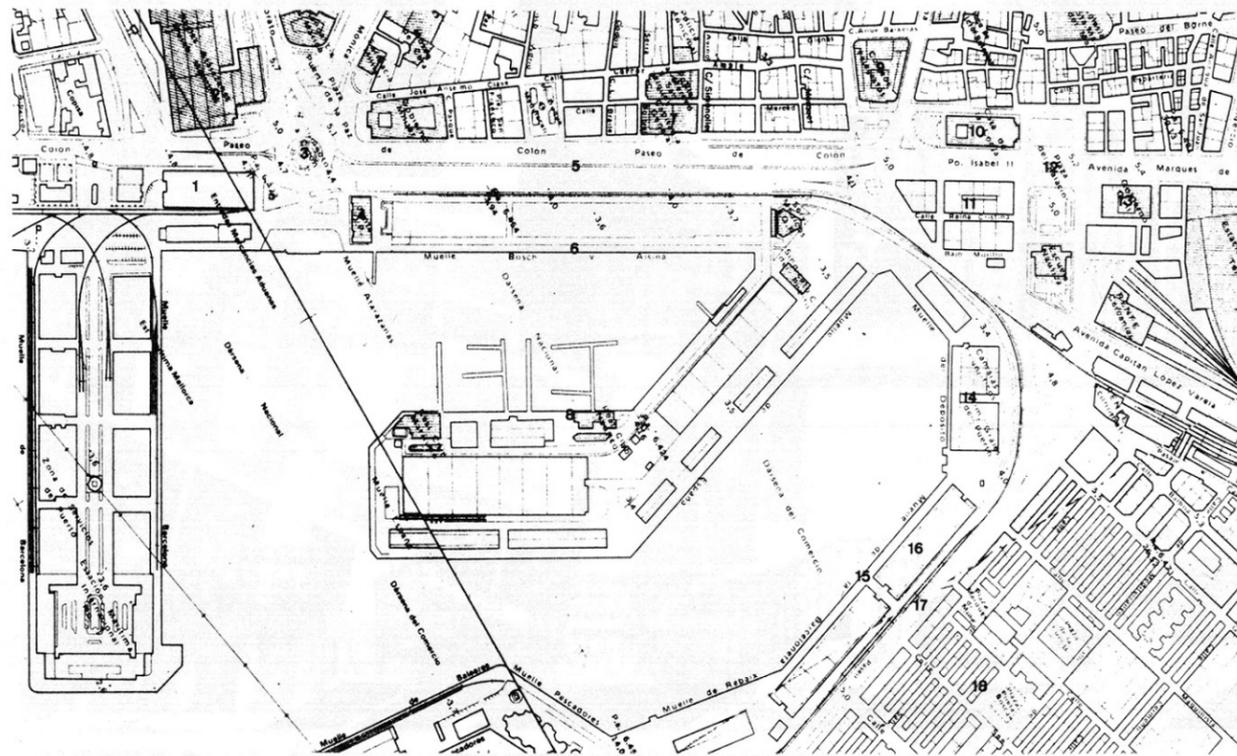


Nueva urbanización del Paseo de Colón y Plaza de Palacio

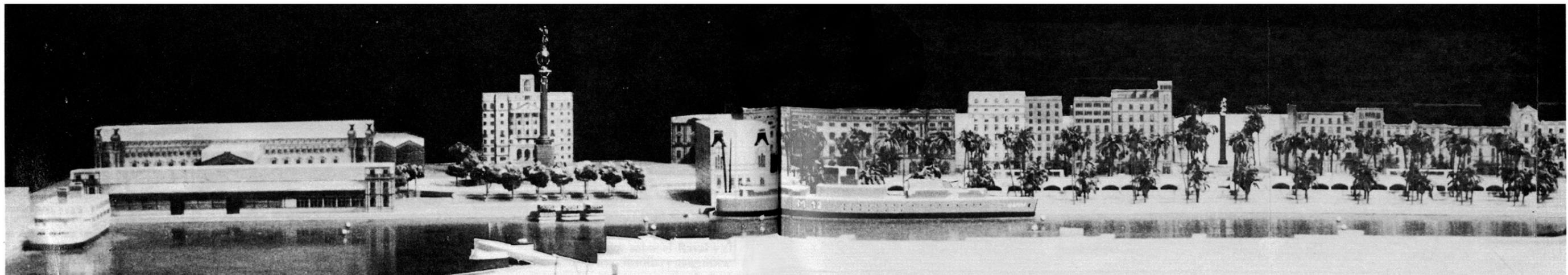
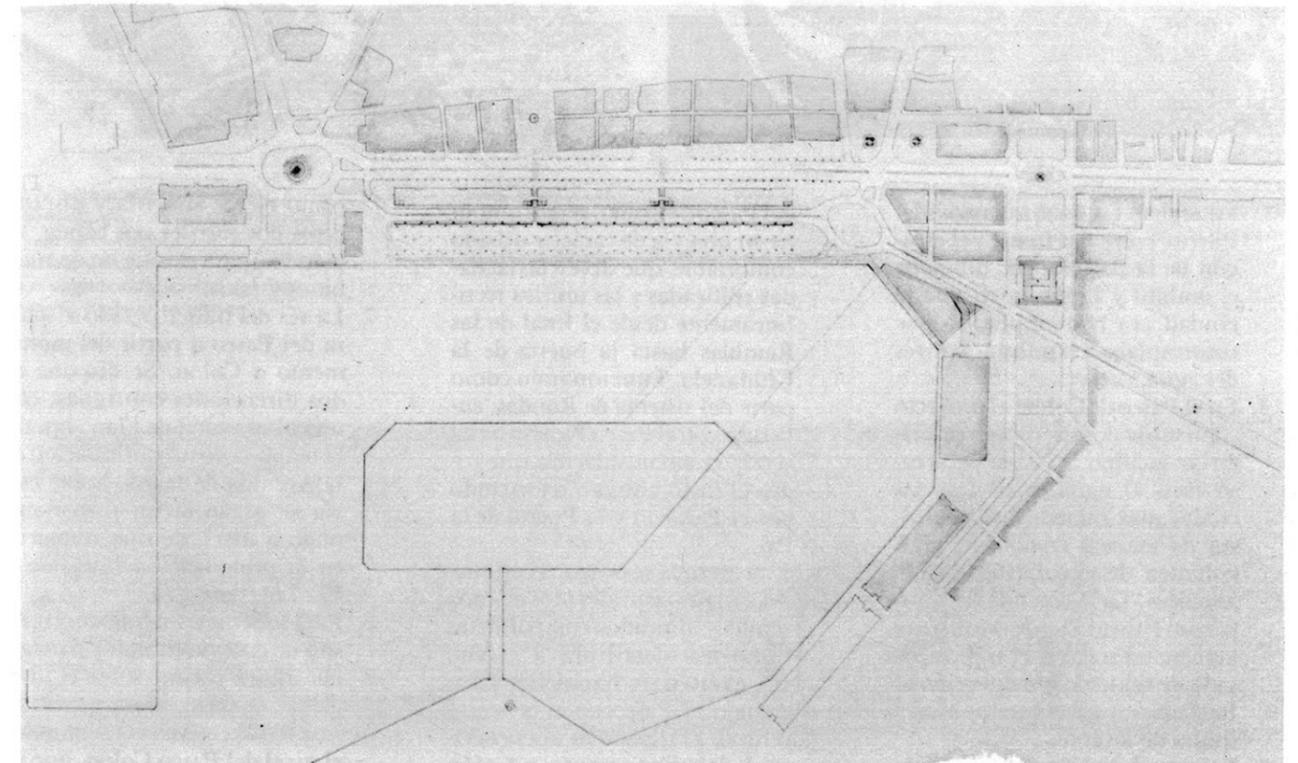
Arquitecto: Manuel de Solá-Morales

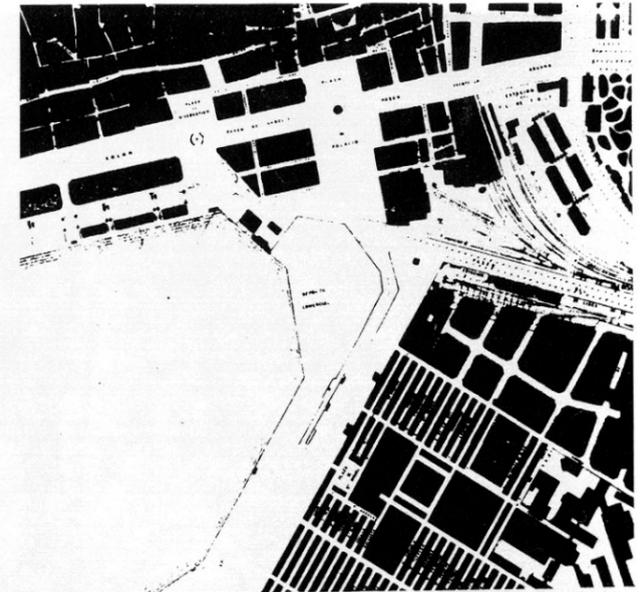
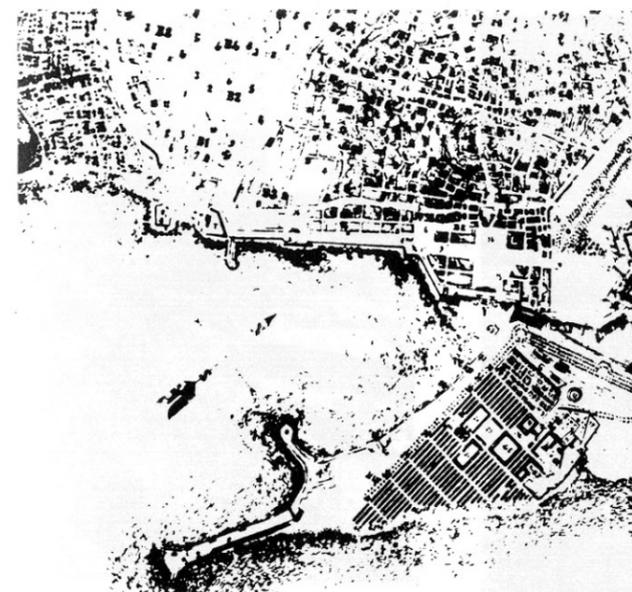
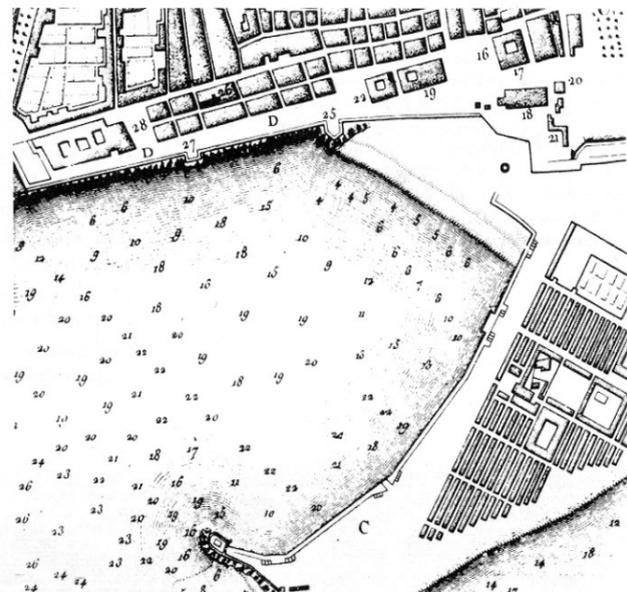
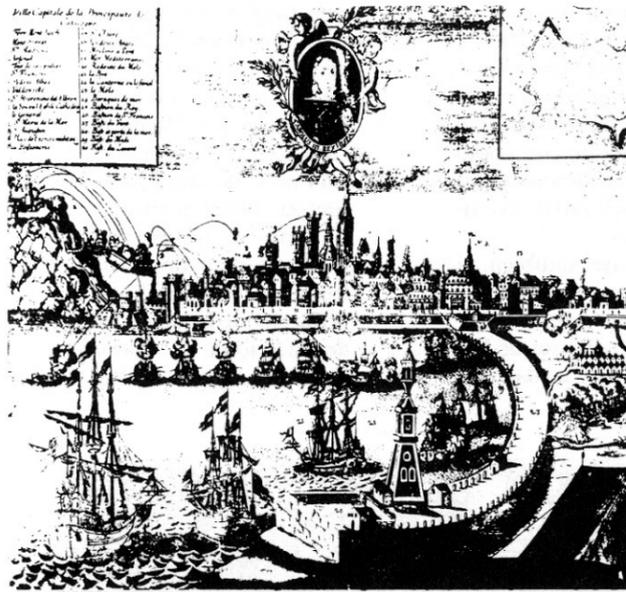


En la página anterior, estado actual.
 1. Aduana; 2. Atarazanas; 3. Colón; 4. Junta de Obras; 5. Paseo de Colón; 6. Moll de la Fusta; 7. Capitanía General (antiguo convento de la Merced); 8. Muelle de España; 9. Correos; 10. Lonja; 11. Porches de Xifré; 12. Plaza palacio; 13. Gobierno Civil (antigua Aduana); 14. Depósito de Elias Rogent; 15. Muelle de la Barceloneta; 16. Tinglados de la Barceloneta; 17. Paseo Nacional; 18. Barceloneta.

1. Se trata de proyectar la nueva urbanización del Paseo de Colón y Plaza de Palacio, una vez desaparecidos hoy los tinglados comerciales del "Moll de la Fusta", y recuperado el uso de éste como espacio de esparcimiento ciudadano y frente marítimo de la ciudad sobre el agua.
2. El proyecto incluye, también, la reordenación de la Plaza Palacio, contando con una nueva actividad cívica en los edificios de Depósito del Muelle de la Barcelo-

neta; la reforma del Paseo Nacional, y en consecuencia, la disposición de un importante espacio de jardines, entre la actual Plaza y el Paseo, que los una en la circulación y en la imagen.
 3. La Puerta de Mar y la Muralla ya fueron, desde siempre, terrenos de primera importancia en la configuración de la ciudad. El frente de mar, que desde Carlos I venía siendo la fachada principal de Barcelona, ha sido objeto de atención repetida a lo largo de





los siglos, La conformación del Puerto, entre este frente y el espigón de la Barceloneta, dibujaba el ámbito y la escala en que la ciudad era contemplada -y se contemplaba a sí misma- a través del agua.

4. En el Paseo de Colón, el proyecto contempla dos cuestiones prioritarias: facilitar la visión y el acceso fácil al agua desde las vías ciudadanas inmediatas, y resolver de manera cómoda el gran volumen de circulación que lo atraviesa. La acometida del Cinturón litoral desde Montjuic aumentará todavía el tráfico pesado de vehículos en dirección al Poble Nou y a los barrios industriales de levante.
5. La actual circulación mezclada

del Paseo de Colón, se descompone en una vía de carácter urbano confortable, que sirve a las fachadas edificadas y las unifica rectilíneamente desde el final de las Ramblas hasta la puerta de la Ciudadela. Funcionando como parte del sistema de Rondas, enlazaría con el Paseo Picasso hasta cerrar la circunvalación que rodea el casco antiguo retornando por el Paralelo y la Puerta de la Paz.

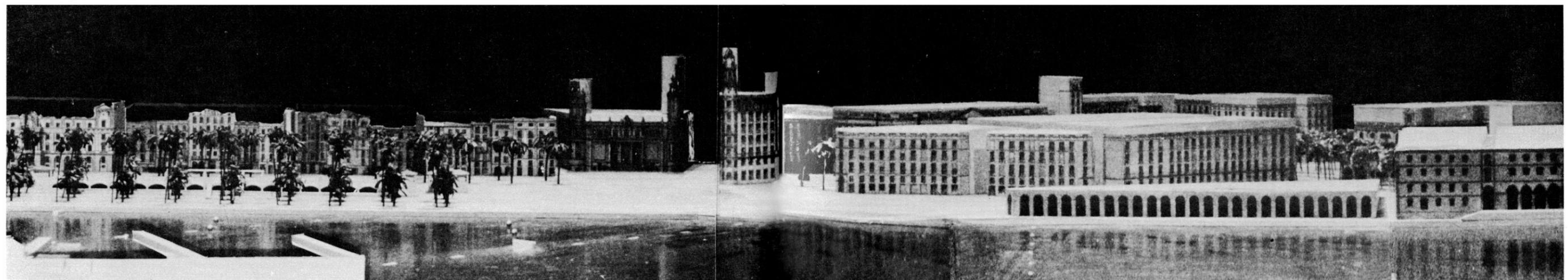
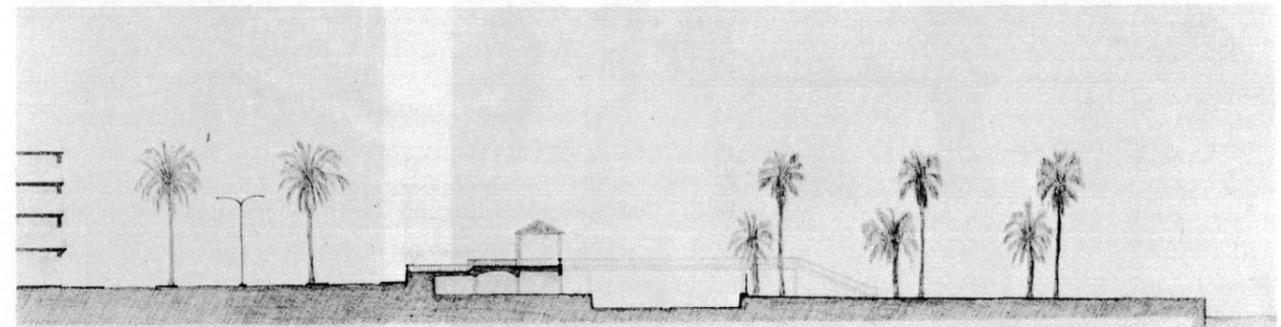
6. Esta avenida se proyecta con cuatro carriles centrales (dos en cada sentido) alineados con palmeras "Phoenix dactylifera" como los existentes hace cien años cuando el Paseo tenía bulevar central. El trazado recupera la visual del monumento a Colón

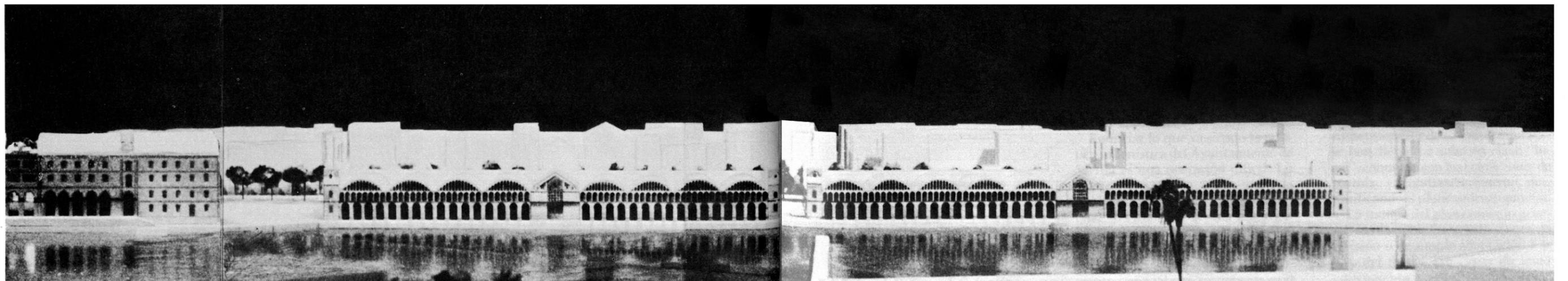
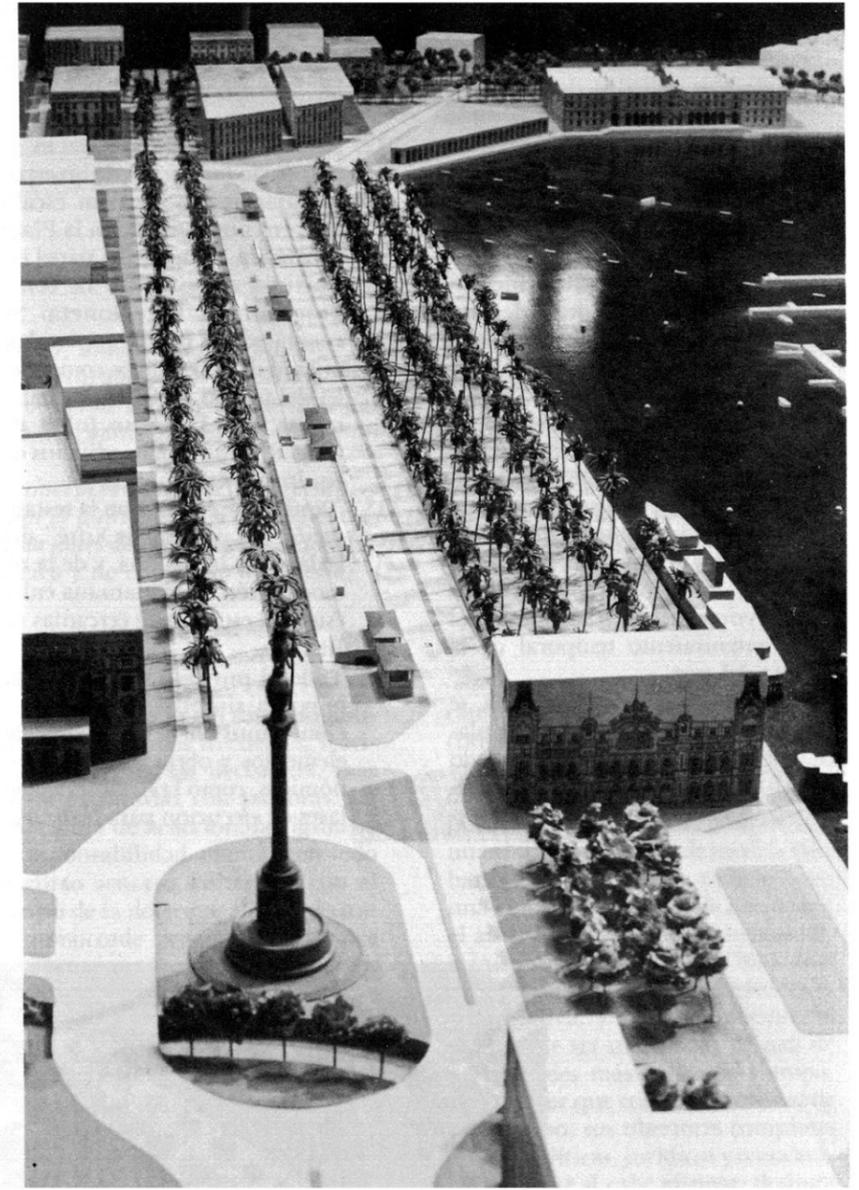
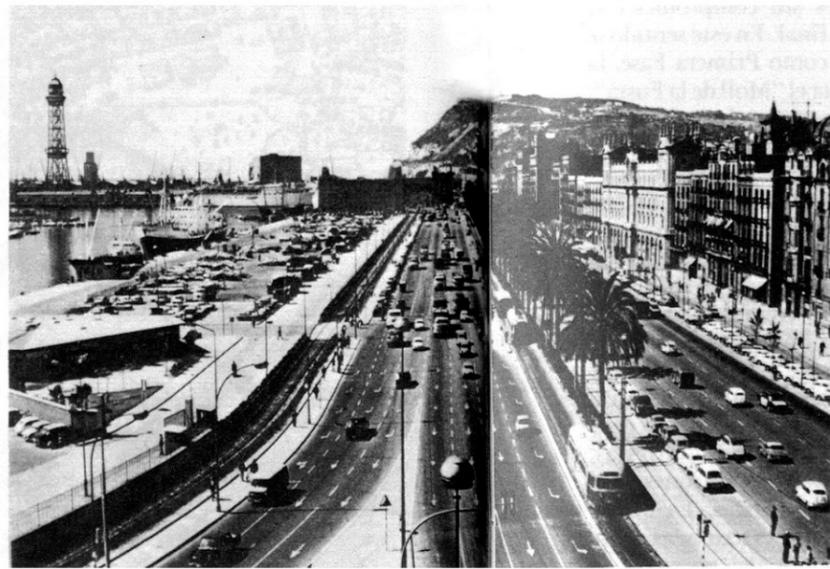
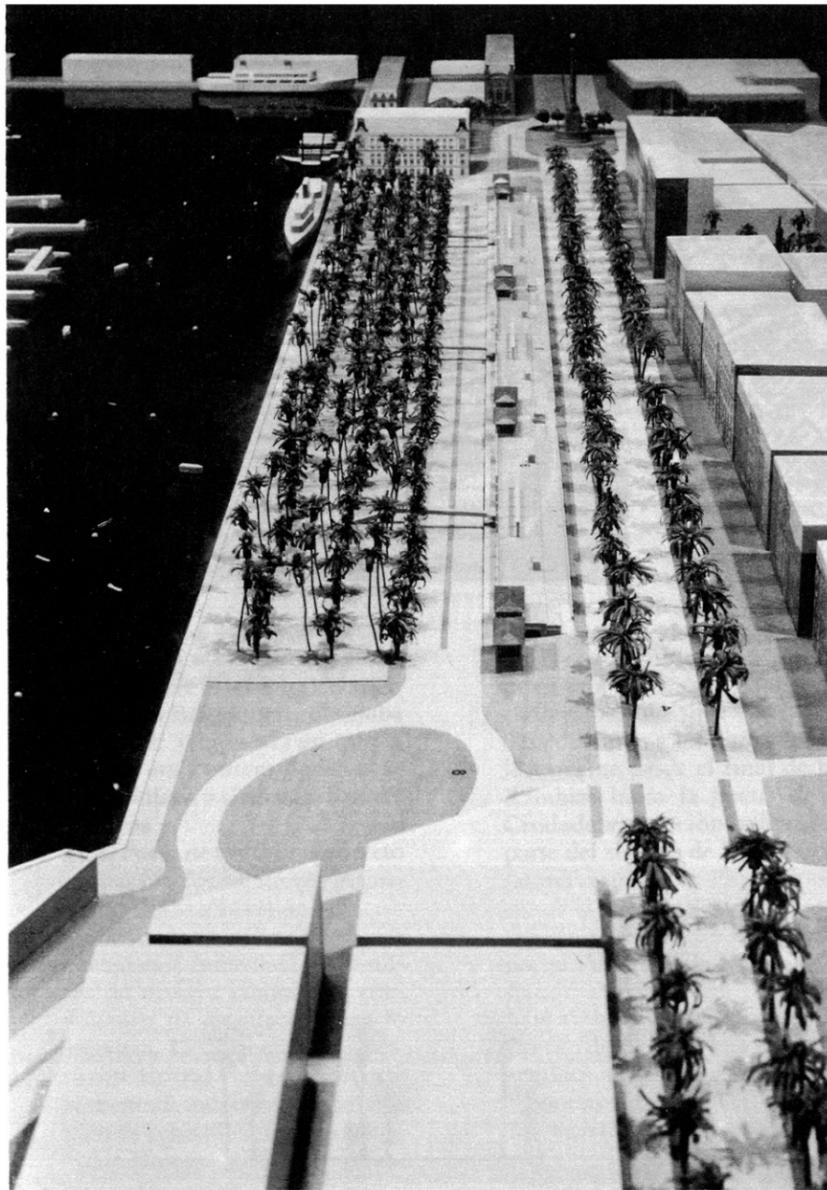
como eje de simetría y dispone otros dos carriles por banda, separados, para el tránsito de autobuses y taxis.

7. La vía del tráfico pesado se separa del Paseo a partir del monumento a Colón. Se dispone en dos direcciones contiguas, con una altura total de 17 m., igual a la máxima de su continuación en la Avenida de Icaria. Sobre esta vía se organiza un importante nudo a nivel, de tipo rotatorio, en la prolongación lineal de la Vía Layetana.
8. Para superar visualmente el tránsito de esta vía litoral, y para ganar altura rasante sobre el nivel del agua, se propone construir una terraza elevada (1,5 m. sobre el nivel del Paseo Colón, que re-

En la página anterior y en ésta, partes superiores, diversas plantas antiguas del Muelle de Barcelona y de la Barceloneta mostrando la posición del puerto Histórico en el ángulo entre ambos, tal como el proyecto propone recuperar.

De izquierda a derecha, plano de 1750, plano de 1810, plano de 1840 y plano de 1890. Debajo, sección del paseo.





sulta a 3,5 m. sobre el de la vía litoral) que, compuesto como un salón de reposo al aire libre, servido por edículos de bebidas y kioscos de música, enmarcando por baluartes y estatuas, permita a la vez el aislamiento del tráfico y la contemplación del mar.

9. Este balcón artificial, podrá aprovecharse como aparcamiento cubierto en su nivel inferior. El límite meridional de esta construcción sería la traza de la vía del tren de mercancías todavía existente, permitiendo su utilización por algún tiempo.
10. Una variante alternativa de mayor envergadura constructiva sería pasar la vía litoral semienterrada precisamente bajo la terraza de nueva formación. Esta solución, más costosa, implicaría mayores dificultades para el mantenimiento temporal de la vía del tren.
11. Entre la vía litoral y el agua, se transforma el muelle en una plataforma plantada, manteniendo el pavimento actual de adoquinado basáltico de excelente tex-

tura. Se plantarían hileras de palmeras a tresbolillo, alternando la "Washingtonia robusta" y la "Cocos eriosphata" en parejas de escorzo.

12. Detrás de la Plaza Palacio se plantea la formación de un espacio ajardinado de gran escala que, en continuidad con la Plaza neoclásica, aumente su papel estructural como rótula de conexión con la Barceloneta. Se cuenta con el futuro aprovechamiento de los edificios comerciales del puerto, y, más inmediatamente, del Depósito (obra de Elías Rogent), como edificios de equipamiento público.
13. También se cuenta con la restauración de las "casas de Xifré", del Palacio de la Aduana, y de la remodelación de la manzana entre éste y la estación de cercanías de Renfe.
14. Todo el proyecto ha buscado la máxima simplicidad de ejecución, tanto en la propuesta de elementos y obras, fáciles y económicas, como la flexibilidad de fases de ejecución para realizarse

por partes sin comprometer el conjunto final. En este sentido se establece como Primera Fase, la que ordena el "Moll de la Fusta", sin comprometer el resto de espacios, públicos o privados.

15. Una última fase, no por tal menos imprescindible, es la que establece la supresión del arranque del actual Muelle de España, desde la prolongación de la Layetana hasta el frente deportivo de clubs. La importancia de esta obra es básica para conseguir una superficie acuática mayor, de imagen formal unitaria y definida, como ámbito de fiestas, competiciones, recepciones y exhibiciones acuáticas. La obtención de visuales cruzadas entre los dos brazos del puerto, y el enfrentamiento de las fachadas del Paseo Colón y de la Barceloneta, ha de valorarse en su trascendencia para una imagen del puerto ciudadano, en la que efectivamente, puerto y ciudad vuelvan a reconocerse solidarios en la estructura, públicos en el uso, y atractivos en la memoria colectiva.

