

Legge: B. Nieto

04-1180-B-FIN-1-CON

T = 6'15" u

1180/B

Esami finali  
Interpretazione consecutiva spagnolo-italiano

A.A. 2000/01

Novembre 2001

*La transformación del puerto y de la costa de Barcelona: discurso de Miguel Pérez, asesor del alcalde de Barcelona para cuestiones portuarias, durante el Seminario sobre reformas urbanísticas portuarias en el Mediterráneo, Trieste marzo 2000.*

Señoras y señores,

mi intervención se centrará en las reformas emprendidas en la década de los 90 en el puerto y en la costa de Barcelona, que ya tienen una suficiente experiencia de resultados como para que se pueda realizar un análisis crítico, además de una descripción. De esta forma podremos obtener una conclusiones útiles, ya que este debe ser uno de los objetivos del Seminario y no sólo los intercambios de información sobre lo que se ha hecho y proyectado en las cuatro ciudades que estamos presentes en él.

Barcelona tiene una longitud de costa de aproximadamente 12 Km de los que la mitad están ocupados por el puerto y su zona de servicio y los demás son actualmente playas e infraestructuras de defensa de la costa.

El puerto es de construcción totalmente artificial. Empezó a construirse a fines de la Edad Media, concretamente en 1477, pero fue con la revolución industrial y del vapor en la navegación que tuvo un gran desarrollo, especialmente a partir de 1859.

Sin disponer de refinerías ni industrias metalúrgicas básicas, el puerto actualmente tiene un movimiento de 28,5 millones de toneladas de mercancías, de los que 12 millones corresponden a los más de un millón de contenedores movidos en 1999.

En menos de 10 años la costa no ocupada por el puerto ha pasado de ser un espacio degradado y no utilizado por la ciudad a ser uno de los espacios más demandados por los ciudadanos, tanto para la vivienda como para el ocio. De este tramo de costa (algo más de 6 Km) 4.2 Km son ocupados por nuevas playas muy solicitadas (cerca de 10 millones de visitas al año) y un puerto turístico, el Puerto Olímpico. Detrás se encuentran los nuevos parques litorales y la Villa Olímpica de 1992 que ha supuesto la construcción de un nuevo barrio de 79 hectáreas con unos 2200 apartamentos.

11

Además se actuó de forma muy importante sobre un conjunto de instalaciones de saneamiento y medioambientales (por ejemplo, la red de colectores de aguas residuales y la depuradora), que era una vieja aspiración de la ciudad, ya que con ello se han evitado las inundaciones de los barrios próximos al mar y se ha mejorado la calidad de las aguas del mar. También se realizó una obra de infraestructura de transporte de gran impacto positivo sobre la circulación de la ciudad como es el Anillo de circunvalación llamado Rondas. En el tramo frente a la costa esta autopista urbana en buena parte pasa deprimida, de forma que no supone una nueva barrera entre la ciudad y el mar. Todas estas obras se terminaron antes de los JJOO de julio de 1992.

Entre otras iniciativas, está prevista también la ampliación del puerto y del aeropuerto. En este último apartado, la construcción de una nueva pista, una nuevas terminales de pasajeros y de carga y la reordenación de todos sus servicios están ya aprobadas y permitirán pasar de los 18 millones de pasajeros anuales actuales a unos 30 millones el 2001 y 40 millones el 2016. De las 70.000 toneladas actuales se pretende pasar a las 400.000 toneladas el 2011 y 500.000 el 2020.

En conclusión, sólo unos criterios claros de participación de la cultura propia que tengan en cuenta la historia portuaria y marítima de la ciudad, aportarán las características distintivas de cada reforma del "waterfront". La creación de centros culturales, museos, exposiciones y la preservación del patrimonio marítimo (barcos, edificios, instalaciones), es una necesidad que acaba aportando lo más original y creativo de las reformas urbanísticas portuarias.