

## **BARCELONA**



*Ciutat Vella desde el ensanche. Al fondo la Villa Olímpica*

## 1. Antecedentes Históricos

El ámbito geográfico de la Barcelona central y su puerto vienen enmarcados por los aproximadamente 13 kilómetros de frente marítimo que separan las desembocaduras de los ríos Llobregat al Suroeste y Besòs al Noreste.

La ciudad de Barcelona se sitúa en su origen en el Llano de Barcelona. En realidad el llano es un plano inclinado que desciende suavemente hacia el mar desde la Sierra de Collserola que actúa como primer telón de fondo. El Tibidabo a 512 metros de altura es el punto más elevado de la Sierra y por esa condición también el más representativo.

En el llano, ondulado por varias colinas que no superan los 300 metros de altura, únicamente cabe resaltar la montaña de Montjuïc (... metros) i el pequeño promontorio del Mont Taber (15 m. sobre el nivel del mar) donde se sitúa Barcino la ciudad romana (la forma de sus murallas todavía es visible en la planta de la ciudad actual). Por lo que respecta a la montaña de Montjuïc, va a jugar un papel muy importante en toda la historia de la relación entre la ciudad y el puerto. Por ejemplo, el primer puerto del que se tienen datos fiables, es de origen ibérico y se hallaba en la parte de sur de la montaña. En cambio el puerto que conocemos en la actualidad se ha situado en su origen al norte del promontorio y en la actualidad está creciendo hacia el sur de la montaña en dirección al delta del Llobregat.



Por lo que respecta a Barcelona cabe decir que ciudad y puerto están íntimamente vinculados. Por lo tanto se puede hablar de un puerto con más de 2.000 años de historia. Pero si se habla del puerto artificial que Barcelona ha tenido que construir, porque no disponía de ningún tipo de puerto natural, hay que situarlo a mediados del siglo XV, que es cuando se empiezan a construir las primeras obras de protección. Y finalmente si nos preguntamos por un puerto moderno, entendido como un espacio para realizar unas actividades de

carga y descarga del transporte marítimo, hay que mencionar la fecha de finales del 1.874 que es cuando se finalizan las obras de protección exterior.

La forma originaria del puerto actual después de muchos titubeos se debe a la construcción de un dique en la orientación Norte - Sur que coincide más o menos con el actual Paseo de Juan de Borbón en el barrio de la Barceloneta. En 1.477 se colocó la primera piedra de un muelle de 103 metros de largo que acabaría teniendo la vocación de definitivo. Originariamente unió tierra firme con la isla de Maians, situada a esa distancia de la costa. Ese dique junto a la acción de la dinámica costera facilitará la sedimentación de arenas a Levante con la formación del triángulo en el que se situará la Barceloneta, el barrio mariner de la ciudad (1.753) y la zona abrigada del puerto a Poniente. Uno de sus elementos más representativos, todavía presente en la actualidad, la linterna o Torre del Reloj (1.772), es precisamente de esa época.

El siglo XIX viene marcado por el cambio que supone el paso de la navegación a vela a la propulsada por la máquina de vapor. Eso significa mayor tamaño de las embarcaciones no sólo en longitud si no en calado. El ingeniero Jefe de la provincia de Barcelona, Josep Rafo planteó una transformación del puerto contemporánea a la de Ildefons Cerdà para la extensión de la ciudad (1.860). El proyecto Rafo consistía en la prolongación del dique del Este en 1.204 metros y la construcción de un contradique al Oeste de 440 metros, con lo que la superficie de aguas protegidas pasaba de 70 a 114 Has.



*Port Vell durante las obras previas a 1992*

En el siglo XX se ha consolidado el crecimiento del puerto hacia el sur. En 1.926 se terminó la construcción del dique del Este (dique exterior) en su estado actual y a partir de 1.958 se inicia la clara expansión hacia el delta del Llobregat.

El Plan Director actual apuesta por doblar la superficie actual abrigada que es de 786 Has. Mediante la desviación de la desembocadura del río Llobregat dos kilómetros más hacia el sur para obtener una superficie abrigada de 1.265 Has. entorno al año 2.050.



## 2. Características del medio urbano.

	Barcelona. Ciudad.	Centro Histórico	Área Metropolitana	Puerto.
Superficie Bruta.(Has) (1)	9.760		63.340	
Superficie Neta. (Has) (2)	3.769		11.937	
Población 2001. (3)	1.503.884		2.936.563	
Densidad Bruta. (3/1)	154		46	
Densidad Neta. (3/2)	399		246	

En la columna correspondiente a la ciudad de Barcelona se expresan los datos del Término Municipal de Barcelona. En la del Centro Histórico (en preparación) los datos del Distrito Municipal de Ciutat Vella que incluyen el Casco Antiguo y el barrio de la Barceloneta. Y en la del Área Metropolitana el conjunto de los 36 municipios, incluido Barcelona, que forman el conjunto funcional metropolitano.

### 3. Características Portuarias

Carga por tipo de mercancía en toneladas.

Año	Hidrocarbur.	Otros Líquidos	Total Líquidos	Sólidos A Granel	Carga Container	Carga no Container	Total Carga	Pesca	Tráfico Total
1.998	5.999.327	1.239.096	7.238.423	4.406.605	10.001.635	3.078.454	13.080.089	614.019	<b>25.339.136</b>
1.999	7.206.807	1.292.789	8.499.596	4.053.580	11.531.747	3.791.803	15.323.550	631.784	<b>28.508.510</b>
2.000	7.604.909	1.360.764	8.965.673	3.254.239	12.988.536	4.596.342	17.584.878	355.488	<b>30.160.278</b>
2.001	8.064.387	1.450.784	9.515.171	3.817.788	13.429.873	4.706.398	18.136.271	393.982	<b>31.863.212</b>
2.002	8.502.409	1.427.744	9.930.153	3.383.298	13.842.168	5.452.576	19.294.744	389.825	<b>32.998.020</b>

Tráfico de contenedores. (TEU).

	Navegación de Cabotaje	Navegación Exterior	Total
Año 1.998	253.016	842.097	1.095.113
Año 1.999	290.132	944.855	1.234.987
Año 2.000	311.438	1.076.132	1.387.570
Año 2.001	309.079	1.101.975	1.411.054
Año 2.002	295.162	1.166.070	1.461.232



Pasajeros y cruceristas.

Año	Pasajeros en cabotaje	Pasajeros en cruceros	Total Pasajeros	Número de cruceros
1.998	602.361	463.061	1.065.422	447
1.999	836.656	541.596	1.378.252	506
2.000	847.973	576.942	1.424.621	492
2.001	790.260	652.800	1.443.060	547
2.002	855.865	834.659	1.690.524	633

Escala Portuaria.

Año	Escalas locales	Escalas regionales	Escalas de cabotaje	Escalas exteriores	Total Escalas.
1.998			2.271	5.440	7.711
1.999			3.338	5.866	9.204
2.000			3.037	6.101	9.138
2.001			2.656	5.995	8.651
2.002			2.856	6.137	8.993

La Autoridad Portuaria de Barcelona no tiene contabilizadas las escalas locales ni las regionales.

Datos técnicos.

Superficie Terrestre: 802,69 Has.

Perímetro de Muelles: 20.000 Metros.



*Rambla de Catalunya*

#### 4. Nivel de Integración Puerto – Centro Histórico.

Desde el inicio de la integración del Port Vell a la ciudad con la transformación del Moll de la Fusta para usos ciudadanos (1.981), se ha procurado que no haya ningún tipo de barreras de separación entre el puerto y el Centro Histórico.

De todas formas hay que mencionar algunas excepciones. La Autoridad Portuaria dispone de un vial rodado propio e independiente en el mismo Moll de la Fusta para su uso exclusivo. Algunas actividades que se realizan en el Port Vell se siguen haciendo mediante acceso restringido únicamente para los usuarios de las mismas: Clubes marítimos y de natación de uso privado, accesos al muelle de Pescadores y acceso controlado a las estaciones marítimas de tráfico de pasajeros.

En cambio, a medida que el puerto adquiere su carácter más estrictamente comercial, los accesos se van haciendo cada vez más estrictos y controlados.



#### 5. Características del Área Metropolitana.

La celebración de los Juegos Olímpicos del año 1992 supuso un gran éxito para Barcelona porque supuso el reconocimiento mundial de la ciudad, y porque permitió una rápida re-organización interior de la misma (puesta en funcionamiento de las Rondas, apertura de la ciudad al mar, instalaciones deportivas, etc.).

En la actualidad los retos que tiene planteados Barcelona y su entorno metropolitano son: Ampliación del aeropuerto (construcción de la tercera pista, nueva terminal y la ciudad aeroportuaria) para pasar de 20 millones de pasajeros actuales a los 40 millones previstos en el futuro. Duplicación de la superficie del puerto y remodelación urbana condicionada a la llegada del tren de alta velocidad (Sagrera) y a la celebración del Forum de las Culturas el 2004. (Frente marítimo y río Besòs).

El planeamiento del que se dispone es el siguiente: Planeamiento urbanístico. Plan General Metropolitano vigente desde 1976 y que abarca 27 municipios incluido el de Barcelona. Planeamiento Estratégico. En el año 2002 se han iniciado los trabajos de elaboración del primer Plan Estratégico Metropolitano tomando como referencia la experiencia de los tres anteriores llevados a cabo en la ciudad de Barcelona (1990, 1994 i 1999).

## 6. Características del Frente Marítimo y el Puerto

El puerto de Barcelona se ha adaptado progresivamente a las nuevas condiciones del tráfico marítimo. El Port Vell la parte más interior del puerto, la de menor calado y la que dispone de menores superficies tanto de agua como de muelles se ha ido abandonando progresivamente para el tráfico marítimo convencional desde 1981. En esa fecha es cuando la ciudad recupera para uso ciudadano el primer muelle del puerto, el Moll de le Fusta. Lo mismo sucede con todo el conjunto del Port Vell que sufre una remodelación entre 1988 y 1995 para convertir sus instalaciones portuarias en espacios dedicados a los usos terciarios, hoteleros, comerciales y de ocio. La prueba de ello, es que en la actualidad es visitado por 18 millones de personas anuales.



En cuanto al puerto comercial propiamente dicho hay que resaltar la apertura de la nueva bocana y la construcción del puente levadizo “Porta d’Europa”

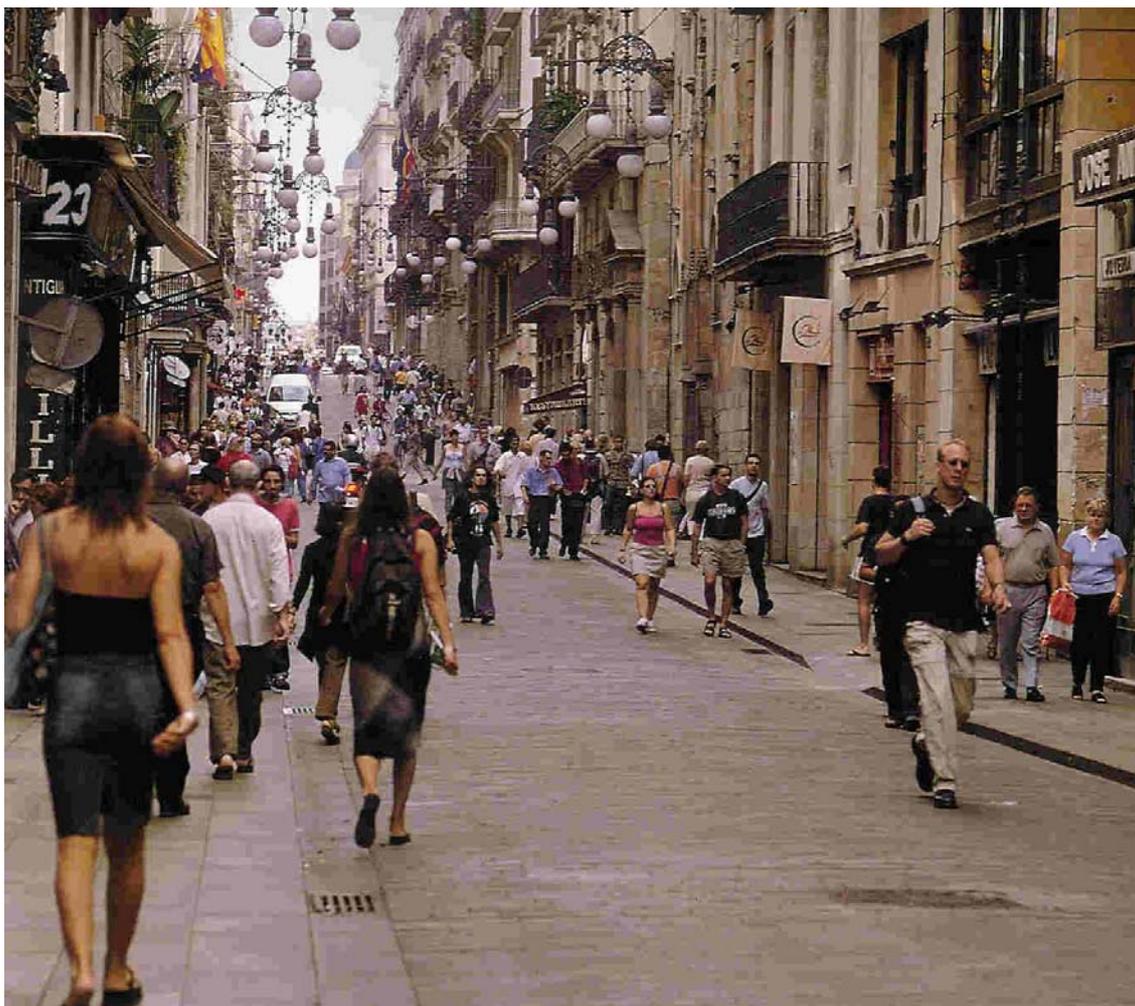


*Via litoral, arriba atravesando el Moll de la Fusta, abajo al iniciar el soterramiento en la confluencia del Port Vell con la Rambla*



necesario para que la construcción de la nueva bocana no dejara la parte más alejada del dique exterior aislada de tierra firme.

Para llevar a cabo estas innovaciones el puerto de Barcelona se ha dotado de dos Planes Estratégicos 1998 – 2010 y 2003 – 2015 (este último recientemente aprobado el pasado 31 de Octubre de 2003) y un Plan Director que guía la ordenación del espacio interior del puerto y su futuro crecimiento hacia el sur. Las inversiones previstas por el Plan Director situadas en el horizonte 2010 se evalúan entorno a los 2.000 millones de €.



## 7. Características del Centro Histórico

El distrito Ciutat Vella, creado dentro del proceso de reforma política y administrativa del período 1979-1982 coincidiendo con lo que era la Barcelona de mediados del siglo XIX, contiene reas y barrios muy diversos, como El Raval, Santa Caterina, La Ribera, La Barceloneta, La Merce, etc. Es, por tanto, un distrito muy heterogéneo, un centro de población de dos mil años que, con el transcurso de los siglos, ha sido testigo del paso de diferentes culturas.



*apertura de la Porta de Cambo gestionada por PROCIVESA*

El tamaño del centro de la ciudad pasó de los 0,1 km<sup>2</sup> en el tiempo de las Murallas Romanas hasta los 1,3 km<sup>2</sup> con la construcción de las Murallas Medievales y, finalmente, a los 2,1 km<sup>2</sup> con las terceras y últimas murallas, llegando a 3,9 km<sup>2</sup> con la incorporación del barrio marino de La Barceloneta en 1753. Esta superficie representaba el 4% de toda el área municipal, y sus 118.940 habitantes constituían el 7% de la población total de la ciudad. La media de densidad de población en ese año era de 30.000 habitantes/km<sup>2</sup>, aunque con grandes sectores donde la densidad llegaba a los 70.000 habitantes/km<sup>2</sup>. Actualmente, Ciutat Vella tiene más de 80.000 habitantes.

La degradación de las viviendas, en pésimo estado de conservación y con un nivel de servicios domésticos insuficiente, es el núcleo de los problemas de este distrito. A la antigüedad de los edificios hay que añadir, en el caso de El Raval, Santa Caterina y Sant Pere, los efectos de cien años de afectación urbanística para el nuevo trazado de calles proyectado (García Morato, Méndez Núñez y Francesc Cambó) que paralizaron cualquier iniciativa privada para mejorar y renovar edificios.

Su degradada, pero no demolida, herencia arquitectónica ha conducido en el PGM (Plan General Metropolitano) a la creación de un "modelo quirúrgico" que opta por la eliminación de elementos que no pueden ser recuperados, y centra su acción en la rehabilitación de viviendas que han podido resistir los años de degradación, en contraste con los planes diseñados desde fines del siglo XIX hasta 1976, en los que el denominador común era la propuesta de grandes calles para ordenar el distrito.

En los años ochenta Ciutat Vella había experimentado un profundo deterioro desde un punto de vista físico y social, siendo una de las zonas de Barcelona donde el problema de exclusión social ha sido más grave. Los problemas de delincuencia y de tráfico de drogas han contribuido a que el área haya sido cada vez menos frecuentada por los barceloneses, de lo que ha resultado un declive de los establecimientos comerciales de la zona, al mismo tiempo que se ha producido un éxodo de los grupos sociales de ingresos medios a distritos en mejores condiciones.

Con estas características, Ciutat Vella se ha convertido en un problema para la ciudad, y como tal ha sido afrontado por la Administración Municipal, la cual ha actuado como catalizador de los diferentes agentes que debían intervenir en el área, logrando el consenso ciudadano necesario para poner en marcha acciones urgentes, prolongadas y convincentes.

El proyecto Ciutat Vella proponía en su programa las siguientes prioridades y objetivos generales:

- Consolidar el proceso de descentralización municipal, logrando una administración más ágil, eficiente y útil para los ciudadanos del distrito.
- Mejorar las condiciones de vida en el distrito y combatir la desigualdad social, haciendo frente prioritariamente a las bolsas de pobreza.
- Frenar la degradación de las viviendas y fomentar la rehabilitación abriendo nuevos espacios urbanos e incrementando el número de equipamientos públicos para su uso social en el distrito.
- Fomentar la participación y la solidaridad ciudadana con el objetivo de mejorar las condiciones de vida del distrito.

El ambicioso plan de regeneración para todo el distrito municipal presentado aquí se designa con las siglas PAI (Plan de Acción Integral) y se creó cuando el Ayuntamiento de Barcelona decidió armonizar los diferentes Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) para la transformación del Centro Histórico de la ciudad que se habían aprobado desde la entrada en vigor del Plan General Metropolitano en 1976.

La Corporación Municipal era consciente de que si se aplicaba una política parcial y segmentada, estaría condenada al fracaso. Por esta razón, en 1986 decidió designar Ciutat Vella como Área de Rehabiliación Integrada (ARI), una medida que permitió a todas las administraciones, con posibilidad de intervención en el distrito, coordinar proyectos y esfuerzos en áreas tan diversas como:

- Urbanismo y vivienda pública
- Promoción de la rehabilitación privada
- Aparcamientos e infraestructuras
- Movilidad en el interior de la ciudad
- Equipamientos y bienestar social
- Seguridad ciudadana
- Promoción cultural, urbana y económica

La institución impulsora del proyecto ha sido el Ayuntamiento y la descentralización municipal en distritos llevada a cabo en Barcelona en los años ochenta ha favorecido la consecución de las actuaciones, ya que ha permitido actuar al distrito Ciutat Vella como catalizador y coordinador de la operación.



Para coordinar y corresponsabilizar las decisiones en la aplicación de las reformas urbanas de todo el proceso se constituyó la Comisión Gestora del ARI. Esta comisión funciona como una entidad coordinadora y decisoria,

político-administrativa, de las varias instituciones públicas que colaboran en el proyecto junto a las asociaciones de vecinos de los cuatro barrios que componen el distrito.

Además de la coordinación interadministrativa, la figura del ARI, tiene la función de fomentar la rehabilitación privada en emplazamientos y áreas de interés arquitectónico, histórico y artístico, ambiental y social. Para facilitar la consecución de esta tarea, se creó la Oficina de Rehabilitación de Ciutat Vella (ORCV), mediante convenio específico con el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Catalunya. A través de esta oficina se coordina el trabajo de los equipos multidisciplinares encargados de llevar a cabo la restauración y conservación de los edificios del área histórica de Barcelona.



Finalmente, hay que señalar que para gestionar una parte importante del contenido urbano del proyecto, el Ayuntamiento de Barcelona creó la sociedad Promocio Ciutat Vella S.A. (PROCIVESA), en la que participan otras entidades públicas, financieras y de servicios. El Ayuntamiento de Barcelona cede el beneficio de las expropiaciones a esta sociedad que gestiona el suelo para cualquier uso público. Al mismo tiempo, la Generalitat de Catalunya ha desarrollado una importante campaña de construcción de viviendas públicas a través del INCASOL (Instituto Catalán de Suelo), viviendas que son construidas en los terrenos expropiados por PROCIVESA.

Por lo tanto, la rehabilitación en Ciutat Vella es un proceso extremadamente activo y complejo, y es imposible detallar en este documento todas las acciones llevadas a cabo. Por este motivo, a continuación se describen las cuatro líneas básicas de actuación desarrolladas:

- Urbanismo y vivienda: Esta es el área de acción en la que se han usado una mayor cantidad de recursos. La acción se ha centrado fundamentalmente en abrir plazas y renovar calles para descongestionar áreas de extrema densidad urbana, con la creación de vivienda social y la rehabilitación del parque inmobiliario privado. En concreto, en el Raval y Casc Antic, a través de los Fondos de Cohesión de la Unión Europea, se ha llevado a cabo la demolición



*apertura de la nueva Rambla del Raval y nuevas viviendas de promoción pública de VPO*



de cinco bloques de casas que han sido remplazados por grandes espacios abiertos: jardines, plazas y paseos, siendo realojadas las personas cuyas viviendas han sido tiradas en pisos remodelados o de nueva construcción ubicados en la misma zona.

El agente principal en la adquisición de suelo ha sido PROCIVESA, mientras que la Oficina de Rehabilitación de Ciutat Vella ha sido la encargada de coordinar la rehabilitación de la vivienda privada, e INCASOL ha sido el organismo que ha asumido la construcción de nuevas viviendas en los terrenos expropiados. Las compañías de servicios han entrado en el proyecto con la ejecución de acciones importantes con respecto a la electricidad, el gas, el agua y el teléfono.

- Equipamientos públicos: Los nuevos equipamientos del distrito se han ubicado en espacios adecuados o en áreas de construcción reciente: escuelas, infraestructuras cívicas y socio-sanitarias. Además de los equipamientos correspondientes al programa ARI de Ciutat Vella, se han llevado a cabo otras acciones que tienen, sin duda, un impacto positivo, debido a la atracción que ejercen sobre los habitantes del resto de la ciudad: Centro de Cultura Contemporánea (Casa de la Caritat), Museo de Arte Moderno (Macba), Universidad (UPF, URL, UB), etc.



*Obras en el Forum 2004*

- Plan urgente de acción social: Los Servicios Personales del distrito de Ciutat Vella han desarrollado una acción intensa en la población, poniendo especial atención en la prevención y la lucha contra la exclusión social. Se han desarrollado algunas actuaciones significativas en materia de asistencia a la escuela y rehabilitación laboral para colectivos desfavorecidos, prostitución y adicción, programas sanitarios, adolescentes con riesgo delictivo, población infantil y tercera edad.

- Plan de Seguridad y Prevención. Entre las estructuras organizativas desarrolladas en este área, debe destacarse la creación del Consejo de Seguridad y Prevención para Ciutat Vella, que cuenta con la participación de los cuerpos de seguridad, los residentes y los representantes municipales en el distrito. Desde este organismo se coordinan varias actuaciones definidas en diversas Comisiones de Trabajo, que han tratado temas tan importantes como menores de edad, prostitución, inmigración, etc. En concreto, se ha llevado a cabo el diseño de un Plan de Usos de los Establecimientos de Concurrencia Pública.



En su totalidad, la realización del proyecto se valora positivamente, aun cuando este tipo de operación, compleja, a gran escala, y por tanto a largo plazo, como es el caso de Ciutat Vella, aspira principalmente a cambiar las tendencias negativas existentes y a estimular un efecto de difusión de las mejoras conseguidas. Algunos resultados del proyecto ya son visibles y se puede confirmar que en Ciutat Vella la tendencia a la degradación se ha modificado y que hoy día el área tiene una calidad de vida definitivamente superior a hace unos años.

Entre los resultados a destacar están:

- Las acciones llevadas a cabo en viviendas, en espacios urbanos y equipamientos públicos han influido directamente en la calidad de vida de los habitantes del distrito. Por otra parte, es significativo que se haya introducido un proceso de renovación de edificios y habitantes, pero garantizando la permanencia de la población residente en las diferentes áreas.

- Aumento del número de viviendas renovadas por los propietarios, que da como resultado un cambio en la tendencia previa de éxodo de la población de ingresos medios.
- Han surgido promociones privadas de viviendas y actividades, algo impensable hace unos años.
- Se ha incrementado el uso público de Ciutat Vella, ocio, comercio, turismo y servicios, por parte de los habitantes del resto de la ciudad.
- La seguridad en la zona ha aumentado considerablemente hasta normalizarse en niveles equiparables al resto de la ciudad.



La sostenibilidad de este proyecto está garantizada por el elevado nivel de cooperación alcanzado por parte de un gran número de agentes públicos, sociales y económicos, y por la aceptación colectiva de que Ciutat Vella es un problema de la ciudad que es necesario afrontarlo como tal para superarlo. Además, la iniciativa cuenta con el apoyo de una Comisión Gestora que aglutina a diversas instituciones y asociaciones de vecinos, y con un

documento: el Plan de Actuación Integral, que garantizan la continuidad del proyecto.

El proceso de rehabilitación llevado a cabo en Ciutat Vella constituye una operación de gran envergadura, de concepción integral, en la que intervienen diferentes agentes que actúan sobre varias secciones temáticas. La actuación ha sido pionera en España, tanto en lo que respecta a la forma de gestión adoptada como a la forma decisiva en que se ha llevado a cabo la realización del proyecto.

Las actuaciones globales han respetado el carácter de la zona, la permanencia de sus habitantes y la han preparado para su expansión y reconstrucción, lo cual, aunque no siempre es inmediatamente tangible, es fundamental para la mejora de las condiciones de vida en el distrito.

El modelo de actuación, basado en provocar un impacto intensivo para evitar la pérdida o la rápida degradación de las mejoras introducidas, es, por lo tanto, innovador y claramente transferible a otras ciudades con problemas similares de degradación en el centro histórico. De hecho, en España, el proyecto de Ciutat Vella se ha tomado como ejemplo a seguir en muchas ciudades y ha contado con una amplia difusión en Europa.

Promoció de Ciutat Vella S.A. (PROCIVESA) ha materializado una inversión global pública / privada de más de 2.800 millones de €. Probablemente la operación más emblemática de PROCIVESA haya sido la construcción de la Rambla del Raval. El modelo de coparticipación ha tenido su continuidad con la creación en el año 2000 de la nueva sociedad Foment de Ciutat Vella S.A. En estos momentos está acometiendo, entre otras, la reforma del mercado de Santa Caterina y de su entorno inmediato.

## **8. Características y Jerarquías de Autoridad Territorial**

De acuerdo con el ordenamiento jurídico del estado español, la Autoridad Portuaria de Barcelona se gobierna mediante su órgano máximo de decisión que es su Consejo de Administración. El Presidente del Consejo de Administración es nombrado por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya y el Consejo en la actualidad lo forman 25 personas de entre las cuales, 3 personas son miembros de la propia Autoridad Portuaria. En el consejo está representada la Administración local: Ayuntamiento de Barcelona (2 representantes), y el de El Prat de Llobregat (1); la Administración Autonómica: Generalitat de Catalunya (9); la Administración del Estado (4); las organizaciones empresariales (2) y sindicales (2) más representativas y los sectores económicos relevantes relacionados con la actividad portuaria (2).



*Port olímpic*

La Autoridad Portuaria dispone de un órgano gestor descentralizado (Port 2000) que se encargó de las obras de remodelación del Port Vell (1.988-1.995) y que desde entonces se encarga de la explotación del ámbito urbano del puerto.

## 9. Referencias

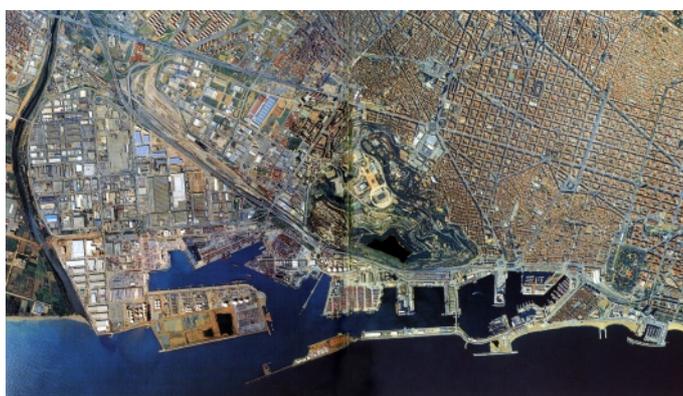
Ciudad: Barcelona.  
Responsable de la Encuesta: Jaume Carné. Arquitecto. Barcelona Regional.  
Teléfono: 932.237.400.  
Fax.: 932.237.414.  
Email: [jcarne@bcnregional.com](mailto:jcarne@bcnregional.com)  
Web: [www.bcnregional.com](http://www.bcnregional.com)

En el apartado nº 7, Características del Centro Histórico, Pere Cabrera Massanes, Director Ejecutivo del ARI en el proyecto de rehabilitación integrada para Ciutat Vella presentado a Best Practices en 1998. [ari@coac.es](mailto:ari@coac.es)

## 10. El “modelo Barcelona” y los eventos públicos como estrategia de desarrollo urbano

Barcelona se ha convertido desde la celebración de los Juegos Olímpicos de 1992, hace poco más de una década en una referencia internacional de ciudad modelo de desarrollo urbano, al tiempo que centro del cosmopolitismo mundano.

En múltiples reuniones celebradas con motivo de diversos programas de cooperación europea, Barcelona es siempre, ciertamente con razón, la ciudad ejemplo donde mirarse y constante punto de referencia urbana, cuya imagen precede la realidad, situación habitual en una sociedad necesitada de referencias mediáticas.



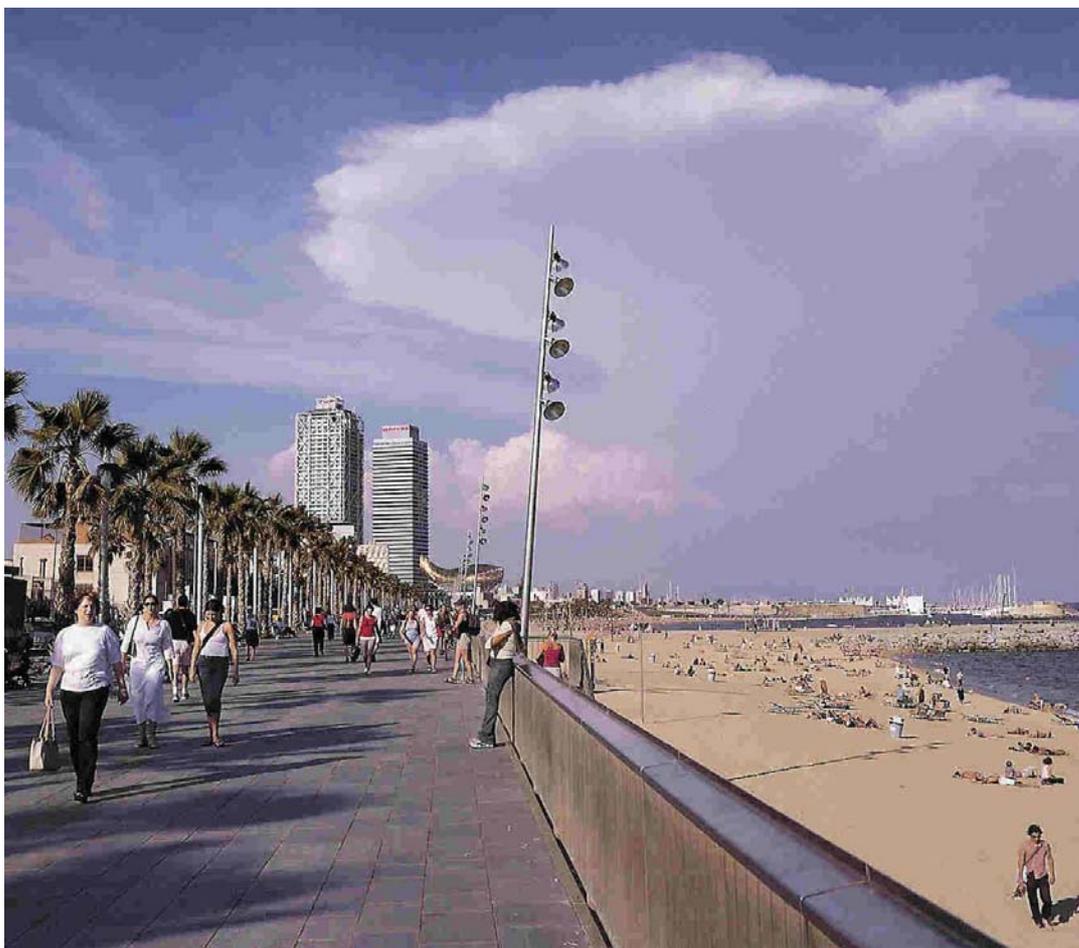
Pascual Maragall siempre ha señalado que Barcelona supo generar la capacidad de respuesta debida y canalizar sus energías a través del empuje que genera un evento como los Juegos Olímpicos. Sin ellos, posiblemente no se hubiesen realizado los mismos resultados en tan poco tiempo, y tampoco se hubiese tenido un altavoz multimedia como es ser el foco de atención mundial durante un mes.

El redescubrimiento de una ciudad, que ya tenía históricamente una estructura urbana importante, a través de su modernización o actualización puede ser un hecho obvio con la financiación que lleva aparejada el desarrollo de un “evento” singular. Pero no siempre ha sido así. Conocemos otras situaciones recientes donde el desarrollo de un evento importante no ha supuesto un relanzamiento importante de la ciudad, en ningún caso en los términos de Barcelona.

La capacidad de “hacer las cosas bien” no es tan fácil como a primera vista pudiese parecer, no solo es necesaria la financiación pública, si no la integración del apoyo privado, inmersas en una clara estrategia de desarrollo urbano. Que una vez ha probado su soltura con el “modelo”, no tiene inconvenientes en probarlo nuevamente con nuevos retos como el Forum de las Culturas 2004.

“Lo sucedido en Barcelona después de 1993 ha sido positivo. La ciudad se ha esforzado en encontrar una nueva motivación intentando imaginar una perspectiva futura sobre la que ordenar los proyectos. Así, hemos intentado

elaborar un plan nuevo que se proyectase hacia el año 2004. El objetivo principal consistía en discernir un nuevo factor unificador que atrajese nuevamente la atención de los ciudadanos y pudiese funcionar como reclamo internacional. No era fácil para una ciudad que acababa de ser la sede de los Juegos Olímpicos, aunque la cantidad de propuestas era notable. Finalmente, se decidió que Barcelona iba a albergar en el 2004 el Forum de las Culturas de la Paz, bajo el patrocinio de la UNESCO” (Pacual Maragall, Europa Próxima, Ediciones UPC, 1999).

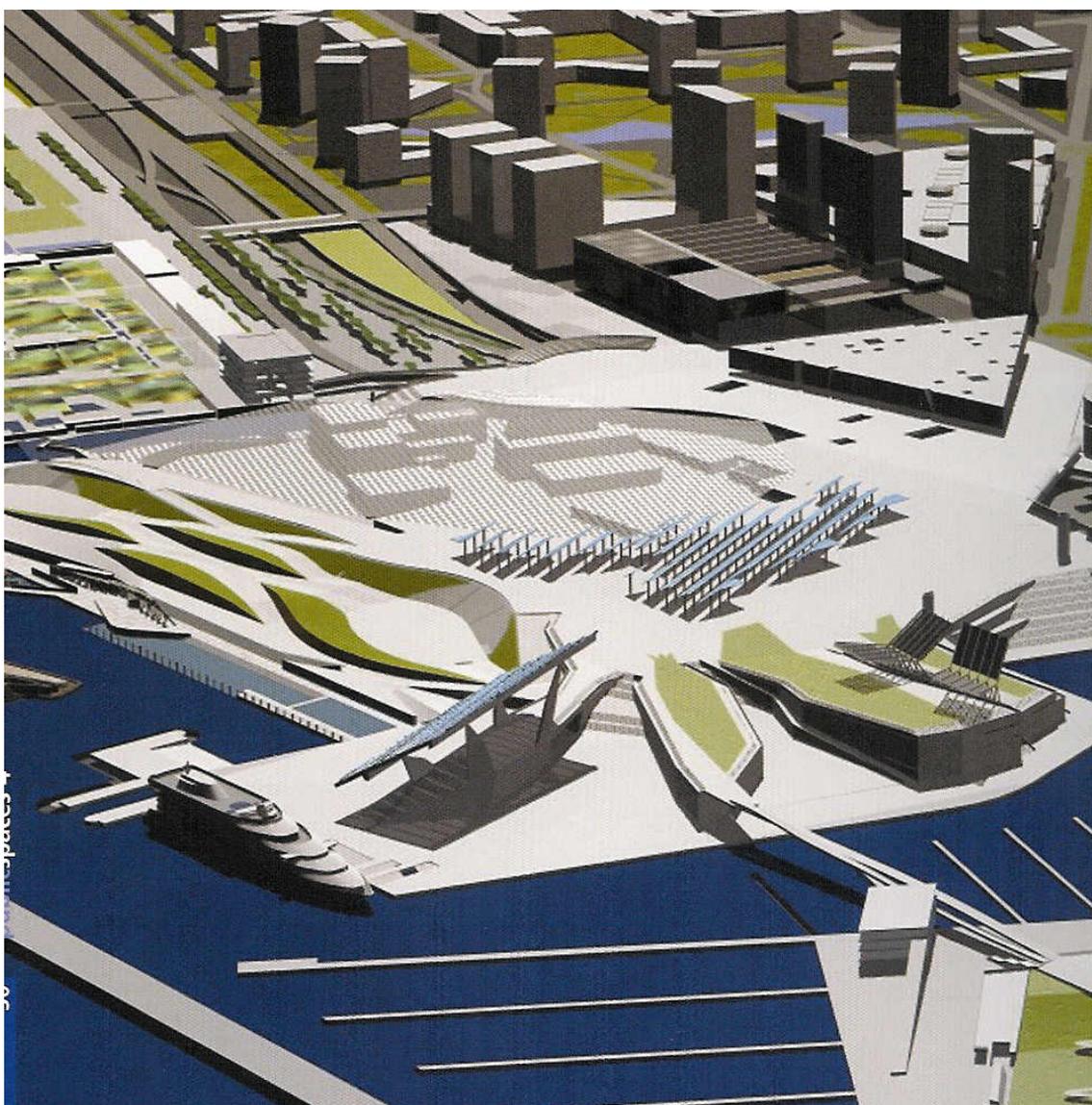


El elemento más característico de la remodelación urbana de Barcelona en este periodo ha sido el cambio producido a lo largo del frente marítimo. Ya desde los años ochenta se estaban produciendo en conocidas ciudades europeas y americanas remodelaciones de sus fachadas marítimas que como consecuencia de los cambios económicos habían creado espacios obsoletos, vinculados a antiguos usos industriales, comerciales, o incluso militares en los que habitualmente conexiones férreas separaban como si de una frontera se tratara el litoral costero del resto de la ciudad.

Normalmente estos espacios portuarios sin uso u obsoletos limitaban con el Centro Histórico de la ciudad, y en el caso de Barcelona, junto a los barrios más degradados y con mayores problemas de degradación social, fuera del ámbito de centralidad que se constituía desde el barrio gótico hacia la plaza de Catalunya y el ensanche.

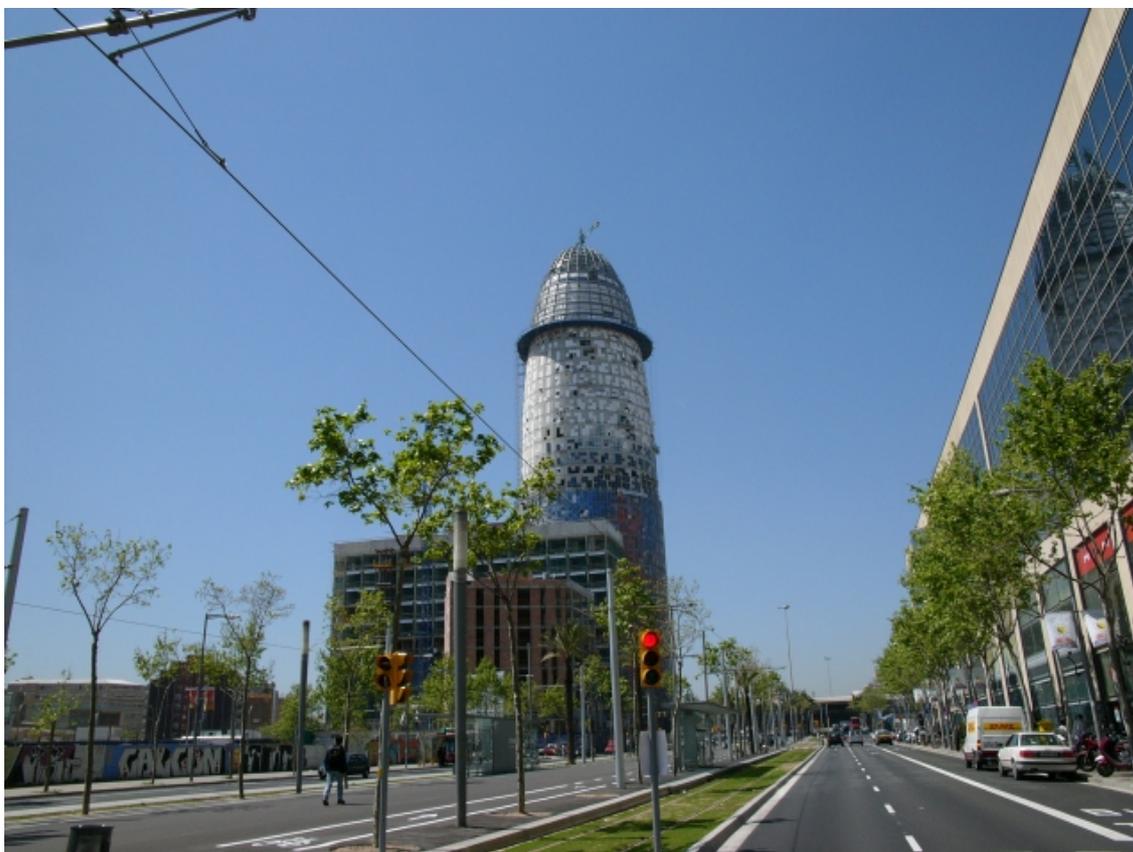
La oportunidad de reconstruir la fachada marítima, que se inició con los Juegos Olímpicos, pero ha continuado a Levante con el Forum 2004, y a Poniente con la remodelación del Llobregat, la ampliación de la zona portuaria y el aeropuerto, suponía también la posibilidad de liberar espacios colindantes al densificado Centro Histórico, de realizar intervenciones de rehabilitación y de ubicación de nuevos equipamientos y usos que volvieran a llenar de actividad la zona antigua de la ciudad.

En este sentido la oportunidad era buena, porque pese a la degradación urbana existente en el litoral costero vinculado al Centro y al Port Vell, los frentes marítimos se adaptan de forma excelente a los usos recreativos y residenciales, y tienen por tanto una mayor capacidad potencial de superar sus carencias y recuperar la imagen simbólica perdida como referencia histórica de la ciudad.



La renovación costera supuso la creación de nuevos barrios, la Villa Olímpica primero, y la prolongación de la Diagonal hasta el mar en el área del Forum después. La Villa Olímpica y los espacios de la Barceloneta como una

ampliación del viejo Centro, pero con nuevas topologías adaptadas a una morfología de ciudad menos homogénea y con usos dinámicos. Cuando más nos hemos ido alejando del Centro en dirección Levante las topologías se han ido haciendo más libres y la escala de la ciudad se ha ido modificando hasta hacerse difícil de reconocer en el clásico ensanche.



*nueva prolongación de la Diagonal*

Las nuevas áreas residenciales y lúdicas, en las que tuvieron un alto valor añadido la recuperación de las playas, tuvieron en paralelo un trabajo de reconstrucción de la ciudad antigua existente, cuyo eje simbólico eran las Ramblas. Desde los años previos a 1992 hasta la actualidad han confluído de forma integral un gran número de iniciativas y proyectos de apertura de espacios congestionados, de remodelación de plazas y calles, de rehabilitación de edificios en los que la iniciativa pública ha sido el motor, al que ha acompañado de modo ejemplar el patrocinio privado.

Pese a los esfuerzos realizados todavía la Ciutat Vella tiene un número significativo de viviendas de tipo marginal. Hay que tener en cuenta que el 20% aproximadamente de su población es de origen extracomunitario, y que es la zona de la ciudad más frecuentada como punto de llegada de la inmigración legal o ilegal que busca trabajo y posibilidades de integración social que posiblemente no sean tan fáciles de llevar a cabo como las actuaciones de recuperación de espacios o infraestructuras.



*Campaña Barcelona ponte guapa*

Oriol Bohigas ha señalado recientemente que hay una serie de factores para superar el pase del barrio "chino" y las malas condiciones de habitabilidad a la renovación de la Ciutat Vella: 1) Gestión de los proyectos hasta su realización final, 2) Inversiones estratégicas y asistencia social para orientar, y 3) Controlar los procesos de transformación y adaptación de vecindad, del comercio, del turismo y de la presencia institucional. De ello se han ido encargando primero Procivesa y luego Fomento de la Ciudad Antigua (Foment de la Citat Vella). (Ciutat Vella Constuida 1988-2002. El Cep i la Nansa Edicions, 2004)

Como en muchas ciudades, la recuperación de sus centros ha vivido el enfrentamiento entre los conservadores radicales de las imágenes o testimonios físicos de áreas del centro necesitadas de elementos básicos de urbanismo higiénico, y los partidarios de conservar aquello que tenga elementos simbólicos o arquitectónicos interesantes y no suponga un impedimento a la modernización del barrio y a la mejora de las condiciones de habitabilidad. En este sentido, parece que el sentido común y la serenidad se han ido imponiendo a lo largo de los años al pintoresquismo de muy rancia estirpe que todavía reinaba en la Ribera, el Raval o San Pere.

