



BARCELONA. — PUERTA DE LA PAZ. — ESTADO ACTUAL.

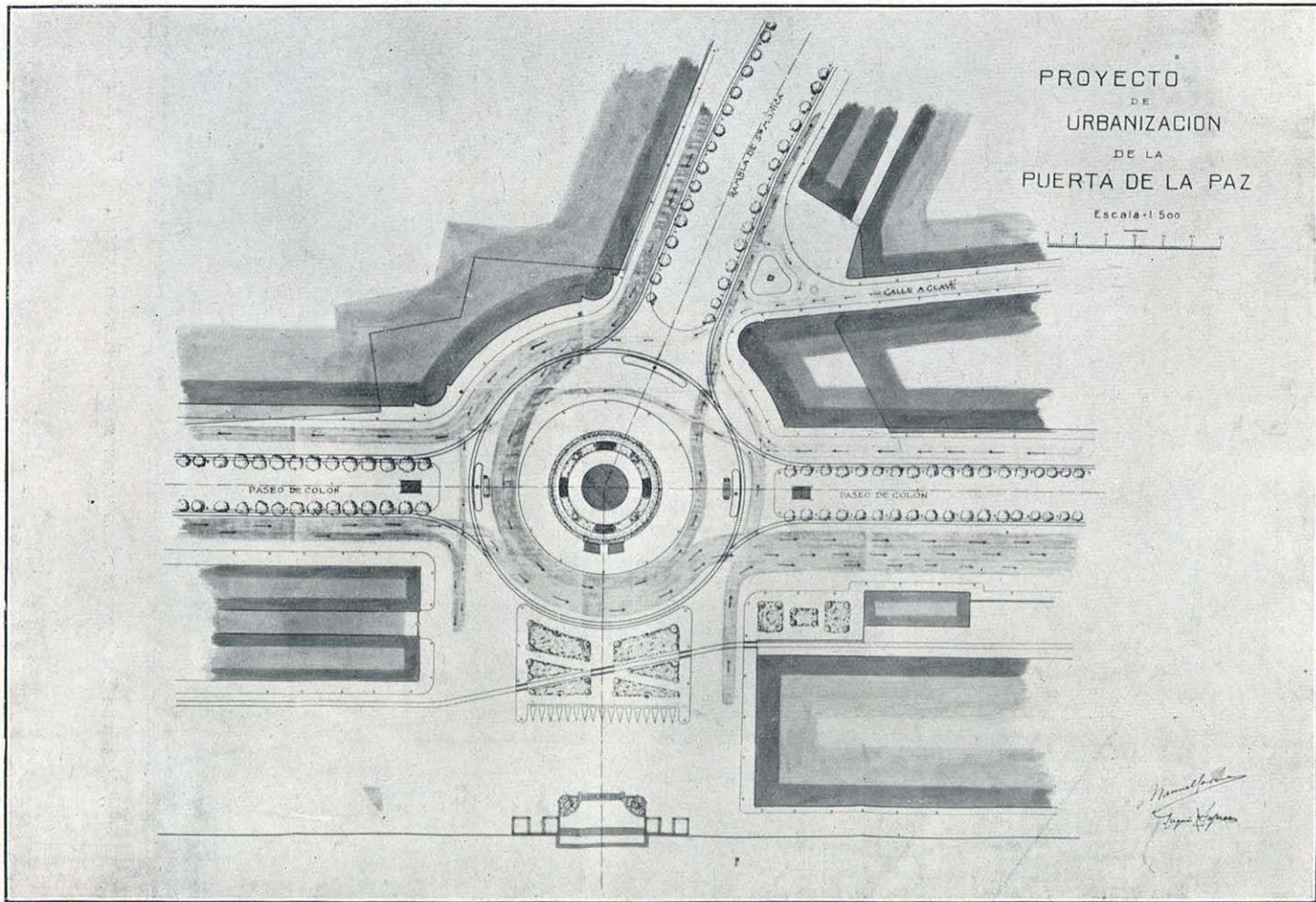
Fot. Arxiu Mas.



BARCELONA. - PASEO DE COLÓN, VISTO DESDE EL MONUMENTO. - ESTADO ACTUAL.

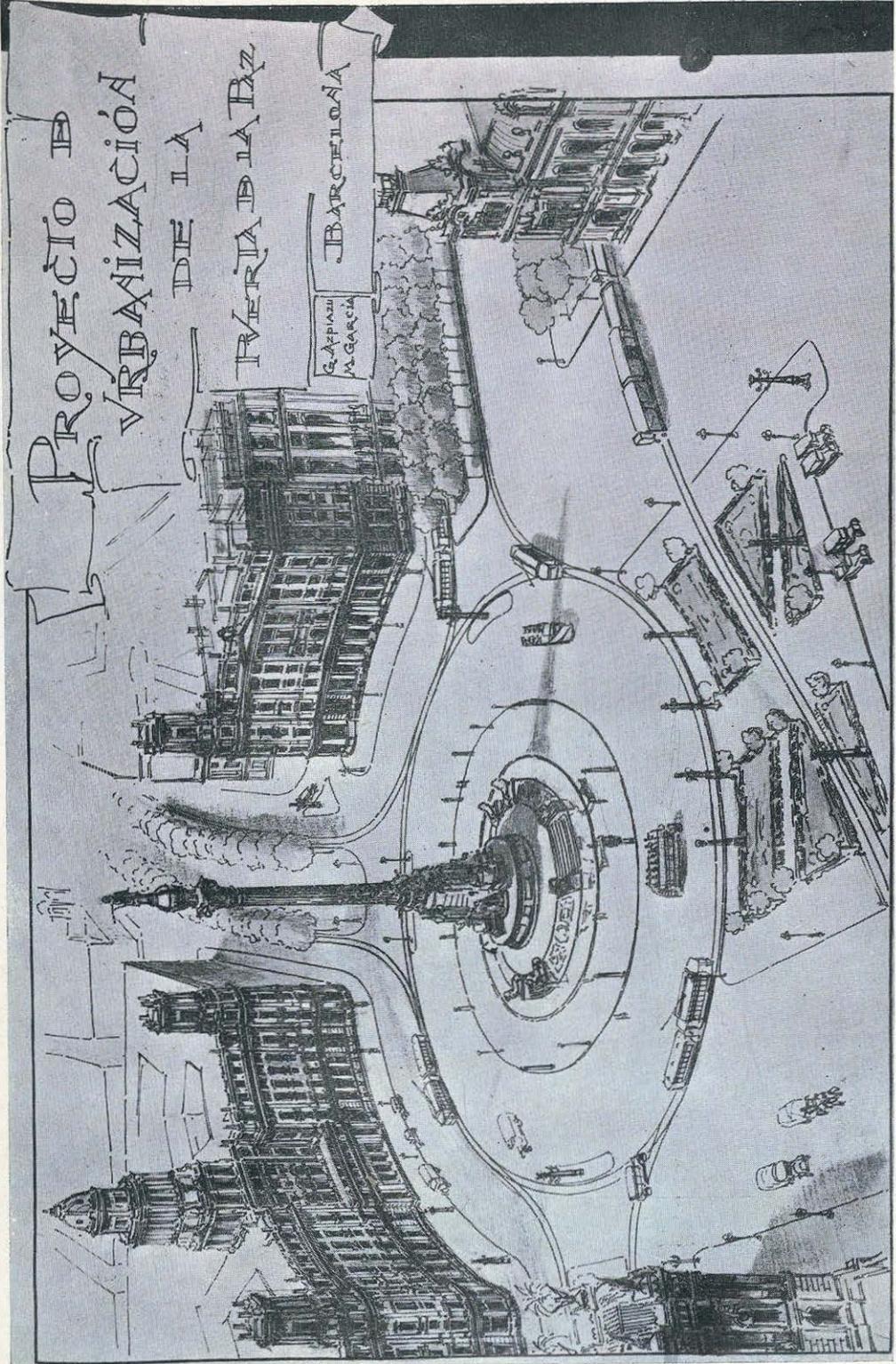
Fot. Arxiu Mas.





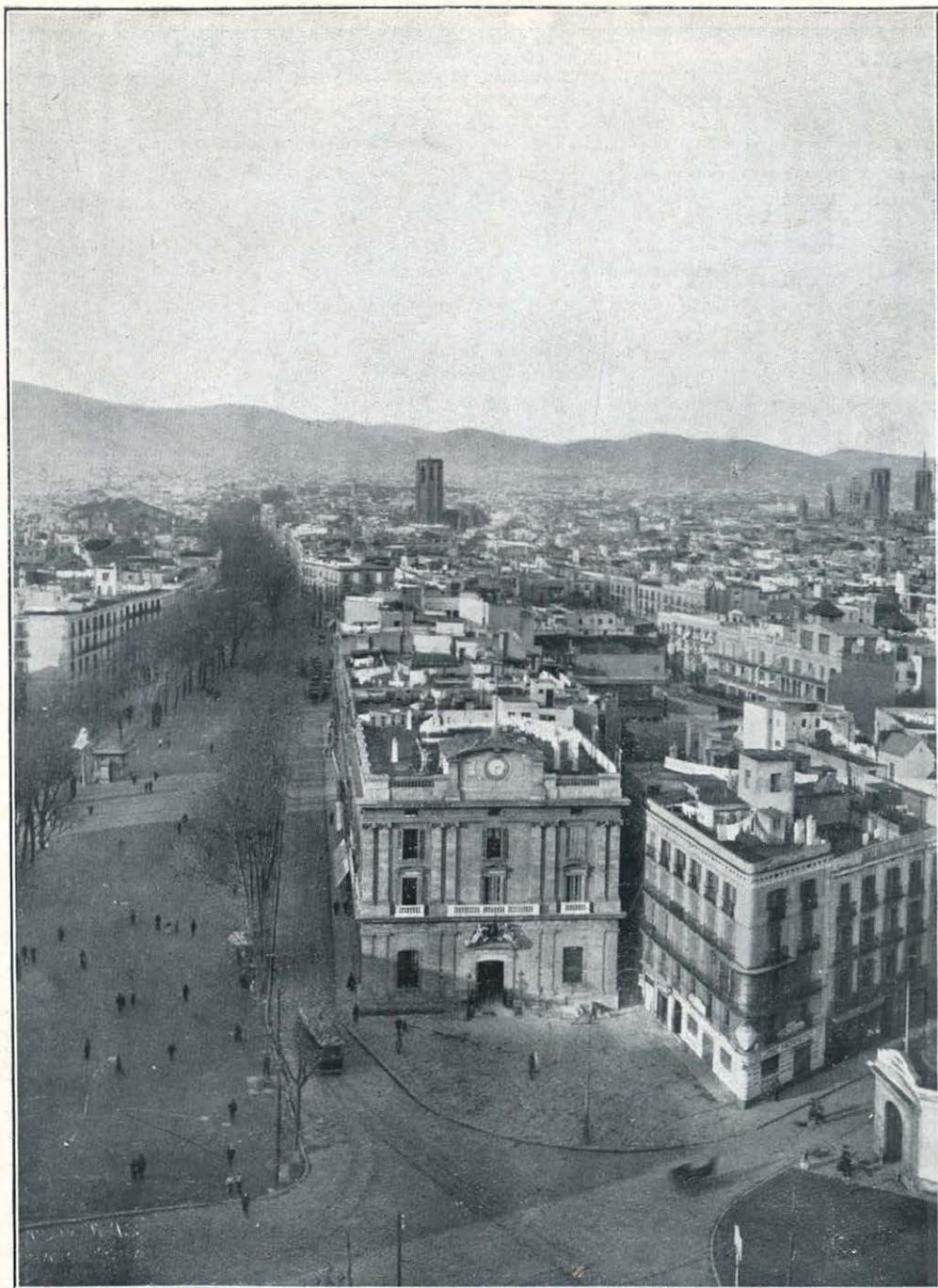
PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA PUERTA DE LA PAZ, POR LOS ALUMNOS SRES. AZPIAZU Y GARCÍA. — PLANTA.





PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA PUERTA DE LA PAZ, POR LOS ALUMNOS SRES. AZPIAZU Y GARCÍA.





RAMBLA DE SANTA MÓNICA Y BANCO DE BARCELONA.—ESTADO ACTUAL.



## Reforma de la Puerta de la Paz

**L**A plaza objeto de nuestro estudio tiene bien definido su carácter de *plaza de circulación*, y ateniéndonos a ésta su principal característica, hemos formulado el proyecto que brevemente vamos a reseñar. Enclavada en el cruce de las vías principales, Rambla de Santa Mónica (último trozo de las genéricamente llamadas ramblas) y Paseo de Colón, está limitada, en uno de sus frentes, por el muelle de la Paz, única vista al mar de alguna importancia que se le ha dejado a esta capital marítima. En la intersección de los ejes de las citadas vías tiene su centro de emplazamiento el monumento a Colón, reputado por técnicos y profanos como el mejor, entre los de su clase, que ornamenta la ciudad.

Los edificios que en ella tienen su asiento podemos clasificarlos en dos grupos de bien diferentes condiciones: aquellos «modernos», de agradable fachada, que bien pueden servir de adecuado marco a la plaza, y los antiestéticos caserones, cuyo derribo se impone para la obtención de un conjunto bello y armónico, como pretendemos.

Entre los primeros, contamos el de oficinas de la Junta de Obras del Puerto, la Aduana, y, por extensión, el antiguo Banco de Barcelona, aun cuando éste se alza más bien en la rambla, en la desembocadura de la calle de Anselmo Clavé.

Sin reservas podemos incluir en el segundo grupo a los edificios de cuarteles de Atarazanas y del Gobierno militar y la Comandancia de Ingenieros.

Las líneas de movimiento principales son las que tienen por punto de partida o término la dirección de las ramblas, y a ellas hemos de añadir las que, siguiendo el Paseo de Colón, van y vienen de una zona a otra de las que señalan su origen y terminación.

El espacio útil para la circulación de carros y carruajes por la plaza, queda limitado exteriormente entre las aceras, los andenes de paseo y el gran burladero con jardincillos ante el puerto; y en su interior, por el andén circular que rodea el ya citado monumento a Colón. Dicho espacio lo dividiremos para la adecuada ordenación del tráfico, por los burladeros curvos que aparecen en el plano, tangentes interiormente a las circunferencias de las vías de tranvías, imprimiéndole así movimiento de turbina.

Este vehículo, a su vez, tiene ordenada la circulación de las líneas que en la Puerta de la Paz concurren por la mencionada circunferencia de 95 metros de diámetro, a la cual las llevamos tangencialmente por curvas de radio sobradamente capaz, estableciendo así la circulación en turbina, que creemos la más adecuada para nuestro caso. El gran desarrollo de tal circunferencia no permite dudas sobre la contingencia de una excesiva aglomeración.

El inconveniente que se pudiera argüir, consiste en que las líneas de final de Atarazanas llevan un mayor recorrido. Queda, a nuestro entender, ventajosamente compensado por la supresión de doble vía o línea, establecida actualmente desde

los cuarteles hasta el Banco de Barcelona, y los consiguientes puntos de conflicto que ello acarrea, como hoy en día podemos observar.

Además, el servicio del puerto queda indudablemente mejor atendido, pudiéndose establecer paradas en los burladeros inmediatos al Paseo de Colón.

En estos mismos burladeros hemos pensado, dada su extensión, establecer en la acera contraria a la del tranvía, las paradas de autobuses, hoy ya existentes en nuestra plaza, y aun de nuevas líneas de los mismos que en tiempo no lejano se habrán de establecer, dadas las necesidades de la ciudad.

Observemos de paso que hemos tenido buen cuidado en disponer tanto las paradas de tranvías como las de autobuses en el lado que el servicio público así lo exige, aun cuando las de los primeros se aparten de lo normal, viniendo impuestas por el régimen a que nos obligan las vías de amplio andén central, con arroyos y aceras laterales insuficientes, como en nuestras ramblas.

En el pequeño ensanchamiento que forma la concurrencia de la rambla con la calle de Anselmo Clavé, disponemos asimismo un burladero que regule la circulación, que indudablemente sufrirá en tal punto la congestión propia del tráfico confluente originada por todo edificio público.

Reseñado el aspecto útil o del tráfico, pasemos ahora a tratar del artístico, ya que la acertada ponderación de ambos es motivo fundamental de nuestra profesión.

Salta a la vista de quien posea el más leve conocimiento de nuestra ciudad, que la Puerta de la Paz, como espacio terminal de las ramblas, deberá constituir un buen efecto perspectivo para el viandante que desde ellas se dirija hacia el puerto, y asimismo tendrá uno de sus más principales puntos de vista desde donde hoy figuran las escaleras-embarcadero.

Para atender al primero, proyectamos en las manzanas en las cuales existen caserones, que anteriormente señalamos a derribar, dos edificios de buena altura, cuyas fachadas acusamos en los ángulos con la rambla, por la forma peculiar de torres que se puede apreciar en planta y perspectiva.

Estos edificios, desechando en absoluto la idea de mantenerlos como cuarteles, que toda buena urbanización aparta del centro de las grandes urbes, podrían muy bien albergar: la Capitanía General y el Gobierno militar, con sus respectivos anexos, lo que hoy son cuarteles de Atarazanas y Comandancia de Marina; con un pequeño Museo Naval y Oceanográfico, la manzana que ocupa actualmente el Gobierno militar.

En último término, siguiendo el itinerario marcado, proyectamos un embarcadero sobre el que recortará su masa el basamento del monumento a Colón, y distraerá a su vez la vista del paseante del mal efecto que podría producirle un sector de puerto comercial, y como tal, de tráfico, donde creería encontrar la visión ideal de un horizonte diáfano y transparente destacando sobre la azul superficie del *mare nostrum*.

Esta plaza tendría que ser la entrada natural marítima de la ciudad, y por ello, atendiendo al buen efecto que al viajero debe producir el ingreso en ella, hemos dado cierto carácter de monumentalidad al proyectado embarcadero, como asimis-

mo a los nuevos edificios mencionados, ateniéndonos al punto de vista que en el mismo hemos escogido.

Los edificios que estimamos dignos de ser conservados completan el conjunto y han sido motivo de algún pie forzado que en la distribución de la plaza establecemos. Por tal razón la reducimos de dimensiones, lo que evitará cierto aspecto desierto que hoy tiene, quedando fijadas las aceras y alineaciones de fachadas según se ve en el plano.

Por este mismo aspecto artístico de que tratamos, y para evitar que la base del monumento sea albergue de hampones y desocupados, la circundamos con una faja de agua y otra más estrecha de vegetación, lo que trae anexa una ampliación de su andén total.

Completamos el estudio con las consiguientes entradas al Metro y servicios de W. C., lavabos, etc., que situamos subterráneos y formando un gran conjunto con la estación del primero, que habrá de ser en este sitio de indudable importancia, y el acceso a los ascensores del monumento a Colón, cuyo ingreso ya se ve en el plano modificado respecto al actual existente.

Una gran farola lucirá en el burladero ante el Banco de Barcelona.

La parada de vehículos de alquiler la emplazamos junto al gran andén ante el puerto, que, a su vez, con vegetación baja, disimulará el mal efecto del obligado paso del ferrocarril. Otra columna indicadora señalará tal emplazamiento, que si parece descentrado con la plaza, es debido a que buscamos una situación intermedia para ella entre las más próximas de igual género.

Una abundante iluminación, combinando focos de diversa importancia, y el arbolado de los paseos y rambla, acaban nuestro proyecto.

MANUEL GARCÍA Y GREGORIO AZPIAZU,

Alumnos.

