espai.



**Figura 8. Les proporcions entre el port logístic i el port urbà**

Font: Intrascapelab

Es pot comprovar en dues entitats portuàries ben diferenciades. Per una banda, l'existència dels pescadors en condicions adequades és un valor econòmic, social i ambiental. Per una altra, l'anomenat Clúster Nàutic de Barcelona és alguna cosa més que una sinergia entre una Marina de Iots de Luxe (figura 9), unes dàrsenes de reparació i la suposada articulació amb la Barcelona World Race, la competició de vela esportiva que organitza cada quatre anys la Fundació de Navegación Oceánica de Barcelona (FNOB). En realitat, el Clúster Nàutic té escala metropolitana i la seva ubicació no té perquè ser únicament al Port Vell. Si es propiciés una gestió conjunta amb els altres Ports de Barcelona aquesta pressió per una concentració excessiva d'activitats en el sector del Port Vell es reduiria i, alhora, es potenciaria la dimensió urbana d'altres sectors que, en aquest moment, són pràcticament desconeguts per al ciutadà, i que segurament podrien generar una activitat econòmica molt més elevada, a la vegada que podrien preservar un ús social.



**Figura 9. El Projecte de la Marina de Luxe a la Barceloneta**

Font: Port Barcelona 2000

### ***Sostenibilitat Ambiental i Patrimonial***

Una anàlisi de la sostenibilitat ambiental i patrimonial conjunta suposa, per davant de tot, dues accions primordials: una avaluació del Patrimoni pesquer, representat avui per l'activitat dels pescadors, i una revisió i valoració del Patrimoni construït del Port Vell. Els dos casos componen el que podem anomenar el Patrimoni Cultural del Port de Barcelona i són les peces claus per a l'elaboració d'un relat urbà adreçat a valorar i donar identitat al lloc.



La preservació i recuperació dels valors ambientals del port són intrínsecs en la consecució d'un espai portuari de qualitat. Una qüestió general és avaluar l'impacte del port de Barcelona amb l'entorn natural. Cal portar a terme els estudis necessaris per conèixer els índexs actuals de contaminació acústica i visual, així com de consum excessiu de la superfície per usos privats que discriminen o impedeixen usos ciutadans. En aquest sentit, un element decisiu és assegurar l'accessibilitat en modes de transport multimodals de caràcter públic, a bicicleta i a peu. Si s'estenen els pàrquings per al vehicle privat s'estan propiciant usos privats de la ciutat en un espai tant central com aquest. Per aquesta raó, i al fil del que s'ha apuntat, considerem que l'oferta actual de places d'aparcament és suficient pel que no es justifica el pàrquing del Moll de Pescadors ni cap altre que es pugui planejar per a la construcció d'edificacions futures específiques per a tal fi. En aquesta mateixa línia i per reforçar el transport públic, seria una bona opció allargar la línia del Trambesòs que passa pel carrer de Wellington i fer-la arribar al Moll de la Fusta, i per vials de serveis, acabar al moll de la Costa, on ara hi ha la nova terminal de Grimaldi.

Com s'ha introduït, la revisió del Patrimoni construït del Port Vell és fonamental per accedir a un coneixement precís del seu estat actual, usos, etc., i poder-ne avaluar la seva conservació i gestió futura dins una visió de conjunt. Dins el territori portuari hi ha construccions que són testimoni directe de la seva evolució com a infraestructura –el cas de la Torre del Rellotge-, d'altres que estan lligades al desenvolupament industrial, com poden ser els edificis dels Magatzems Generals de Dipòsit, les naus de la Nueva Vulcano, i les que tenen a veure amb l'activitat pesquera com la Llotja dels Pescadors. Per no dir que el conjunt dels molls que es van anar construint durant els dos darrers segles componen la infraestructura d'obra civil més efectiva i interessant que confereix al port la seva morfologia particular. La valoració d'aquest Patrimoni com a signe d'identitat del port de Barcelona ha de permetre evitar processos d'abandonament o de substitució i repensar nous usos.

En paral·lel, cal preservar el Patrimoni del Front Marítim, que en molts casos té els seus orígens directament vinculats a l'evolució del port. La riquesa d'elements és mesurable per la quantitat d'edificacions que es troben incloses en el Catàleg del Patrimoni Arquitectònic de l'Ajuntament de Barcelona, les quals ens ha semblat adequat poder agrupar en quatre sectors emblemàtics (figures 10, 11 i 12):

- Sector del Portal de Mar
- Sector del Pla de Palau
- Sector del Moll de Pescadors
- Sector dels Molls de la Vulcano



**Figura 10. El sector patrimonial del Portal del Mar, una ròtula urbana de qualitat**

Font: Intrascapelab



**Figura 11. Imatge aèria del Moll dels Pescadors fins a la Nova Bocana: la continuïtat de l'espai públic i els seus valors patrimonials**

Font: Intrascapelab



**Figura 12. El Moll dels Pescadors amb la proposta d'una bona integració de l'espai públic amb els edificis patrimonials i de la Llotja de Pescadors**

Font: Intrascapelab

Aquests sectors posseeixen una concentració de recursos patrimonials tal que la seva visió de conjunt fa emergir

unes ròtules urbanes de qualitat que poden ser determinants d'una relació més intensiva entre el port i la ciutat. I una recuperació intel·ligent del patrimoni és el factor decisiu per aconseguir aquest propòsit.

## Propostes per a un Port Urbà. Equipaments i Espais de la maritimitat

A continuació, aproximem un esbós de propostes possibles que s'adrecen a afavorir i fer efectiva la necessària interacció entre port, ciutat i ciutadania (figura13). Aquestes propostes es concreten, en un primer nivell, en un nou sistema d'equipaments urbans situats en els espais del port i, en un segon nivell, en remodelar i recuperar espais per posar en valor la maritimitat. Cal dir que bona part d'elles van ser formulades pels participants de les Jornades i el Workshop "El futur dels ports de Barcelona", abans esmentats. Les propostes, a més, obeeixen a escales d'aproximació diverses, ja que mentre que algunes tenen caràcter més general, d'altres perfilen solucions puntuals i concretes.



**Figura 13. Imatge de síntesi del conjunt de propostes elaborades en les Jornades i Workshop "El futur dels Ports de Barcelona"**

Font: Intrascapelab

Respecte als equipaments, una bona estratègia de partida seria reforçar els espais urbans ja existents i la presència de les activitats econòmiques més urbanes en alguns dels indrets del Port Vell que les activitats actuals i els projectes de futur previstos exclouen clarament l'apropiació ciutadana. L'extensió dels equipaments podria complir el paper d'atorgar permeabilitat en continuïtat als espais portuaris més en contacte en l'aigua per tal de reduir les àrees massa especialitzades que, a vegades, tenen a veure amb usos no marítics. Seria el cas de la Nova Bocana i de la zona del Cluster Nàutic.

El canvi d'usos en edificis emblemàtics com pot ser l'Edifici de Correus, amb la proposta d'allotjar el Museu de l'Hermitage, per situar-lo en la zona de contacte ciutat-port –com a alternativa a la seu prevista al moll de la nova Bocana-, o l'Edifici de l'IMAX, seu d'un espai de Teatre creatiu, juntament amb la recuperació de l'edifici de Duanes o de l'edifici a l'extrem del Moll de Pescadors per a usos ciutadans, podrien ser exemples concrets d'actuació. Es podria afegir la transformació de l'Edifici del Far en un Centre de Formació Contínua combinat amb un Centre de Formació de la Maritimitat. Aquest centre podria trobar sinèrgies amb activitats ciutadanes i les pròpies del sector pesquer tradicional. La creació d'espais buits de cessió per als barris de proximitat també forma part d'una xarxa d'equipaments urbans en relació al port que milloraria la que ja existeix: espais en el Moll de la Barcelona, Moll de la Fusta i Moll de la Barceloneta per als cinc barris diferents que integren respectivament la Ciutat Vella.

La proposta d'espais de la maritimitat al port de Barcelona suposa introduir itineraris en continuïtat i remodelar el conjunt de molls que conformen bàsicament l'àmbit del Port Vell. S'indiquen cinc propostes:

a) Crear un recorregut des de les Rambles a l'antiga escullera, a través de la creació d'un nou moll elevat entre el Moll de Barcelona i els Moll de Ponent i el Moll Adossat, reconfigurant el projecte de Blau@Ictínea i dels molls de Creuers. Això seria possible canviant la secció del pont mòbil que connecta el Moll de Ponent amb el Moll

Adossat (moll de l'antic passeig de l'Escullera) amb la conversió d'un dels dos carrils del pont en pas de vianants. Al seu torn, es proposa articular un node d'equipaments al voltant del Portal de la Pau redissenyant els passos de vianants de la Rotonda de la Carbonera i remodelant el Moll de Barcelona i la seva connexió amb el Moll de la Fusta.

b) Remodelar el Moll de la Fusta resolent els seus punts més dèbils, és a dir, la manca d'una connexió bona amb els barris de la Ciutat Vella i la poca connexió directe amb la línia de l'aigua, i l'elevada contaminació acústica de l'indret, tant al Passeig de Colom com al Moll de la Fusta. Aquestes febleses es podrien pal·liar amb la introducció de connexions directes des de la Plaça del Duc de Medinaceli i la part baixa del carrer d'Avinyó, com a passos transversals intermedis en la longitud del Passeig de Colom. La cobertura flexible i sonora de la Ronda de Litoral i la reordenació del Passeig amb l'ampliació de voreres i el desplaçament del carril bus als laterals amb l'objecte de guanyar espai són actuacions que reduirien els nivells sonors actuals.

c) Remodelar el Pla de Palau i el Moll de la Barceloneta, amb l'eliminació de la barrera visual de la Marina de luxe que es crearà just davant del barri de la Barceloneta (figura 14). Cal revisar, com s'ha dit més amunt, la possibilitat de relocalitzar els grans iots a d'altres espais dels Ports de Barcelona. A més cal encarar clarament l'elaboració d'un clúster marítim en el que l'Edifici de la Facultat de Nàutica i la remodelació del centre d'El Far tenen un lloc central. A més es proposa combinar aquestes activitats amb les associades a les activitats de proximitat del barri de la Barceloneta. En aquest sentit, es proposa crear un espai polivalent i d'autogestió al final del Moll de la Barceloneta.



**Figura 14. La barrera urbana que implica el projecte dels Molls de la Marina de Luxe de la Barceloneta**

Font: Intrascapelab

d) Recuperar el Moll dels Pescadors preservant els edificis existents. Ens referim a la remodelació i nova gestió de l'Edifici del Far que podria destinar espais per a la Facultat de Nàutica i per al Centre d'Interpretació de la Maritimitat. Ara bé, aquí el gran repte és posar en valor el Moll de Pescadors on es concentra la poca activitat pesquera que encara queda en actiu al port de Barcelona. Com dèiem, és un patrimoni genuí del lloc que es podria reforçar amb una bona integració entre els espais dedicats als pescadors com és la Llotja i l'ús ciutadà. Dignificar l'espai públic del moll i recuperar l'edifici del seu extrem per a altres usos en poden ser opcions vàlides, així com implementar una línia de transport públic entre els molls de la Pau i dels Pescadors.

e) Recuperar el Moll de la Vulcano i no malvendre'l amb una operació com la de l'Hermitage per al turisme de

creuers. Cal articular un espai obert que prevegi la combinació d'espai públic i de tallers, que posi en valor l'entorn de la Torre de Sant Sebastià com a Patrimoni construït del port i, d'aquesta manera, es recuperi la façana cap a l'interior. Les activitats s'hauran d'adaptar a la preservació d'un lloc històric i central de la maritimitat d'aquesta ciutat.

En definitiva, es tracta de posar el port al servei de la ciutat i no a l'inrevés. Les rendes de posició que busquen obtenir tant el sector hotel·ler com els gran fons privats amb la aquiescència del poder polític amb el règim de concessions que privatitzen l'espai públic no haurien de trobar lloc en aquesta ciutat. Barcelona i els seus ports haurien de reivindicar activitats econòmiques que realment aportin valor afegit i que, alhora, es combinin amb una bona qualitat de l'espai públic. No podem permetre que l'onada neoliberal cedeixi aquests espais en una lògica rendista a uns actors que busquen grans rendibilitats econòmiques per una renda de posició d'un lloc tant privilegiat com aquest sense aportar cap valor afegit per a la ciutadania.

## Bibliografia

ALEMANY, Joan *El Port de Barcelona*. Barcelona: Lunwerg Editores, 1998.

AUGÉ, Marc *Los "no lugares". Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Ed. Gedisa, 1998, p. 83.

FONT, Antonio. Reforma del Port Vell de Barcelona. La explotación parasitaria de la centralidad urbana. In *Urbanismo: revista oficial del Colegio de Arquitectos de Madrid*, ISSN 0213-9391, n° 27, 1996, p. 32-37

MAGRINYÀ, F., MAZA, G. Tinglados de Bar-cel-ona: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002). *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de julio de 2005, vol. IX, núm. 193. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-193.htm>> [ISSN: 1138-9788]

SUBIRÓS, Pep. Barcelona, Port 2000. De la metàfora al simulacro. In *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*, n° 212, 1996.

© Copyright Francesc Magrinyà, 2013.

© Copyright Teresa Navas, 2013.

© Copyright Josep Mercadé, 2013.

© Copyright Miguel Mayorya, 2013.

© Copyright Biblio3W, 2013.

Ficha bibliográfica:

MAGRINYÀ, Francesc; NAVAS, Teresa; MERCADÉ, Josep; MAYORGA, Miguel. Els ports de barcelona, ciutat i ciutadania. Reflexions i propostes per al futur del litoral metropolità. *Biblio 3W. Revista Bibliogràfica de Geografia y Ciencias Sociales*. [En línia]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de noviembre de 2013, Vol. XVIII, n° 1049(20). <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-20.htm>>. [ISSN 1138-9796].

[Volver al índice de Biblio 3W](#)



[Volver al menú principal](#)

