

Una reflexión sobre la reciente transformación de Barcelona

Manuel Nóvoa

Ingeniero Jefe de la Demarcación de Costas
en Cataluña

Hace casi una década, en 1989, estaba trabajando en el Ministerio de Obras Públicas, como ingeniero jefe del Servicio de Costas de Pontevedra, función que compaginaba con el estudio de Geografía e Historia a través de la Universidad de Educación a Distancia. En aquella ocasión, me nombraron Ingeniero Jefe de la Demarcación de Costas en Cataluña con la responsabilidad, prioritaria, de asumir la dirección de la transformación del frente marítimo de Barcelona ante el reto que significaban los juegos olímpicos a realizar el año 1992. Con mejor o peor fortuna, se cumplieron los objetivos iniciales. La ocasión que me ofrecen, con la perspectiva del tiempo transcurrido, es una buena circunstancia de reflexión, y de realizar algún juicio de valor, críticas, elogios y, lo que es más importante, intentar extraer el máximo provecho de la experiencia vivida tanto, en el firme propósito de no volver a cometer errores, como el deseo de trasladar la experiencia a otros procesos de transformación urbana.

Hay dos aspectos personales que me conducen a la reflexión. El primero, que con la curiosidad de estudiante de Geografía e Historia, tuve la ocasión de participar, con un puesto de privilegio, en la transformación de un amplio proyecto urbano, conociendo, desde su propia génesis, sus mecanismos y condicionantes. El segundo aspecto es que, después del tiempo transcurrido, poder valorar la validez o no, de ciertos supuestos previos de la transformación, y el resultado de los mismos.

De la experiencia vivida, centraré la reflexión sobre tres aspectos importantes como son el desarrollo urbano del litoral de Barcelona, la génesis y materialización de un gran Proyecto Urbano y, en tercer lugar, la gestión integral de esta zona costera.

MARCO FÍSICO

Barcelona está situada, geográficamente, en el levante peninsular, banada por el mar Mediterráneo, entre los deltas de los ríos Besòs y Llobregat, y al borde de la estribación montañosa de Montjuic. Se asienta sobre terrenos cuaternarios y con una línea de costa baja y arenosa en continua evolución. El frente marítimo estaba constituido por una extensa y continua playa, de más de ochenta kilómetros de longitud. Su continuidad es rota por los puertos, construidos en el borde litoral, que crean barreras al transporte longitudinal de arena.

Al norte de la ciudad se sitúa un extenso cordón de arena, a lo largo de más de 50 kilómetros, orientado sensiblemente en la dirección NE. Situado entre la estribación montañosa del litoral, constituida preferentemente por material granítico, y el mar, la comarca recibe el nombre de Maresme.

La dinámica marítima está dominada por los fuertes temporales de Levante que, en número de 10 o 12 anuales, por su intensidad e incidencia oblicua en la costa, crea un fuerte transporte de arena en sentido levante a poniente. Esta especie de río de arena, que se mueve intermitentemente arrastrada por los temporales, transporta un caudal neto aproximadamente de 100.000 m³ de arena al año. Cualquier obstáculo que corte este transporte: puerto, dique etc, origina una acumulación de la arena a levante del mismo y erosión a poniente, condicionando una playa muy sensible a la alteración.

El mecanismo del transporte sólido a lo largo de la playa, tanto seca como sumergida, da como resultado el equilibrio dinámico de una larga playa inestable cuyo, modelo real, lo podremos observar a lo largo del duro proceso que represento, la construcción del puerto de Barcelona, y el efecto que tuvo en la configuración del territorio.

El entorno metropolitano, en la actualidad, alcanza los cuatro millones y medio de habitantes que utilizan las playas por su componente lúdico.

CONFIGURACIÓN TERRITORIAL

Con el modelo conceptual del soporte geomorfológico, la dinámica marítima, y su incidencia en el borde costero cuando se altera este inestable equilibrio con obras artificiales que interrumpen el transporte de arenas, permite explicar el proceso de evolución física de la costa.

La visión de Barcelona, en el siglo XVI, está magistralmente representada en los grabados de Windegaerden, realizados en el año 1563. La ciudad amurallada, de unos 35.000 habitantes, dispone de una extensa playa en todo su frente marítimo. Las pequeñas naos comerciales, se varan en la arena y, las galeras de guerra, frente a las actuares Atarazanas construidas en el siglo XIV, en cuyo interior se protegen durante el invierno (fig. 1).

Esta visión, casi bucólica, permite entrever los inicios de la construcción del puerto que tuvo su origen en el año 1477. El puerto que el ingeniero Stasio Alejandrino prometió construir en 3 años, por dificultades técnicas y económicas y la imposibilidad de luchar contra el fuerte transporte litoral de arenas, se demoró cuatro siglos, finalizando su construcción en el año 1874. La secuencia, a través de algunos gravados y mapas históricos, permiten apreciar el progresivo avance de la playa a levante del puerto. A poniente del mismo, el efecto fue contrario, originándose fuertes erosiones de la línea de orilla de varios metros por año. En el plano resumen de la evolución histórica, permite apreciar las diferentes líneas de costa desde el año 1477 hasta el 1992 lo que determina que la costa avanzó en este período unos 1000 m., es decir, a un promedio de 2m/año.

Después de finalizada la guerra de Sucesión en 1714, Barcelona sufre una profunda transformación con la construcción de la Ciudadela, que afectó a parte de la ciudad, y para realojar a ciudadanos afectados, se inició la construcción de la Barceloneta en 1753, sobre la playa creada a levante de las obras del puerto (fig. 2).

A mediados del siglo pasado, se da un cambio radical en la evolución de la ciudad, motivado por la construcción de la primera vía de ferrocarril de España, entre Barcelona y Mataró construida en 1848, y así permitir la demolición de las murallas medievales, así dejar Barcelona de ser plaza fuerte, lo que posibilitó su expansión y ensanche. Estas circunstancias son contemporáneas al inicio de la revolución industrial. La necesidad de suelo y accesibilidad determina el que se vaya ocupando el borde litoral con industrias que mantienen el pujante desarrollo industrial alcanzando, el máximo esplendor, en la década de los años veinte del presente siglo. A partir de entonces, comienza una progresiva degradación del borde marítimo, totalmente impermeable a la ciudad, por la presencia física de las vías del ferrocarril. Las industrias, que en los años sesenta ya resultaban obsoletas, se fueron abandonando y, los vertidos, tanto escombros como efluentes urbanos se depositaban en el frente marítimo. Tan solo, una pequeña playa, situada a poniente y apoyada en el espigón del puerto, determinaban vestigios de un pequeño trozo del litoral dignificado. El tramo de costa, entre el dique de Levante del puerto hasta el t.m. de Sant Adrià del Besòs, representaban 5,5 km. de costa totalmente degradada.

PAUTAS DEL DESARROLLO URBANO DE BARCELONA

En el desarrollo urbanístico de una ciudad resulta, casi imposible, que tenga un desarrollo sostenido, es decir, graduado y progresivo en el tiempo, sino que, las circunstancias socioeconómicas, determinan saltos cualitativos intercalados con épocas de estancamiento. La idea fuerza, que actúa de catalizador, siempre ha estado presente en el desarrollo urbano de Barcelona.

Partiendo del modelo conceptual de esta ciudad, se pueden deducir, de los últimos 150 años, cuatro períodos que marcan inequívocamente el desarrollo urbano de Barcelona.

1854. — Con la autorización de la demolición de las murallas medievales de Barcelona, posibilitó el plantear del Plan Cerda de 1858, que permitió el ensanche de la ciudad.

1888. — Exposición Universal en Barcelona. Demolición y desarrollo del entorno de la Ciudadela y Paseo de Sant Joan.

1929. — Exposición Internacional de Barcelona, lo que propició el desarrollo de la zona Plaza de España-Montjuic.

1992. — Juegos Olímpicos. Construcción de la Vila Olímpica y apertura de la ciudad al mar.

Estas actuaciones, que fueron los catalizadores, hicieron revivir y dinamizaron el tejido urbano, estuvieron precedidas de una acción política municipal clara que, coincidió en el tiempo oportuno, con una respuesta social adecuada.

PLANIFICACION TERRITORIAL DEL FRENTE MARÍTIMO

Es, en la década de los años sesenta, cuando se comienza a estudiar la recuperación de todo el frente marítimo comprendido entre la Barceloneta y el río Besós. Se presentó, en el año 1965, un primer plan denominado "Plan de la Ribera", a iniciativa de grandes industriales de Barcelona, en un marco de 225 ha. Frente a la contestación de diversos sectores por querer ocupar, en pleno desarrollismo, el frente marítimo con una vivienda intensiva y por la complejidad de crear un ente de gestión, que englobase la multitud de intereses, hizo fracasar este ambicioso proyecto.

En el año 1975, se plantea un nuevo "Plan de Ordenación de la costa de Levante de Barcelona", con el objeto de sanear la zona ante las periódicas inundaciones. Otro nuevo proyecto el "Plan especial de infraestructuras de las playas de Levante de Barcelona" de 1983, fue un nuevo intento de abordar una actuación en la línea de costa, sin ningún resultado positivo.

El actual Plan General Metropolitano de 1976, no clasificaba los terrenos del frente marítimo de Barcelona, sino que los dejaba para una futura ordenación, de todo el frente marítimo, en un ámbito metropolitano.

Es a partir del año 1984 cuando, a través del Ayuntamiento de Barcelona, se comienza a plantear con una voluntad decidida, de recuperación del frente marítimo degradado. Ya otros países lo habían hecho, o estaban en transformación de sus viejos puertos, como en Marsella, Valtimore, Boston, New York, Docklands de Londres etc. Para ello se necesitaba un buen proyecto y una "idea fuerza", que fuese capaz de dinamizar la gestión, y estimulase la inversión financiera. No es ajeno a ello que el presidente del Comité Olímpico Internacional (COI), Juan Antonio Samaranch, fuese Barcelonés, y,

cuando en 1986 se nominó Barcelona para los Juegos Olímpicos de 1992, ya se llevaba varios años gestionando un ambicioso proyecto, que parecía inalcanzable. La realidad fue que la utopía, encuentro eco en una sociedad madura y emprendedora, en un clima de optimismo social y político.

En el año 1986 fue redactado por la Corporación Metropolitana de Barcelona el "Plan Metropolitano de Costas", que pretendía complementar el Plan General Metropolitano de 1976, en el ámbito costero. En este plan se proponía la ordenación del borde litoral a lo largo de 43 km, comprendido entre el macizo del Garraf y el Turó de Montgat. Pese a la interesante propuesta, por diferencias entre Administraciones, no se llegó a aprobar oficialmente, aunque fue seguido, sensiblemente, por los proyectos desarrollados posteriormente, por su interesante aportación con una fina sensibilidad de protección del medio ambiente marítimo, suprimiendo los usos residenciales en las proximidades del borde marítimo.

El proceso histórico de planificación de la zona fue, como se aprecia, largo y tortuoso, sin que hasta el año 1986, no se tuviese un proyecto definitivo. En este año, se aprobó el "Plan Especial de ordenación Urbana de la fachada al mar de Barcelona en el sector Carlos I y Avenida Içaria", lo que fue el Plan Especial de la Vila Olímpica, con el objetivo principal de reordenación de las siguientes infraestructuras de la zona: la supresión de las vías de ferrocarril longitudinales a la costa, el diseño de la Ronda Litoral a su paso frente a la Vila Olímpica, la estructuración y ordenación de las playas, parques litorales y plaza de agua que, posteriormente, evolucionó hacia el puerto olímpico.

PACTOS Y COMPROMISOS DE FINANCIACIÓN

Durante el año 1986, en que se nominó a Barcelona como nueva sede de los Juegos Olímpicos de 1992, las tres Administraciones: Estatal, Autonómica y Municipal, estaban de acuerdo para suscribir Convenios de Colaboración entre ellas, según su ámbito competencial. Finalmente, la Administración Autonómica, se situó casi al margen de la colaboración, asumiendo el compromiso la Administración Estatal y Municipal, ambas gobernadas por socialistas, por lo tanto, solidarias políticamente, en el objetivo de abordar la transformación urbana de Barcelona y completar el evidente déficit de infraestructuras en la ciudad.

El Convenio para la recuperación de la fachada marítima de Barcelona, que ya fue suscrito con anterioridad a la nominación, pretendía la creación de 4,5 km. de nuevas playas y la construcción de paseos marítimos en el frente marítimo de Barcelona, ya previstos desde el año 1918. Convenios para la supresión de la vía férrea, construcción del cinturón litoral, transformación de la red de colectores, etc. son algunos de los acuerdos marco, o pro-

gramáticos, que posibilitó ir desarrollando los proyectos ejecutivos posteriores. Esta fase de poner de acuerdo, a las partes implicadas, fue laborioso. La gestión del suelo, por un organismo público, eliminó las especulaciones individuales y propició una cierta calma ante la previsible lucha de intereses.

PLANIFICACIÓN COMO: GRAN PROYECTO URBANO

La planificación urbanística en este siglo tuvo dos tendencias clásicas. Por una, la planificación general de la ciudad, clasificando los suelos en función de su edificabilidad y controlándola. La segunda consiste simplemente, en dar cierta libertad para que, el arquitecto construya, y, la ciudad, resulta del agregado de las distintas actuaciones. Ambos métodos, siempre adolecen del planteamiento de las infraestructuras que, después de manifestarse su carencia, tiene que abordarla la Administración, con la contribución de todos los ciudadanos o, simplemente, no tomando ningún compromiso, olvidando las carencias y déficits infraestructurales básicas, con el coste social que el deterioro ambiental representa.

La novedad que representaron las actuaciones en Barcelona fue el no quedarse en la planificación, a través de un Plan Especial, sino que se desarrolló el mismo en su totalidad en forma de un Proyecto Urbano. Para llegar a esta situación se necesitó, prioritariamente, una unidad de gestión del suelo, con la conveniencia de que fuese de titularidad pública, para que permitiese ejecutar previamente las grandes infraestructuras: saneamiento, abastecimiento, red viaria, equipamientos, etc. y la inversión inicial, que todo ello representaba, repercutiría en el suelo edificable de forma que, las plusvalías del terreno ya dispuesto para edificar, compensen la inversión de infraestructuras.

Este planteamiento se llevó a cabo en cuatro áreas distintas de Barcelona: Vila Olímpica, Valle Hebrón, Anillo Olímpico y Diagonal, todas ellas, conectadas por un cinturón de circunvalación a la ciudad. Las actuaciones no se circunscribían a una zona sino que se extendía a su ámbito de influencia. En las dos primeras áreas, la actuación se planteó como se ha descrito. En el Anillo Olímpico y Diagonal, como centros deportivos, no fue preciso una actuación global, sino de adecuación de la situación deportiva ya existente. De cualquier modo, estos proyectos urbanos, están dentro de la tradición de las pautas del desarrollo urbano de Barcelona, ya descritos.

VILA OLÍMPICA

Esta fue, sin lugar a dudas, el eje central de todos los planteamientos de remodelación previstos en Barcelona. Se pretendía construir, una vez desarrollados los proyectos de infraestructuras necesarias, un sector de la ciudad

de 1800 viviendas, con todos los equipamientos. Se planteó para que pudiese servir, una vez pasados los Juegos, de estímulo para recuperar una extensa zona marítima degradada, abriendo la ciudad al mar y, orientando y estimulando el futuro desarrollo de la ciudad hacia el levante. Las actuaciones se realizaron de acuerdo con el mencionado "Plan Especial de la Vila Olímpica" aprobado en 1986 (fig. 3 e 4).

En primer lugar, era preciso retirar la barrera que significaba el antiguo trazado de 1848, de la vía férrea, paralela a la costa que impedía la apertura de la ciudad al mar. Después de laboriosas gestiones y firma del correspondiente Convenio, se suprimió el trazado paralelo y se soterró la conexión con la red general, por el límite exterior de la villa olímpica, desde la terminal ferroviaria en la estación de Francia. Quedó libre de obstáculos el frente paralelo a la costa, para iniciar la construcción de las infraestructuras previstas. La remodelación ferroviaria se estimó en un coste de 8.500 millones de pesetas.

La segunda actuación importante fue al resolver los graves problemas de saneamiento de la zona. Las construcciones y depósito de escombros al borde del mar, desde la cota + 3 m. de la playa a la cota de + 7 m. de los rellenos, representaba una barrera, muchas veces insalvables, del agua de lluvia que, al no disponer de desagüe suficiente para atravesar esa barrera que la separaba del mar, era motivo de inundaciones periódicas que se repetían casi todos los años, resultando una zona de alto riesgo y, por tanto, ocupada por almacenes y con escasa vivienda. Para evitar las inundaciones se plantearon una importante red de 5 colectores de grandes dimensiones para aguas pluviales y un colector-interceptor de costa, para recoger los afluentes urbanos y conducirlos a la depuradora del Besós. Se construyeron grandes cajones de secciones comprendidas entre 6 y 19 m² que permitieron elevar el caudal de desagüe de 70 a 350 m³/s. Al mismo tiempo, se estableció una gran balsa de almacenamiento en la zona más deprimida para captar y desaguar al mar, el caudal de una lluvia prevista calculada para un período de retorno de 500 años, independiente de lo que pudiese desaguar la anterior red. El sistema de colectores se completó con algún eje importante del saneamiento de la ciudad, como el de San Juan. Toda la actuación representó una inversión de 19.600 millones de pesetas. Las salidas al mar de las aguas pluviales, en forma de diapasones, sirvieron de apoyo de las playas artificiales que se construyeron posteriormente.

En tercer lugar, se resolvieron los grandes problemas de tráfico con la construcción, del denominado Cinturón Litoral, imprescindible para dar salida al tráfico portuario en dirección a Francia y complementar la vía rápida de 35 km. que circunvala Barcelona. El trazado discurre, en las proximidades del frente marítimo, sensiblemente por el antiguo trazado de la vía férrea, aunque, en su mayor parte, soterrado o deprimido, con relación al terreno colindante. La inversión, en el tramo comprendido entre el Morrot y Sant Adrià, se estimó en 19.000 millones de pesetas.

A las infraestructuras de la zona de la Villa Olímpica, se le dotó de todos los servicios necesarios, entre ellos, los de recogida neumática de basuras. Los servicios se trataron, conjuntamente, mediante grandes cajones visitables que contienen todas las conducciones, quedando estas a la vista.

Desarrollados los problemas de conexión de la zona con la ciudad y retiradas, todas las antiguas instalaciones de la zona, se pudo materializar el "Plan Especial de Ordenación Urbana de la fachada del mar de Barcelona Sector Carlos I y Avenida Icària". Los principios básicos de este plan consistían en conservar la trama de la ciudad planificada por Cerda en 1859, conseguir la apertura al mar de Barcelona en el sector oriental y edificar el sector. Con unas limitaciones bastante estrictas en edificación y, por la premura de su construcción, se encargaron los proyectos a Arquitectos, que habían recibido el tradicional premio FAD, que se otorga en Cataluña. Una vez terminadas la construcción de las infraestructuras, las empresas constructoras y financieras, fueron construyendo los edificios. Estos se cedieron hasta los juegos olímpicos, como elementos esenciales para alojar a los atletas y, a finales del año 1998, estos pisos, fueron vendidos a particulares, retornando parte del capital público invertido en la adquisición inicial del terreno y en las infraestructuras. Para gestionar la parte de edificación se creó una empresa de capital público, Nueva Icària S.A. (NISA), que controló este proceso y pudo concluir, en plazo, la construcción de la superestructura de la Vila Olímpica.

CREACIÓN DE PLAYAS

En el año 1986, de los cinco kilómetros de costa del frente marítimo de Barcelona, situada entre el puerto y la riera de Horta, solo era accesible un pequeño tramo de playa de la Barceloneta, ocupada parcialmente por banos privados y restaurantes. La mayoría de la costa estaba ocupada por escombros, almacenados durante años procedentes de derribos urbanos, lo que completaba un aspecto degradado e inaccesible de la costa.

Condicionado por la localización de los diferentes desagües de aguas pluviales al mar, se prolongaron con muros de acompañamiento, o "diapasones", lo que compartimentó el frente marítimo en seis tramos, o sectores, que recibieron el nombre de playas con sus topónimos. Entre estos espigones se apoyaron las futuras playas. Para ello se aportó arena, dragada del fondo del mar con grandes dragas con capacidad próxima a los 5.000 m³, con succión de fondo, que extraen la arena a profundidades entre 10 y 25 metros y que era impulsada para la creación de las playas. Se aportó del orden de, millón y medio, de metros cúbicos, de arena de cuarzo dorado. La dotación media fue del orden de 400 m³ por metro lineal de playa creada. La inversión realizada en estas obras marítimas fue del orden de 3.500 millones de pesetas. La aceptación por la población fue asombrosa, pasando inmediatamente de unos 300.000 usuarios al año, a más de 8 millones que se registraron en el año 1996.

PASEOS MARÍTIMOS

El primer antecedente de un paseo marítimo en Barcelona fue el redactado el año 1918, a imitación de otros que se iban construyendo en la Costa Azul. Del ambicioso proyecto, solo se construyó un pequeño tramo, de 900 m. en el año 1957. El aspecto degradado de la costa y la ocupación, de los tramos libres, con banos y restaurantes situados en la playa, imposibilitaba su construcción, por la dificultad en la gestión de la costa. La oportunidad de los juegos olímpicos y la aprobación de una nueva Ley de Costas en el año 1988, permitió disponer de instrumentos administrativos para la recuperación del espacio físico. Se plantearon los paseos y se proyectaron con una doble función: protección frente a las ocupaciones de la playa y la de ser un esencial elemento urbano.

El carácter de elemento urbano, se manifiesta al cumplir básicamente tres objetivos. En su aspecto formal, es un elemento lúdico, de contemplación de la ciudad y el mar. Por su aspecto simbólico, contribuye a caracterizar la ciudad como charnela y espacio urbano característico. En tercer lugar, tenemos su aspecto funcional, como elemento de relación urbana. El paseo marítimo es, al mismo tiempo, un elemento relevante de la estructura de la ciudad, siendo un nexo de unión de diversas zonas y que, por tanto, da cohesión a la trama urbana. Son los paseos marítimos un espacio urbano de cohesión, muy significativo, reforzando la relación ciudadana. Se construyeron, con estos objetivos, cuatro tramos de paseos con características adecuadas a su entorno, en la Barceloneta, Vila Olímpica, Poble Nou y Mar Bella.

Los paseos marítimos se proyectaron adaptándolos a la trama urbana pero adecuándolos a los ritmos de las playas, es decir, a la naturaleza recreada por la previa construcción de las playas.

PUERTO OLÍMPICO

El puerto olímpico de Barcelona fue una de esas Ideas Fuerza, que va evolucionando, paralelamente a la Vila Olímpica, hasta transformarse en el elemento más emblemático del conjunto. Tuvo la función de estructurar todo el espacio urbano y litoral, dándole un notable nivel de calidad al conjunto de la Vila Olímpica (fig. 5).

Inicialmente, no se pensaba construir un puerto sino, tan solo, una plaza acuática circular en el contacto de la avenida de Marina con el mar. No se preveía este espacio con carácter portuario, teniendo previsto utilizarlo como espejo de agua y, ocasionalmente, de recalado de pequeñas embarcaciones deportivas. Ya avanzado el desarrollo del Plan Especial, no eran optimistas las previsiones del futuro desarrollo de la Vila Olímpica, al localizarse como una isla en una zona degradada. Con la perspectiva de recuperación futura, se centro el objetivo urbanístico en construir un puerto deportivo, articulado

en la trama urbana, dotándolo de notables valores arquitectónicos como si fuese una gran plaza pública, lo que propicio una mayor coherencia al conjunto. Las soluciones técnicas de la obra portuaria estuvieron supeditadas al urbanismo y demandas arquitectónicas y, de este modo, se encontraron soluciones compatibles, lo que evidencio las ventajas del trabajo interdisciplinar. Se invirtieron 10.500 millones de pesetas en un conjunto que, después de los Juegos, quedo como un emblemático espacio, lúdico-recreativo, con la mayor densidad de bares y restaurantes que se conoce en Barcelona. Una especie de puerto de Pireo moderno.

GESTIÓN

En cualquier proyecto urbanístico, el éxito o fracaso del mismo, está relacionado principalmente por la gestión. La complejidad que representa una ciudad, con una red interrelacionada de intereses y servicios, crea un marco extraordinariamente complejo que, no da idea del proceso los resultados finales que percibimos de cambios estructurales y de edificación. Una transformación urbana de esta dimensión, no puede alcanzarse sin la coincidencia de objetivos políticos, entre las Administraciones competentes, medios técnicos y económicos y una respuesta social adecuada.

Una vez nominada Barcelona, como sede de los Juegos Olímpicos, fue creada, en el año 1986, una sociedad privada municipal denominada Vila Olímpica, S.A. Mas tarde, en el año 1989, se integra en una nueva sociedad denominada Holding Olímpico, S.A. (HOLSA), en la que participaba el Estado con un 51 % y el Ayuntamiento de Barcelona con el 49 %, sobre el coste total de un proyecto establecido en coste y plazo. De este modo, se aseguraba la financiación de las obras, tanto en infraestructuras como en la urbanización y edificación de la zona. Vila Olímpica tuvo, desde su creación, cuatro áreas que fueron las de Vialidad Básica, Infraestructura Urbana, Arquitectura, Estructura Urbana y Frente Marítimo de Costas. La obtención de suelo, la supresión de la vía férrea y soterramiento de otras, la construcción de colectores de aguas e interceptor de aguas residuales, construcción de la ronda litoral, puerto olímpico, obras de defensa de costa y creación de playas, fueron actuaciones que se realizaron simultaneamente y coordinadamente, con la construcción del nuevo barrio de 1800 viviendas y equipamientos de la Vila Olímpica.

En el ámbito costero, la gestión de las obras incluidas dentro del ámbito calificado administrativamente como Dominio Público marítimo-terrestre de titularidad Estatal, correspondió conjuntamente a la Dirección General de Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y a Vila Olímpica, a través de una Comisión de Seguimiento. Dentro del mencionado Dominio Público se otorgó una concesión de mas de medio millón de m² a Vila Olímpica, S.A. para su gestión futura. Las obras marítimas fueron proyecta-

das, dirigidas y pagadas, por la Dirección General de Costas y, los paseos marítimos, cofinanciados con Vila Olímpica de acuerdo con el Convénio de Colaboración que fuera suscrito en el año 1986.

Durante el período de Gestión de Vila Olímpica, S.A. hasta el año 1992, HOLSA invirtió 88.946 millones de pesetas en infraestructuras, como parte esencial de la transformación del territorio. Otra sociedad, NISA, en el mismo entorno, coordinó la inversión de 101.000 millones de pesetas en edificación, sin contar la iniciativa privada.

Pese a la complejidad de su gestión, la realización de un gran proyecto urbano de principio a fin, es un instrumento adecuado para la creación de la ciudad y dirigir su crecimiento, como se ha intentado realizar, este año, en la Expo de Lisboa. Las experiencias demuestran que el efecto catalizador político, es esencial, pues sobrepasa la capacidad de la empresa privada que adernas, estaria dependiendo de la discrecionalidad de la Administración que, por desgracia, suele ser con frecuencia el elemento que induce mayores incertidumbres en el proceso. Al no existir protagonistas destacados, los trabajos, interdisciplinares, se manifiestan con toda su fuerza y dinamismo.

REPERCUSIÓN EN LA CIUDAD

La transformación del frente costero de Levante de Barcelona, afecto una serie de superficies destinadas a parques, áreas libres, infraestructuras, playas y Vila Olímpica, se extendió en una superficie de 120 ha, que quedaron integradas totalmente en la estructura de la ciudad.

El efecto más importante fue la rotura, del efecto barrera, tanto hacia el mar como hacia levante, como del entorno industrial degradado. Acabados los juegos, se desencadenó el desarrollo de la ciudad en este sentido, abriendo posibilidades insospechadas hasta entonces de expansión de la ciudad hacia levante.

Desde un aspecto económico, la inversión pública generó un efecto multiplicación en la ciudad, de unas diez veces la inversión inicial estimándose la inversión global, en más de dos billones de pesetas en la ciudad. (1 euro = 168 ptas/98).

En cuanto al uso de las playas regeneradas, en una ciudad que estaba de espaldas al mar, ha significado el pasar de pocos miles de usuarios al año, a más de ocho millones que se registran en los últimos años. El uso de las playas y paseos, por su condición de urbanos, se extiende a lo largo de todo el año con diferentes actividades. La ciudad se fue transformando, de una ciudad preferentemente industrial, a una de servidos con más de tres millones de visitantes al año.

Siete años después de la inauguración de los juegos los proyectos, para desarrollar el nuevo ámbito físico de levante, han sido numerosos pero todavía, no se ha materializado ninguno con suficiente entidad. Se hace una

apuesta, la del 2004, en que Barcelona es nominada como Capital de la Cultura. Será suficiente este hecho como efecto catalizador? No cabe duda que el desarrollo de un proyecto urbano es muy complejo en el que deben coincidir un gran cúmulo de circunstancias pero, eso sí, bajo la tutela de la Administración, la energía empresarial y la motivación de los círculos financieros y sociales. Será un magnífico test para contrastar la experiencia acumulada.

EPÍLOGO

Deseo acabar esta breve exposición con una anécdota entrenable y que se centra en el edificio que se muestra en un edificio circular. Está situado en el centro de todo este complejo, cuya transformación se ha descrito, y en el borde del puerto y playas. Lo muestro, con cierta vanidad, porque es nuestra oficina de la Demarcación de Costas, desde donde disfrutamos de la obra que nos ha dejado bastante satisfecho (fig. 6). La anécdota no termina aquí sino que, la obra, ha sido proyectada por un arquitecto que, casi todos conocen, fue Álvaro Siza. Por lo tanto también contribuyó en la transformación descrita.

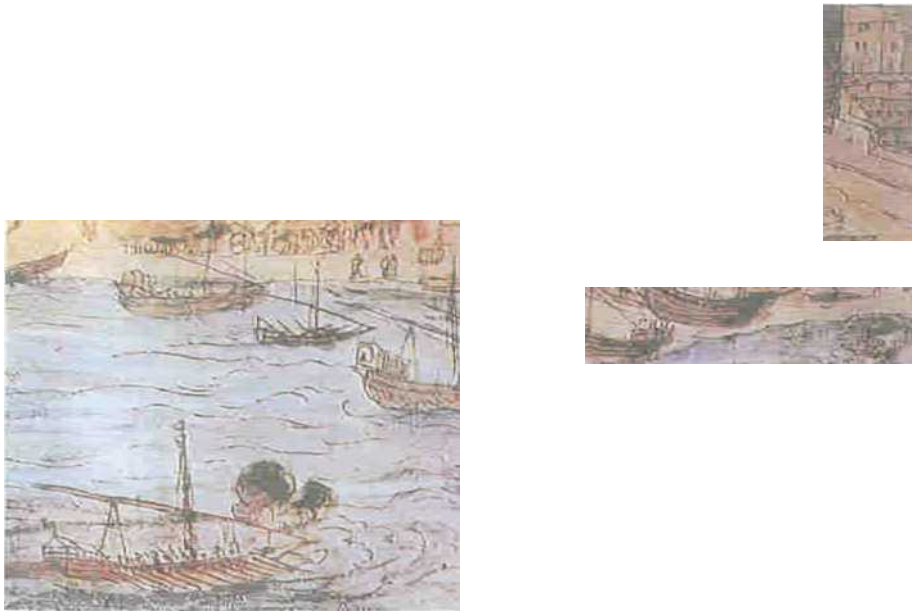


Fig. 1 — Detalle dei dibujo de A. Van Windegaerde, con el dique en construcción y las actividades portuárias en la playa

Fig. 2 — Plano de Barcelona y su costa de 1762. Ciudadela y el inicio de la Barceloneta



Fig. 3 — Inicio de las obras de la Villa Olímpica



(comienzos de 1990)

Fig. 4 — Villa Olímpica poco antes de comenzar los Juegos Olímpicos en julio de 1992



Fig. 5 — Estado final de la Villa Olímpica, Puerto,



Playas y Paseos Marítimos

Fig. 6 — Edificio sede de la Demarcación de Costas en la Vila Olímpica proyectado por el arquitecto de Oporto Álvaro Siza Vieira

