



Edifici de l'òpera de Sidney. F. Vilari

Josep Cargol i Joan Hugas

Arquitectura portuària. Tot allò que sura pot ser arquitectura

Arquitecturar els ports es transforma sovint en una operació de superposició d'un equipament o d'una altra edificació o intervenció sobre la infraestructura pròpia del port, prèviament definida fora d'uns paràmetres equivalents als que es donen en una ciutat, població o, en definitiva, en un enclavament sobre terra ferma. Llavors és quan la intervenció es centra només a la cota de moll d'allò que sura per sobre del nivell de l'aigua, que en el *mare nostrum*, el Mediterrani, sempre roman més tranquil que en altres oceans.

Si bé des de l'urbanisme clàssic l'assimilació "sobre terra de carretera", "carrer", "plaça", "edificació", "habitatge", "aparcament"... el trobem paral·lelament en l'àmbit portuari en forma de "dic", "espigó", "moll", "equipament", "barca/vaixell", "atrancament"... la configuració de l'entorn neix de posicions diferents.

Sense entrar ara en consideracions d'especulació edificatòria sobre terra ferma ni d'especulació d'atrancaments dins l'aigua, és evident que en el límit entre la terra i l'aigua, tot i intentar la integració d'aquestes dues ciutats paral·leles, estem parlant de necessitats logístiques i paisatgístiques diferents.

Dins d'aquest marc de discussió, entre la interacció de port-ciutat i infraestructura-arquitectura, sense voler establir categories de qualitat segons la importància de les operacions, les diferents intervencions arquitectòniques tindrien un grau o altre d'osmosi entre ambdós.

De petita dimensió...

Apuntalar decisions últimes. Fruit de necessitats concretes, d'ordenació de recorreguts tant terrestres com marítims. Mobiliari portuari en general, il·luminació, limitació de l'espai amb balises, passeres, ponts, miradors, etc.

De mitjana dimensió...

Edificar sobre un taulell predefinit. La pròpia funció del port, tan definida, tan delimitada, ha produït un espai exclusiva-

ment funcional, on s'han generat durant molts anys edificis pensats únicament per a la funció. Ens referim als magatzems de tota mena que s'han produït en el darrer segle als ports de la nostra mar. Només quan es troben en espais en els que la ciutat i el port interaccionen es produeix arquitectura completa. Als ports petits i mitjans, totalment integrats als pobles mariners, és on aquesta interacció ha existit sempre i on els edificis han estat més pensats.

Demandes programàtiques sovint canviants, com llotges de peix, casetes de pescadors, clubs nàutics, pallols, oficines de gestió del port, etc.

De dimensions paral·leles...

Arquitectura i infraestructura caminen juntes. Sorgeixen quan es pensa el port com a peça urbana. La funció portuària desapareix o queda en segon pla i l'espai es llegeix amb ulls ciutadans. Es persegueix la integració de l'espai portuari en la ciutat o en el paisatge que l'envolta, des del punt de vista de l'usuari i en el sentit més ampli.

Definició d'àmbits parcials de condicionament d'un port, de tractaments morfològics de cadascuna de les diferents superfícies d'un port, etc.

De decisions globals...

Arquitectura des de l'inici. L'embat de les onades ha conformat de sempre la constitució externa dels ports. La tècnica de combatre-les, fins fa poc únicament basada en l'experiència, és la que ha definit els nostres trencaones, dics, contradics, espigons, etc.

De línies netes i amb l'ús de dos únics materials, el formigó i l'escullera, s'han aconseguit grans peces que no sols constitueixen un element urbà de primer ordre, que configura i emmarca les nostres ciutats, sinó que sovint han esdevingut un referent ineludible en la nostra memòria.

Llavors es tractaria de no sotmetre les decisions de control del medi marítim com a barrera projectual.



Projecte de condicionament del moll de la Riba del port de la Selva. Bosch-Frigola, arquitectes



Llotja de peix del port de Blanes. Fuses-Viades, arquitectes

Nova llotja de peix del port de l'Escala. R. Moreno



Ancoratge, activitat i edificació poden esdevenir un conjunt per a projectar, sempre difícil de limitar per la seva futura flexibilitat.

El port es tracta, doncs, com un tot o com l'organització mateixa d'una part d'un port, de tot un port o, si més no, d'un espigó-edifici, dic-edifici, braç-edifici, moll-plaça-edifici, etc.

D'altres dimensions...

Més enllà de localitzacions estrictament portuàries, l'edificació en el límit entre la terra i l'aigua ha estat sempre motiu d'estimulació per als arquitectes, on la iconologia ha traspassat l'objecte construït per damunt de qualsevol consideració d'activitat, construcció,... i del context geogràfic mateix. Entre un llarg reguitzell d'exemples d'aquest port-panorama i a tall d'edificis singulars: l'Òpera de Sidney de Jörn Utzon o "edifici-en-moviment"; el Kursaal de Rafael Moneo, al front marítim de Donostia al País Basc, la rambla de Mar, de Piñon i Vilaplana o "edifici-barca", que per la seva lògica mobilitat esdevingué lloc i port i també arquitectura en diàleg amb altres arquitectures d'altres entorns i ports on atracava, sobretot en el mar Adriàtic.

Josep Cargol

arquitecte

Joan Hugas

enginyer de Camins, Canals i Ports

Regata a la rambla de Mar, de Barcelona. R. Moreno

