

---

## Recuperació del front portuari: els Molls de la Fusta, de la Barceloneta, d'Espanya, de Barcelona i Nova Bocana, 1987-2012

Jordi Henrich i Monràs, arquitecte

---

Fins a mitjan decenni de 1980, de tot el front portuari de Ciutat Vella i la Barceloneta, l'únic espai públic lliure en contacte amb l'aigua era la plaça del Portal de la Pau. La resta de molls estaven delimitats per una tanca contínua i plens de magatzems i edificacions per a usos portuaris.

Pel que fa al Port Vell, el creixement del port comercial cap el sud, a partir del desviament del riu Llobregat, va permetre alliberar-lo de les activitats portuàries tradicionals.

A partir del Pla Especial del Port Vell, fruit de la col·laboració entre Ajuntament i Autoritat Portuària, es creà un sistema continu de grans passeigs entre la ciutat i el mar, amb un recorregut de 5 km de longitud que integrà nous usos i transformà totalment el paisatge portuari. Es tracta d'uns nous espais públics que parteixen d'unes formes d'interpretar i transformar la ciutat amb unes estratègies urbanístiques que consideren el buit urbà com un bé primordial i històricament escàs a Barcelona.

El del Moll de la Fusta (1987) fou un dels primers projectes de grans dimensions –i segurament el més complex– dut a terme per l'Ajuntament, en col·laboració amb l'Autoritat Portuària, dins de la política de regeneració de la ciutat a partir d'una estratègia de creació i renovació dels espais públics que l'administració municipal emprengué arran de l'adveniment de la democràcia. Fou un projecte que per primera vegada permeté obrir la ciutat a un espai portuari i integrar uns espais públics de grans dimensions davant de la façana de Ciutat Vella.

El Pla va permetre alliberar el Moll de la Barceloneta (1992) d'usos lúdics i comercials i transformar-lo en un nou gran espai públic lligat al port i al barri, amb la integració del passeig Joan de Borbó i la façana portuària, la continuïtat cap a la ciutat amb la plaça de Pau Vila i el Moll de la Fusta, integrant-hi la Marina Port Vell, i obrint el nou passeig a les vistes de la façana i del perfil de la ciutat.

Al Moll d'Espanya (1995), una península enmig del Port Vell, s'hi concentraren tots els usos previstos pel Pla, i fou connectat a la Rambla i amb el Moll de la Fusta mitjançant la Rambla de Mar, primer pont urbà paisatgístic de qualitat sobre una làmina d'aigua a Barcelona.

El Moll de Barcelona (2001) completa el perímetre del Port Vell, amb espais públics que relacionen els usos situats al World Trade Center amb la ciutat mitjançant un passeig obert a les vistes del port.

Finalment, el Moll de la Nova Bocana (Modificació del Pla Especial 2011) amplia el sistema d'espais portuaris integrats a la ciutat. Els usos actuals es completaran amb nous usos privats i públics, usos portuaris, una nova marina esportiva, tot integrat per espais públics que connecten aquest moll amb la ciutat, el port i la platja, i amb nous passeigs cap al sud, amb vistes al mar, a la Nova Bocana, al pont Porta d'Europa, al Moll Adossat i Montjuïc.

## Pla Especial del Port Vell, 1993<sup>1</sup>

A la pàgina web del Port Vell es llegeix:

El 1987 l'Ajuntament de Barcelona va publicar el document d'Àrees de Nova Centralitat, on s'estudiaven espais que, per la seva situació, es podien convertir en nous centres d'activitat fins aleshores desaprofitats.

Una d'aquestes zones coincidia amb l'espai del Port Vell, i el document va resultar decisiu per al projecte de transformació ja que posava en relleu la voluntat municipal de recuperar la zona per a ús ciutadà.

Aquest posicionament per part de l'Ajuntament, coincidint amb el del Port, va servir posteriorment per aplanar les dificultats lògiques i implícites que comportava la redacció del primer planejament urbanístic realitzat per un Port Autònom.

Aquest mateix any, el port comença a elaborar el seu Pla Estratègic, un ambiciós projecte global que estructurava el seu territori en tres àrees principals: el port comercial, el port logístic i el Port Vell. Aquest últim es va convertir en un espai d'especial atenció i es va redefinir amb la intenció de recuperar una antiga infraestructura que havia quedat obsoleta.

Rafael de Càceres, arquitecte i director de Projectes Urbans de l'Ajuntament durant el període 1987-1993, escrigué el següent sobre el Pla Especial del Port Vell a la publicació municipal *Barcelona espai públic*, en el capítol dedicat al Port Vell:

### El primer model

A principis dels anys vuitanta [...] l'Ajuntament va donar al Port Vell el tractament d'Àrea de Nova Centralitat, amb continguts terciaris, sobretot al Moll de la Barceloneta. Aquest primer model significà la primera definició dels continguts del port urbà de Barcelona. [...] Els usos de tipus comercial, els equipaments i les oficines es situaven preferentment al perímetre del Port Vell: als molls del Dipòsit, la Barceloneta i el Rellotge.

---

1. Ajuntament de Barcelona - Autoritat Portuària de Barcelona.  
2. [www.portvellbcn.com](http://www.portvellbcn.com)

El model formal es decantava per la recuperació del pla d'aigua trencant el nexa del Moll d'Espanya amb la ciutat. A la mançana resultant es projectava activitat esportiva i un nou accés des del Moll del Rellotge. [...] El propi Ajuntament va posar en crisi el projecte anterior al moment de traduir-se al Pla Especial del Port Vell, basant-se en raons com les següents:

- La falta d'arguments que poguessin compensar els avantatges de l'accés directe des de la ciutat al Moll d'Espanya; els costos de l'enderroc d'aquest tipus de molls i la pèrdua d'espai públic que implicava.
- La necessitat d'obrir el front portuari de la Barceloneta, malgrat el sacrifici dels tinglados del 1910, i d'establir la continuïtat del Moll de la Fusta per oferir un espai urbà a escala de la ciutat.

#### El desenvolupament del Pla Especial

A escala concreta del Pla Especial, s'ha acomplert allò establert al protocol entre Ajuntament i Port Autònom, amb vistes a la contribució del projecte al reequipament de la ciutat, la consecució d'espais públics i la garantia de la qualitat del disseny de les propostes. En particular el treball s'ha centrat d'una manera prioritària al Moll d'Espanya i al front marítim de la Barceloneta, ja que aquests dos temes s'han convertit en la clau per clarificar el model de relació entre el port i la ciutat, i per definir les relacions espacials i funcionals necessàries per donar al Port Vell la qualitat de port urbà de Barcelona.<sup>3</sup>

### **Moll de la Fusta, 1987-2004 (Moll de Bosch i Alsina)<sup>4</sup>**

El Moll de la Fusta va ser el primer espai públic de l'etapa democràtica que va obrir Barcelona al port a mitjans dels anys vuitanta, esdevenint emblemàtic de la ciutat.

El Moll de la Fusta també tenia "tinglados", que es van enderrocar per deixar pas als nous usos urbans.

L'any 1985, Oriol Bohigas escrivia el següent sobre el Moll de la Fusta, en aquell moment en construcció:

El moll de la Fusta pot ser un model per a la redempció de les vies ràpides. En aquest sector de façana al port hi havia fonamentalment tres elements problemàtics, cada un amb requeriments certament autònoms: el passeig de Colom, l'esplanada del moll i la vista sobre el mar, el cinturó del litoral [...].

La presència immediata del port i la gran extensió de terreny fan pensar que el vianant també tindrà unes altres funcions en aquest sector: les que corresponen a les places i als parcs, és a dir, el repòs, la contemplació del

3. *Barcelona espai públic*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 1993.

4. Manuel de Solà-Morales, arquitecte; Esteve i Robert Terradas, arquitectes (remodelació del moll); Jordi Henrich i Cinto Hom, arquitectes (remodelació de la balconada).

paisatge, les grans concentracions d'esbarjo. Per a això es destinen dos grans espais ben diferenciats. El primer és una plataforma lleugerament elevada entre el passeig de Colom i el moll, de 25 m d'amplada, amb una sèrie de pavellons que concentraran els serveis per a l'activació de l'esbarjo quotidià i amb una certa composició monumental que constituirà la definitiva façana urbana. El segon és l'esplanada del moll de 49 m d'amplada –comunicada amb la plataforma a través d'una sèrie de ponts i escalinates– que es reserva a l'esbarjo més aïllat del fet urbà quotidià i a les concentracions més multitudinàries.

La circulació pesant i ràpida que el tram ha de canalitzar des del cinturó del litoral fins a l'avinguda d'Icària no podia pas ser menystinguda. Però calia resoldre-la amb una doble exigència: que no destorbés el caràcter urbà i la configuració cívica del conjunt i que al mateix temps no fos olímpicament menyspreada sotmetent-la a la segregació i a la sordidesa dels túnels. També els camioners o els que tenen pressa o volen estalviar-se semàfors, tenen dret a gaudir visualment de la ciutat, sobretot en un dels seus paisatges més bells i més significatius. Travessar Barcelona arran de mar hauria de ser sempre una experiència estèticament gratificadora.

[...] amb aquest projecte, s'assoliran tots els propòsits de convivència, funcionalitat i representació que he assenyalat repetidament en parlar de les vies ràpides [...]. Si comptem les vies de transport públic i les d'emergència portuària que s'integren al conjunt del moll, resulta que hi haurà 14 carrils de circulació –dos més dels que hi havia a ans– i 364 places d'aparcament [...] al mateix temps, s'hauran aconseguit una sèrie de faixes per a vianants que entre totes elles sumaran una mitjana de 100 m d'amplada per més de mig quilòmetre de llargada. I, el que és més important, tot disposat amb elements característics de la nostra tradició urbana, inaugurant, per fi, la primera balconada al mar de Barcelona.

L'espai públic resultant va tenir èxit des del primer moment, amb els restaurants de qualitat que funcionaven com a reclam afegit. El seu paper d'únic espai urbà obert al port el va fer molt atractiu, i el moll va ser –i encara és– molt utilitzat per a tot tipus d'activitats multitudinàries.

Ara bé, diverses disfuncions de l'espai públic resultant van fer que en pocs anys la balconada es transformés en un espai infrautilitzat, amb els restaurants tancats després d'una evolució cap als “after hours”, i amb problemes de degradació de tot l'espai. Aquestes disfuncions van portar, l'any 2004, a la necessitat de redactar el projecte de remodelació de la balconada del Moll de la Fusta. Més en detall: les estructures tancades dels antics restaurants generaven una atmosfera negativa, els buits que connectaven amb la Ronda Litoral i amb l'aparcament eren espais sense ús que generaven un àmbit on el soroll i el fum arribaven al passeig, els passos de vianants no eren continus i no eren accessibles, i per tant la permeabilitat transversal entre la ciutat i el passeig era deficient, el que feia que poca gent accedís al passeig.

---

5. Oriol BOHIGAS, *Reconstrucció de Barcelona*, Edicions 62, Barcelona, 1985.

Entre les disfuncions d'aquest espai públic que quedaven fora de les possibilitats del projecte de remodelació, la pena de mencionar-ne dues: 1) La segregació dels carrils bus al centre de la calçada, substituint el passeig central de principis del segle xx, és una excepció als carrils bus de la resta de la ciutat, i genera uns espais de vianants dedicats només al bus que estan infrautilitzats i segregats dels passeigs laterals; si aquests espais s'haguessin integrat als laterals, els dos passeigs serien 6 m més amples. I 2) La Ronda Litoral sentit nord descoberta genera unes contaminacions visual, ambiental i acústica que són incompatibles amb els usos de passeig i de moll urbà de les dues grans peces del moll; segurament podem pensar que quan es va redactar el projecte inicial no hi havia una imatge clara del que acabaria essent la Ronda Litoral, que s'hagués pogut cobrir en els dos sentits de la Ronda.

L'objectiu del projecte de remodelació de la balconada fou posar en valor aquest espai infrautilitzat per disfuncions en el disseny com a espai públic urbà. Es contemplà l'adequació i millora de les condicions d'accessibilitat i funcionals de la balconada, així com de l'aparcament inferior. El passeig es troba construït damunt d'una llosa que cobreix l'aparcament i la calçada sentit sud de la Ronda Litoral. La remodelació es dissenyà amb els mínims elements per tal posar en valor el lloc com a balcó amb vistes al moll i al port, i la seva relació longitudinal i transversal entre els contextos urbà i portuari. Un passeig com aquest, situat enfront del port i entre la Rambla i la Barceloneta, té prou atractius urbans i paisatgístics que assegurin el seu paper com a espai públic de qualitat, i per tant el seu ús intens com a passeig.

La intervenció de la balconada es va fer segons les següents estratègies: 1) alliberament del màxim de superfície de la balconada de desnivells intermedis per potenciar-la com passeig lineal, situat entre la façana de la ciutat i el port, i entre la Rambla i la Barceloneta, posant en valor les seves condicions úniques: les seves grans dimensions com a espai lineal, amb vistes obertes en totes direccions, millorades per la seva posició com a balconada; 2) eliminació dels murs dels pavellons dels antics restaurants i dels buits de l'estructura que connectaven amb la Ronda Litoral i amb l'aparcament, per garantir la continuïtat del pla del passeig sense interrupcions, obrint visuals llargues sense obstacles, creant un passeig diàfan i obert al seu context urbà i portuari; 3) tractament microtopogràfic que minimitza els desnivells entre el passeig i la calçada, mitjançant un sistema de esgraonat que s'adapta a les variacions d'altura, evitant murs i discontinuïtats; 4) renovació del paviment, amb un paviment de qualitat de lloses prefabricades de formigó que es col·loca amb la junta contínua longitudinal emfatitzant la dimensió llarga, la relació amb l'horitzó i el moviment lineal, i el caràcter abstracte, ús de dos colors: el granat per als espais de vianants i el gris fosc per al carril bici; 5) renovació dels elements de mobiliari (baranes, bancs, pilones) amb elements lleugers i transparents; 6) renovació de l'arbrat, plantant palmeres washingtonies que s'identifiquen amb l'arbrat existent en els diferents àmbits del Moll i que estan plantades en testos construïts dins l'aparcament; 7) transformació respectuosa dels pavellons existents en pèrgoles sense sostre, convertides en àmbits d'ombra que pauten el passeig, emmarcant visuals longitudinals i transversals; 8) restauració de la balustrada existent i protecció amb una barana discreta i sòlida que garanteix la

seguretat; 9) adequació de l'accessibilitat a la Balconada des del Barri Gòtic a base de passos de vianants alineats, semaforitzats, sense desnivells i amb guals i rampes per fer-los accessibles; 10) remodelació dels accessos de vianants a l'aparcament inferior: tancament dels dos intermedis amb edicles de vidre i acer inoxidable i adaptació de les escales a la normativa d'accessibilitat; 11) incorporació del carril bici a la Balconada; 12) integració de les ventilacions de l'aparcament dins de bancs d'acer inoxidable i pedra; i 13) restauració de l'escultura *La gamba* de Mariscal, element escultòric identificador de la Balconada (i record dels restaurants inicials, en concret del Gambrinus, d'Alfred Arribas), juntament amb l'escultura *Cap de Barcelona* de Roy Lichtenstein.

La intervenció de remodelació al moll va consistir en: 1) l'aixecament d'un metre, aproximadament, de la rasant del paviment de tot el moll, per posar en valor les vistes cap al port, amb la qual cosa la calçada de la Ronda Litoral quedava una mica amagada i es creava un desnivell amb el moll resolt amb dues grades; 2) el canvi del paviment de llambordes de recuperació per superfícies més confortables per passejar; i 3) introducció de noves espècies d'arbrat que complementen l'estructura original de palmeres.

El moll té els escultures *Joan Salvat Papasseit* de Robert Krier i *La parella* de Laureano Díaz.

## **Moll de la Barceloneta, Passeig Joan de Borbó, Plaça Pau Vila, 1993<sup>6</sup>**

Rafael de Càceres escrivia, en relació a l'actuació al front portuari de la Barceloneta:

El passeig del Moll de la Barceloneta és una part essencial de la idea de corona perimetral, entesa com un element urbà continu a escala de ciutat.

Conjuntament amb el Moll de la Fusta constitueix el límit de la ciutat i el port. Representa la recuperació de la històrica visió de la façana de la ciutat, de la ciutat vista des d'ella mateixa.

Les raons que han justificat l'enderroc dels *tinglados* han estat de tipus històric i urbanístic. [...] L'enderroc dels *tinglados* ha estat el primer acte destinat a obrir els límits de la Barceloneta, aïllada fins ara del port, de la ciutat, de la platja, per la presència dels *tinglados*, les infraestructures ferroviàries, la rasant del Passeig Marítim i la privatització produïda pels banys i restaurants.

Portar a terme la opció anterior ha suposat, per part del Port Autònom, la renúncia a l'aprofitament dels 6.163 m<sup>2</sup> de sostre que ofería el PE del Port Vell,

---

6. Jordi Henrich, Olga Tarrasó, Rafael de Càceres, arquitectes; Pere Mateu, ECCP; Port 2000.

com també afrontar el finançament de la urbanització de quasi set hectàrees [...].

Si bé és cert que els problemes estructurals de la Barceloneta estan al seu interior: habitatge, equipament, està clar també, que el tancament tradicional dels seus límits ha condicionat el seu desenvolupament.

Aquest conjunt d'espais urbans ocupa una superfície de més de 13 hectàrees i materialitza, conjuntament amb el Moll de la Fusta, la plaça del Portal de la Pau i el Moll de Barcelona, la corona perimetral que envolta el Port Vell. Aquest espai urbà, des del seu inici al Moll d'Espanya fins al Moll del Rellotge, constitueix un passeig longitudinal al costat de l'aigua de més d'1 km de longitud, i per la seva orientació i disposició en relació a Barcelona suposa la consecució de la vista de la ciutat des d'ella mateixa.

#### PASSEIG JOAN DE BORBÓ I MOLL DE LA BARCELONETA

El passeig i el moll s'ordenen com un gran espai lineal, que respon a la seva doble vocació de passeig lligat al barri de la Barceloneta i al port, mantenint el caràcter de moll i d'espai buit inherent al context i escala portuàries, però matisant i emmarcant amb arbrat les zones més properes al barri, obrint-se gradualment des d'aquest cap al port.

La vorera de la banda de la Barceloneta s'amplia fins a 15 m i dobla la filera de plàtans a manera de passeig, millorant d'aquesta manera la relació entre l'espai per a passeig i l'àmbit ocupat per les terrasses de bars i restaurants; entre l'arbrat es distribueixen les columnes d'enllumenat d'escala mitjana i els bancs. Sota la calçada se situa un aparcament subterrani que es perllonga per sota de la plaça de Pau Vila fins arribar al límit amb la Ronda Litoral, que en aquest tram passa soterrada.

La secció del moll de la Barceloneta, entre la calçada i l'aigua, reflecteix el canvi d'escala. Una vorera d'11 m d'amplada es relaciona amb la del costat Barceloneta amb una filera de plàtans. La rasant d'aquesta vorera, que és la mateixa que la del barri, s'uneix amb la del cantell del moll, resultant un pla suaument inclinat cap l'aigua, amb un pendent del 3,6%. Cap al costat port, grups irregulars de bellaombres, tipuanes, parkinsonies i palmeres d'alçada mitjana trenquen les alineacions pròpies del carrer, obrint perspectives cap al port i la ciutat, formant àmbits d'ombra que contrasten amb la resta de l'espai. A partir d'aquí el moll es pauta amb grans ritmes de grups de palmeres de mitjana i gran altura, que emmarquen les vistes cap al port i la ciutat, i per columnes d'enllumenat de 16 m d'alçada. En els extrems del moll, dos grans espais lleugerament inclinats de manera ascendent cap a l'aigua actuen com a elements de contrapunt i transició respecte als edificis, distribuint les circulacions dels vianants cap als perímetres del moll; els desnivells resultants entre els espais elevats i la part del moll més propera a l'aigua es resolen amb grades orientades cap a les vistes. Aquests dos espais destaquen a manera de subratllats sobre el

---

#### 7. VVAA, *Barcelona...*

perfil del passeig; plantacions irregulars de pins i palmeres relacionen l'espai més pròxim al mar amb el passeig marítim.

Al llarg del moll hi hagut fins ara una marina esportiva amb els pantalans a una cota més baixa que la del cantell, on es col·locà una balustrada banc com a límit, que, posteriorment, es canvià per una tanca baixa, sòbria i transparent, que permet mantenir les vistes transversals, cap al pla d'aigua i el paisatge portuari urbà. Els accessos a la marina se situen en els punts d'inflexió situats en els extrems del moll.

#### AMPLIACIÓ DEL MOLL DEL DIPÒSIT

Per tal de connectar els molls de la Barceloneta i de la Fusta ha estat necessari ampliar el moll existent per sobre de l'aigua mitjançant una estructura pilotada que ha permès la construcció d'espais de gran amplada per als vianants: el moll ha passat de 4 a 16 m d'amplada. Aquest nou moll es delimita per la balustrada banc. L'acord de rasants amb el moll de la Barceloneta es produeix mitjançant plecs dels paviments,

#### PLAÇA DE PAU VILA, PLA DE PALAU, PLAÇA DE CORREUS, PASSEIG D'ISABEL II

L'àrea urbana del Pla de Palau ha vist incrementat el seu protagonisme com a nus viari amb la Ronda Litoral. Amb la transformació del Port Vell com a nou centre direccional es produeix no només una gran aflluència de ciutadans que utilitzen el transport públic o privat, sinó que es genera una activitat de passeig lineal de vora d'aigua d'una longitud considerable. Dues peces com els molls de la Fusta i de la Barceloneta necessiten una ròtula important que l'edifici del Palau de Mar obliga a desplaçar cap a la part posterior i que connecta amb el Pla de Palau.

La reordenació de la zona es basa en el repartiment de bandes d'ús contínues per als vianants independent de les corresponents al trànsit que travessen superfícies pavimentades amb diferents materials i arbrades amb diferents espècies, iguals a les del Moll de la Barceloneta, formant una gegantina catifa que recull les diverses geometries concedint al lloc una nova estructura. La il·luminació es basa en una trama de grans dimensions formada per columnes de 16 m, iguals a les del moll, que pauten l'espai.

Les àrees del Pla de Palau i passeig d'Isabel II s'han reordenat seguint els traçats ortogonals i rectilinis propis d'aquesta estructura urbana.

#### PAVIMENTS I TOPOGRAFIA

En tot aquest conjunt d'espais urbans s'han utilitzat els mateixos materials per reforçar la unitat espacial i conceptual de la intervenció. El panot a les zones de contacte amb l'edificació, la pedra artificial i l'aglomerat asfàltic, tots dos de color granat, formant grans taques longitudinals de formes diverses, la llamborda de recuperació de grans dimensions utilitzat en l'espai triangular més proper al mar, la llamborda petita marcant certs recorreguts i formant talussos, les lloses de granit, les grades i les vorades granítiques mecanitzats formant línies horitzontals, i la gespa, configurant grans taques que reforcen la geometria del traçat general. Per emfatitzar certs recorreguts o traces, s'ha utilitzat com a recurs petits moviments



topogràfics creant plans en contrapendent, formant desnivells acabats amb graons, grades, plecs i talussos suaus. Tots els àmbits són accessibles.

#### ART PÚBLIC

Aquest espai públic té peces d'art públic, integrades a diferents àmbits, d'Ulrich Ruckriem, Lothar Baumgarten, Mario Merz.

#### NOU PLA ESPECIAL MARINA DE LUXE

L'equilibri aconseguit en l'obra original, entre usos públics i usos privats, amb uns accessos integrats i amb un límit transparent i discret –transparència que ha permès tenir vistes des del moll cap al port i la ciutat–, no hauria de veure's compromès amb la nova marina de luxe en construcció. El Moll de la Barceloneta no ha de perdre la seva relació visual amb la làmina d'aigua ni les vistes al port i la ciutat, ja que, si no, perdria un de les seus atributs principals, el d'obrir el barri de la Barceloneta a la ciutat.

### **Moll d'Espanya, 1995<sup>8</sup>**

Al Moll d'Espanya s'hi concentraren tots els usos previstos al Pla Especial, i fou vinculat a la Rambla i el Moll de la Fusta mitjançant la Rambla de Mar, primer pont urbà paisatgístic de qualitat sobre una làmina d'aigua a Barcelona.

Rafael de Càceres escrigué, en relació a l'actuació al Moll d'Espanya:

La forma del Moll d'Espanya i el Port Vell

Des de 1873 [...] les amplades necessàries per a la maniobra dels vaixells i el diseg d'aconseguir la major longitud varen ser raons per decantar la geometria del nou moll [...]. Les deu hectàrees de moll creades van trencar la imatge de badia que inicialment oferia la dàrsena del port. [...]

La solució que es pretén suposa la diferenciació formal de la vora del moll; la visió completa de la façana de la ciutat, amb l'enderroc dels tinglados de la Barceloneta; i el disseny d'una zona verda sense edificació al braç del Moll d'Espanya.

Si més no, és important destacar que amb el projecte que es planteja no s'hipotequen altres propostes futures, i que el desplaçament dels clubs i la connexió amb la Rambla seran elements que podran aportar més dades per decidir el futur del Moll d'Espanya.

L'arquitectura del Moll d'Espanya

La proposta s'allunya de competir formalment amb el complex fons de la ciutat, amb un llenguatge sense concessió a l'anèdota: plataformes horitzontals de vidre, fusta i pedra, amb una altura de 12 m [...].<sup>9</sup>

8. Viaplana-Piñón, arquitectes (ordenació general, espais públics, Rambla de Mar i Maremàgnum).

9. VVAA, *Barcelona...*

El Moll d'Espanya també tenia “tinglados”, que es van enderrocar per deixar pas als nous usos urbans.

La Rambla de Mar i el Maremàgnum constitueixen un dels conjunts més encertats de la ciutat d'interrelació d'espai públic, arquitectura i paisatge, posant en valor la relació amb el seu context portuari, introduint nous recorreguts i nous usos, tot obert al paisatge del port. L'edifici és un contenidor rotund, obert i integrat al seu context, i com a virtut té la flexibilitat, i fins i tot el seu ús actual podria transformar-se.

La resta del moll conté altres usos lúdics-culturals, articulats per un sistema d'espais públics, passeigs i espais d'estada que obren el moll a la ciutat.

### **Plaça Portal de la Pau, 1995<sup>10</sup>**

Aquest espai públic ha estat durant molts anys l'únic entre la ciutat i el port, obrint les Rambles a l'horitzó; també ha estat accés a les populars Golondrines. Un espai amb unes vistes fantàstiques del Port Vell.

La remodelació posà en valor les característiques principals d'aquest espai: obertura de visuals i de recorreguts, a la ciutat i al port, tan transversalment com longitudinal, amb sobrietat en el disseny i qualitat de materials.

És la connexió transversal entre les Rambles i la Rambla de Mar, un dels recorreguts urbans més interessants entre la ciutat i el Port Vell.

L'escultura de Robert Krier *Ròmul Bosch i Alsina* qualifica l'espai.

### **Moll de Barcelona, 2001<sup>11</sup>**

El Moll de Barcelona és el límit sud-oest entre l'àrea del Port Vell i el port comercial i industrial; el moll s'utilitza per a embarcacions de creuers i de les línies regulars a les illes Balears, i com a centre de negocis.

Rafael de Càceres escrigué, en relació a l'actuació al Moll de Barcelona:

Al Moll de Barcelona es concentren les funcions relacionades amb el moviment de passatgers, la contractació comercial, centre de negocis, agències relacionades amb el sector portuari i el comerç internacional i la seu dels organismes rectors del Port Autònom. [...]

La intervenció de la comissió de seguiment, a partir de l'arquitectura presentada, ha reduït l'altura permesa pel PE de 50 a 38 m, sempre per sota del primer terç de la Torre de Jaume I. S'ha suprimit les passeres d'unió amb la

10. Rafael de Càceres, arquitecte.

11. Pei, Cobb (World Trade Center); Rafael de Càceres, arquitecte (estacions terminals); Jordi Henrich i Olga Tarrasó, arquitectes (espai públic).

terminal de passatgers, a fi de dotar de major autonomia formal a l'edifici en relació a la Torre de Jaume I a l'espai del moll i s'ha simplificat l'arquitectura proposada inicialment.

L'edifici de planta rodona amb un pati quadrat al seu interior no representa cap intromissió al perfil de Barcelona, ni de la muntanya de Montjuïc, des del passeig de la ciutat (Molls de la fusta i de la Barceloneta, donada la situació avançada del Moll de Barcelona).

L'edificació es situa a 68 m de la Torre de Jaume I.<sup>12</sup>

El moll té unes dimensions de 630 m per 170 m. El disseny urbà del passeig en aquest moll està relacionat amb la geometria de l'edifici del World Trade Center, situat en un extrem, i del seu aparcament subterrani. El World Trade Center Barcelona, edifici d'oficines i hotel, dissenyat per Pei, Cobb and Partners, és un gran volum format per quatre edificis amb una envoltant global exterior en forma troncocònica invertida, recolzada sobre un sòcol format per les dues terminals de passatgers dissenyades per Rafael de Càceres, que formen un espai de 75 m d'amplada, que emmarca la torre de Jaume I, de 100 m d'altura, del telefèric de Montjuïc a la Barceloneta, una de les fites paisatgístiques del port.

El passeig té la funció de connectar el gran edifici i la ciutat, vianants i vehicles, integrant un aparcament soterrani, així com els límits i els accessos als espais laterals d'accés als molls i als vaixells. Una nova plataforma amb la mateixa amplada que la formada entre les dues terminals anteriors, 75 m, i una longitud de 400 m, relaciona els nous edificis amb la ciutat, i supera suaument la diferència de nivell de 1,50 m entre la base d'accés del World Trade Center i la ciutat. Un passeig central de vianants, de 40 m d'amplada, queda emmarcat per dues calçades per a vehicles que condueixen cap a l'edifici i cap a les rampes d'accés a l'aparcament. Aquestes rampes es troben situades en dues voreres laterals de 10 m d'amplada, que limiten amb les zones de tràfic portuari i que contenen a més les escales d'accés a l'aparcament.

A l'extrem urbà del passeig, una rotonda el·líptica connecta amb la rotonda de les Drassanes i amb la ciutat, resolent l'accés viari al port des de la ciutat a través del passeig del Moll de Sant Bertran.

Per filtrar la presència del gran edifici respecte al moll, el disseny del passeig busca relacionar-se amb el context paisatgístic portuari. El paviment de granit es col·loca en faixes transversals, buscant relacionar el passeig central i les voreres laterals. Aquest paviment, amb un tractament abstracte del pla de suport, s'estructura amb una trama d'escocells i parterres que configuren diversos àmbits: un de central de recorregut lineal, i dos laterals de caràcter més estàtic. La vegetació i l'enllumenat es tracen en dues trames que articulen la plataforma.

L'aparcament té una secció en U amb la zona central més baixa, de manera que permet un gruix d'1,50 m de terres per a plantació d'arbrat. Hi ha una trama principal d'arbrat de mida mitjana-gran, *gleditsia triacanthos inermis*, que es disposa cada 8 i 11 m, afegint a aquesta trama una puntuació de palmera datilera i washingtonia. En els extrems laterals del passeig apareixen, amb un ritme sincopat,

---

12. VVAA, *Barcelona...*

les altes casuarines barrejades amb les palmeres, amb altures proporcionades a la seva condició d'elements situats al límit del passeig. Finalment, hi ha una disposició irregular d'arbres petits, *parkinsonia aculeata*, que introdueixen ombra lleugera. Els elements d'il·luminació, molt expressius i d'acer inoxidable, se situen segons una trama al llarg i ample de tota l'espai públic, fins i tot a la zona entre la torre del telefèric i l'hotel del World Trade Center. Els llums formen un sostre transparent sobre el passeig i filtren i matisen la presència del gran edifici en relació al moll. En resposta a l'arquitectura de les dues terminals de l'edifici, es van disposar, al llarg dels límits del passeig, dues línies de columnes d'il·luminació de 17 m d'alçada, que il·luminen els espais portuaris laterals del moll i formen una estructura lleugera que recull el volum de les dues terminals i el prolonga a tot el moll.

L'escultura *Ones*, d'Andreu Alfaro, qualifica la intersecció entre el Moll de Barcelona i la ciutat, i és visible des de l'accés de la Ronda Litoral, venint del sud. De grans dimensions –42 m d'alçada i 88 d'amplada–, el conjunt de 7 arcs d'acer inoxidable superposats és una de les escultures més grans d'Europa, i la seva configuració, lleugera, transparent i lliure, equilibra el volum del World Trade Center, i és com una gran porta monumental formada per diferents portes, obertes a totes les escales i a totes les direccions.

### **Espais públics del Moll de la Nova Bocana, 2007-2011<sup>13</sup>**

Aquesta obra fou finançada pel concessionari privat que va construir l'Hotel Vela, l'aparcament subterrani i l'edifici triangular d'oficines. El projecte i l'execució de l'obra van ser supervisats i aprovats per l'Autoritat Portuària de Barcelona i per l'Ajuntament de Barcelona. El projecte contemplava la integració dels nous edificis –l'Hotel Vela i l'edifici d'oficines– i dels espais públics existents i de nova creació en el sistema d'espais públics d'aquest context portuari i marítim.

Aquests espais públics són: la prolongació del Passeig Marítim (4a fase) per davant de l'Hotel Vela; la creació del passeig tangent al Passeig Marítim que condueix a l'accés principal de l'hotel i cap els espais públics situats al sud; la prolongació del passeig Joan de Borbó i del viari cap a tot aquest nou àmbit, on es crea una gran rotonda allargada formada per tres petites rotondes; un espai acompanyat per àmplies voreres-passejos; la gran plaça a la cota 5-6,60 d'accés a l'hotel, que és la gran plaça central de tot l'àmbit de Nova Bocana, on s'han integrat els accessos a l'aparcament subterrani i els accessos vehiculars a l'hotel, per potenciar al màxim els espais de vianants d'accés a l'hotel i d'accés a la plaça mirador situada al sud de l'hotel a la cota 11; disseny d'accés per a vianants mitjançant rampa adaptada i escalinata; integració de materials i mobiliari amb el passeig Marítim (3a fase) i amb el passeig Joan de Borbó.

---

13. Jordi Henrich i Jaume Artigues, arquitectes; Ricardo Bofill Taller d'Arquitectura; David Pino ecpp, APB.

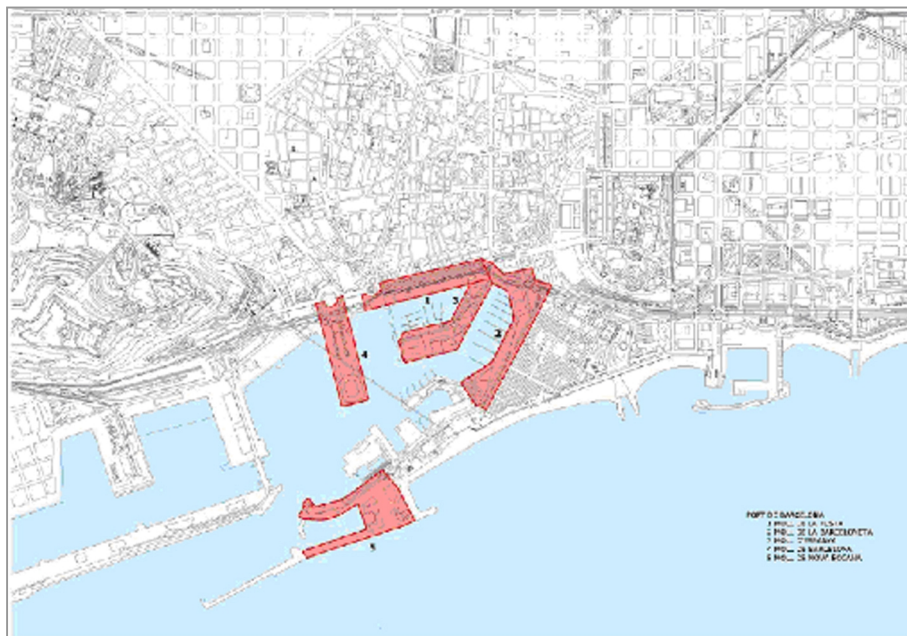
## **Modificació del Pla Especial de la Nova Bocana, 2011<sup>14</sup>**

El Pla contemplava la modificació del Pla Especial inicial, redactat per Ricardo Bofill Taller de Arquitectura, amb els següents conceptes, nascuts a partir d'una relectura de canvi d'usos i de la creació d'estructura contínua d'espais públics i de passejos que connecten amb la ciutat i obren el Moll al seu context portuari i marítim: 1) creació d'una marina esportiva a la dàrsena, inicialment projectada per als pescadors; 2) transformació de l'edifici de la llotja en edifici d'oficines i comerç; 3) dotació dels elements necessaris per a la marina esportiva, accessos i edificacions com capitania, pallols o marina seca; 4) integració paisatgística d'aquests elements (la marina seca se situa sota d'una plaça mirador a la cota 11 que amplia la plaça existent i els pallols se situen sota d'un passeig mirador al llarg del dic d'abric de la cota 10,5 m; creació de passejos perimetrals de la marina a cota de moll; creació d'una gran plaça central oberta a la marina; consolidació de la gran plaça central entre l'Hotel Vela, l'edifici triangular i els nous edificis; incorporació d'un nou edifici d'equipament municipal); 5) prolongació fins a la punta del moll del passeig de vianants de Joan de Borbó, amb un espai final mirador de la Nova Bocana, el port i Montjuïc; 6) obertura del moll interior i connexió amb el port (proposta de creació d'un servei de transport públic portuari aquàtic, amb integració tarifària amb el sistema de la ciutat, i creació de parada al Moll de la Nova Bocana); 7) integració dels edificis portuaris que complementen la barreja d'usos del moll, com tallers de reparació d'embarcacions esportives i, possiblement, el nou Hermitage.

---

14. Jordi Henrich, Jaume Artigues, arquitectes; David Pino eccp, APB; Marta González eccp, SENER; Ricardo Bofill, Taller de Arquitectura, Pla Especial inicial.

*Figura 1.* Pla Especial del Port Vell. Ajuntament de Barcelona, Autoritat Portuària de Barcelona, 1993.



*Figura 2.* Moll de la Fusta. Fotografia de Jordi Henrich.



*Figura 3.* Plaça de Pau Vila. Fotografia de Jordi Henrich.



*Figura 4.* Moll de la Barceloneta. Fotografia de Jordi Henrich.



*Figura 5.* Moll de la Barceloneta. Fotografia de Jordi Henrich.



*Figura 6.* Port Vell. Fotografia de Jordi Henrich.





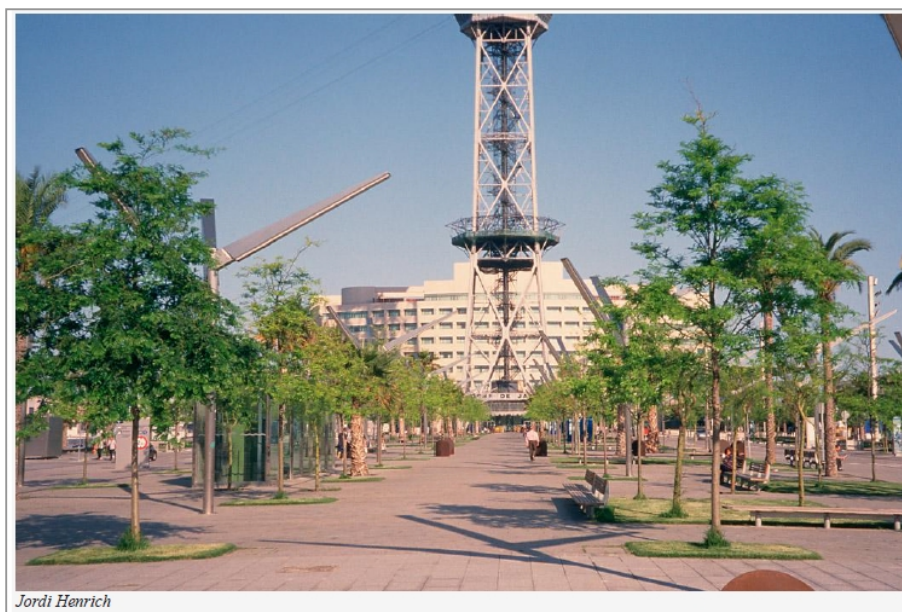
*Figura 7.* Moll de Barcelona. Fotografia de Jordi Henrich.



*Figura 8.* Moll de Barcelona. Fotografia de Jordi Henrich.



*Figura 9.* Moll de Barcelona. Fotografia de Jordi Henrich.



*Figura 10.* Moll de Barcelona. Fotografia de Jordi Henrich.



*Figura 11. Modificació del Pla Especial de la Nova Bocana. 2011. Jordi Henrich.*

