



ESTUDIO DE LA CONEXIÓN CÍVICA Y VIARIA EN LOS HUERTOS DE SANT BERTRAN, PUERTO DE BARCELONA

Coll, Jaime ^{1*}; Leclerc, Judith ²

Remisión inicial: 2019-06-08; **Remisión definitiva:** 2019-09-12; **Publicación:** 2019-12-21

Citación: Coll, J. y Leclerc, J. (2019). Estudio de la conexión cívica y viaria en los huertos de Sant Bertran, puerto de Barcelona. En *XIII CTV 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: "Challenges and paradigms of the contemporary city"*: UPC, Barcelona, October 2-4, 2019. Barcelona: CPSV, 2019, p. 8517. E-ISSN 2604-6512. DOI <http://dx.doi.org/10.5821/ctv.8517>

Resumen

El objetivo de la ponencia es presentar un estudio/investigación titulado "A primera línea" realizado para Barcelona Regional, sobre la conexión cívica (extender la trama urbana de Poble Sec hasta el mar) y viaria (modificación de la Carbonera y urbanización de los terrenos del Cinturó Litoral en el paso por el Morrot). Este trabajo forma parte de una serie de 12 trabajos encargados por B.R con ocasión del 25 aniversario de las Rondas de Barcelona. El objetivo del estudio es el de reencontrar la identidad del lugar y la maritimidad de los usos que deben configurar el futuro espacio cívico y urbano del Muelle de Sant Bertran, al pie del Morrot.

La metodología ha consistido en observar y dibujar lo ordinario del puerto, y representarlos como elementos extraordinarios, intentando construir representaciones con "múltiples puntos de vista", tal y como explica Stefano Boeri en el ensayo "Atlas eclécticos" (2003). Hemos construido tres Atlas del Puerto (Tipológico, de Actividades y Pintoresco) a partir de fotografías, informes, estadísticas, historias, ensayos, artículos ...que es el que nos ha permitido buscar las "correspondencias entre espacio y sociedad".

Para construir estos tres Atlas, hemos revisado el puerto a partir de 4 miradas: 1) Mirada Oblicua. Al contrario de la arrogancia cenital, "un punto de vista que promueve un fuerte distanciamiento entre el observador y el territorio", 2) Mirada de indicios. Elementos indicadores de una actividad extraordinaria, 3) Mirada de muestras. Estudiar las diferentes tipologías portuarias, tanto actuales como históricas y observar las "declinaciones" que presentan en diferentes contextos y, 4) Franjas de percepción. Describimos el potencial de un mismo lugar para generar actividades múltiples.

Se han construido 34 fichas de elementos, edificios, situaciones, existentes (en general re-programados), nunca construidos o desaparecidos. Lo que Montalbán llama los solistas del corazón, aquellos elementos que en un determinado momento han configurado un espacio, actividad fundamental en la vida del puerto (el club Marítimo flotante en el muelle de Barcelona en 1906 o el restaurante Mar y Cielo al faro del rompeolas en el 1926) y que como tantos otros han desaparecido por la especulación, otras prioridades o simplemente ignorancia del valor que han tenido edificios a veces insignificantes pero muy importantes en la memoria de la gente.

Se proponen 6 actuaciones que permitan generar una ciudad "pluridimensional", un lugar con potencial para generar múltiples actividades marítimas, más cerradas, un lugar en evolución:

- Re-Programar las Naves de Sant Bertran en escuela de la Mar y el edificio de Correo en vivienda social
- Re-Habitar el puerto. Acercar Poble Sec a primera línea
- Re-Urbanizar el Puerto, eliminar vallas, recuperar espacio público lleno de actividades
- Re-Definir el perfil del frente marítimo, compatible con actividad nauticas
- Re-Naturalizar la plataforma liberada por el soterramiento de la Ronda
- Re-Conectar los circuitos de golondrinas, las calles de Poble Sec y Miramar

Se pueden resumir los problemas que tiene actualmente el puerto, a partir de las categorías que hemos deducido del Atlas Tipológico del Puerto:

¹ Dr. Arquitecto, Profesor Titular del Departamento de Proyectos Arquitectónicos, ETSAB-UPC, <http://orcid.org/0000-0002-5545-4814>; ² Arquitecta, Profesora Asociada del Departamento de Proyectos Arquitectónicos, ETSAB-UPC. * Correo de contacto: jaime.coll@upc.edu



1. Las nuevas construcciones están especializadas funcionalmente, no tienen mezcla de usos y por tanto sirven para una actividad concreta, difícilmente reprogramables, con horario limitado, y aislados del acceso público.
2. No son edificios sistémicos, conectados a las redes de transportes.
3. No son edificios de morfología híbrida.
4. Baja calidad arquitectónica de los edificios públicos.
5. Baja calidad de los edificios portuarios: las últimas construcciones que se pueden considerar que tienen calidad como para conservarse son las Naves de Sant Bertran.
6. Nula accesibilidad a las infraestructuras portuarias. El puerto está totalmente sectorizado y aislado de la ciudad.
7. Baja calidad de los espacios públicos. Si en 1988 y 1929 la ciudad configuraba el puerto, hoy en día es un territorio franco, lugar de vehículos de transporte, grandes rotondas, aduanas, y ausencia total de paseos.
8. Perfil marítimo que no permite acercarse al agua.
9. Discontinuidad en los circuitos. Actualmente el teleférico es un medio de transporte para turistas, lo mismo que las golondrinas que hacen un circuito abierto, sin paradas. Ahora la golondrina anuncia como el medio para "ver Barcelona desde el mar" o ir a "ver los cruceros".

Abstract

The objective of the paper is to present a study / research entitled "On the waterfront" conducted for Barcelona Regional, on the civic connection (extending the urban plot of Poble Sec to the sea) and road (modification of the Carbonera and urbanization of the land of the Ronda Litoral in the passage through the Morrot). This work is part of a series of 12 works commissioned by B.R. on the occasion of the 25th anniversary of the Barcelona Rondas. The objective of the study is to rediscover the identity of the place and the maritimidad the uses that must configure the future civic and urban space of the Muelle de Sant Bertran, at the foot of the Morrot.

Have been built 34 records of elements, buildings, situations, existing (in general re-programmed), never built or disappeared. What Montalbán calls the soloists of the heart, those elements that at one time have configured a space, fundamental activity in the life of the port (the floating Maritime club on the quay of Barcelona in 1906 or the restaurant Mar i Cel at the lighthouse of the port in 1926) and that like so many others have disappeared due to speculation, other priorities or simply ignorance of the value that buildings have sometimes had insignificant but very important in the memory of the people.

Have been proposed 6 actions to generate a "multidimensional" city, a place with potential to generate multiple maritime activities, more closed, a place in evolution:

- Re-Program the Sant Bertran Warehouse in the Mar school and the Post building in social housing
- Re-inhabit the port. Bring Poble Sec to the front line
- Re-Urbanize the Port, eliminate fences, recover public space full of activities
- Re-Define the profile of the waterfront, compatible with nautical activities
- Re-Naturalize the platform released by the underground of the Rondas
- Re-Connect the swallow circuits, the streets of Poble Sec and Miramar

The problems that the port currently has can be summarized from the categories that we have deduced from the Typological Port Atlas:

1. The new buildings are functionally specialized, have no mix of uses and therefore serve a specific activity, difficult to reprogram, with limited hours, and isolated from public access.
2. They are not systemic buildings, connected to transport networks.
3. They are not hybrid morphology buildings.
4. Low architectural quality of public buildings.
5. Low quality of the port buildings: the last constructions that can be considered to be of good quality to be preserved are the Sant Bertran ships.
6. No accessibility to port infrastructures. The port is totally sectorized and isolated from the city.
7. Low quality of public spaces. If in 1988 and 1929 the city configured the port, today it is a free territory, a place for transport vehicles, large roundabouts, customs, and total absence of walks.
8. Maritime profile that does not allow to approach the water.
9. Discontinuity in the circuits. Currently the cable car is a means of transportation for tourists, as are the swallows that make an open circuit, with no stops. Now the swallow announces as the means to "see Barcelona from the sea" or go to "see the cruises".

Palabras Clave: Re-Programar; Re-Habitar; Re-Naturalizar; Re-Conectar

Key words: Re-programming; Re-inhabit; Re-Naturalize; Re-connect



1. Introducción

"La cultura ya ha codificado una Barcelona brillante y mesocrática, que es la que sale en los libros. Yo he querido destacar varios solistas del corazón que hasta ahora habían sido dejados de la mano de Dios, y he querido contribuir de este modo a una memoria diferente de una ciudad pluridimensional". (Vázquez Montalbán, 1987)

El objetivo de la ponencia es presentar un estudio/investigación titulado "A primera línea" realizado para Barcelona Regional, sobre la conexión cívica (extender la trama urbana de Poble Sec hasta el mar) y viaria (modificación de la Carbonera y urbanización de los terrenos del Cinturó Litoral en el paso por el Morrot). Este trabajo forma parte de una serie de 12 trabajos encargados por B.R con ocasión del 25 aniversario de las Rondas de Barcelona.

Entendemos que la conexión viaria debe tener en cuenta seriamente la construcción del paseo marítimo metropolitano que Barcelona tuvo con el Paseo de la Muralla en 1860 y que nunca ha conseguido recuperar del todo. Y entendemos que la conexión cívica no puede seguir siendo un estudio basado en lo que Stefano Boeri llama la arrogancia cenital, *"un punto de vista que promueve un fuerte distanciamiento entre el observador y el territorio"* (Boeri 2003). Reencontrar la identidad del lugar, la maritimidad los usos que deben configurar el futuro espacio cívico y urbano del Muelle de Sant Bertran, pasará por buscar las correspondencias entre los objetos que ocupan el espacio, las palabras que utilizamos para nombrarlos, y las imágenes mentales que proyectamos sobre ellos. En definitiva, la correspondencia entre espacio y sociedad.

Por lo tanto, produciremos un Atlas del Puerto, que son *"mapas provisionales y inusitados en los que el territorio no se representa como un sustrato mineral continuo o como superposición de estado de cosas estables, sino como un entrelazado de configuraciones sinuosas y multidimensionales, reversibles y nunca coetáneas"* (Boeri 2003)

El material que informará el proyecto hará referencia tanto a edificios como actividades o situaciones. Esto construirá tres atlas: el Atlas Tipológico (edificios construidos, no construidos o derribados), el Atlas Pintoresco (lugares, objetos, elementos urbanos, vegetación), y el Atlas de Actividades (comer, pasear, observar, remar...). No es un análisis ni siquiera un diagnóstico. Se trata de recuperar una cierta memoria no sólo de elementos construidos, sino también de actividades, objetos, símbolos, gente ... que la guerra y la expansión y fuerte actividad económica del puerto han desintegrado.

2. Metodología

El geógrafo Farinelli explica que "espacio" y "lugar" son antagónicos. El espacio es intercambiable y es representado por los planos genéricos o universales: catastral, topográfico, clasificación del suelo, etc. En cambio, el lugar es específico y es representado por los planos específicos que explican cómo es físicamente aquel lugar, sus cualidades (vegetación, olores, humedad, ruidos, ambiente, etc.).

En este estudio nos centraremos en describir las cualidades de este espacio, partiendo de la hipótesis de la capacidad del "ordinario" (el cotidiano, el popular, el paisaje existente ...) en convertirse en extraordinario.

La metodología consistirá en observar y dibujar lo ordinario del puerto, y representarlos como elementos extraordinarios, intentando construir representaciones con *"múltiples puntos de vista"*, tal y como explica Stefano Boeri en el ensayo *"Atlas eclécticos"* (2003). Por lo tanto, construiremos tres Atlas del Puerto a partir del material heterogéneo de este, (fotografías, informes, estadísticas, historias, ensayos, artículos ...) que es el que nos permitirá buscar las



"correspondencias entre espacio y sociedad". Para construir estos tres Atlas, revisaremos el puerto a partir de 4 miradas:

1.1 *Mirada Oblicua*

Al contrario de la arrogancia cenital, *"un punto de vista que promueve un fuerte distanciamiento entre el observador y el territorio"* (Boeri 2003), la mirada oblicua promueve el ángulo axonométrico, que *"escruta la consistencia tridimensional y la edad de los objetos, permitiendo que los objetos adquieran espesor temporal"*. Dibujo axonométrico y fotografías oblicuas serán el material principal.

1.2 *Mirada de indicios*

Elementos indicadores de una actividad extraordinaria. El puerto está lleno de indicios de unas actividades en otro tiempo extraordinarias (baño, pesca, paseo ...). La actitud será la de un detective o investigador capaz de encontrar los indicios, analizar su potencial en el s. XXI y convertirlos en condiciones de posibilidades de la maritimidad. La representación será en formato fichas, según el modelo del libro *Made in Tokyo*, de Atelier Bow Wow. Esto constituirá el Atlas de Actividades.

1.3 *Mirada de muestras*

Estudiar las diferentes tipologías portuarias, tanto actuales como históricas y observar las "declinaciones" que presentan en diferentes contextos: construir un catálogo en formato fichas de lugares (rompeolas, muelles), edificios (terminales marítimas, almacenes, faros), objetos (golondrina), elementos urbanos (rompeolas, escalones, miradores, terrazas ...), vegetación, situaciones, símbolos, colores ... que servirán para definir una nueva "tipología portuaria". Esto constituirá el Atlas Tipológico y el Atlas Pintoresco.

1.4 *Franjas de percepción*

"Frente a un mismo espacio somos, según el momento, transeúntes distraídos, amantes curiosos, turistas ocasionales o visitantes asiduos" (Boeri 2003). Las franjas de percepción tienen una gran importancia en la construcción de la identidad de un lugar. Describiremos el potencial de un mismo lugar para generar actividades múltiples. La escollera entre los años 20 y 60 es un buen ejemplo. Esto estará incluido en el Atlas de Actividades.

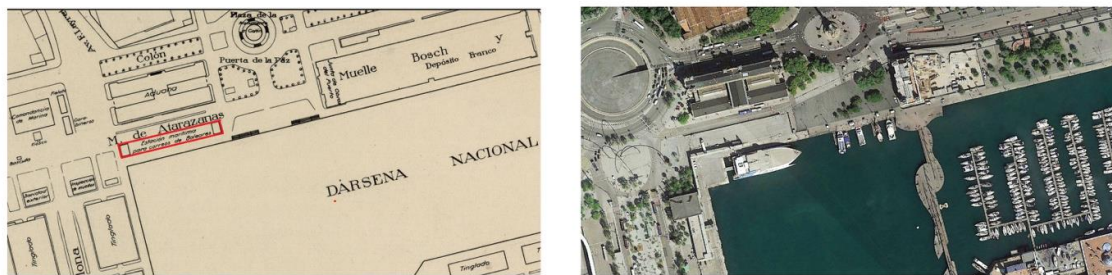
3. Atlas Tipológico

Se han construido 34 fichas de elementos, edificios, situaciones, existentes (en general re-programados), nunca construidos o desaparecidos. Lo que Montalbán llama los solistas del corazón, aquellos elementos que en un determinado momento han configurado un espacio, actividad fundamental en la vida del puerto (el club Marítimo flotante en el muelle de Barcelona en 1906 o el restaurante Mar y Cielo al faro del rompeolas en el 1926) y que como tantos otros han desaparecido por la especulación, otras prioridades o simplemente ignorancia del valor que han tenido edificios a veces insignificantes pero muy importantes en la memoria de la gente. Pero no sólo eso, hay piezas que es increíble que hayan desaparecido (el Casino-baños de San Sebastián, las diferentes Terminales Marítimas o el Club Náutico de Sagnier), piezas de

arquitectura que podían competir con las que se construyeron en los puertos de referencia europeos.

Por tanto, el primer Atlas provisional que construiremos es el Tipológico, aquel que recoge edificios que conviene recordar, medir, y tener en cuenta para definir un nuevo tejido, tan de equipamiento como residencial en el Moll de Sant Bertran. Creemos que las proporciones, densidad y estética de lo que ha existido era mucho mejor que la deriva destructora o las propuestas invasivas que se han ido sucediendo a lo largo de 100 años. En las siguientes imágenes, se puede apreciar el tejido urbano del puerto en 1929 y actualmente en la zona del Portal de la Paz, es decir, de Colon.

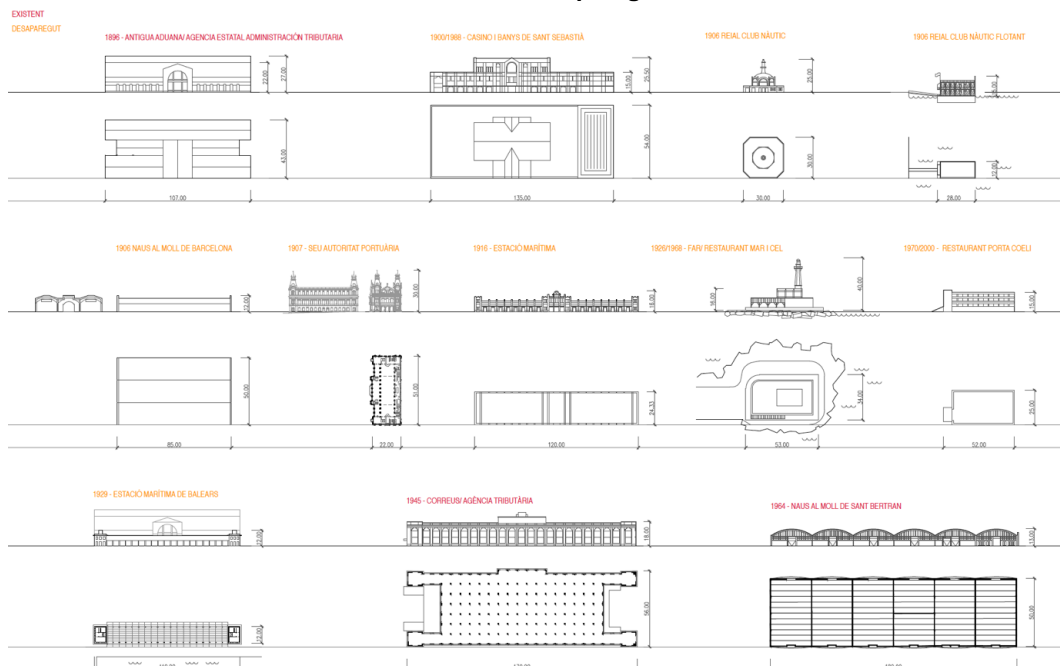
Figura 1. Comparativo de mapas Portal de la Paz, 1929 y 2018



Fuente: Guia Urbana de la Ciutat (Ajuntament de Barcelona) y Google maps

Donde estaba la terminal Marítima de Baleares de 1929 y derribada increíblemente en 1991, ahora hay una valla metálica y vehículos que embarcan en el barco de Balearia dos veces al día. Por su valor arquitectónico o tipológico, se han dibujado 10 edificios de la lista de fichas, en planta, sección y alzado, medidos y analizados su programa y su situación (tabla 1).

Tabla 1. Atlas Tipológico



Fuente: COLL-LECLERC

4. Atlas de actividades

El concepto de Maritimitat, es decir, la identidad marítima de los usos y actividades que ha tenido y que todavía tiene la zona del puerto, se debe implementar de una manera consciente en cualquier propuesta de intervención, tal y como propone el Plan Litoral y el Agentes del Litoral. Para definir estos usos marítimos, hemos inventariado los elementos indicadores de una actividad extraordinaria, actual o desaparecida (baño, pesca, paseo ...). Analizando el potencial de estos indicios, creemos que tienen el potencial de convertirse en condiciones de posibilidad de la maritimitat.

El potencial de estos sitios para generar múltiples actividades, lo que Boeri llama "frangas de percepción", es muy importante en la construcción de la identidad. El rompeolas es a la vez un paseo, una plataforma de pesca, un lugar para comer, para llegar en golondrina ... De hecho, el puerto y los barcos son de alguna manera heterotopías, es decir, lugares dentro de lugares (tal y como los definió Michel Foucault), los cuales tienen la capacidad de hacernos soñar.

El puerto, las playas, el rompeolas, los barcos son parte de la ciudad, pero la línea fronteriza entre la ciudad urbana y la portuaria, genera una cierta área de impunidad (estar desnudo en la playa, montar un picnic mirando al mar, nadar, pescar, navegar ...) de actividades que en otro lugar son difíciles de aceptar. Si tomamos el índice de las fichas, podemos indicar las actividades asociadas a cada edificio (tabla 2).

Tabla 2. Atlas de Actividades

#	ESTADO DE CONSERVACIÓN			AÑO	FICHA	COMER	OBSERVAR	NAVEGAR, REMAR	PESCAR	BANARSE	PASEAR A PIE	PASEAR EN BARCA	CULTURIZAR-SE	DESCARGAR Y MANIPULAR	ALMACENAR	DISTRIBUIR	EMBARCAR	EDUCAR	DIVERTIR-SE	HABITAR
	DESAPARECIDO	NO CONSTRUIDO	EN FUNCIONAMIENTO																	
1		X		1280-1644	Drassanes, MMB		X													
2	X			1860	Passeig Muralla de Mar		X													
3	X	X		1888	Golondrina		X													
4		X		1888	Passeig Colon						X									
5	X				Hotel internacional															X
6		X		1888	Puerta de la Paz		X	X			X	X								
7		X		1896	AEAT															
8		X		1904	Moll de Ponent						X			X	X					
9	X			1904-00	Escullera		X	X		X	X	X					X		X	
10	X			1906	Moll de Barcelona		X										X		X	
11				1906	Club Marítim		X	X			X	X					X		X	
12	X	X		1907	Seu Junta d'Obres, actual Seu Autoritat Portuària		X					X				X	X		X	
13				1916	Estació Marítima			X				X					X			
14		X		1917	Estació BCN-Morrot									X	X	X				
15	X	X		1918	Pallebot Santa Eulàlia			X			X	X					X	X		
16		X		1919	Miramar + Plaça Armada		X	X					X							
17				1928-00	Far i Mar i Cel 1926-68. Porta Coell 1970-00		X	X												
18	X			1928-88	Casino i Banys de Sant Sebastià		X	X		X	X									X
19	X			1929-57-91	Estació Marítima Balears							X					X			
20		X		1929	Telefèric, Torre Jaume I + Sebastià		X	X			X									X
21	X	X		1929	Escala Forestier						X									
22				1934	Moll de Contradic								X							
23		X		1945	Correus-Agència Tributaria															
24	X			1950-72	Mercat del Carme		X													
25		X		1964	Moll Sant Bertran										X					
26	X			1964	Pla Montjuic, A Bonet, Bohigas, Martorell															X
27	X			1966	Pla Bosch Aymerich															X
28		X		1967	Conjunt Habitatges															X
29				1970	Jardins Costa i Llobera					X								X		
30		X		1980	Stella Maris															X
31		X		1981	a: IES Consell de Cent b: pista esportiva													X		
32		X		1981	jardins Walter Benjamin						X									
33		X		1990	Transmediterrània			X			X						X			
34		X		2011	Parc de Bombers			X												
35	X			2012	Blau Ictinea															X
36		X			Miradors		X	X												

Fuente: COLL-LECLERC



5. Atlas Píntoresco

Está formado por elementos secundarios, *"unos cuantos solistas del corazón que hasta ahora habían sido dejados de la mano de Dios"* (Montalban, 1987). No son grandes construcciones que la especulación o el tiempo o la guerra han derribado y que ahora serían piezas fundamentales del catálogo de patrimonio. Incluso son lugares obsoletos hoy en día, que han pasado de moda (pasear por el rompeolas o en golondrina), o que las condiciones ambientales o la legislación no lo permite (nadar en el puerto o en la escollera, las plataformas de hombros) y sin embargo, son actividades que aún o de nuevo tienen lugar en ciudades como Copenhague.

Si hablamos de píntoresquismo, es importante la relación entre naturaleza, medio ambiente y ciudad. Aguas limpias, que el puerto no sea el lugar más contaminado de la ciudad, libre de CO₂, que haya presencia de vegetación, que se pueda comer a la sombra. En definitiva, que sea un lugar acogedor. El listado de elementos píntorescos podría ser el siguiente: Terrazas, Miradores, Símbolos, Esculturas, Vegetación, Barcos, Infraestructura, Materiales.

6. Conclusiones

De los edificios, elementos urbanos y espacio público analizados, podemos concluir que hay unas tipologías y condiciones específicas en donde la arquitectura y el espacio público producen maritimidad:

- *Más que edificios híbridos:* a) Edificios con programa híbrido, b) Edificios sistémicos y c) Edificios de morfología híbrida
- *Calidad arquitectónica de los edificios:* a) Edificios con calidad arquitectónica, b) Edificios portuarios y c) Infraestructuras portuarias.
- *Calidad del espacio urbano.*
- *Morfología del perfil marítimo:* a) Plataformas de madera / Recortar el perfil / Rampas / Escalones / Gradadas.
- *Circuitos cerrados.*
- *Observatorios:* a) Miradores, b) Terrazas y c) Paseo.

De los edificios analizados, hay algunos que llegan a cumplir 5 o 6 categorías (Baños de San Sebastián, Rompeolas, Miramar, Puerta de la Paz, Muelle de Barcelona) y otros que ninguno (edificios de viviendas, IES, Parque de bomberos, Jardines Walter Benjamin).

Cumplir con muchas categorías significa que estos edificios son o han sido ricos y intensos en su arquitectura, que ha permitido ser re-programada, que aceptan diferentes usos, que la relación con el espacio público es óptima o que incluso generan calidad en el espacio a su alrededor, que son lugares privilegiados como observatorios y que la relación con el mar es intensa directa (embarque) o indirecta (observatorio) (tabla 3):

Tabla 3. Conclusiones

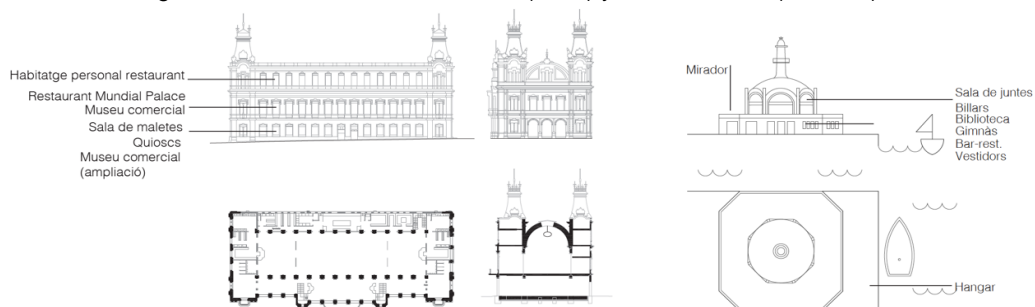
#				FICHA	EDIFICIO HÍBRIDO	CUALIDAD ARQUITECTÓNICA	CUALIDAD ESPACIO URBANO	MORFOLOGÍA DEL PERFIL	CIRCUITOS CERRADOS	OBSERVATORIOS
	DESAPARECIDO	NO CONSTRUIDO	EN FUNCIONAMIENTO							
1			X	1280-1644	Drassanes, MMB	X	X			
2	X			1860	Passeig Muralla de Mar			X		X
3	X	X		1888	Golondrina			X	X	X
4		X		1888	Passeig Colon			X		
5	X				Hotel internacional		X			
6		X		1888	Puerta de la Paz		X	X	X	X
7		X		1896	AEAT	X	X			X
8		X		1904	Moll de Ponent		X			
9	X			1904-00	Escullera	X		X	X	X
10	X			1906	Moll de Barcelona	X	X	X	X	X
11				1906	Club Marítim	X	X	X	X	X
12	X	X		1907	Seu Junta d'Obres, actual Seu Autoritat Portuària	X	X			X
13				1916	Estació Marítima	X	X		X	X
14		X		1917	Estació BCN-Morrot		X			
15	X	X		1918	Pailebot Santa Eulalia			X	X	
16		X		1919	Miramar + Plaça Armada	X	X	X		X
17				1926-00	Far i Mar i Cel 1926-68, Porta Coeli 1970-00	X	X			X
18	X			1928-88	Casino i Banys de Sant Sebastià	X	X	X	X	X
19	X			1929-57-91	Estació Marítima Balears	X	X	X	X	
20		X		1929	Telefèric, Torre Jaume I + Sebastià	X	X			X
21	X	X		1929	Escala Forestier		X		X	X
22				1934	Moll de Contradic		X		X	X
23		X		1945	Correus-Agencia Tributaria	X	X			X
24	X			1950-72	Mercat del Carme		X			
25		X		1964	Moll Sant Bertran	X	X		X	X
26	X			1964	Pla Montjuic, A Bonet, Bohigas, Martorell					
27		X		1966	Pla Bosch Aymerich					
28		X		1967	Conjunt Habitatges					
29				1970	Jardins Costa i Llobera			X		
30		X		1980	Stella Maris					
31		X		1981	a: IES Consell de Cent, b: pista esportiva					
32		X		1981	jardins Walter Benjamin					
33		X		1990	Transmediterrània			X		
34		X		2011	Parc de Bombers					
35	X			2012	Biau Ictinea					
36		X			Miradors					X

Fuente: COLL-LECLERC

6.1 Más que edificios híbridos

a. Edificios con programa híbrido. El club marítimo de Sagnier (sala de juntas, billares, biblioteca, gimnasio, restaurante), el edificio de Juntas de Obras del Puerto (embarque, restaurante, residencia, museo, oficinas), Faro (faro, restaurante). El encuentro de programas inesperados produce tipologías singulares.

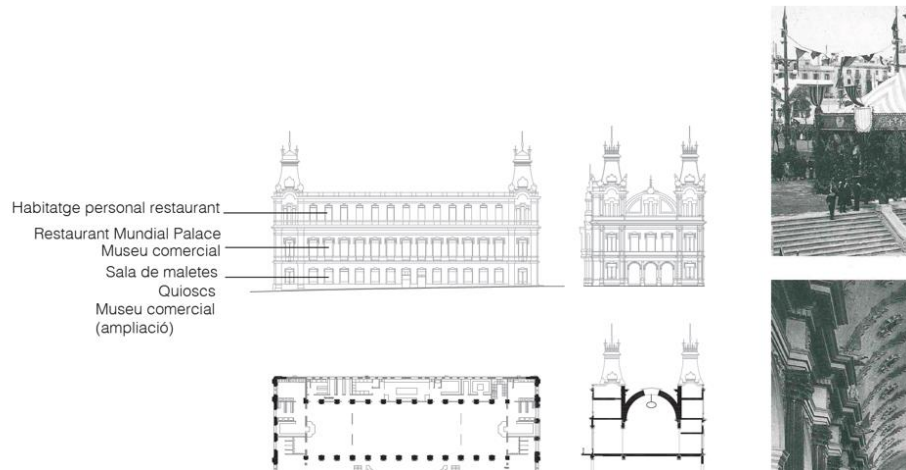
Figura 2. Junta de Obras del Puerto (1907) y Club Marítimo (1914-57)



Fuente: Fuente: Coll-Leclerc

b. Edificios sistémicos. El Casino-Baños de San Sebastián no es tan solo un programa mixto (piscina, hidroterapia, casino, restaurante) sino un edificio sistémico, conectado con las redes de transporte público de la época (golondrina, teleférico), con el Paseo Marítimo de la Barceloneta y con las playas (terrazas, baño, deportes de remo). Por lo tanto, la mixtura de usos es una condición necesaria pero no suficiente: el edificio ha de formar parte de las redes de la ciudad y crear las condiciones de posibilidad para actividad marítimas.

Figura 3. Baños de San Sebastián, 1928-1988

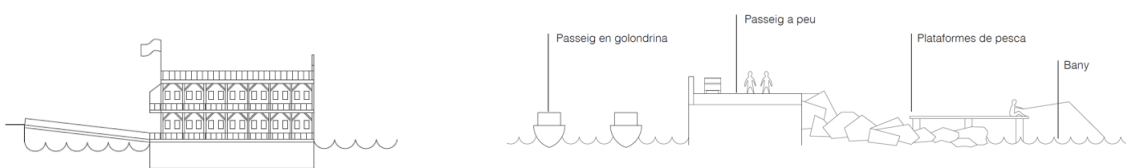


Fuente: Coll-Leclerc

c. Edificios de morfología híbrida. Edificios híbridos producidos por la condición marítima, una mezcla o mutación:

- Edificio-barco (Club Marítimo flotante)
- Edificio-amarre (Baños de San Sebastián, Faro y Restaurante mar y cielo),
- Infraestructura lúdica (rompeolas como paseo, plataforma de observación, pesca, picnic)
- Torre-restaurante (teleférico).

Figura 4. Real Club Marítimo (1906) y Sección Rompeolas



Fuente: Coll-Leclerc

6.2 Calidad arquitectónica de los edificios

Los mejores arquitectos han intervenido en el puerto con ocasión de los acontecimientos de 1988 y 1929. Esto produjo una alta calidad tanto arquitectónica como urbana.

a. Edificios con calidad arquitectónica. Montaner con el Hotel Internacional (ficha 5), Enric Sagnier con los edificios del Club Marítimo (ficha 11) y Aduanas (ficha 7), Medios en el Real Club Náutico (ficha 11), hasta arquitectos menos conocidos pero que produjeron buena



arquitectura: Julio Valdés con el edificio de la Sede de la Autoridad Portuaria (ficha 12), la Estación Marítima Internacional (ficha 13), la Estación Marítima de Baleares (ficha 19). Los derribos indiscriminados han roto el trazado urbano de 1929 y la densidad mínima deseable para considerar el puerto como parte de la ciudad.

b. Edificios portuarios. El puerto no ha conservado la arquitectura portuaria: el faro de la escollera con el restaurante Mar y Cielo (ficha 17); los edificios industriales, almacenes de ladrillo y piedra, diáfanos, que hubiera permitido reprogramarse, tal y como se ha hecho en Ámsterdam o Copenhague. Las pocas naves que quedan, las de Sant Bertran (ficha 25) deben mantenerse. Y para el futuro, los silos del Muelle de Contradic (ficha 22), son un fantástico edificio para re-programar como contenedor cultura, tal y como han hecho en Oslo.

c. Infraestructura portuaria. Las torres del teleférico Jaume I y de San Sebastián (ficha 20) de Carles Bohigas, las antiguas grúas, la escollera (ficha 9), son lugares diferentes, únicos en la ciudad.

6.3 *Calidad del espacio urbano*

El primer Paseo que podemos considerar Paseo Marítimo fue el Paseo de la Muralla de Mar (ficha 2), luego en 1888 el Paseo de Colon (ficha 4) que ligaba dos espacios urbanos importantes, la exposición del Parque de la Ciutadella con el Portal de la Paz (ficha 6). En la posguerra entra en decadencia por la prioridad del automóvil y la imposibilidad de llegar al agua. El Moll de la Fusta es un espacio semi-segregado, un contenedor de actividades semi-públicas en lugar de un paseo. Es la Barceloneta donde se recupera un cierto Paseo Marítimo, desde el Puerto Olímpico hasta el actual Hotel Vela y el reciente paseo abierto de la nueva marina, pública y accesible por los peatones.

Se debe recuperar el paseo marítimo, puede ser con intervenciones parciales, pero con vocación metropolitana, accesible por transporte público y medios ecológicos. Se debe evitar la segregación de los espacios portuarios, que no se produce en otras ciudades. De hecho, hasta los años 60 el Muelle de Barcelona tuvo un equilibrio entre almacenes portuarios y Terminal Marítima.

6.4 *Morfología del perfil marítimo*

El límite marítimo actual con un perfil constante en casi su totalidad provoca una falta de relación con el mar. Con la excepción de los escalones del Portal de la Pau, la Rambla que baja como un torrente hasta el mar; el Portal de la Pau con Colon, una gran plaza de 1888 que acumula la gente y la bajada sutil hasta el agua, unos escalones que son asientos, mirador, embarque. Uno de los momentos más intensos del puerto.

El rompeolas es otro ejemplo de sección marítima plurifuncional: por el lado puerto embarque de golondrinas, lado mar lugar de baño y pesca, por encima plataforma de paseo, mirador, terrazas de restaurantes.

La pasarela del Maremagnum es el único momento en que el perfil se modifica y se acerca con plataformas de madera al agua con sectores un poco diferenciados del tráfico de la gente.



Por lo tanto, proponemos recuperar diferentes perfiles en sección y en planta:

1. Plataformas de madera. Romper la linealidad en puntos claves con pequeñas dársenas, embarques por la golondrina, lugares de baño.
2. Recortar el perfil con entrantes.
3. Rampas. Hay pocos lugares con rampa pública para bajar a la mar, ya sea por baño o kayaks.
4. Escalones. El ejemplo del Portal de la Pau.
5. Gradas. Permitirían actividades y espectáculos como Barcelona World Race, Salón Náutico, High Diving o travesía a nado.

6.5 Circuitos cerrados

En 1988 las golondrinas llegaban a los Baños y el Casino de San Sebastián. Desde allí se podía coger a partir de 1929 el teleférico a la Torre de San Sebastián para llegar al Casino de Miramar en Montjuïc o bajar a la Torre de Jaume I y volver al Portal de la Pau o, en su defecto, continuar desde los Baños de San Sebastián, tomando de nuevo la golondrina para llegar a la escollera, el Faro con el Restaurante Mar y Cielo.

Los circuitos de transporte tenían un origen (Portal de la Paz, que recogía los flujos de la Rambla), un circuito con estaciones (apoyadas por actividades) y un final (restaurante Mar y Cielo o Porta Coeli). Creemos que el puerto debe estar servido de transporte público como sucede en Copenhague o Venecia (de hecho, ya se está estudiando la incorporación del teleférico en las tarjetas de transporte público) y que éste debe tener circuitos con principio y final y paradas en metas concretas.

Por lo tanto, hay tres condiciones para que un transporte esté integrado en las actividades y funcionamiento del puerto: Que sea público; Que el circuito sea cerrado, circular, con principio y final; Que los paros, las estaciones, sean lugares con actividad (comida, deportes, educar, bañarse, remo ...).

6.6 Observatorios

Si un lugar se puede definir como pintoresco, donde la relación de la persona con la naturaleza es intensa, donde uno va a mirar las olas en un día de tormenta, donde todavía la noción de lo sublime puede ser percibido, es el puerto, en concreto la escollera.

Podemos clasificar los sitios desde donde mirar en varias tipologías:

1. Sitios elevados como "miradores" (la Barcelona alta): los restaurantes de las torres del teleférico, el restaurante de Miramar, el castillo de Montjuïc, el mirador del alcalde, el mirador del jardín Costa y Llobera.
2. Terrazas. Han sido famosas las del Restaurante Mar y Cielo o las de los Baños de San Sebastián. Actualmente el único lugar donde podemos encontrar terrazas de restaurantes se en la fachada sur del Maremagnum.
3. Paseo. Lugares para pasear, como la escollera, el puerto está lleno de momentos lúdicos donde la acción de mirar es la actividad fundamental: mirar los cruceros, las gaviotas, los pescadores, las olas, los veleros, comer mirando, hablar mirando.



7. Propuesta

1. Podemos resumir los problemas que tiene actualmente el puerto, a partir de las categorías que hemos deducido del Atlas Histórico del Puerto.
2. Las nuevas construcciones están especializadas funcionalmente, no tienen mezcla de usos y por tanto sirven para una actividad concreta, difícilmente reprogramables, con horario limitado, y aislados del acceso público: nuevas terminales de cruceros, oficinas del puerto, zona de contenedores y grúas, Marina del puerto viejo.
3. No son edificios sistémicos, conectados a las redes de transportes: las terminales de cruceros necesitan los taxis en la escollera, lo mismo en la terminal de Grimaldi, la torre de Jaume I no tiene parada...
4. No son edificios de morfología híbrida: el Hotel Vela es simplemente un hotel, el Desigual podría estar en un polígono, los restaurantes han desaparecido de la playa de la Barceloneta, de la escollera...
5. Baja calidad arquitectónica de los edificios públicos. El puerto ha sufrido derribos sistemáticos de todos los edificios, que no se han sustituido o donde se han construido piezas con baja calidad. Empezando por el hotel Universal de 1888 (actual Paseo Colon) de Montaner, o el Club Marítimo de Sagnier, probablemente las piezas más valiosas, los escombros del Club Náutico flotante, las 4 terminales Marítimas de Baleares, los Baños de San Sebastián, el Faro y los restaurantes de la escollera, las marañas y todo el almacenamiento del Puerto Viejo y Moll de Barcelona, todo esto ha desfigurado, roto la coherencia de las ordenaciones de 1988 y 1929.
6. Baja calidad de los edificios portuarios: las últimas construcciones que se pueden considerar que tienen calidad como para conservarse son las Naves de Sant Bertran. A partir de los años 70 las construcciones son más y más industriales.
7. Nula accesibilidad a las infraestructuras portuarias. Grúas, contenedores, rompeolas, almacenes, pescadores, lonja, dique seco, marina del puerto viejo. El puerto está totalmente sectorizado y aislado de la ciudad.
8. Baja calidad de los espacios públicos. Si en 1988 y 1929 la ciudad configuraba el puerto, hoy en día es un territorio franco, lugar de vehículos de transporte, grandes rotondas, aduanas, y ausencia total de paseos.
9. Perfil marítimo que no permite acercarse al agua. Excepto en el Muelle de la Madera y el Maremagnum, todo el puerto viejo y escollera, está separado del agua para bancos, barandillas, barreras.
10. Discontinuidad en los circuitos. Actualmente el teleférico es un medio de transporte para turistas, lo mismo que las golondrinas que hacen un circuito abierto, sin paradas. Ahora la golondrina anuncia como el medio para "ver Barcelona desde el mar" o ir a "ver los cruceros". Si bien esto puede tener interés turístico, creemos que ha desnaturalizado su origen.



11. Observatorios mal situados: miradores no públicos (hotel Vela), terrazas lejos del mar, paseo con poco interés (escollera actual y nueva marina).

Se proponen seis actuaciones que permitan generar, tal como entendía la ciudad Vázquez Montalban, una ciudad "*pluridimensional*", un lugar rico en "*franjas de percepción*" con potencial para generar múltiples actividades marítimas, más cerradas, un lugar en constante cambio, en evolución: Re-Programar, Re-Habitar, Re-Urbanizar, Re-Definir el perfil, Re-Naturalizar, Re-Conectar.

7.1 *Re-Programar los edificios*

Re-activar los edificios existentes del puerto con programas híbridos, con cualidades de los edificios clásicos que hemos explicado en las fichas y en el atlas tipológico: cualidades espaciales (proporciones), bioclimáticas, de confort, de materiales. La re-programación considerará grandes terrazas, fachadas al sur con jardines de invierno y grandes ventanales, fachadas a norte más urbanas, edificios de programa y morfología híbrida, sistémicos, bien conectados con la ciudad y el puerto.

a. Naves de Sant Bertran

Proponemos el traslado del IES Consell de Cent a las naves del Muelle de Sant Bertran, aprovechando las grandes luces y la posición estratégica frente al mar para fundar la nueva Escuela del Mar. Yuxtapuesto al programa de la Escuela, la Escuela de Formación de Xarxaire y otros locales solicitados por las entidades del puerto para reunir educación con formación y diversión. Sustituimos la fachada opaca por una transparente, más marítima, una vitrina.

Una segunda opción es mantener las naves o parte de las naves de Sant Bertran como parte del circuito museístico del MMB, por ejemplo, almacenes visitables del museo, (varios museos siguen esta tendencia de almacén visitables) pues de hecho ya hay un barco de época actualmente. Esto crearía una red de lugares donde el mismo lugar es parte del museo, tal y como ha hecho el Museo de Historia de Barcelona MUHBA. De esta manera las naves de Sant Bertran crearían un polo hacia el sur que se podría complementar con visitas a barcos y oficios marineros.

b. Edificio de Correos

Proponemos convertir el edificio de correos en un edificio híbrido con una planta baja que absorbe todo el tráfico de visitantes de la Rambla y el Poble Sec y una planta primera y segunda habitadas por los habitantes del Puerto, re-alojados en torno a un gran atrio central bioclimático y una cubierta / terraza-mirador hacia el Muelle de Poniente.

7.2 *Re-Habitar el puerto*

Se restablece la conexión visual al mar eliminando los edificios de viviendas del Paseo J. Carner que además no alcanzan los criterios de habitabilidad vigentes.



- a. Se propone reubicar sus habitantes, muy arraigados en el mar, en las plantas superior del edificio de correos, ya comentado en el punto anterior.
- b. Proponemos edificar el frente de Pueblo Seco con viviendas en medio de un parque, estirando el tejido urbano hasta conformar el paseo marítimo de Poble Sec. De este modo, transformamos los Jardines de Walter Benjamin en un jardín habitado.

7.3 *Re-Urbanizar el puerto*

Partimos del estudio de Barcelona Regional para la reforma de la Ronda Litoral al paso por el Morrot: transformación de la Ronda actual en una vía urbana con transporte público y paseo para peatones y soterramiento de los dos carriles por debajo del Muelle de Sant Bertran y modificación de la rotonda actual de la Carbonera para transformarla en una plaza urbana.

Este punto de partida permite re-urbanizar el área del Muelle de Sant Bertran y que pase a formar parte de la ciudad, es decir, dotarla de urbanidad según las siguientes actuaciones:

- a. Se restablece la conexión directa con el mar proponiendo la eliminación de las Terminales de los Ferrys y del aparcamiento adyacente y posible traslado al contradique, que ocasionalmente ya usan este fin. El estudio de la reciente remodelación exitosa del Puerto Viejo de Marsella nos sugiere una eliminación de las barreras físicas y visuales en primera línea de mar y un tratamiento unitario del espacio recuperado. El encuentro de la ciudad con el mar debe ser un límite mucho más poroso, como lo era antes.
- b. Eliminación de las vallas provisionales en frente del edificio de hacienda para permitir la conexión visual del Muelle de San Bertran desde Colon.
- c. El tamaño del Muelle de San Bertran es excesiva por lo que proponemos edificar una gran pérgola, ligera, un umbráculo desprogramado para acoger eventos especiales (Barcelona World Race), mercados temporales ...
- d. Según se ha indicado en el Atlas Pintoresco, el puerto hay elementos que pese a no son grandes edificios, ni están catalogados, se mantendrán como elementos con una fuerte identidad marítima: vegetación (palmeras, ombús) símbolos (rótulos), esculturas, visuales (ver y acercarse al mar sin barreras), materiales (adoquines bajo el pavimento en el Muelle de la Madera) o actividades (pesca, baño, remo, navegación).

7.4 *Re-Definir la morfología del perfil marítimo. Mojar el litoral*

- a. Encuentro con el mar. La operación exitosa de la gran plaza de la Opera en el puerto de Oslo o del Paseo Marítimo de Vlora en Albania tienen un elemento en común: el encuentro directo del espacio público con el agua, mediante un suave pendiente (Oslo) o escaleras corridas (Vlora). Por lo tanto, proponemos modificar la sección del Muelle de San Bertran con una gran escalinata / rampa que permita comer, observar, bañarse, pasear a pie y en barca, embarcar, pescar, de manera simultánea pero ordenada.



b. Proponemos mantener las estructuras de pasarelas elevadas de acceso a los Ferrys que propician unas vistas insólitas y únicas de Barcelona. Recuperar este largo cobertizo, muy ligero a lo largo del muelle, de manera similar a la "Grande ombrière" de Marsella.

c. Actividades náuticas: como contrapunto a las playas de San Miguel y San Sebastián, saturadas, se propone ofrecer una serie de actividades de recreo: natación, kayak, etc. Una propuesta de continuar el paseo hasta el agua. Tomando como referente los baños de Faaborg, Dinamarca, se propone una estructura en forma de "fingers" de madera, formando pequeñas zonas protegidas por el baño o kayak alterando el perfil rectilíneo actual del muelle.

d. Actividades culturales. Potenciar las fiestas marítimas y las visitas a barcos, que todo el puerto sea un escenario del MMB, como ya sucede con el Museo de Historia de la Ciudad, catalogando lo que hay y planificar lo que puede haber.

7.5 *Re-Naturalizar el puerto*

Proponemos re-naturalizar la nueva plataforma liberada por el soterramiento de la ronda y el derribo de los bloques de viviendas continuando el verde de Montjuïc hasta el Moll de Sant Bertran que dado su buena orientación y protección de los vientos por Montjuïc, recupera el microclima inicial los huertos de Sant Bertran y actúa como continuación y terminación del corredor verde de Montjuïc. Este espacio debe estar dotado de micro-espacios de calidad que permitan actividades de diversa índole como juegos infantiles, espacios de estancia y contemplación, espacios para actividades deportivas tipo yoga o espacios de paseo.

7.6 *Re-Conectar el puerto*

a. Mejorar el circuito de las golondrinas, ofrecer puntos de parada interesante, plantearlo como transporte público como se ha dicho del teleférico.

b. Conectar las calles con el puerto: prolongando la calle de Albareda hasta el nuevo Paseo Marítimo. Permitir también atravesar la planta baja del edificio de correos para eliminar esta barrera visual.

c. Conectar la bajada de Miramar con los Muelles de Sant Bertran. Hay que subir rápido (con dos escaleras mecánicas y un mirador en trinchera) para bajar por las escaleras de Forestier. Desde el pie de las escaleras de Forestier, se propone construir un edificio conector terminando el nuevo Paseo Marítimo frente del Poble Sec y enlazando el visitante directamente con el Muelle de San Bertran.

d. Proponer un tráfico limitado a 30 km / h en el nuevo tramo del Paseo Marítimo de Poble Sec.

Agradecimientos: Este estudio ha sido posible gracias a la financiación de Barcelona Regional, dentro de la colección "*Territori Rondes*."

Contribución de los autores: Los autores han trabajado conjuntamente.

Conflicto de intereses: Los autores declaran que no hay conflicto de intereses.



Bibliografía

- Alemany, J. (2002). *El Port de Barcelona: Un passat un futur*. 2ª Ed. Barcelona: Lunwers
- Barcelofilia, inventari de la Barcelona desapareguda. Recuperado de <http://barcelofilia.blogspot.com/2016/06/estacio-maritima-dels-correus-balears.html>
- Boeri, S. (2003). "Atlas eclécticos" en Walker, E. (2010). *Lo ordinario*. Barcelona: GG
- Boix Felip, E. (2002). *Catàleg de tarjetes postals de Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Bcn.
- Farinelli, F. (2012). *Cartografías contemporáneas. Dibujando el pensamiento*. CaixaForum Bcn.
- Galera, M.; Roca, F.; Tarragó, S. (1982). *Atlas de Barcelona (segles XVI-XX)*. Bcn: La Gaya C.
- Garcia, A.; Guardia, M. (1992). *Barcelona 1714-1940. 10 planos històrics*. Barcelona: Lunweg
- Guàrdia, M. (2002). *Barcelona, memòria des del cel*. Barcelona: Ajuntament de Bcn.
- Hernández-Cros, J. M. Mora, G. Pouplana, X. (1990). *Arquitectura de Barcelona*. Bcn: Coac.
- Kajijima, M.; Kuroda, J.; Tsukamoto, Y. (2010). *Made in Tokyo*. 10ª Ed. Tokyo, Japón: kajima.
- Vázquez Montalban, M. (2004). *Barcelones*. Barcelona: Empuries
- Web Arxiu Museu Maritim, col·lecció en línia: <https://www.mmb.cat/fons-i-colleccions/coleccio-en-linia/>
- Història de Barcelona. Recuperado de <http://www.historiadebarcelona.org/muralla-de-mar-1860/>
- Facebook Barcelona Abans. <https://www.facebook.com/pg/Barcelonabans/photos>