

# La reconversió del port vell de Barcelona\*

Anna COTS i GASSÓ  
*Geògrafa*

## Introducció

En els darrers anys, tant la ciutat com els organismes i institucions que hi treballen han pres una forta consciència dels problemes que hi sorgeixen, ja sigui per manca d'infraestructures, manca d'espai, grans superfícies sense urbanitzar o per un teixit industrial obsolet i degradat.

Aquest darrer problema, sobretot, és comú a moltes ciutats portuàries del món, que han vist com en aquest segle els avenços en els transports han canviat els esquemes del temps i les distàncies.

En el cas dels ports, i Barcelona no n'és una excepció, aquesta transformació s'ha operat, sobretot, en el sentit del canvi en la manipulació de la càrrega i en la importància creixent dels transports terrestres, principalment per carretera.

El tractament de la càrrega ha implicat un canvi en la forma del transport: containerització i vaixells més grans, de calats més profunds.

Els ports, per tant, han hagut d'adaptar-se a la nova realitat: grues més potents i ràpides (el vaixell ha de romandre el mínim temps possible atracat al moll), i importants explanades per a transbordament, magatzematge, distribució i, eventualment, producció.

El desenvolupament dels ports ha comportat noves necessitats d'espais, però també són necessaris nous calats. A més, hi ha unes necessitats d'infraestructures de transports terrestres que uneixin amb rapidesa la zona portuària amb les àrees industrials i comercials del seu hinterland.

Aquesta consumició d'espai ha fet canviar el centre de gravetat de l'activitat dels ports, desplaçant-se des del centre històric de la ciutat cap a l'exterior d'aquesta, cercant espais més amplis i una situació més privilegiada dins la xarxa de comunicacions terrestres, evitant els desplaçaments de les mercaderies a través dels nuclis urbans.

Endemés, els ports més importants del món tendeixen cap a una creixent especialització pel que fa al tipus de mercaderies manipulades, construint els molls adients a aquesta especialització.

## **El port de Barcelona**

El port de Barcelona es troba situat en una posició bastant central tant dins de l'Àrea Metropolitana de Barcelona com en tot el front litoral català. La plana on se situa està limitada per un arc muntanyós de poca entitat, la Serralada Litoral en la seva part central, que està tallat per dos rius: el Besòs i el Llobregat.

Les primeres referències arqueològiques que es tenen del primer port de Barcelona són del segle IV a.C.

Després d'un període fosc de navegació comercial, a partir del segle XIII hi ha un resorgiment. La importància marítima de Barcelona es manifesta en diversos fets: la redacció del llibre «Consulat del Mar», l'edificació de la Llotja, les Drassanes, Santa Maria del Mar.

L'any 1438, per un privilegi d'Alfons V, es comença la construcció del primer port artificial de Barcelona: un moll que lligava la costa i els illots; també es va construir la muralla de mar.

En els segles següents es va construint, però amb molts problemes pels corrents d'aigua que erosionen la base dels dics i dipositen gran quantitat d'arenes (aquest fou l'origen de la Barceloneta) formant barreres.

Durant el segle XIX es fan diversos projectes d'ampliació del port i de solució a l'entrada d'arenes.

L'any 1868 es crea la primera Junta d'Obres, inaugurant una gestió descentralitzada. Es planteja de dotar-lo de les infraestructures adequades als nous sistemes de transport: ferrocarril, vaixell de vapor.

En el mateix any del pla Cerdà, Rafo elabora el primer projecte d'ordenació global del port, amb un estudi dels elements que condicionaven la seva activitat, un estudi detallat dels moviments d'arenes i formació de barreres i un pressupost de les obres.

Amb la construcció del dic de llevant i un contradic s'acaba amb el problema de l'entrada d'arenes. S'enderroca la muralla de mar i es construeixen molls interior i magatzems. L'any 1912 les obres estan gairebé acabades, i fins el 1962 no hi ha cap canvi destacat.

El port va organitzant-se com un sistema independent. L'activitat de la ciutat es desplaça cap a l'eixample i la modernització portuària (magatzems, ferrocarril, vials) es converteix en una barrera entre la ciutat i el mar.

Un dels projectes més interessants és el que realitza el GATCPAC: un gran port a ponent de Montjuïc, dins d'una gran àrea industrial comunicada per ferrocarril i que requereix la desviació del Llobregat des de Sant Boi; el port ja construït es dedica als esports nàutics i al turisme. La guerra civil va impedir de tirar-lo endavant.

Els avenços tecnològics (més capacitat i especialització dels vaixells, containerització de la càrrega...) han portat a l'especialització de les terminals i a l'ús d'un utilatge específic per a cada tipus de producte.

En els anys 60 s'obre una important etapa d'ampliació i transformació del port, que dobla el volum del seu tràfic marítim. Tot i no realitzar-se tot el que proposa el Pla General del Port de 1965-66, les obres es desenvolupen segons les directrius generals, essent el primer port de l'Estat que anticipa la necessitat de planificació per als tràfics moderns.

L'any 1978 obté el seu Estatut d'Autonomia, cosa que comporta una nova organització i descentralització administrativa.

El port de Barcelona, eminentment comercial i, amb menys importància industrial, ha experimentat un creixement continuat en tràfics i infraestructures.

El desplaçament de l'activitat portuària ha portat a un nou enfocament del front portuari en un intent d'atansar-lo a la vida ciutadana. Aquesta projecció s'ha encetat amb la remodelació del moll de Bosch i Alsina (o de la Fusta), que només és l'inici del projecte més globalitzador d'una sèrie de transformacions que s'han de realitzar en aquests anys més immediats.

## **Relacions port-ciutat**

Aquestes relacions es poden esquematitzar en diferents períodes.

Una primera etapa d'estreta relació, des del seu naixement fins a la seva consolidació com a port comercial (segle XIX), en que els moments més actius del port coincideixen amb els de més fort afermament de la ciutat.

Una segona etapa és la que s'inicia amb l'aprovació del pla Cerdà (1859) i l'enderroc de la muralla de mar (1875) en que comença la separació entre ciutat i mar, i que s'accentuarà amb el ferrocarril i la construcció d'edificacions.

Una tercera etapa és la que es produeix a partir dels anys 60 del nostre segle, amb el progressiu desplaçament del port cap a ponent per tal d'assimilar les noves tecnologies de transport, i que portarà a l'abandonament de les antigues instal·lacions del port.

A la dècada del 80 d'inicia una nova etapa, amb la recuperació d'espais portuaris a través d'instruments com el PERI de la Barceloneta i el projecte de reforma del Moll de

la Fusta. Per a la ciutat és molt important l'increment d'equipaments i de serveis.

El tram del Passeig de Colom (1983) és la primera actuació de remodelació del front marítim, fent compatible l'ús ciutadà del Moll de la Fusta amb el tram urbà del Cinturó del Litoral.

Aquesta actuació s'integra en un programa de redistribució dels eixos de desenvolupament de la ciutat que es porta a terme en diversos punts de la ciutat, àrees sense urbanitzar o teixits industrials urbans abandonats i degradats.

Es tracta de reduir l'activitat terciària en zones excessivament saturades, i recuperar l'habitabilitat del centre de la ciutat, barrejant usos.

Els efectes del Port Vell han de traspasar els seus límits geogràfics, integrant-se en les actuacions olímpiques, en el reequipament de la Barceloneta i de Ciutat Vella i en la recuperació del front litoral que es fa a tota la costa metropolitana.

## **Desplaçament del Port de Barcelona**

El desplaçament que ja fa temps experimenta l'activitat del port, mitjançant successives ampliacions, ha provocat el progressiu abandonament i degradació de les instal·lacions del Port Vell.

Aquest desplaçament cap a ponent té com a principal objectiu la recerca de nous calats més profunds, d'extensions més àmplies, de molls especialitzats, d'una millor comunicació amb les zones industrials del seu hinterland.

El Port de Barcelona vol guanyar espai, desviant el Llobregat, per crear un centre logístic de càrrega, una ciutat multimodal del transport, ja que aquest és un lloc privilegiat: prop de l'aeroport, amb la possibilitat de prolongar la via del ferrocarril d'ample europeu fins Barcelona, i una nova terminal de camions. A més la nova xarxa de comunicacions viàries (cinturons, autovies...) reduiran més les distàncies. No es tracta de construir més molls, sinó de disposar de l'espai suficient per connectar amb els sistemes de transport.

El Port Autònom de Barcelona considera imprescindible el desplaçament cap al sud del Llobregat per fer viable la reconversió d'usos del Port Vell, que fins ara ha estat una barrera degut a la privacitat que exigeix el tràfic marítim.

## **El Port Vell**

Ocupa 54 Ha. situades a la zona més antiga del port de Barcelona. El procés de degradació que ha sofert, i que també han experimentat la majoria de ports comercials d'arreu del món, ha portat a plantejar-se una nova concepció de port, que està recolzada en tres motius principals:

—Les millores tècniques del transport marítim han fet que el creixement del port es produeixi cap a zones on es pugui evolucionar més còmodament i amb millors possibili-

tats d'enllaç amb altres comunicacions; aquesta situació més privilegiada, el port de Barcelona l'ha trobada ampliant-se cap a ponent.

—La pressió del creixement de la ciutat, que hi veu una possible ampliació de centres de serveis, culturals, d'oci, d'espais oberts...

—La recuperació d'espais pintorescos, tan de moda en els darrers anys. El port és representatiu d'una època industrial, i ara es presenta la possibilitat de recuperar edificis representatius i d'obrir nous espais als ciutadans.

Arreu del món, els ports ofereixen un sòl urbanitzable amb alts índexs de rendibilitat (instal·lació d'oficines, hotels, comerços, restaurants, equipaments de lleure...) recuperant sovint antigues edificacions, que tenen, en principi, l'èxit assegurat.

El Port Vell de Barcelona s'ha convertit en un objectiu clar per als responsables de la ciutat, per als grups d'opinió, pels ciutadans i, també, pels gestors del capital.

El Port Autònom de Barcelona es configura com a capdavanter d'aquesta aspiració, per dos motius:

—Fer compatible aquest moviment amb els interessos específicament portuaris.

—Obtenir la màxima rendibilitat del sòl i de les edificacions existents.

Després de l'actuació puntual del Moll de la Fusta, les directrius del P.A.B. s'enfoquen cap a un estudi global que permeti una visió de conjunt inicial per a, posteriorment, tractar accions puntuals.

El Port Vell pot donar resposta a part de les necessitats del sector terciari de Barcelona, donada la seva situació central i l'atractiu que ofereix la zona. A més pot potenciar nous usos del front marítim, incorporant usos públics d'interès ciutadà i una continuïtat amb el teixit urbà que l'envolta.

La ciutat i el seu front marítim es troben en un moment molt important per als seus plantejaments urbanístics, que en condicions normals exigirien molts anys, i que, amb vistes a l'horitzó olímpic, es realitzaran en un termini de temps molt curt per la magnitud d'aquests projectes.

## **Antecedents i actualitat**

La idea inicial de la reconversió del Port Vell queda plasmada i recollida en el projecte de Manuel de Solà-Morales, l'any 1981, que li dóna un ús més marítim i esportiu que l'actual. Després de la presentació pública, ve una etapa de silenci que es trenca dos anys més tard en anunciar-se la remodelació del Moll de la Fusta.

M. de Solà-Morales presenta el 1985 un estudi sobre el port urbà, al qual dóna un àmbit més ampli del que presenta l'actual projecte del P.A.B.

Pel que fa al Port Autònom de Barcelona, aprova, pel quinquenni 1986-1991, una Planificació Estratègica en la qual destaquen el desplaçament de les activitats industrials cap al litoral de ponent i la realització d'un estudi i pla d'actuació per a la reconversió de la part més antiga del port.

El P.A.B. crea una comissió interna, Comissió del Port Vell, per realitzar un estudi d'alternatives d'actuació i de viabilitat econòmica-financera (1986).

L'avantprojecte de remodelació manifesta una situació obsoleta pel que fa als molls: poc calat ( 10 m.), poca superfície, tràfic barrejat, deteriorament urbanístic, infrautilització econòmica (cànon anuals baixos).

La situació del Port Vell es pot resumir de la següent manera:

- Moll de Barcelona: tràfic marítim de passatgers, però cal ampliar la Terminal.
- Passeig de Colom: amb la part del Moll de la Fusta ja consolidada, cal acabar les connexions viàries amb la resta de la ciutat.
- Moll d'Espanya: hi ha el Reial Club Marítim i el Reial Club Nàutic. Es el més central i independent.
- Moll de la Barceloneta i del Relltoge, està a punt d'obrir-se al barri, que també està en procés de renovació (PERI de la Barceloneta).
- Front de Mar: hi ha el Club Natació Barcelona i la platja de Sant Sebastià.
- Zona industrial del Moll Nou i del de Catalunya: hi ha una zona de reparació naval que cal conservar.

L'estudi de la Comissió estableix vuit alternatives als usos actuals i cinc variables per a cada alternativa de diferents solucions tècniques, i dóna com a resultat 40 models que analitzen la ubicació dels usos, trasllats, calendari, costos i rendabilitat actual i potencial.

Basant-se en les dades obtingudes i en les alternatives més clares, encarrega un estudi urbanístic del Port Vell (1988).

## **Pla especial del Port Vell**

El Pla Especial del Port Vell ha estat redactat pels arquitectes Jordi Garcés i Enric Sòria, i planteja la reconversió d'aquesta zona portuària en una àrea on hi hagi barreja d'usos: culturals, esportius, comercials, institucionals, de lleure, amb amplis espais oberts, que facilitin l'accessibilitat del ciutadà cap al front marítim de la ciutat.

El seu objectiu és el de fer compatibles activitats específiques del marc marítim amb serveis i equipaments que ajudin a revaloritzar i reconstruir una àrea urbana degradada.

La viabilitat del pla es basa en la rendabilitat i la seva filosofia general va adreçada a aconseguir millors perspectives preferint sempre l'ús col·lectiu a l'individual.

L'àmbit del Port Vell ocupa una superfície de 543.439 m<sup>2</sup> de terreny de titularitat pública, part que suposa el 10% del port de Barcelona.

El Port Autònom de Barcelona, és una entitat amb personalitat jurídica independent de l'Estat, amb plena capacitat per al desenvolupament del seus fins. Per això ha delegat la gestió del Pla Especial en una gerència urbanística (Port 2000) creada el 1988, societat en la qual també participen representants d'altres institucions.

La inversió correspon al Port Autònom de Barcelona bàsicament, i la reparteix en dues etapes: la primera (1988-1991) pels àmbits II, III, IV, V, VI VII, IX i XI, i la segona (1991-1995) pels àmbits I i X.

La reforma, a diferència d'altres ciutats, no contempla la creació de zones residencials. Es vol obrir aquesta zona al ciutadà i crear una àrea de serveis amb 4 equipaments singulars: oficines, hotel de luxe, port esportiu amb 700 amarratges i superfície comercial.

Resumint, es tracta de substituir l'activitat portuària comercial, que ha anat desplaçant-se, per una altra portuària (esportiva, recreativa, turística) integrada a la ciutat, que pel seu dinamisme doni vitalitat a un teixit urbà adormit.

Pel que fa al marc legal, el sòl comprès dins de la zona de serveis del port està sotmès a un complex règim de competències. D'una banda, les del seu titular (P.A.B.) i de l'Administració Estatal (port d'interès general), i d'una altra, en integrar-se en altres entitats territorials bàsiques, les de l'Ajuntament de Barcelona i les del Govern de la Generalitat de Catalunya.

El procés a seguir és l'aprovació inicial per part del P.A.B., informació pública i al·legacions, modificacions i aprovació provisional que, junt amb un informe del MOPU i un de l'Ajuntament de Barcelona, es presenta a la Comissió d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya, que ha d'atorgar l'aprovació definitiva.

La figura a utilitzar és la de Pla Especial, que es configura com a instrument per desenvolupar les previsions del Pla General Metropolità, i no cal fer reserva de sòl per a dotacions ja que és d'adscripció pública.

S'ordena com a pol·lígon únic en el qual s'han delimitat 11 àmbits d'actuació definits segons la seva situació específica en el port i la seva relació amb l'entorn urbà. L'execució dels àmbits s'efectuarà mitjançant Estudis de Detall i Projectes d'Infraestructura.

Àmbit I. Moll de Barcelona: estació marítima, oficines, serveis complementaris, aparcament, passeig amb la torre de Jaume I del transbordador aeri.

Àmbit II. Molls de Bosch i Alsina i Porta de la Pau i Drassanes: usos administratiu i cultural; hi ha el Moll de la Fusta amb el Cinturó del Litoral i els edificis del P.A.B. i de les Drassanes per a usos culturals.

Àmbit III. Moll d'Espanya: usos hotelier, esportiu, comercial, administratiu, recreatiu i cultural; es preveu una nova torre de transbordament aeri amb el Poble Nou, aparcament subterrani i es respecten les instal·lacions dels clubs. L'Ajuntament proposa suprimir el primer tram per deixar-lo com una illa.

Àmbit IV. Moll del Dipòsit: oficines i serveis complementaris; es manté l'edifici dels Magatzems Generals del Dipòsit (1881).

Àmbit V. Moll de la Barceloneta: usos recreatiu, comercial, restauració.

Àmbit VI. Moll del Relotge: usos cultural i recreatiu.

Àmbit VII. Plaça del Mar: ús cultural recreatiu i de restauració; aparcament.

Àmbit VIII. Moll Nou: usos industrial, portuari i nàutic i serveis complementaris; tallers de reparació d'embarcacions. Hi ha la torre telefèrica de Sant Sebastià.

Àmbit IX. Club Natació Barcelona; recreatiu i esportiu.

Àmbit X. Moll de Pescadors: industrial, pesquer i portuari, residencial, recreatiu; port pesquer a la dàrsena de la Indústria, on hi ha la Torre del Relotge (1772), antic far.

Àmbit XI. Passeig Nacional: és cultural, Escola Oficial Nàutica i aparcament.

A aquest Pla Especial s'hi han presentat 13 al·legacions. Unes provenen de les Associacions de Veïns i Comerciants del Casc Antic, del Barri Gòtic i de la Barceloneta que el rebutgen per ser un pla especulatiu. Els Reial Club Marítim i Reial Club Nàutic pensen que les seves instal·lacions es veuran afectades. El Club Natació Barcelona impugna les reformes que l'afecten. La Fira de Barcelona sol·licita una reserva d'espai per a recinte firal complementari. Entitats i federacions vinculades a la nàutica demanen instal·lar-hi la seva seu...

També els regatistes reclamen la construcció d'una bocana per a la nàutica esportiva, pesquera i recreativa, per tal de tenir un accés més directe i curt a mar obert i permetre una renovació de les aigües interiors. Aquest tema el P.A.B. el considera a llarg termini.

## **La reconversió portuària en altres ciutats**

En els darrers anys, i sobretot a la dècada dels 80, s'han plantejat i iniciat nombroses actuacions en fronts portuaris per a la rehabilitació i reconversió d'aquests espais, que han sofert un comú procés d'abandonament, originat per la millora dels transports, tant marítics com terrestres.

L'abandonament i degradació d'aquestes zones i la pressió que exerceixen les ciutats per ampliar el seu espai físic, han fet que siguin fortament desitjades per les autoritats municipals.

L'anàlisi de les propostes i actuacions de diferents ciutats del món ens mostren que els motius que porten a aquesta reconversió i els objectius que persegueixen són bàsicament els mateixos.

## **Docklands, London**

Els Docklands ocupen una superfície d'unes 2.000 Ha i es troben situats a l'est de Lon-



don, a ambdues ribes del Thames i molt a prop de la City, centre financer de la ciutat.

El sistema portuari, que data del segle XVIII, passa de ser un dels ports més importants del món a sofrir una progressiva decadència, en traslladar-se l'activitat riu avall (Tilbury) buscant condicions físiques més idònies i, amb menys problemes socials.

L'últim vaixell que surt del Docklands deixa endarrera grans extensions (90% de propietat pública), edificis abandonats, manca d'inversions...

La iniciativa de reactivar la zona procedeix del Govern britànic. Introdueix uns instruments per a aquests fins: Urban Development Corporation (UDC) i Enterprises Zones (EZ), que intervenen fomentant la inversió privada mitjançant incentius fiscals. La inversió pública es fa majoritàriament en infraestructura.

Es crea la London Docklands Development Corporation (LDDC) l'any 1981, que té per funció assegurar la regeneració de l'àrea estimulando l'existència de noves indústries, comerç i creant un medi agradable que atregui nova població per viure-hi i treballar-hi. Té poder per adquirir i ocupar els terrenys i pot planificar i dirigir projectes per damunt de les autoritats locals si convé. Pot donar subvencions i préstecs.

L'àrea s'ha dividit en quatre grans zones: Wapping & Limehouse, Isle of Dogs, Surrey Docks i Royal Docks. Les actuacions que s'hi han dut a terme són regeneració de l'ús del sòl, inversions en infraestructura (carreteres, ferrocarril urbà, riverbus, aeroport, telecomunicacions), foment de negocis (assessorament, subvencions...), ampliar i millorar l'oferta de vivenda.

## **Minato Mirai 21. Yokohama**

És la segona ciutat del Japó que, juntament amb Tokyo, conformen el centre metropolità del país. La ciutat es troba en un dels millors escenaris naturals del país i en una regió industrial molt dinàmica.

El port data del 1859, en que passa de ser un petit port de pescadors a ser un dels principals centres de distribució del comerç estranger. Al seu creixement contribueixen la seva proximitat a Tokyo i la seva situació a la badia de Tokyo.

El Govern ha creat dos plans per transformar una ciutat industrial en una ciutat model de la informació. Són el Teletopia, de telecomunicacions i el New Media Community, de comerç internacional i indústria. Per reforçar la imatge moderna de la ciutat el govern local ha creat l'ambició Yokohama Future Plans for the 21st Century. Minato Mirai 21 Project n'és un dels principals.

La idea de revitalitzar la ciutat sorgeix el 1981, i el projecte s'inicia el 1983. L'àrea ocupa 186 Ha, 76 de les quals s'han de guanyar al mar. La transformació pren tres direccions: la millora de la infraestructura bàsica, l'edificació per a les noves funcions informàtiques, i la creació d'un entorn urbà humà que harmonitzi amb el paisatge natural.

Intenta atreure empreses estrangeres, oferint una òptima localització, serveis d'investigació i centres tecnològics, agències del Govern i altres organitzacions internacionals. Es proposa integrar les funcions de ciutat: negocis, cultura, comerç, lleure, vivenda...

## **Inner Harbor. Baltimore**

Es troba situat a la badia de Chesapeake, a la costa est dels Estats Units, a uns 50 Km de Washington D.C. Un 30% de la seva població es dedica al sector serveis. El port de Baltimore és el cinquè més gran dels Estats Units, està en continua expansió i és el segon containerport de la costa est.

La ciutat va ser fundada el 1729, al llarg de les ribes de l'històric Port Interior. Baltimore va trobar-se els anys 50 amb un important nivell de degradació i abandonament, d'absència d'usos atractius per la població i de degradació ambiental.

La revitalització comença el 1959, amb el projecte de renovació urbana Charles Center, que ocupava unes 14 Ha i gairebé s'ha completat. Com a resultat de l'èxit l'Ajuntament va iniciar el redesenvolupament de 97 Ha al voltant de l'Inner-Harbor. L'empresa Charles Inner-Harbor Management Inc. és una societat privada no lucrativa formada amb l'Ajuntament per gestionar-ho. La inversió pública és mínima i es dedica a sanejament del sòl, per tal d'atreure la inversió privada.

El programa té tres etapes: Inner Harbor 1, Inner Harbor West i Inner Harbor East. A primera línia s'hi construiran apartaments i hotels de luxe, restaurants, oficines (World Trade Center, on hi ha l'administració del port de Baltimore), port esportiu i recreatiu, boulevards. En segon lloc s'han construït vivendes per a rendes mitjanes i baixes, oficines, hotels, el Festival Hall i el Centre de Convencions de Baltimore. L'últim espai compta amb equipaments col·lectius i recreatius (Aquari, Pavelló de Concerts).

L'àrea està ben comunicada tant a nivell local (metro, taxi aquàtic) com nacional i internacional (autopistes, aeroport, ferrocarril).

## **Kop van Zuid. Rotterdam**

El port vell de Rotterdam està situat al sud de la ciutat, a les ribes del riu Maas. La seva forma està determinada per la forma del riu, els molls i la línia del ferrocarril.

Entre 1870 i 1910 va passar de ser terra de pastura a port i zona industrial. Després de la guerra, que va destruir el centre de la ciutat, aquest es va desplaçar cap al nord, lluny del riu, provocant la separació entre nord i sud, entre les dues ribes. Aquesta separació es va veure reforçada per la línia del ferrocarril i els molls. Els edificis del port vell es van abandonar i l'activitat portuària es traslladà cap a l'oest, cap a la mar del Nord.

La seva rehabilitació ha estat projectada en col·laboració entre l'Ajuntament, una empresa de planejament i desenvolupament urbà i les associacions de veïns dels barris implicats.

És un projecte que respon a la demanda creixent d'edificis per habitatges i activitats comercials i oficines. Pretén unir el Kop van Zuid amb altres zones de la ciutat, mitjançant un nou pont, soterrant la línia del ferrocarril, creant una xarxa oberta de carrers i fent una línia de metro. També tenen molta importància els espais oberts i ajardinats.

La indústria pesada del port s'ha desplaçat i el centre ha mantingut les seves bases. L'economia de Rotterdam gira entorn del port: comerç, serveis, distribució, comunicació, informació... Aquest sector terciari es localitzarà al Kop van Zuid, combinant treball i habitació i altres atractius turístics i culturals.

## **Harbourfront. Toronto**

Ocupa unes 50 Ha. al peu de Toronto, junt al llac Ontario. Fins al segle XIX era una important zona industrial i de comerç amb vaixelles però, en arribar el ferrocarril, va perdre protagonisme i activitat, degradant-se. Era una àrea poc accessible degut als usos industrials, carreteres i ferrocarril, que separaven l'aigua de la ciutat.

La Harbourfront Corporation és la societat pública que va crear el Govern per gestionar-ho. El 1980 es va aprovar el projecte per convertir-lo en una peça dinàmica, donant una barreja d'usos (habitatge, negocis, recreatius, culturals).

Amb aquest Pla es pretén unir la ciutat i el front aquàtic, millorar l'accés públic i la circulació, guanyar riquesa visual, textura i qualitat. Es facilitarà l'accés públic obrint avingudes i suprimint el ferrocarril. S'ha posat molt èmfasi als espais públics oberts (50%).

Es crearan serveis públics que facin més atractiva la zona per a la residència permanent. S'incrementa la vida comercial mitjançant la reconversió de magatzems industrials en centres comercials i de restauració. En un segon terme hi haurà edificis d'oficines, intercalant-se amb els edificis residencials.

## **Gènova. Itàlia**

És un dels ports més importants de la Mediterrània. El port vell es troba situat en una petita badia natural en forma d'arc, amb una orografia bastant difícil. Per això té dificultats per ampliar-se, tot i que té un front litoral de 20 km. Gènova està ben comunicada amb l'interior a través d'autopistes i, internacionalment, amb l'aeroport.

La part més antiga del port va ser construïda en els segles XIII i XIV. A conseqüència de la containerització del tràfic marítim va sofrir una forta crisi.

Des de 1984 s'ha iniciat un procés de reconversió del port vell per a activitats terciàries i usos ciutadans, que contempla l'ampliació, el trasllat i l'especialització de l'activitat portuària; és el programa anomenat Siliport 2000. El port vell s'ha de convertir en un modern port turístic, amb equipaments hotelers, de restauració, assistència nàutica, centres d'investigació, serveis relacionats amb el sector marítim i, també, espais destinats a usos culturals i d'oci.

## Conclusions

Avui, a Barcelona, com a altres ciutats del món, hi ha un fort desig de recuperar la seva façana marítima i portuària, mitjançant la reconversió dels molls que havien constituït el primer port artificial de la ciutat, integrant-los a la seva vida urbana.

Barcelona ha deixat endarrera el seu paper de centre industrial de Catalunya. En successives etapes s'ha anat traslladant des de Ciutat Vella cap a l'Eixample i altres municipis (avui barris), i cap a altres indrets de Catalunya. Això s'ha vist afavorit per la millora de les comunicacions terrestres.

Així, Barcelona ha iniciat una etapa de terciarització, que de vegades es concentra de forma excessiva, marcant una especialització de l'activitat que separa diferents usos.

Aquest canvi de funcions ha afectat també al port de Barcelona, que ha evolucionat amb les noves tècniques i ha traslladat el seu centre de gravetat cap a ponent.

El Port Vell ha quedat amb poca activitat i amb moltes possibilitats d'integrar-se a la vida ciutadana. La seva reconversió permetrà obrir a un ampli sector de la població un espai que, per diferents motius, ha estat inaccessible durant molts anys.

Aquesta recuperació d'espais per a ús ciutadà ha estat llargament reivindicada pels barris més propers al port. Avui, però, no veuen tan clar que els porti tants avantatges com voldrien. D'una banda, pot haver-hi un buidat d'activitats en traslladar-se moltes oficines que treballen directament amb el port. La Barceloneta, que en el seu PERI reclamava alguns edificis de la seva façana per a usos socials, culturals i comercials, tampoc té clar que els beneficiï.

Però aquest tipus d'iniciatives tenen un efecte de dinamisme multiplicador, generant altres activitats en el seu entorn. Malgrat que el Pla Especial del Port Vell no assigna usos exclusius per als barris, donant-los prioritat, se'n beneficiaran com a ciutadans, ja que els molls s'obriran a tota la ciutat.

El que cal és que hi hagi bons criteris urbanitzadors i que es mantinguin per damunt de les pressions especuladores.

Comparant amb altres ciutats del món és pot comprovar que el procés que viuen o han viscut altres ciutats del món, és bàsicament el mateix. La pèrdua d'activitat com a conseqüència dels avenços tecnològics motiva l'abandonament d'aquestes zones. Pel que fa al sistema de gestió, aquests projectes són administrats per empreses públiques nomenades pels governs, ajuntaments o altres organismes de caràcter públic.

La barreja d'usos és el principal enfocament quant a la utilització del sòl disponible. Són espais urbans multifuncionals, que combinen diverses activitats (lleure, residència en molts casos, cultura, actes socials, esport), enfront de l'especialització d'àrees de la ciutat en un únic tipus d'activitat, i es dona molta importància a la creació de nous espais oberts i verds.

A Barcelona, un dels problemes que presenta aquesta actuació és la concurrència de competències; són molts organismes, ja sigui a nivell portuari o urbanístic, i no sempre és fàcil la coordinació entre ells.

A nivell portuari, una solució a aquesta concurrència seria la de crear una autoritat portuària única a Catalunya, incloent els ports de Barcelona i Tarragona. D'aquesta forma les inversions infraestructurals serien més rendibles i les decisions es prendrien de forma global i no es repetirien. Aquesta coordinació tindria efectes positius, ja que avui no és cap problema fer uns quants quilòmetres més, ja sigui per mar o per terra.

El port de Barcelona necessita més espai per rebre i expedir els tràfics moderns containeritzats. Una de les solucions proposades des de fa molt temps és l'ampliació del port cap a ponent, amb el conseqüent desviament del Llobregat.

Però aquesta ampliació té el problema que cal fer-la en un altre municipi (el Prat) que ja està prou comprimit (aeroport, zones industrials i autopista), perdent el control de part del seu municipi en benefici de Barcelona. Caldria potser, com Gènova, traslladar l'àrea industrial del port uns quants quilòmetres cap a l'interior, viable si hi ha bones comunicacions terrestres.

El procés que experimenta avui el port de Barcelona no és únic. Són molts els ports d'arreu del món que estan realitzant reconversions d'espais portuaris amb notable èxit social i econòmic. Sembla ser que és un fet inevitable que acompanya la modernització dels ports industrials i comercials.

\* Aquest article és un resum d'un treball d'investigació efectuat per l'autora a l'Institut d'Estudis Metropolitans, treball dirigit pel doctor Lluís Casassas. La seva lectura es realitzà el setembre de 1988 a la Universitat Autònoma de Barcelona.

