

Del urbanismo del proyecto urbano (1980-1992) al urbanismo ciudadano y de apropiación social (2011-2014). Reflexiones sobre las transformaciones urbanas del puerto y frente marítimo de Barcelona y el rol de la ciudadanía*

From urban planning and design (1980-1992) to social urbanism and ownership claim (2011-2014). Reflections on Barcelona's harbour and waterfront urban transformations and the role of citizenship.

Francesc Magrinyà

Dr. Ingeniero de caminos canales y puertos. Profesor de urbanismo.
Escuela Técnica Superior de Caminos Canales y Puertos de
Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña
francesc.magrinya@upc.edu

Teresa Navas

Dra. en historia y geografía. Historiadora y geógrafa. Profesora de
urbanismo. Escuela Técnica Superior de Caminos Canales y Puertos
de Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña
teresa.navas@upc.edu

Josep Mercadé

Arquitecto e Ingeniero de Caminos Canales y Puertos. Profesor de
urbanismo. Escuela Técnica Superior de Caminos Canales y Puertos
de Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña
josep.mercade@upc.edu

Miguel Mayorga

Dr. Arquitecto, Master y profesor de urbanismo, Escuela Técnica
Superior de Caminos Canales y Puertos de Barcelona, Universidad
Politécnica de Cataluña
miguel.mayorga@upc.edu

* Este artículo es una reseña de los resultados de las actividades de debate y reflexión desarrolladas durante las jornadas y el workshop “El futur dels Ports de Barcelona” realizado entre el 26 y el 31 de enero en Barcelona y organizado por IntraScapeLab, grupo de investigación interdisciplinar del Departamento de Infraestructuras del Transporte y Territorio (ITT) de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona Tech (ETSECCPB-UPC).

Resumen

Las transformaciones urbanas de Barcelona muestran un cambio de registro en las formas de urbanización que ya no tienen que ver con el discurso de proyecto urbano del periodo 1980-1992, asociado al modelo Barcelona (Capel, 2007; Borja, 2009). La transformación del puerto y del frente marítimo de Barcelona es una muestra de ello. En la actualidad el Puerto de Barcelona es un espacio con un continuo proceso de disputa por un lugar privilegiado de la ciudad. Su valorización como espacio urbano a partir de las transformaciones del periodo olímpico han dado inicio a una competencia por la localización y apropiación de los espacios portuarios donde intervienen, desde las nuevas actividades turísticas y comerciales, intereses económicos a escala internacional hasta la esfera pública y social que implica a los ciudadanos y vecinos (Magrinyà, 2013). Mediante la realización de un proceso participativo compuesto de debates en diversos formatos (seminarios, jornadas participativas, workshop), se ha generado un espacio de debate sobre un territorio de influencia metropolitana que ha involucrado entidades y actores urbanos representativos del mundo asociativo y universitario. Se presentan aquí los resultados de los análisis y reflexiones de este proceso participativo, que en su conjunto plantean una revisión sobre la necesaria interacción entre puerto, ciudad y ciudadanía. La revisión llevada a cabo desde una perspectiva transversal que integra visiones de la ingeniería, arquitectónicas, ambientales, socioeconómicas y patrimoniales, ha servido para elaborar una evaluación de los proyectos en curso y las tendencias de intervención existentes. El resultado es un primer programa de propuestas que apuestan por reforzar el vínculo entre puerto y ciudad y evidencian la dimensión urbana de la infraestructura portuaria.

Palabras clave

Puerto y ciudad, Gentrificación, Centralidad, Urbanidad, Maritimidad.

Abstract

Barcelona Urban transformation displays new forms of urban regeneration that no longer have to do with the discourse of urban project for the period 1980-1992 related to the model of Barcelona (Capel, 2007; Borja, 2009). Barcelona's harbour and waterfront urban transformations are a reflection of the ongoing process of confrontations in a preferential location. Since its key valuation as urban public space during the Olympics, actually the port area has been the "object of desire" for a location and ownership competition among trading and touristic emergent activities, international private equities interests and public and social will, involving citizens and neighbours. All mentioned agents have been called to debate through various public participation processes heading to a final open workshop engaging stakeholders, associations and urban actors (Magrinyà, 2013).

A space for debate on metropolitan centrality has been created conducting a participatory process involving discussions in various formats (Seminar, Participatory Day, Workshop) and agents (from metropolitan authorities to associations and academia representatives). The outcomes of this participatory process analysis and reflections, suggest the convenience of a revision on the interaction between harbour, city and its inhabitants. The research and revision process thus reflect an aimed transversal overview -merging criteria's from architecture, civil engineering, environment sciences, heritage preservations with social and economic considerations- leading to a critical analysis of the latest trends, projects and interventions. Consequently, the conclusions to be presented are, indeed, the first drafted programme to enhance boundings among Barcelona and its waterfront, taking into account the urban dimensions of the port infrastructure.

Keywords

Harbour and city, Gentrification, Centrality, Urbanity, Maritime dimension.

1. Breve itinerario de la transformación del puerto y frente marítimo de Barcelona

En las últimas décadas el Puerto de Barcelona ha sufrido progresivas transformaciones y ha ido cambiando su relación con la ciudad. El periodo de transformación urbana de Barcelona según el modelo de proyecto urbano (1980-1992) tiene en la transformación del Moll de la Fusta y el Port Vell unos de los primeros proyectos –ambos en el frente del Barrio Gótico del casco antiguo y, en propiedad, el área del puerto histórico de la ciudad–. Este proceso se aceleró con la preparación de los Juegos Olímpicos de 1992 extendiendo la zona de actuación a la creación del Puerto Olímpico y de la Mar Bella, que permitió afirmar que la ciudad había ganado el mar. La segunda fase (1992-2011) se caracterizó por proyectos de participación público privada, más comerciales y a una escala de intervención mayor que rompían con el modelo urbano inicial (Harvey & Smith, 2005). La transformación del Muelle de España y el Maremagnum –espacio de ocio y comercio por excelencia del actual puerto–, o el World Trade Center en el Muelle de Barcelona son ejemplos de ello. A partir de 2011, con el nuevo gobierno municipal, que dejaba atrás treinta años de gobiernos socialistas, se ha iniciado una nueva fase más neoliberal. En esta última etapa ya se plantean acciones de privatización más alejadas del proyecto urbano y asociadas al capital financiero (Magrinyà, 2013). El proceso de globalización del movimiento de capitales tiene unos efectos cada vez más devastadores en los tejidos tradicionales de las ciudades, como ha sido el caso de los barrios del Gòtic y de Casc Antic en Barcelona. Estos procesos están centrados en una lógica de beneficio de las rentas del capital por ventajas, lo que Harvey denomina la renta de posición (Harvey, 2012). La diferencia en esta última oleada gentrificadora es que los proyectos están asociados a cambios en las concesiones portuarias como es el caso de la Marina de Lujo de la Barceloneta (2010), el Hotel Vela (2010), o el edificio de oficinas Desigual (2011) (Figura 1).



Figura 1. Los diferentes elementos y espacios urbanos del Puerto de Barcelona

Fuente: IntraScapeLab, 2013a.

El espacio del puerto se encuentra, pues, en un continuo mecanismo de inauguración-decadencia-reforma de la reforma (Magrinyà y Maza, 2005). En esta última etapa la administración portuaria lleva adelante el proyecto de la Marina de Lujo Port Vell para grandes yates. Esto afecta al entorno del ya citado Port Vell y, en especial, al frente marítimo del casco antiguo. Los barrios que lo integran, es decir, Barceloneta, Ribera, Gótico, Raval y Poble Sec, están sufriendo un claro fenómeno de gentrificación. Hay un peligro de replicar el fenómeno de gentrificación portuaria con su proceso de *elitización* y segregación social que se ha producido en otras ciudades portuarias, como sería el caso de Puerto Madero en Buenos Aires o de los Docks en Londres.

A su vez, el frente marítimo de Barcelona ha representado históricamente un ámbito de encuentro de actividades urbanas y marítimas en el que existe una gran densidad de conjuntos con valor patrimonial con un uso incierto. Hay una serie de edificios como el destinado actualmente a la Delegación de Hacienda, el Palau de Mar –antiguos Almacenes Generales de Comercio, construido en 1890–, entre otros, que se pueden agrupar en varios sectores –el del Portal de Mar, el Pla de Palau–, y que a día de hoy no tienen claro su uso futuro. Y todo ello en un marco neoliberal que convierte este sector de la ciudad en un espacio vulnerable a procesos de privatización. En esta situación

descrita se hace urgente encontrar un equilibrio entre el urbanismo “globalizado” de la internacionalización y el urbanismo “ciudadano” de la identidad del lugar (Castells y Hall, 1994), con el objetivo principal de que el frente marítimo pueda continuar siendo un ámbito de apropiación social de la ciudad.

Como se ha comentado antes, ya han pasado dos décadas de la transformación positiva de los Juegos Olímpicos y la conquista del mar por parte de la ciudad. El Plan General Metropolitano de Barcelona que todavía rige el planeamiento de la metrópolis está más anticuado todavía (1976-2012). Es necesaria una nueva reflexión metropolitana para poder repensar el futuro del litoral metropolitano. Y, desde esta perspectiva, analizar la transformación de las actividades del Puerto de Barcelona y la relación de la ciudad con el mar.

2. Urbanidad y maritimidad en la relación puerto y ciudad. Por una centralidad ciudadana como lugar de identidad

El Puerto Autónomo de Barcelona es un subsistema de la aglomeración de Barcelona y, como tal, algunos de sus sectores más vinculados a la dinámica de la ciudad, como es el Port Vell, deben reforzar su integración en el sistema urbano de Barcelona. Haciendo extensible esta reflexión al conjunto de ámbitos que conforman hoy en día los llamados Puertos de Barcelona, sería muy adecuado prever un plan de gestión urbana y ciudadana de los usos marítimos que afectara al Port Vell, la Nueva Bocana, el Puerto Olímpico, el Puerto del Fórum y el Puerto de los cruceros con el muelle de Blau@Ictínea, entre ellos (Figura 2).

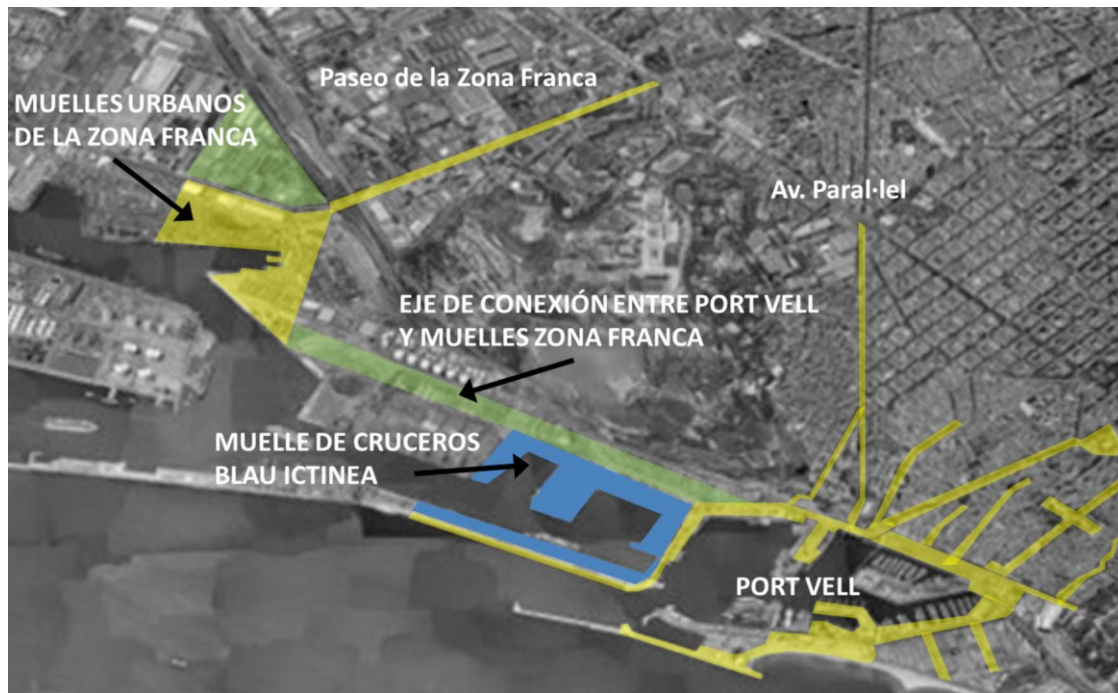


Figura 2. Los diferentes puertos del frente marítimo de Barcelona

Fuente: IntraScapeLab, 2013a.

Por ejemplo, y ante el proyecto recientemente aprobado de la conversión de Port Vell en Marina de Lujo de la Barceloneta, desde la ciudadanía se propone un criterio de gestión válido que sería el de situar los buques de menor eslora en las partes centrales del puerto y los de mayor eslora en la periferia del puerto urbano. De esta forma el valor de renta de posición seguiría siendo más ciudadano. Otro aspecto importante tiene que ver con el factor de seguridad aplicado a las diferentes actividades que se desarrollan en el espacio del puerto. No es aceptable que se vayan privatizando espacios tan centrales para actividades cada vez más elitistas. Por otra parte, habría que revisar los muelles y el sector de aguas tranquilas en las zonas de refugios de los diferentes puertos. El Puerto Olímpico, el Puerto del Fórum y el Muelle de los Pescadores tienen problemas de agitación de aguas interiores. En esta línea hay que revisar también el funcionamiento de los clubes de vela y remo que operan tradicionalmente en diferentes partes del ámbito portuario.

Una gestión del puerto en clave urbana debe integrar el valor de la “maritimidad” que va asociado a estos usos de mayor urbanidad en la relación ciudad y puerto (Peron y Rieucou, 1996). Este es un concepto que defiende la calidad específica de una ciudad portuaria y la de sus espacios públicos y abiertos que permiten a la ciudadanía el

contacto con el agua. Un valor que se podría perder con una excesiva privatización de los espacios del puerto y que un nuevo plan general metropolitano de Barcelona y, en su defecto, un plan director urbanístico, debe reivindicar a través de una nueva planificación que no pierda de vista la interacción entre puerto y ciudad. Hay un factor importante en esta visión propuesta que es evitar la “explotación parasitaria de la centralidad urbana” (Font, 1996) que hoy aportan los puertos urbanos como importantes espacios de expectativas y transformación económicas.

En esta planificación debe ser esencial el establecimiento de un sistema de gestión urbana coordinada de los usos marítimos de los denominados Puertos de Barcelona. De la misma manera que el Port Vell no puede ser planificado al margen de la ciudad de Barcelona, hay que extender su ámbito de actuación urbana hacia los muelles de la Nueva Bocana y los muelles del Puerto de Cruceros. En términos generales, esto significa prever un grado de “urbanidad” para estos sectores y la conexión urbana entre ellos, especialmente el acceso al puerto desde el Paseo de la Zona Franca, en el ámbito más industrial del puerto, y el de esta zona con el muelle de los cruceros (Blau@Ictínea), así como la reconquista del antiguo muelle del rompeolas urbanizando el puente móvil actualmente existente (Figura 3).

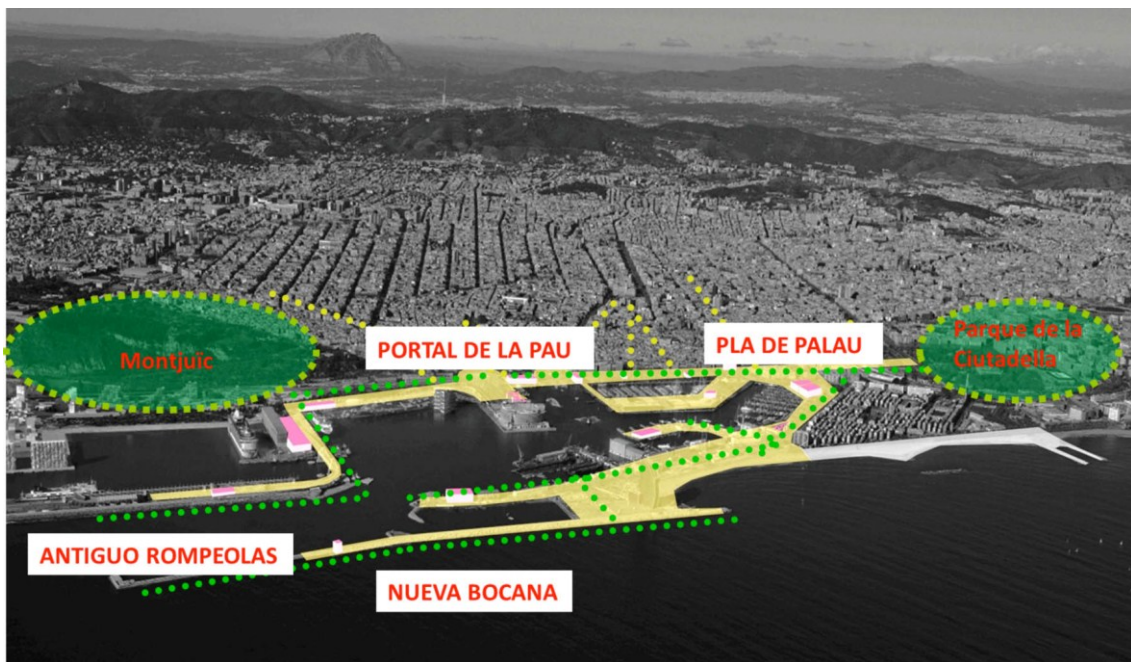


Figura 3. Relaciones puerto-ciudad a potenciar en la propuesta del workshop de los Puertos de Barcelona

Fuente: IntraScapeLab, 2013a.

Aprovechando que en la actualidad todo nivel de planeamiento, territorial y urbano, requiere de un Informe de Evaluación Ambiental y de una Memoria Ambiental que estén elaborados según los criterios ambientales desarrollados en los últimos años, es necesario revisar el informe reducido a mínimos que se presentó en la década de 1990. En la actualización del Plan Especial de Usos Portuarios (PEUP) es urgente la incorporación de un estudio serio de sostenibilidad ambiental económica, social y patrimonial que esté a la altura de las necesidades de esta parte tan central de la metrópolis de Barcelona. Sólo desde este análisis transversal se puede abordar la complejidad derivada de la interacción citada entre puerto y ciudad, y evitar, así, que el puerto de Barcelona se convierta con el tiempo en un espacio de lujo segregado de la ciudad y un foco gentrificador del casco antiguo, la llamada Ciutat Vella de Barcelona.

En otras palabras, un no-lugar. De hecho, uno de los síntomas de un no-lugar es un espacio que entra en la dinámica aludida antes de la inauguración-decadencia-reforma (Magrinyà y Maza, 2005). La voluntad política debe ir dirigida a asegurar, desde la diversidad urbana de usos y actividades, un espacio con identidad relacional e histórica. Si tomamos la definición de no-lugar de Augé podemos observar que muchos de los espacios del Puerto de Barcelona pueden ir tomando esta característica: “Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad, ni como relacional, ni como histórico, definirá un no lugar” (Augé, 1998).

Siguiendo el razonamiento sobre la necesidad de los estudios evaluadores de la sostenibilidad del puerto, se planteó un proceso participativo en el que se analizaron los diferentes ámbitos: el social, el económico y el ambiental y patrimonial. La información utilizada, así como las reflexiones generadas, se ha producido gracias a los distintos procesos de reflexión elaborados por parte de expertos, conocedores y usuarios del Puerto de Barcelona y, también, de las dinámicas ciudadanas que se han llevado a cabo en los últimos tiempos. Estudios económicos, valoraciones ambientales y patrimoniales y, de manera relevante, la participación ciudadana, han permitido incorporar nuevas visiones del Puerto de Barcelona a partir de la toma de conciencia de los déficits, la denuncia de las tendencias hacia la privatización de los espacios y la reivindicación de

la relación con el puerto en base a nuevas alternativas de apropiación pública del espacio.

3. El futuro de los Puertos de Barcelona. La participación ciudadana como herramienta para la sostenibilidad urbana

Ante los distintos fenómenos de transformación urbana en 2011 se reiniciaron actividades desde la plataforma denominada *Defensem el Port Vell* (<http://defensemportvell.wordpress.com/>). Junto a distintos actos reivindicativos se plantearon además actos de vinculación con técnicos e intelectuales de la ciudad a partir de un debate en el Museo Marítimo en noviembre de 2012. De ahí surgió la posibilidad de organizar un seminario: “El futuro de los Puertos de Barcelona” (26 de enero - 2 de febrero de 2013), organizado por IntraScapeLab (IntraScapeLab, 2013a) aprovechando que en 2010 había emprendido unas jornadas “Puerto y ciudad” en el marco de la celebración del Año Cerdà (7 de junio de 2009 - 2010), y disponía de contactos institucionales y civiles. En el marco del seminario fue muy importante la “Jornada Participativa” que tuvo lugar en el Centro Barceloneta el 26 de enero de 2013, como referente de la demanda de los colectivos y asociaciones. Diferentes actores ciudadanos procedentes de los movimientos sociales tradicionales y los nuevos movimientos sociales debatieron sobre el puerto como espacio de contacto con los barrios de Ciutat Vella y también como lugar de toda la ciudad. Pocos días más tarde, las jornadas y el workshop ya aludido antes, “El futuro de los Puertos de Barcelona”, organizados por IntraScapeLab, reunieron una serie de mesas redondas donde se trataron las actividades marítimas, económicas, urbanas y de legislación urbanística en relación al uso ciudadano del Puerto de Barcelona. Los resultados de este workshop, así como de las jornadas, fueron expuestos en el Aula de SOS Monuments celebrada el 12 de febrero de 2014 en el Ateneu Barcelonès (IntraScapeLab, 2013b), y que ahora se recogen en este artículo en sus líneas principales. Es de destacar la importancia del espacio de participación generado por parte de IntraScapeLab al organizar, por un lado, actos civiles pero más institucionales (Jornada “Puerto y Ciudad”, 2010) y, por otro lado, un seminario que vinculaba a la plataforma reivindicativa *Defensem el Port Vell* y unas instituciones como la Universidad Politécnica de Cataluña representadas por el Decano de la Facultad de Náutica y miembros de IntraScapeLab. Estos tres ámbitos de

participación permitieron debates a diferentes niveles, necesarios para una reflexión a escala metropolitana desde el mundo asociativo.

3.1 La apropiación espacial como indicador de sostenibilidad social

En primer lugar, desde la perspectiva de la sostenibilidad social y el derecho ciudadano a la centralidad en la ciudad, hay un elemento clave derivado del principio de accesibilidad universal que es asegurar un espacio abierto a todos, especialmente en este caso a los espacios de transición ciudad-mar y de contacto con el agua. Esto es posible en la consecución de la continuidad del espacio público a lo largo de la línea de costa en su acceso peatonal. Se debe trabajar en la continuidad entre muelles y, por tanto, superar las deficiencias actuales como son la poca conexión entre el Moll de la Fusta y el de la Barceloneta, prever la conexión entre el Moll de la Fusta, el de Barcelona y el proyectado de Blau@Ictínea al Morrot a través de un nuevo diseño del Portal de Mar. Además, el acceso peatonal de la Nueva Bocana en la línea Muelle-Mar no está previsto en el planeamiento actual. En esta línea se pueden proponer tres grandes recorridos: del Portal de la Pau al antiguo rompeolas, del Portal de la Pau al Pla de Palau y del Pla de Palau a la Nueva Bocana (Figura 4).

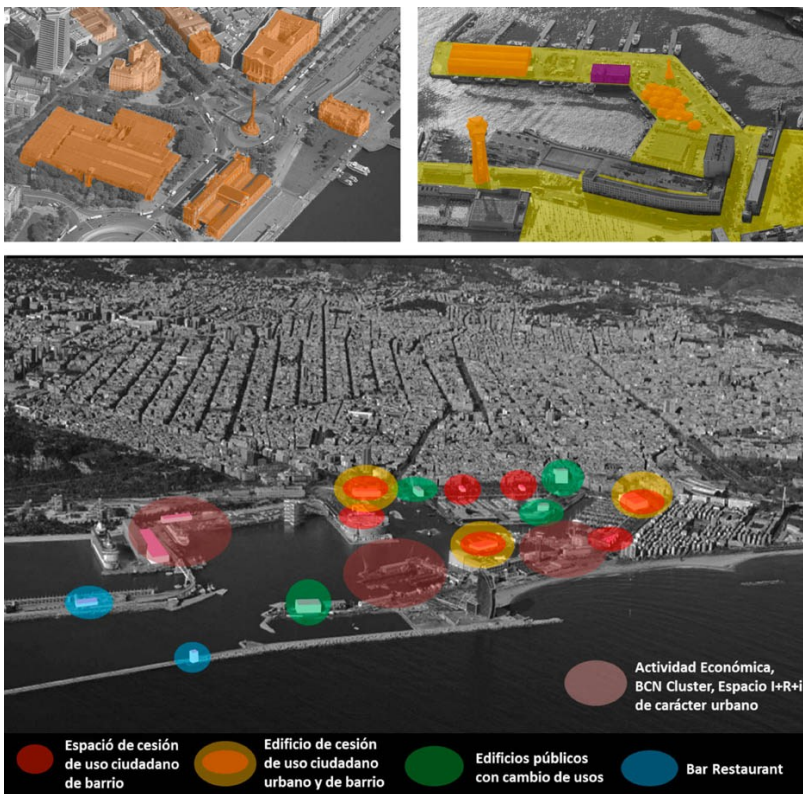


Figura 4. Itinerarios urbanos en la zona portuaria propuestos para la mejora de la interacción entre puerto y ciudad

Fuente: IntraScapeLab, 2013a.

La generación de espacios abiertos donde el centro es una lámina de agua libre y los bordes tienen acceso peatonal se complementa necesariamente con las conexiones de los barrios de proximidad de Ciutat Vella con la ciudad en general y, en una escala superior, con el área metropolitana de Barcelona.

Hay cinco barrios en contacto directo con el puerto que son Poble Sec, Raval, Gòtic, Ribera y Barceloneta. Se impone, pues, una planificación de los equipamientos en el marco del sistema urbano y no únicamente del puerto, donde se ponga en valor el diferencial de la identidad de estos espacios y su diversidad de usos.

Llegados a este punto, la participación pública en los procesos de decisión es clave. En el caso de Port Vell se necesitan centros de actividades que prioricen el uso ciudadano de edificios y espacios tradicionalmente portuarios, centros que pueden ser agrupados en los tres sectores siguientes:

- Pueblo Seco / Raval y el edificio antiguo de Aduanas y un espacio en el Muelle de Barcelona.
- Gótico / Ribera y unos módulos en el Moll de la Fusta y el Palau de Mar.
- Barceloneta y el espacio indefinido alrededor del actual Edificio del Faro, donde opera la Cofradía de Pescadores.

Estos espacios podrían ofrecerse en concesión a redes sociales de proximidad ciudadanas, en dinámicas innovadoras surgidas en torno al conocido como Pla Buits puesto en marcha por el Ayuntamiento de Barcelona, es decir, un plan en el que determinados espacios de solares vacíos se ceden temporalmente a entidades ciudadanas para actividades diversas¹ (Figura 5).

¹ Con esta iniciativa del Pla Buits el municipio pretende favorecer la implicación de la sociedad civil en la definición, instalación y gestión de unos veinte espacios para integrarlos a la ciudad. Para más información se puede visitar el sitio web: <http://w110.bcn.cat/portal/site/HabitatUrba/>.

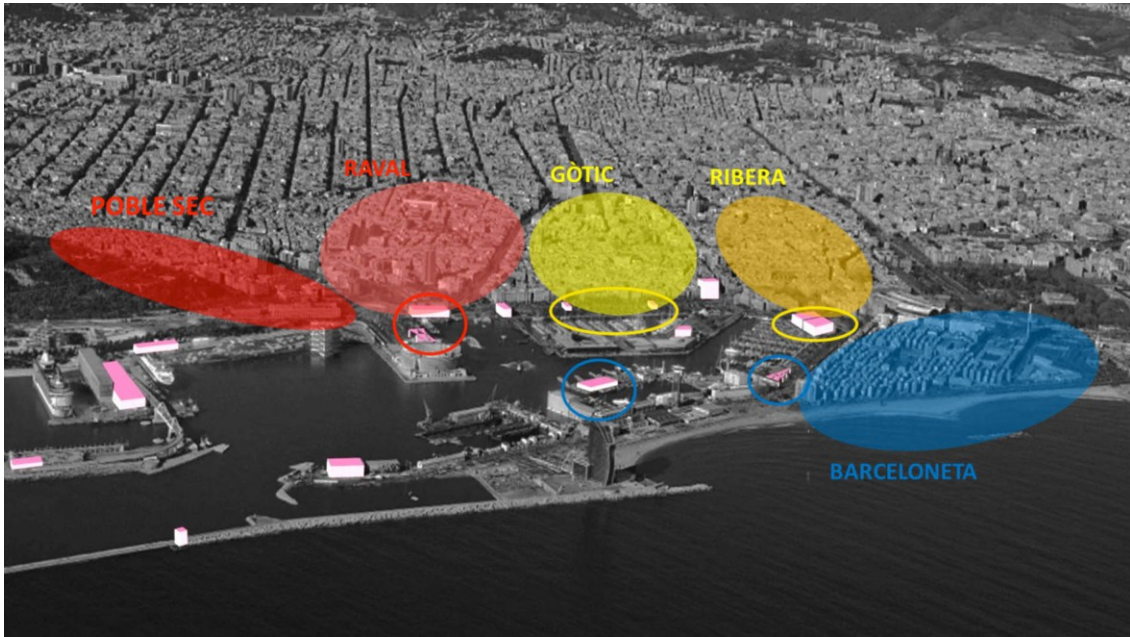


Figura 5. Los barrios marítimos de Barcelona y la previsión de nuevas zonas de actividad urbana en el puerto

Fuente: Intrascapelab, 2013a.

3.2 Las actividades productivas y la sostenibilidad económica

Como parte integrante del sistema urbano, los Puertos de Barcelona ofrecen una excelente opción para una lectura de la economía ecológica. En primera instancia, hay que situar el agua como el elemento de atracción principal y esto conlleva una evaluación de los valores económicos de los componentes social, ambiental y patrimonial que hay que tener en cuenta más allá de una valoración que sólo implique la actividad industrial y de logística portuaria.

Hay que reconocer el carácter de centralidad de la línea de mar. Cuando se habla de actividades económicas en el puerto son, de hecho, la suma de las actividades propiamente marítimas y de servicios. Debe existir un equilibrio entre las distintas partes, de manera que la parte de servicios no someta las actividades derivadas de los usos ciudadanos, de igual forma que la concepción turística debe estar al servicio de la ciudad.

Un puerto monofuncional tiene menos valor económico que uno multifuncional. Se conoce que la actividad económica del puerto marítimo representa entre un 90 % y un

94 % del total, mientras que la actividad de Port Vell está entre 6 % y 10 %. Esto ratifica que las actividades económicas desarrolladas en esta parte más urbana no se pueden ceder a privados con concesiones como han supuesto, en los últimos años, el Hotel Vela e, incluso, más recientemente, ciertas empresas privadas. Hay que buscar un diseño de proyectos y programas con una mayor diversidad de usos y actividades. Se puede afirmar que el indudable valor de posición que tienen estas partes de la ciudad obliga a que no se cedan a usos particulares que capitalizan en un valor muy pequeño el valor social de este espacio.

Esta línea de argumentación se comprueba en dos entidades portuarias bien diferenciadas. Por un lado, la existencia de los pescadores en condiciones adecuadas es un valor económico, social y ambiental. Por otra, el llamado Cluster Náutico de Barcelona es algo más que una sinergia entre una marina de yates de lujo, unas dársenas de reparación y la supuesta articulación con la Barcelona World Race, la competición de vela deportiva que organiza cada cuatro años la Fundación de Navegación Oceánica de Barcelona (FNOB). En realidad, el Clúster Náutico tiene escala metropolitana y su ubicación no tiene que ser únicamente en el Port Vell. Si se propiciara una gestión conjunta con los otros Puertos de Barcelona esta presión, por una concentración excesiva de actividades en el sector de Port Vell, que es, por tanto, su sector más central, se reduciría y, al mismo tiempo, se potenciaría la dimensión urbana de otros sectores que, en este momento, son prácticamente desconocidos para el ciudadano y que seguramente podrían generar una actividad económica mucho más elevada, a la vez que podrían preservar un uso social como nuevas centralidades.

3.3 La identidad del lugar y la sostenibilidad ambiental y patrimonial

Un análisis de la sostenibilidad ambiental y patrimonial conjunta supone, ante todo, dos acciones primordiales: una evaluación del patrimonio pesquero, representado hoy por la actividad de los pescadores, y una revisión y valoración del patrimonio construido de Port Vell. Los dos casos componen lo que podemos llamar el Patrimonio Cultural del Puerto de Barcelona y ambas son las piezas claves para la elaboración de un relato urbano dirigido a valorar y dar identidad al lugar.

La preservación y recuperación de los valores ambientales del puerto son intrínsecas en la consecución de un espacio portuario de calidad. Una cuestión general es evaluar el impacto del Puerto de Barcelona con el entorno natural. Hay que llevar a cabo los estudios necesarios para conocer los índices actuales de contaminación acústica y visual, así como de consumo excesivo de la superficie para usos privados que discriminan o impiden usos ciudadanos. En este sentido, un elemento decisivo es asegurar la accesibilidad en modos de transporte multimodales de carácter público, en bicicleta y a pie. Si se extienden los parkings para el vehículo privado se están propiciando usos privados de la ciudad en un espacio tan central como éste. Por esta razón, y al hilo de lo apuntado, consideramos que la oferta actual de plazas de aparcamiento es suficiente por lo que no se justifica el parking del Muelle de Pescadores ni ningún otro que se pueda prever para la construcción de edificaciones futuras específicas para tal fin. En esta misma línea, y para reforzar el transporte público, sería una buena opción alargar la línea del tranvía Trambesòs que pasa por la calle de Wellington y hacerla llegar al Moll de la Fusta, y por viales de servicios, terminar en el muelle de la Costa, donde ahora está la nueva terminal de Cruceros Grimaldi.

Como se ha introducido, la revisión del patrimonio construido de *Port Vell* es fundamental para acceder a un conocimiento preciso de su estado actual, usos, etc., y para poder evaluar su conservación y gestión futura dentro de una visión de conjunto. Dentro del territorio portuario hay construcciones que son testimonio directo de su evolución como infraestructura –el caso de la Torre del Reloj, el antiguo faro construido en 1772–, otros que están ligadas al desarrollo industrial, como pueden ser el magnífico edificio ya citado de los Almacenes Generales de Comercio, las naves de los Talleres Nueva Vulcano, desde 1836, y las que tienen que ver con la actividad pesquera como la Lonja de los Pescadores. Por no decir que el conjunto de los muelles que se fueron construyendo durante los dos últimos siglos componen la infraestructura de obra civil más efectiva e interesante que confiere al puerto su morfología particular.

La valoración de este patrimonio en su conjunto como un sistema articulado de espacios urbanos y que son signo de identidad del Puerto de Barcelona debe permitir a toda costa evitar procesos de abandono o de sustitución, y poder repensar nuevos usos. Además de contribuir a hacer legible su unidad e imagen urbana.

En paralelo, hay que preservar el patrimonio del Frente Marítimo del casco antiguo, que en muchos casos tiene sus orígenes directamente vinculados a la evolución del puerto. La riqueza de elementos se corrobora por la cantidad de edificaciones que se encuentran incluidas en el Catálogo del Patrimonio Arquitectónico del Ayuntamiento de Barcelona, las cuales nos ha parecido adecuado poder agrupar en cuatro sectores emblemáticos: sector del Portal de Mar, sector de Pla de Palau, sector del Muelle de Pescadores y sector de los Muelles de la Vulcano.

Estos sectores poseen una concentración de recursos patrimoniales tales que su visión de conjunto hace emerger unas rótulas urbanas de calidad que pueden ser determinantes de una relación más intensiva entre el puerto y la ciudad. Y una recuperación inteligente del patrimonio es el factor decisivo para lograr este propósito de manera efectiva.

4. Propuestas para un puerto urbano, ciudadano y con identidad

Como resultado del workshop, que implicó un trabajo continuado durante una semana a partir de las informaciones de la Jornada Participativa de la Barceloneta y las aportaciones de técnicos y ponentes de la administración y de la universidad, se elaboró un esbozo de propuestas posibles que se dirigen a favorecer y hacer viable la necesaria interacción entre puerto, ciudad y ciudadanía. Estas propuestas se concretan, en un primer nivel, en un nuevo sistema de equipamientos urbanos situados en los espacios del puerto y, en un segundo nivel, en remodelar y recuperar espacios para poner en valor la “maritimidad”. Las propuestas, además, obedecen a escalas diversas de aproximación ya que, mientras que algunas tienen carácter más metropolitano, otras perfilan soluciones puntuales y concretas, asociadas a la proximidad urbana de los barrios.

Respecto a los equipamientos, apareció como una buena estrategia de partida reforzar los espacios urbanos ya existentes y la presencia de las actividades económicas más urbanas en algunos lugares de Port Vell que las actividades actuales y los proyectos de futuro previstos excluyen claramente de la apropiación ciudadana. La extensión de los equipamientos podría cumplir el papel de otorgar permeabilidad en continuidad a los

espacios portuarios más en contacto con el agua para reducir las áreas demasiado especializadas que, a veces, tienen que ver con usos no marítimos. Sería el caso de la Nueva Bocana y de la zona del Clúster Náutico.

El cambio de usos en edificios emblemáticos, como puede ser el Edificio de Correos – construcción monumental de los años veinte, situado en el frente marítimo–, con la propuesta de alojar la franquicia del Museo del Hermitage –uno de los proyectos que ha saltado recientemente para ser ubicado en el Puerto de Barcelona– para situarlo en la zona de contacto ciudad-puerto como alternativa a la sede prevista para el muelle de la nueva Bocana, o el Edificio del Imax, con la propuesta de una sede de un espacio de Teatro Creativo. También, la recuperación del edificio de Aduanas, de 1902, y la nave en el extremo del muelle de Pescadores para usos ciudadanos, podrían ser ejemplos concretos de actuación. Se podría añadir la transformación del Edificio del Consorcio del Faro, a continuación del muelle de la Barceloneta, en un centro de formación continua combinado con un centro de interpretación de la “maritimidad”. Este centro podría encontrar sinergias con actividades ciudadanas y las propias del sector pesquero tradicional. La creación de espacios vacíos de cesión para los barrios de proximidad también forma parte de una propuesta de red de equipamientos urbanos en relación al puerto que mejoraría la que ya existe: espacios en el Muelle de la Barcelona, en el Moll de la Fusta y el Muelle de la Barceloneta para los cinco barrios diferentes que integran respectivamente la Ciutat Vella.

La propuesta de espacios de la “maritimidad” en el Puerto de Barcelona supone la posibilidad de constituir un sistema de espacios que haga las funciones de ramificar y distribuir la centralidad de la zona, y hacerla así accesible y permeable para el ciudadano. Una buena estrategia para ello sería introducir itinerarios en continuidad y remodelar el conjunto de muelles que conforman básicamente el ámbito del Puerto Viejo. Se indican, de esta forma, cinco propuestas:

a) Crear un recorrido desde las ramblas a la antigua escollera o rompeolas, a través de la creación de un nuevo muelle elevado entre el Muelle de Barcelona y el Muelle de Poniente y el Muelle Adosado, reconfigurando el proyecto de Blau@Ictínea y los muelles de cruceros. Esto sería posible cambiando la sección del puente móvil que conecta el Muelle de Poniente con el Muelle Adosado (muelle del antiguo paseo del

rompeolas) con la conversión de uno de los dos carriles del puente en paso de peatones. A su vez, se propone articular un nodo de equipamientos alrededor del Portal de la Pau rediseñando los pasos de peatones de la rotonda viaria de la Carbonera y remodelando el Muelle de Barcelona y su conexión con el Moll de la Fusta.

b) Remodelar el Moll de la Fusta resolviendo sus puntos más débiles, es decir, la falta de una conexión buena con los barrios de la Ciutat Vella, la poca conexión directa con la línea del agua y la elevada contaminación acústica del lugar, tanto en el Paseo de Colón como en el Moll de la Fusta. Estas problemáticas se podrían paliar con la introducción de conexiones directas desde la Plaza del Duque de Medinaceli y la parte baja de la calle de Avinyó, como pasos transversales intermedios en la longitud del Paseo de Colón. La cobertura flexible y sonora de la Ronda del Litoral y la reordenación del Paseo con la ampliación de aceras y el desplazamiento del carril bus en los laterales con el objeto de ganar espacio son actuaciones que reducirían los niveles sonoros actuales.

c) Remodelar el Pla de Palau y el Muelle de la Barceloneta, con la eliminación de la barrera visual de la prevista Marina de Lujo que se creará justo enfrente del barrio de la Barceloneta. Hay que revisar, como se ha dicho anteriormente, la posibilidad de relocalizar los grandes yates en otros espacios de los Puertos de Barcelona. Además, hay que encarar claramente la elaboración de un clúster marítimo en el que el Edificio de la Facultad de Náutica, en el Pla de Palau, y la remodelación del edificio del Consorcio del Faro tengan un lugar central. Se propone combinar estas actividades con las asociadas a las actividades de proximidad del barrio de la Barceloneta. En este sentido, se propone crear un espacio polivalente y de autogestión al final del Muelle de la Barceloneta.

d) Recuperar el Muelle de los Pescadores preservando los edificios existentes. Nos referimos a la remodelación y nueva gestión del edificio del Consorcio del Faro que podría destinar espacios para la Facultad de Náutica y para un posible centro de Interpretación de la Maritimidad. Ahora bien, aquí el gran reto es poner en valor el Muelle de Pescadores donde se concentra la poca actividad pesquera que aún queda en activo en el Puerto de Barcelona. Como decíamos, es un patrimonio genuino del lugar que se podría reforzar con una buena integración entre los espacios dedicados a los

pescadores, como es el uso específico del edificio de la Lonja y el uso ciudadano. Dignificar el espacio público del muelle y recuperar el edificio de su extremo para otros usos pueden ser opciones válidas, así como implementar una línea de transporte público entre los muelles del Portal de la Pau y de los Pescadores.

e) Recuperar el Muelle de la Vulcano y no malvenderlo con una operación como la de la franquicia del Hermitage, en el que su localización prevista indica que es una operación pensada prioritariamente para el turismo de cruceros. Hay que articular un espacio abierto que contemple la combinación de espacio público y de talleres, que ponga en valor el entorno de la Torre de San Sebastián –perteneciente al teleférico del puerto, puesto en servicio en 1931– como patrimonio construido del puerto y, de esta manera, se recupere la fachada hacia el interior. Las actividades deberán adaptarse a la preservación de un lugar histórico y central de la “maritimidad” de esta ciudad

Conclusión

En definitiva, se trata de poner las nuevas actividades económicas urbanas del puerto al servicio de la ciudad y no al revés. Las rentas de posición, que buscan obtener tanto el sector hotelero como los grandes fondos privados con la aquiescencia del poder político a través del régimen de concesiones que privatizan el espacio público, no deberían generar una nueva barrera en la relación de la ciudad con el mar. En las zonas portuarias de Barcelona se deberían reivindicar las actividades económicas, que al mismo tiempo, sean compatibles con un espacio urbano de calidad e inclusivo. Frente a las políticas urbanísticas neoliberales basadas en una lógica rentista global y favorable a solo unos actores, se debe dar prioridad en estos espacios centrales de la ciudad a la conformación de lugares con identidad, caracterizados por la urbanidad y la maritimidad, a través de propuestas urbanas que aporten un valor añadido para la ciudadanía. La interacción entre técnicos, asociaciones de vecinos y universidades muestran que es posible articular un discurso alternativo. Sólo así se asistirá a un nuevo paradigma del proyecto urbano dirigido hacia un urbanismo ciudadano basado en la sostenibilidad social, económica, patrimonial y ambiental.

Referencias bibliográficas

- Alabart, A. y C. López (1996). “L’evolució de les professions dels barcelonins: gentrificació i polarització”. *Barcelona Societat*. Núm. 6, pp.4-18.
- Alemany, J. (1998). *El Port de Barcelona*. Barcelona: Lunwerg Editores.
- Augé, M. (1998). *Los “no lugares”. Espacios del anonimato: Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Borja, J. (2009). *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*. Barcelona: Editorial UOC [Colección Gestión de la ciudad. Núm. 2] [Disponible en: <http://upcommons.upc.edu/eprints/bitstream/2117/12415/1/5488763.pdf>].
- Cañada, E. (2013). “¿Hasta dónde debe crecer el turismo?”. Sitio web: *El País*. Disponible en: <http://blogs.elpais.com/alterconsumismo/2013/10/hasta-d%C3%B3nde-debe-crecer-el-turismo.html>.
- Capel, H. (2007). “El debate sobre la construcción de la ciudad y el llamado ‘Modelo Barcelona’”. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona. Vol. XI. Núm. 233. [Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-233.htm>].
- Castells, M. y P. Hall (1994). *Las tecnópolis del mundo: La formación de los complejos industriales del siglo XXI*. Madrid: Alianza.
- Font, A. (1996). “Reforma del Port Vell de Barcelona. La explotación parasitaria de la centralidad urbana”. *Urbanismo: Revista oficial del Colegio de Arquitectos de Madrid*. Núm. 27, pp. 32-37.
- Harvey, D. y N. Smith (2005). *Capital financier, propietat immobiliària i cultura*. Barcelona: MACBA / UAB, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Harvey, D. (2012). *Las ciudades rebeldes*. Madrid: Akal.
- IntraScapeLab (2013a). “Futur dels Ports de BCN”. Barcelona: UPC. [Disponible en: <http://intrascapelab.wordpress.com/workshop-i-jornades-futur-dels-ports-de-bcn/>].
- (2013b). “El Futur del Ports de Barcelona”. Barcelona: Ateneu Barcelonès. [Disponible: <http://intrascapelab.wordpress.com/conclusions-workshop-intrascapelab-el-futur-del-ports-de-barcelona-presentacio-ateneu-barcelones-12022013/>].

Magrinyà, F. y G. Maza (2005). “Tinglados de Barcelona: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002)”. *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona. Vol. IX. Núm. 193. [Disponible en: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-193.htm>].

Magrinyà, F. (2013). “Nova onada gentrificadora” [Dossier: El port, lluny de la ciutat]. *El Carrer*. Núm. 130, p.19.

Mayorga, M. y M. Fontana (2012). “Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos urbanos”. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, julio-diciembre, pp. 123-138.

Peron, F. y J. Rieucan (dirs.) (1996). *La maritimité aujourd'hui*. París : L'Harmattan.

Rieucan, J. (2009). “Vers des plages urbaines postbalsnéaires au début du XXIe siècle. Entre domestication estivale et neutralité hivernale”. *Géographie et cultures*. Vol. 67, pp.27-46 [Disponible en: <http://gc.revues.org/1013>].

Suau Sánchez, P. y M. Tembleque Vilalta (2013). “Directe de Tòquio a la Sagrada Família”. *La Vanguardia*, 22 de septiembre.

Subirós, P. (1996). “Barcelona, Port 2000. De la metáfora al simulacro”. *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*. Núm. 212.

Tapia, M. y M. Tatjer (coords.) (2013). “Geocrítica: estrategias y conflictos en el puerto y el frente marítimo de Barcelona” [Seminario]. Universidad de Barcelona, 18 de junio. [Número extraordinario BIBLIO 3W. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049.htm>].