

# Ordenació territorial

Una actuació urbanística que afecta més de 54 ha  
i que comportarà l'obertura definitiva de la ciutat al mar

## Recuperació del port Vell de Barcelona

Josep M. Munteis i Aumatell

ENGINYER DE CAMINS, CANALS I PORTS  
GERENT DE LA GERÈNCIA PORT 2000 DEL PORT AUTÒNOM DE BARCELONA

El Pla de Costes de la Zona Costanera de l'Àrea Metropolitana de Barcelona preveu la zona del port Vell de Barcelona com a un punt de sortida de la ciutat al mar, zona que així esdevé una peça clau en la dinàmica de la recuperació urbanística del front marítim de Barcelona.

El Projecte de remodelatge i integració urbanística del port Vell comporta la conversió d'un espai portuari de més de 54 ha en una àrea d'ús ciutadà. Aquesta reconversió és avui possible perquè el creixement i la modernització del port de Barcelona troba la seva seu més adient cap al litoral de ponent, deixant el port més antic i més pròxim al centre històric com a espai susceptible de remodelatge.

El sentit del canvi d'activitats al port, per tal de realitzar aquesta reconversió urbanística, el determina el seu caràcter marítim, les seves dimensions i l'estructura física, les seves instal·lacions recuperables i la manera de confondre's amb el teixit urbà perifèric.

### Avantprojecte de remodelatge

Dins la Planificació Estratègica aprovada pel Port Autònom de Barcelona per al quinquenni 1986-1991 s'aprovà, paral·lelament al desplaçament de les activitats industrials cap al litoral de ponent, la realització d'un estudi i un pla d'actuació per a la reconversió de la part més antiga del port; amb aquest acord es posà en relleu la conveniència d'un canvi dels usos, de manera que satisfés el desig de la ciutat d'arribar al mar.

Els factors que van impulsar l'estudi van ser els següents:

a) Les experiències similars portades a terme a alguns altres països europeus i als EUA.

b) La baixa rendibilitat de l'espai objecte d'estudi i de la seva inadequació als mètodes portuaris moderns, com també la impossibilitat de reestructurar-lo per ajustar-lo a les actuals necessitats, essencialment per manca de profunditat.

c) La sensibilització creixent de l'administració municipal per la recuperació ciutadana de la façana marítima, demostrada amb l'actuació al moll de la Fusta i per les premisses contingudes en el Pla de Costes, o Pla de la Zona Costanera Metropolitana, promogut per l'extingida Corporació Metropolitana de Barcelona i que aquesta aprovà inicialment el tercer trimestre de 1985.

El Pla Especial de la Barceloneta també era demostratiu de la creixent inquietud de guanyar per a la ciutat espais portuaris, amb la qualificació dels magatzems del moll, amb el mateix nom, com a equipaments.

El port Vell de Barcelona - Àrea a remodelar



LLUÍS CASTELLÀ

Per tal de desenvolupar aquest estudi es creà una comissió interna al Port Autònom de Barcelona, que enllestí un avantprojecte de remodelatge.

Aquesta comissió va proposar una metodologia consistent en l'elaboració, en primer lloc, d'un inventari de tots els béns immobles i de les activitats existents al port Vell.

Sobre la base de l'esmentat inventari, es van estudiar simultàniament els usos preponderants que podrien emplaçar-se en el port Vell i les grans infraestructures que podrien fer de suport a aquests usos.

El Consell d'Administració del PAB, havent estudiat els diferents models de port Vell que van resultar de les possibles alternatives d'usos i d'infraestructures, es va pronunciar pel model que tenia en compte els usos nàutico-esportiu, comercial, lúdic, cultural i usos mixtos.

A partir d'aquest moment (febrer de 1986), la comissió del port Vell va procedir a l'avaluació dels rendiments dels usos projectats, costos de les instal·lacions, diversificació de les aportacions públiques i privades i consideració dels aspectes econòmico-financers del projecte del port Vell.

A les acaballes de 1986, es va encarregar a un equip d'arquitectes externs la redacció d'un avantprojecte del pla del port Vell, sobre la base del pronunciament abans alludit del Consell d'Administració del PAB.

L'avantprojecte va ser presentat el març de 1987.

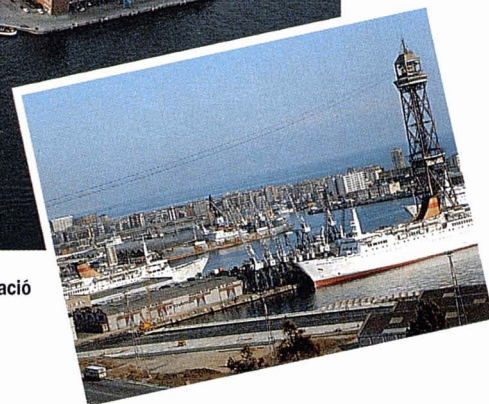
## Gerència Urbanística Port 2000

El pas següent va ser la definició d'un òrgan diferenciats del PAB que pogués coordinar els ulteriors estudis i gestionar la posada en marxa del projecte. Es va definir llavors la Gerència Urbanística PORT 2000, del Port Autònom de Barcelona, dotada de personalitat jurídica pròpia i capacitat d'administrar els fons de sosteniment que se li adscriuissin per part del PAB.



LLUIS CASTELLÀ

Moll de Barcelona, on s'instal·larà la futura Estació Marítima i un gran centre d'oficines.



Moll d'Espanya, àmbit destinat a la ubicació d'activitats de caràcter lúdic, comercial, cultural i recreatiu.



LLUIS CASTELLÀ

Aquesta modalitat d'òrgan de gestió trobava la seva fonamentació jurídica en les funcions urbanístiques del PAB, reconegudes per l'Estatut d'Autonomia, i en la consideració dels Ports Autònoms i de les Juntes de Ports com a entitats urbanístiques especials, per una Ordre del MOPU de 1979.

Els estatuts de la gerència van ser elaborats d'acord amb les prescripcions del Reglament de Gestió Urbanística.

Simultàniament a la redacció dels estatuts de la gerència, es va definir, el desembre de 1987, l'estratègia a seguir amb el projecte del port Vell.

### La figura del Pla Especial

Es va optar per configurar el projecte del port Vell com un instrument d'ordenació urbana i, més en concret, com un pla especial.

Diverses raons van abonar aquesta tesi:

1a.- El Pla General Metropolità, quan tracta el sistema portuari, parla ja d'aquest tipus de planjament.

2a.- Al port de Barcelona, recinte on tenen cabuda multitud d'usos industrials, comercials i diversos, per imperatiu de la normativa específica sobre ports i costes, hi havia i hi ha usos residencials, de restauració, comercials (ligats o no al tràfic portuari) i industrials i d'emmagatzematge, com també culturals, recreatius, nàutico-esportius i de lleure; ara: el projecte del port Vell implicava una intensificació qualitativa i quantitativa d'aquests usos ja existents, alhora que representava desplaçar-ne els usos portuaris íntimament relacionats amb el tràfic de mercaderies (no pas el de passatgers).

3a.- Aquesta implantació sobtada d'usos ja existents però molt més intensos es va considerar que s'havia de sotmetre a la tramitació democràtica que tot pla urbanístic comporta, amb la possibilitat de participació pública i específica de l'Ajuntament de Barcelona, del MOPU i de la Generalitat de Catalunya.

4a.- La figura del Pla Especial i la seva complexa tramitació feia possible el nexa de concurrència dels ciutadans i de les Administracions competents.

D'aquesta manera, a l'empara de les disposicions de la Llei del Sòl (sobre Plans parcials promoguts per entitats urbanístiques especials) i de la citada Ordre de 1979 del MOPU, sobre la tramitació d'aquells plans redactats per Ports Autònoms i per Juntes de Ports, es va optar per un Pla Especial que havia de definir els usos a cada subàmbit del port Vell i els seus paràmetres urbanístics fonamentals, sense que tot el port Vell deixés de ser un sistema portuari, ja que no es convertiria en privada cap porció del sector sinó que s'hi aplicaria la figura de la concessió administrativa per als usos no gestionats directament pel PAB.

La mecànica dissenyada havia de consistir en l'encàrrec del Pla Especial, la seva aprovació interna per la Gerència, l'aprovació inicial pel PAB, l'obertura de la informació pública i la sol·licitud d'informes a les diverses administracions competents, l'aprovació provisional pel PAB i la definitiva per la Generalitat de Catalunya.

En coherència amb aquesta línia així concretada, el PAB va encarregar, a final de 1987, al mateix equip d'arquitectes redactor de l'avantprojecte del port Vell, el Pla Especial del port Vell, que en desenvolupà els estudis previs com també l'avantprojecte.

**La Gerència Urbanística Port 2000** constituïda en sessió del Consell d'Administració del Port Autònom de Barcelona el 15 de febrer, aprovà, amb caràcter intern, el projecte complet del Pla Especial del port Vell i el lliurà al Consell d'Administració del PAB perquè en fes l'aprovació inicial.

El 10 de març el Consell d'Administració del PAB va aprovar inicialment el Pla Especial del port Vell de Barcelona, que desenvolupava el Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana de l'Entitat

Metropolitana de Barcelona i, en conseqüència, procedia a l'obertura de la preceptiva informació pública del Pla Especial durant el termini d'un mes (des del 19 d'abril fins al 19 de maig) i el sotmetia a audiència dels organismes afectats, durant un termini igual.

Posteriorment, el Consell d'Administració del PAB va procedir a estudiar les al·legacions formulades.

El 27 de juny el Consell va aprovar provisionalment el Pla Especial.

Després d'unes esmenes introduïdes al Pla Especial, resultat de l'anàlisi de les al·legacions presentades i d'uns altres estudis posteriors efectuats per adequar els àmbits d'usos del port Vell, d'acord amb principis de coordinació i cooperació amb l'Ajuntament de Barcelona, el 9 de novembre de 1988, totes dues parts, de comú acord, atorgaren un Protocol per colaborar integradament en l'operació de remodelatge dels usos del port Vell de Barcelona, d'importància cabdal per a la ciutat de Barcelona.

Conseqüentment amb la línia de procediment acordada entre totes dues institucions, s'hi van adjuntar les Directrius Generals d'Ordenació del port Vell a partir de les quals es configurà el document definitiu del Pla.

Aprovat provisionalment, per segona vegada, el Pla Especial pel PAB el 21 de novembre, només en queda pendent la definitiva aprovació de la Generalitat de Catalunya.

### Sectors d'actuació

El Pla Especial proposa un model d'Ordenació que potencia la plataforma portuària perimetral, com un element urbà de suport continu de les activitats més intenses i permanents de la transformació portuària (activitats dominantment de caràcter marítim, d'equipament i d'espai lliure).

El port Vell continuarà essent un àmbit del port de Barcelona, i



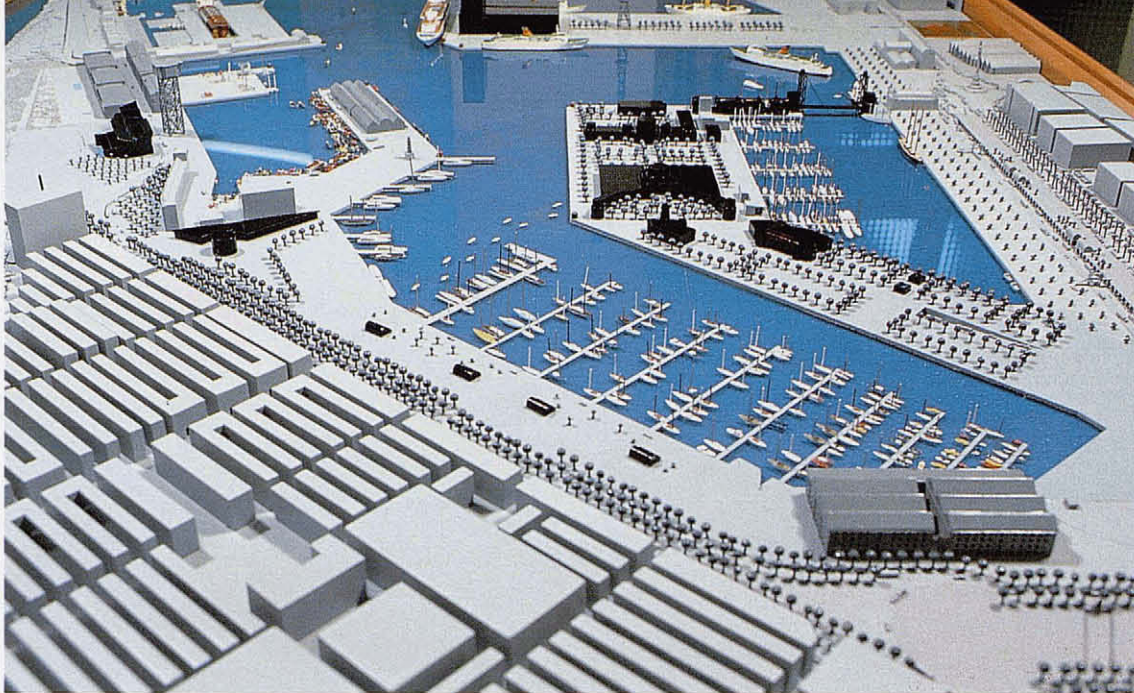
LLUIS CASTELLÀ

L'edifici del Dipòsit General de Comerç serà rehabilitat com a centre d'oficines i serveis complementaris.

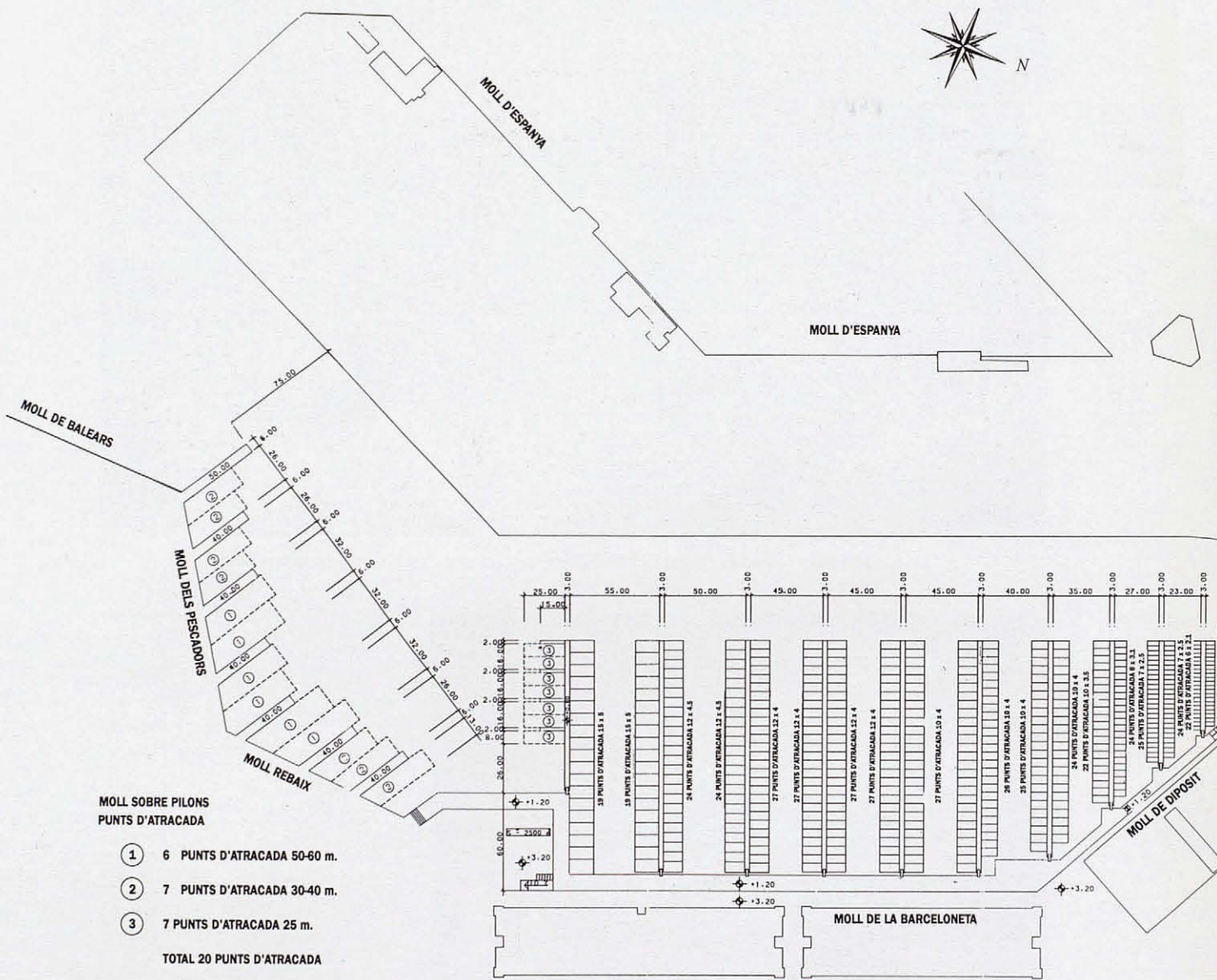


LLUIS CASTELLÀ

El Moll de la Barceloneta esdevindrà un gran passeig obert al mar. S'hi instal·larà un gran centre esportiu.

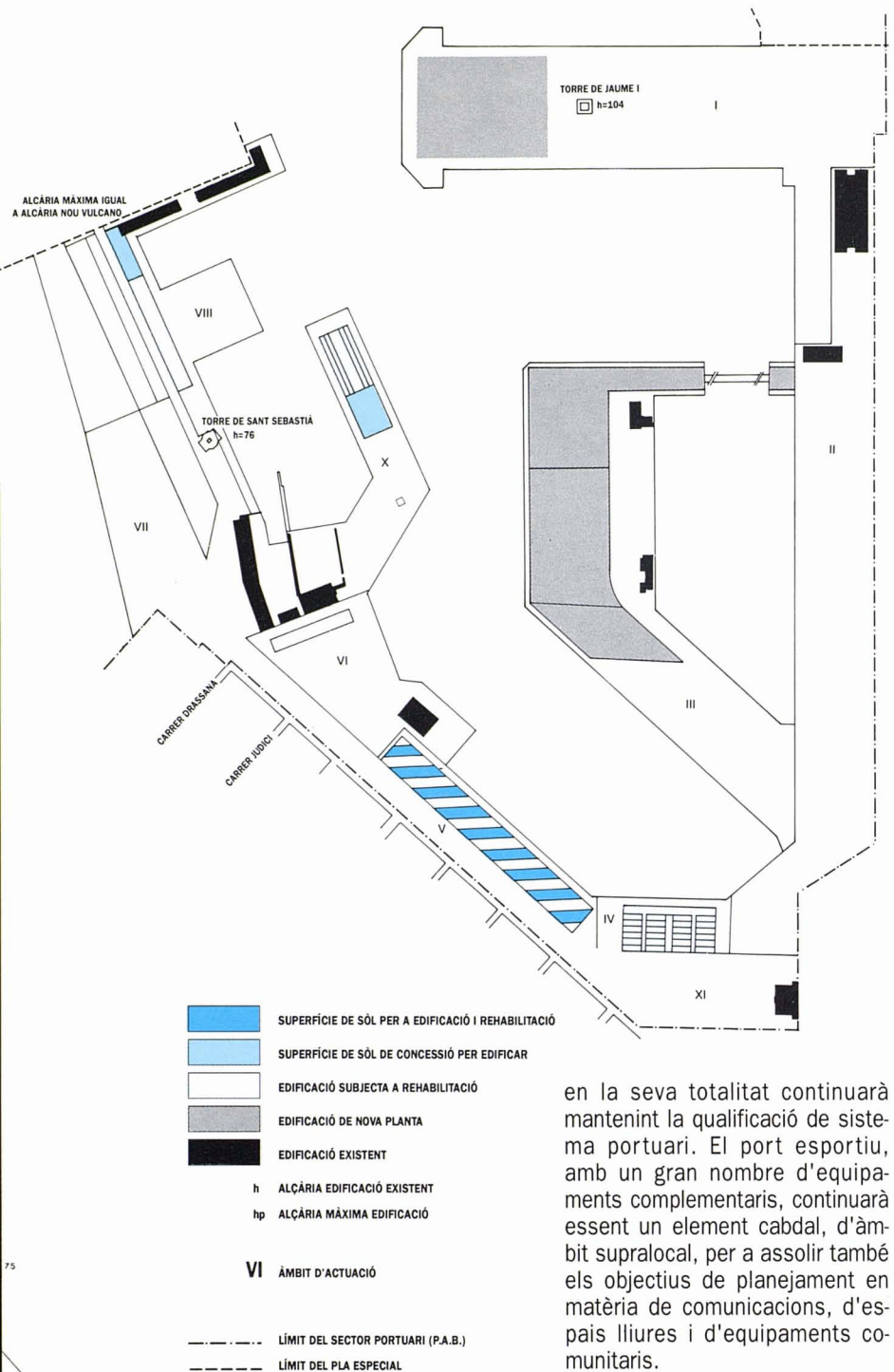


Maqueta orientativa del remodelatge del port Vell.



Planta de distribució de punts d'atracada per a embarcacions de lleure.

## Alineacions i paràmetres edificatoris al port Vell.



en la seva totalitat continuarà mantenint la qualificació de sistema portuari. El port esportiu, amb un gran nombre d'equipaments complementaris, continuarà essent un element cabdal, d'àmbit supralocal, per a assolir també els objectius de planejament en matèria de comunicacions, d'espais lliures i d'equipaments comunitaris.

A més, deixant de banda que el PAB gestioni directament alguna actuació, per a tota la resta d'actuacions hom hi preveu la concessió administrativa, és a dir, la gestió indirecta, mantenint el sòl el seu caràcter demanial i revertint al sector públic les instal·lacions un cop exhaurit el termini concessional.

## Definició i límits

La superfície del port Vell és de 543.439 m<sup>2</sup> de terreny de titularitat pública gestionat pel Port Autònom de Barcelona i afecta, per tant, tan sols una part del conjunt total del port de Barcelona.

Els seus límits són definits, per una banda, per la pròpia línia divisòria del sector portuari i el seu entorn i, per una altra, per dues línies: l'una passa per l'eix del carrer de servei del moll de Catalunya i l'altra és la resultant de la prolongació del parament sud del moll de Barcelona.

## Àmbits d'actuació

A fi d'assegurar l'execució del Pla Especial del port Vell, el territori a què afecta es divideix en onze àrees d'actuació o unitats operatives que reben la denominació d'Àmbits. La forma d'aquestes àrees la defineix la seva situació específica al port i la seva relació amb l'entorn urbà.

## Moll de Barcelona. Estació marítima. Equipament d'oficines

A la testa del moll de Barcelona, lloc d'emplaçament de la terminal del tràfic marítim de passatgers, s'hi preveu, el remodelatge de l'actual estació marítima i la construcció d'un gran centre d'oficines, que acollirà les del Port Autònom de Barcelona, organismes oficials i empreses professionals i de negocis, dedicades al transport i comerç marítims, amb una superfície total de 80.000 m<sup>2</sup> de sostre edificat i un aparcament subterrani de 2.500 places. Es configurarà com a edifici emblemàtic i singular.

A més, aquest equipament estarà complementat amb un hotel d'apartaments, oficines de serveis administratius, galeries comercials, agències de viatge, oficines d'informació, restaurants i cafès, etc.

La zona d'agrupació de l'edificació tindrà una alçària màxima de 50 metres.

El projecte implica enderrocar els antics rafals d'aquesta zona.

L'esplanada, lliure d'edificacions, permetrà l'embarcament i desembarcament de vehicles cap a les illes Balears i l'accés al centre d'oficines. La via portuària d'accés a la zona d'agrupació de l'edificació s'ordenarà simètricament a la torre de Sant Jaume.

S'hi configurarà un gran passeig constituït per una zona central reservada als vianants de 20 m d'amplària, i interrompuda tan sols per eventuais giris a l'esquerra de la circulació rodada.

Tota aquesta zona estarà directament connectada amb el Cinturó del Litoral, la qual cosa permetrà una accessibilitat i una comunicació més fàcils.

El desenvolupament del Pla es farà mitjançant un Estudi de Detall.

El remodelatge del moll de Barcelona té un cost previst de 12.000 milions de pessetes.

### **Moll de Bosch i Alsina. Gran passeig marítim**

La primera operació feta per a l'arranjament de la façana marítima va ésser el passeig de Colom, que suposà el remodelatge del front marítim urbà històricament més evident i important de Barcelona. Aquest gran balcó, equipat amb cinc bars-restaurants amb terrasses, disposa d'un aparcament subterrani de 350 places. Aquesta operació ha fet compatible la reconversió del moll de Bosch i Alsina i del moll de la Fusta en una àrea d'ús ciutadà, com a gran passeig marítim.

Aquesta zona continuarà essent el punt de recalada de vaixells històrics, vaixells escola, vaixells museu, per a ser visitats.

El desenvolupament del pla d'aquest àmbit depèn:

- a) de la determinació i aprovació del projecte del Cinturó del Litoral i les seves connexions;
- b) de la continuació del vial portuari;
- c) de la continuació de la urbanització del moll de la Fusta i la de la Porta de la Pau i del moll de Barcelona, i
- d) de les connexions amb els molls d'Espanya i de Barcelona.

Es mantindrà la zona d'agrupació de l'edificació, formada pels edificis del Port Autònom i la Duana, amb una superfície edificada de 17.180 m<sup>2</sup>. S'hi respectaran les característiques actuals dels edificis, volum edificat, superfície d'ocupació en planta i alçària.

### **Moll d'Espanya. Equipament comercial i cultural**

El moll d'Espanya serà l'eix de la renovació de l'activitat del port. Es configura com el centre gravitatori de l'activitat col·lectiva terciària, comercial i recreativa del port, és a dir, s'ordenarà com un àmbit portuari destinat a la ubicació d'activitats dominantment de caràcter lúdic, comercial-recreatiu, esportiu i d'equipaments que, en conjunt, es conforma com una entitat independent del perímetre portuari.

La zona d'ocupació de l'edificació s'estendrà en 40.000 m<sup>2</sup>.

L'edificabilitat (1,5 vegades l'ocupació): 60.000 m<sup>2</sup>.

Alçària màxima: 12 m excepte en un 20% de l'ocupació que podrà arribar a 26 m.

La superfície d'ocupació per a l'edificació segons usos:

comercial: 10.000 m<sup>2</sup>; recreatiu: 15.000 m<sup>2</sup>; cultural: 5.000 m<sup>2</sup>; complementari: 10.000 m<sup>2</sup>.

És aquí on s'instal·larà el futur Centre del Mar de Barcelona, complement per a l'esplai i la cultura alhora; un gran teatre de cinema; centres de convencions i exposicions; galeries comercials; cafès i restaurants; parcs recreatius i de lleure, amb espais oberts.

Aquesta zona disposarà d'un aparcament subterrani de 1.500 places. El moll d'Espanya, pròxim a les principals vies urbanes de Barcelona (la Rambla i la via Laietana), és l'emplaçament adient per a un equipament d'aquestes característiques.

S'hi preveu també la connexió entre el final del moll d'Espanya i el començament del moll de



La futura plaça del Mar, una gran terrassa oberta a la Mediterrània.

Bosch i Alsina. Aquesta connexió permetrà l'accés fàcil dels vianants des de la Rambla i el moll de la Fusta, enllaçant el passeig marítim amb la resta del port Vell, i contribuirà a crear un flux continu de visitants d'un cantó a l'altre de tota aquesta zona.

La connexió consisteix en la construcció d'un pont de 200 m de llarg, amb la secció central mòbil, per a permetre el lliure trànsit d'entrada i sortida d'embarcacions esportives, vaixells escola, etc. per la dàrsena Nacional. A la part fixa d'aquest pont, s'hi instal·laran petites tendes i restaurants que completaran la zona comercial del moll d'Espanya.

A més es preveu oferir un servei de transport per mar i terra per a visitar tota la zona.

Aquesta zona disposarà d'unes 1.600 places d'aparcament, a situar segons es determini a l'Estudi de Detall.

La inversió total prevista és d'uns 10.000 milions de pessetes, majoritàriament costejats per l'empresa privada (concessiona-



ris), i està en fase d'estudi l'aportació pública per als vials i serveis.

### **Moll del dipòsit i de la Barceloneta. Marina. Equipament de lleure i de serveis**

S'ordenarà com un espai essencialment destinat a passeig públic de vianants, en continuïtat amb l'actual moll de la Fusta, garantint un ampli passeig per davant de l'edifici del Dipòsit General del Comerç.

### **Moll del Dipòsit**

La zona d'agrupació de l'edificació és composta per l'edifici del Dipòsit General del Comerç, obra molt significativa de l'arquitectura industrial vuitcentista.

El Pla d'actuació es desenvoluparà d'acord amb l'Ordenança sobre Protecció del Patrimoni Arquitectònic Històric-Artístic.

Se'n mantindrà l'actual sobreedificat de 32.000 m<sup>2</sup>. Es respectaran les característiques actuals de l'edifici, volum edificat, superfície d'ocupació en planta, alçària

i accessos unificats del porxo i pati central. Serà rehabilitat com a Centre d'Oficines i serveis complementaris. A la planta baixa, es preveu de fer-hi un centre comercial, amb restaurants i cafès.

S'incorporarà un nou pas públic (20 m d'amplada) per davant de l'edifici, potenciant així la continuïtat del moll de la Fusta cap al moll de la Barceloneta.

### **Moll de la Barceloneta**

La reconversió del moll de la Barceloneta, amb la finalitat d'obrir-lo a la ciutat, implica l'enderrocament de la tanca del recinte portuari.

Es procurarà, si es decideix de rehabilitar una part dels rafals existents, mantenir el seu caràcter de construcció portuària, respectant-ne els elements, dimensions i colors originals, i les cruïes extremes de cada un, a fi d'augmentar la transparència del passeig Nacional al mar.

Igualment, si es decideix enderrocar-los per construir-hi edificules per a restaurants i cafès amb terrasses, la superfície màxima del sostre edificat serà de 6.163 m<sup>2</sup>; la superfície màxima d'ocupació per a l'edificació serà de 6.313 m<sup>2</sup> i l'alçària màxima edificable serà la dels actuals rafals del moll de la Barceloneta.

D'una altra banda, es proposa la instal·lació d'una marina moderna i capaça, és a dir, un important centre esportiu per a unes 700 embarcacions esportives i de lleure, amb amarratges i instal·lacions d'hivernada.

La marina disposarà per als usuaris, d'una zona d'accés, a un segon nivell, de cap a cap del moll.

Aquest port esportiu constitueix un equipament necessari per a reforçar l'activitat nàutica-esportiva a l'entorn urbà de la nostra ciutat. Serà construït i explotat per una empresa formada íntegrament amb capital del Port Autònom de Barcelona i el cost previst és d'uns 1.000 milions de pessetes.

Tota aquesta zona disposarà d'un aparcament subterrani de

2.500 places al llarg del passeig Nacional.

### **Moll del rellotge. Equipaments complementaris de la Marina**

El moll del Relotge és un dels racons més significatius del port de Barcelona. Aquesta zona, gairebé amagada fins ara, pren el seu nom del far de la Torre del Relotge, construït durant el regnat de Carles III.

Tot aquest àmbit es guanyarà per a la ciutat, com a zona de lleure, d'activitats culturals i d'esbarjo, amb oficines de serveis administratius i un centre comercial complementari de l'equipament nàutic-esportiu, tot dins un espai enjardinat, al costat mateix del mar.

La superfície màxima d'ocupació autoritzable és de 23.657 m<sup>2</sup>; l'alçària màxima edificable de 15 m i el sostre construït no ha d'ultrapassar de 12.000 m<sup>2</sup>.

### **Moll de pescadors**

A l'extrem més allunyat del moll de Pescadors se situarà el volum de rehabilitació i una nova planta, de manera que respectarà les alineacions paral·leles i perpendiculars als molls i s'ampliarà en 60 m la longitud de la planta. Dins aquest conjunt s'emplaçaran tots els usos pesquers que facin falta i que tinguin algun volum edificable.

La zona d'agrupació de l'edificació corresponent a instal·lacions pesqueres podrà tenir com a màxim una superfície de sostre edificat de 30.639 m<sup>2</sup> i l'alçada màxima serà l'actual.

La zona residencial i de serveis d'aquest àmbit mantindrà les seves característiques actuals.

Els usos establerts per a aquesta zona són l'ús industrial, pesquer i portuari; l'ús residencial i recreatiu.

### **Moll nou. Equipaments de reparació**

Aquest moll ha de ser destinat fonamentalment a zona de repa-



ració i d'avarada de les embarcacions esportives i de lleure. La superfície de sostre edificat serà de 16.500 m<sup>2</sup>. Actualment hi ha dos espigons que es preveu unir en un sol moll de reparació amb més de 9.000 m<sup>2</sup> de nova construcció. Aquesta àrea comptarà amb tots els equipaments i serveis necessaris.

El cost del remodelatge d'aquest àmbit suposa uns 200 milions d'inversió pública i una quantitat a determinar d'inversió privada per a la posada en marxa de la infraestructura.

### **Club Natació Barcelona**

Aquest club, de forta tradició esportiva, serà rehabilitat i servirà alhora com a seu dels entrenaments pre-olímpics.

### **Plaça del mar. Equipament cultural i esportiu**

Al final del passeig Nacional, a la zona dels antics banys de Sant Sebastià, es preveu la configuració de la primera obertura franca al mar: la plaça del Mar. Una plaça sense edificacions, a fi de no obstaculitzar la visió oberta al mar, sota la presència històrica de la torre de Sant Sebastià i davant mateix de la platja que s'ha recuperat per a la ciutat. La plaça del Mar serà un dels espais públics més significatius de Barcelona. A més, hom preveu destinar el solar ocupat pels antics banys de Sant Sebastià a equipaments específics. Arquitectes estudiosos d'aquest edifici, van coincidir en la conveniència i oportunitat de procedir al seu enderrocament per raó del mal estat de la fonamentació i de l'estructura. La proposta consisteix a fer-hi unes instal·lacions per a usos esportius, nàutics, culturals i recreatius. La zona d'agrupació de l'edificació tindrà un màxim construït de 7.900 m<sup>2</sup>. El cost de l'operació comporta una inversió d'uns 1.000 milions de pessetes.

Aquesta zona es beneficiarà de les places d'aparcament distribuïdes al llarg del passeig Nacional. Hi haurà també una zona d'apar-

cament en superfície per a autobusos, que servirà alhora per a l'accés a l'estació del telefèric.

### **Passeig Nacional**

El desenvolupament del Pla Especial pel que fa a aquest àmbit dependrà:

- a) de la determinació i l'aprovació del projecte del Cinturó del Litoral i les seves connexions;
- b) del projecte d'urbanització amb les solucions del tràfic i l'accés a l'estacionament subterrani i
- c) del desenvolupament del PERI de la Barceloneta.

Per una altra banda, hom preveu 2.500 places d'aparcament subterrani a tot el llarg del passeig Nacional amb un cost previst de 2.500 milions de pessetes d'inversió privada.

### **Finançament**

Aquest projecte, que començarà a construir-se previsiblement cap a mitjan 1989, s'haurà de concloure el 1992, moment en què la ciutat haurà aconseguit l'obertura definitiva de la ciutat al mar.

Les inversions globals que comporta el projecte de remodelatge del port Vell es calculen en 30.000 milions de pessetes, de les quals més de les 2/3 parts ha de ser d'inversió privada.

En conseqüència: aquest projecte és concebut com una simbiosi d'iniciatives públiques i privades, sense que la inversió d'aquest darrer sector suposi la privatització d'espais, sinó al contrari, la creació d'instal·lacions i d'infraestructures que han de contribuir a l'èxit de l'esforç públic, tot mantenint l'Estat, en qualsevol cas, la titularitat de tot l'àmbit.

El remodelatge del moll de Barcelona té un cost previst de 12.000 milions de pessetes; el moll d'Espanya, de 10.000 milions; el moll del Dipòsit, de la Barceloneta i del Relotge, 1.200 milions d'inversió pública i 2.000 milions d'inversió privada; el moll Nou, 200 milions d'inversió pública i una quantitat a determinar

d'inversió privada per a la posada en marxa de la infraestructura; la plaça del Mar, 1.000 milions de pessetes i l'aparcament del passeig Nacional, 2.500 milions de pessetes d'inversió privada.

### **Integració port-ciutat, ciutat-port**

La reconversió del port Vell és una de les operacions urbanístiques més importants que es poden dur a terme, a Barcelona, durant els anys pròxims.

Les experiències de rehabilitació dels antics molls i rafals que s'han dut a terme en alguns grans ports, com els Docklands a Londres o als ports de Baltimore, Seattle, San Francisco, Nova York, Fremantle o Marsella, són una mostra de les grans possibilitats que té una actuació urbanística d'aquesta mena.

L'estratègia del projecte ha consistit en el fet de crear centres atractius i esglaonats que impulsin el flux permanent de ciutadans i usuaris d'un cantó a l'altre de tot el port Vell, gaudint així d'un marc de relacions, de convivència i d'activitats diverses i relacionades.

La bona comunicació entre totes les àrees del port Vell situa aquesta zona a l'abast de tothom: accessibilitat a peu, gràcies a les unions entre els principals pols d'atracció, configurant un meravellós passeig marítim a la vorera de tots els molls; accessibilitat per terra i per mar, gràcies als transports públics que permetran puntualment de visitar tota la zona. L'accés fàcil del ciutadà al port, la integració per al desenvolupament i la potenciació mútua avui, demà i sempre.

El projecte de remodelatge del port Vell s'ha de considerar com un canvi qualitatiu que ha de comportar un acostament de la ciutat i dels ciutadans al seu port i a la vida marítima.

**JM. M.** □