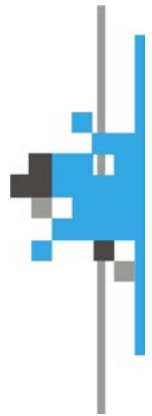


El impacto sociocultural de las transformaciones en el puerto de Barcelona



Maricarmen Tapia Gómez

Departamento de Geografía Humana, Universidad de Barcelona, España

Recibido: 21 de octubre de 2014. Aceptado: 26 de diciembre de 2014.

Resumen

Las recientes transformaciones en el puerto de Barcelona abren interrogantes sobre la sostenibilidad de estos cambios, dado el fuerte impacto socioeconómico, urbanístico y cultural que implican sobre sus áreas consolidadas inmediatas. Estos proyectos -como herramienta de transformación urbana desde el Estado- deben ser previstos y evaluados para que los cambios introducidos generen el mínimo impacto negativo y la mayor rentabilidad económica y social para el conjunto de la ciudadanía. Las repercusiones surgidas en el puerto de Barcelona, similares a las producidas en otros puertos de España, pueden servir de guía para crear proyectos integrales e integradores.

Palabras clave

Impacto Sociocultural
Transformación Urbana
Puertos
Urbanismo
Barcelona

Abstract

Socio-cultural impact of transformations in the port of Barcelona. The recent transformations in the port of Barcelona have raised the question of the sustainability of these changes, given the strong socio-economic, urbanistic and cultural impact that they have on their immediate surroundings. These projects- as a state-sponsored tool of urban transformation- should be thought out and evaluated in such a way that the changes introduced generate minimum negative impact and the greatest possible economic and social benefits for all the citizens. The consequences that have emerged in the case of the port of Barcelona, and in other Spanish ports, might serve as a guide in the creation of integrated and inclusive projects.

Key words

Sociocultural Impact
Urban Transformation
Ports
Urbanism
Barcelona

Palavras-chave

Impactos Socioculturais
Transformação Urbana
Portos
Urbanismo
Barcelona

Antecedentes

El presente artículo surge como resultado de la investigación realizada desde mediados de 2012 a mayo de 2014, sobre las dinámicas de transformación en torno al litoral de Barcelona, especialmente en la zona inmediata a su centro histórico. Estas reformas implicaban un cambio significativo en los usos y la morfología del borde ciudad-mar y ponía en crisis la vida residencial existente. Dada la urgencia del fenómeno y como una forma de aportar a la demanda, nos reunimos un grupo de profesionales para investigar de manera crítica,

coordinados por Mercè Tatjer y por la autora de este artículo. Se trabajó en la documentación e investigación de antecedentes, los que se basaron, por una parte, en la planificación y proyectos así como la protección y valoración del patrimonio; por otra, dada la falta de información pública, se basó en declaraciones de autoridades y documentos aparecidos en la prensa y en las páginas web de distintas instituciones involucradas: partidos políticos, Autoridad Portuaria de Barcelona, empresas de cruceros, empresas inversionistas, Ajuntament de Barcelona, Generalitat de Catalunya, entre otros. Toda esta documentación y la que se produjo a continuación está disponible en la web www.ciutatport.com.

Como cierre de la investigación, se realizó el mismo año un seminario en la Universidad de Barcelona “Estrategias y conflictos en el puerto y litoral de Barcelona”; resultado de este, se realizaron actividades de difusión con trabajo de campo y la publicación de un número especial de la Revista Biblio 3W, del Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Barcelona, con 27 artículos que trataban desde distintos enfoques las dinámicas presentes. Posteriormente, durante 2014, se realizaron artículos para el dossier especial de la Revista La Veu del Carrer, de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Barcelona, con la participación de varios de los ponentes. Finalmente, se suma a las publicaciones la comunicación presentada por la autora al Coloquio Internacional de Geocrítica “El Control del Espacio y los Espacios de Control”, con la comunicación “Control y transformación urbana. Estudio comparado en cuatro puertos de España”, en la cual, a partir de las dinámicas estudiadas en Barcelona, se realiza la comparación entre los procesos de transformación de los puertos de Barcelona, Valencia, Santander y Ferrol con el fin de identificar cuáles son los mecanismos de control de estos desarrollos urbanos.

En el presente artículo más que tratar sobre los impactos socioculturales como un foco de estudio teórico, se busca articular los impactos observados desde una perspectiva urbanística, con el fin de identificar los efectos de la planificación urbana sobre la vida en la ciudad. En el caso de Barcelona, si bien el foco de la reforma es la inversión en un determinado tipo de actividades económicas, parece relevante señalar cómo estas acciones en áreas consolidadas de la ciudad tienen una serie de impactos negativos, que se interrelacionan y potencian, sobre los residentes y el patrimonio cultural existente.

¿Puerto urbano o ciudad puerto?

Para entender las actuales intervenciones en el puerto de Barcelona y poder dimensionar el impacto que generan, se debe entender su propio proceso de gestación y modelación, ya que la historia de esta ciudad está íntimamente relacionada con el mar, su puerto y los barrios portuarios. Seguidamente, y dentro de este marco, se explican las transformaciones más recientes del puerto histórico, tanto en una primera fase, relacionada con los Juegos Olímpicos, en los años noventa, como las actuaciones de los últimos cinco años de las que nos detendremos a analizar sus principales impactos.

La relación de Barcelona con el mar se extiende hasta los orígenes de la ciudad, dada la cercanía y aprovechamiento de este medio como recurso, defensa y medio de comunicación con otras ciudades del Mediterráneo.

Esta relación *urbana* de la ciudad con el mar se encuentra ya claramente consolidada en el siglo XIV con una trama urbana que llegaba a sus orillas, donde se desarrollaron importantes instituciones y gremios en torno al actual edificio de la *Llotja*, espacio dedicado a la formalización de contrataciones y subastas. Alrededor de ella, se hallaba un pequeño mercado inmediato al *Carrer Consolat*, -límite del barrio *El Born*- en torno a la iglesia Santa María del Mar, erigida en la misma época haciendo referencia a la importancia de este medio para sus prósperos residentes, entre los que se contaban numerosos comerciantes, agentes, marinos y pescadores.

En el siglo XVIII, posteriormente a la Guerra de Sucesión -tras la que fueron suprimidos los derechos políticos de Cataluña- y para asegurar el control de la ciudad y complementar la función del Castillo de Montjuïc, la monarquía borbónica ordenó construir la Ciudadela, que era una gran fortificación. Para su construcción se destruyó una parte del barrio *El Born* y, tres décadas más tarde, se inició la construcción de lo que hoy conocemos como *La Barceloneta*, sobre el relleno que, con los aportes del mar, se había ido sedimentando durante los últimos siglos.

Con los inicios de la revolución industrial, el puerto sirvió principalmente como origen y destino del transporte de mercancías y, en menor grado, de personas. La necesidad tanto de abastecer de materias primas a la industria textil como de exportar productos elaborados mantuvo una gran actividad en el puerto, a pesar de que no se habían realizado las reformas necesarias y de que cada vez se mostraba más insuficiente para cubrir aquellas exigencias.

En Europa el desarrollo urbano cobró especial fuerza en las ciudades portuarias, en las que los puertos tuvieron un rol central en la planificación de la ciudad y en los proyectos de reforma, que los integraron en las redes de infraestructuras y transporte urbano.

En Barcelona, Ildefons Cerdá, al diseñar el ensanche -modelo de crecimiento en extensión de la ciudad-, incluyó no solo el proyecto de Ràfols de reforma del puerto, de 1860, sino que creyó necesario conectar el nuevo crecimiento con el puerto, para lo cual diseñó sobre el tejido medieval dos grandes vías, de las cuales solo una de ellas, la *Via Laietana*, se realizó durante la segunda década del siglo XX.

La importancia que tuvo la actividad marítima en el desarrollo económico se vio reflejada en la construcción de toda una fachada de mar, inmediata al puerto, donde se instalaron navieros, consignatarios, proveedores, industriales y todas aquellas funciones necesarias para el complejo movimiento cotidiano del comercio portuario. Esta conexión funcional con el puerto se extendía, como por capilaridad, por los barrios inmediatos, impregnando la ciudad de actividad comercial, artesanal, industrial, administrativa e institucional.

A partir de la segunda mitad de siglo XIX, comenzó un declive y cambio de la vida de los puertos urbanos. Se puede atribuir este cambio a tres fenómenos fundamentales. El primero fue la crisis del tráfico marítimo como consecuencia de la primacía comercial y naviera de países como Inglaterra y Francia. Un segundo factor se dio desde tierra, con los nuevos medios de transporte terrestres, como el ferrocarril y el tráfico rodado; como tercer factor, la introducción de las nuevas tecnologías que permitieron mayores navíos y volumen de carga, y exigieron mayores y más complejas necesidades difíciles de resolver en los pequeños puertos insertos en zonas urbanas consolidadas. Estos cambios eclipsaron la rica vida económica y cultural de los barrios inmediatos que desarrollaban distintas ocupaciones en torno a la actividad marítima.

El siglo XX se caracteriza por el traslado de los puertos históricos hacia zonas que permitiesen contener grandes áreas de almacenaje y de cumplir con los requerimientos de calados y sistemas de descarga¹. En algunos casos, estos puertos se desarrollaron inmediatos al histórico, pero en recintos cerrados y controlados, desligados de la actividad productiva urbana que los caracterizó².

En Barcelona este proceso llevó a que, a partir de 1960, el puerto se trasladara hacia el sur de la ciudad. El *puerto logístico* de Barcelona sigue vigente y compite junto a otros grandes puertos en volumen de tráfico de mercancías y pasajeros.

A finales de la década del sesenta se realizó uno de los primeros planes, el Plan de la Ribera de 1968, el cual tuvo numerosas críticas, tanto desde los movimientos ciudadanos

1. No obstante este cambio, se debe recordar que el tráfico de cabotaje, es decir el tráfico costero en naves pequeñas y medianas, tuvo una larga duración en Barcelona hasta mediados del siglo pasado. El barrio de *La Barceloneta* y parte del barrio *El Born* mantuvieron una fuerte ligazón con este tipo de actividad marítima.

2. La influencia del puerto en la vida de la ciudad forma parte de la memoria e imaginario de Barcelona; sin embargo nos referimos aquí a la participación de la ciudad en actividades económicas y productivas unidas a la actividad marítima. La ciudad y específicamente los barrios inmediatos al puerto, pasaron a ofrecer servicios como receptáculo de marineros, comerciantes y viajeros.



como desde el sector académico. Una muestra es la publicación de *Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental*, de Manuel de Solà-Morales, J. Busquets, M. Domingo, A. Font, J.L. Gómez Ordóñez, en 1974. Estas nuevas visiones críticas consideraban de gran valor el tejido sociocultural existente y los numerosos edificios patrimoniales, que debían ser protegidos.

Figura 1. Vista panorámica del puerto histórico de Barcelona. Fuente: Borja Bouza

La transformación urbana del puerto histórico

El antiguo puerto de Barcelona, como pieza fundamental de su desarrollo urbano y socioeconómico, dejó no solo la memoria de su histórica función económica, sino también una valiosa y extensa área patrimonial que albergó muchas de sus actividades. Si se observa la fachada inmediata al mar, encontramos diseminados importantes edificios declarados como patrimoniales, los cuales forman parte de una continuidad urbana que no se entiende sin la importancia que tuvo este puerto en la ciudad (Figura 1).

La conocida reforma de Barcelona iniciada en los años ochenta, y que cobró mayor fuerza para la realización de los Juegos Olímpicos de 1992, tuvo en los barrios del centro histórico y en la recuperación los espacios portuarios una de sus zonas de actuación.

Si bien los barrios del *Centro Histórico* contaron con las figuras de Planes Especiales de Reforma Interior (PERI) se demarcaron áreas de actuación urbanística dentro de la zona definida como *Centro histórico* por el Plan General Metropolitano.

En la zona portuaria, en cambio, fue diferente. Su intervención se basaba en *recuperar el mar para la ciudad*, bajo el argumento del *uso obsoleto del puerto* o *revitalización*. Estas dos ideas base han sido comunes a los procesos de transformación en puertos urbanos de diferentes países (Soares y Lima, 2005), y se diferencian de otros puntos de

partida como *el puerto para ciudadanos, patrimonio e identidad portuaria* en los cuales las cualidades propias de la zona son valiosas, así como el fin de las reformas: el bien común.

Si bien esta iniciativa seguía con la tendencia internacional de recuperación de los frentes marítimos, en Barcelona esta actuación tiene una característica fundamental a considerar para entender los efectos que genera un desarrollo sobre otro: el puerto, aunque se inserta de inmediato a un área consolidada de la ciudad, no forma parte del suelo urbano, sino que responde a la figura de área portuaria. Esto implica que los instrumentos de planificación existentes, que rigen sobre el suelo urbano, no tienen potestad para determinar el uso y formas que se desarrollen en el puerto.

Para definir el desarrollo del área portuaria se realizó una negociación entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Autoridad Portuaria para generar una reordenación del puerto en desuso. De esta manera, se llegó al acuerdo de *abrir el puerto a la ciudad* con una fuerte inversión pública para desarrollar actividades privadas y áreas de espacio abierto con la construcción de una zona comercial en suelo y propiedad de la Autoridad Portuaria.

Uno de los aspectos menos conocidos de esta reforma es la oposición que despertó en algunos sectores ciudadanos. Sobre estas extensas intervenciones surgieron entonces voces académicas y vecinales, como la plataforma cívica *Defensem el Port Vell*, que exigían una mayor protección y resguardo del patrimonio portuario, así como una reconversión del patrimonio en equipamientos para los vecinos. Este grupo logró minimizar algunos de los proyectos de fuerte impacto visual y ganar para la ciudadanía el puerto deportivo, aunque poco se logró rescatar de lo que fue el patrimonio industrial del puerto (Tatjer, 2013).

La evaluación de esta intervención ha sido extensamente estudiada, con visiones críticas de la versión municipal, por parte de movimientos vecinales, dirigentes y algunos académicos (Magrinyà, Maza 2005, Capel, 2005; Montaner, 2012). Uno de los principales aspectos entre los que se criticaron, es que la revitalización y apertura de determinadas áreas del puerto tuvo como costo la privatización de sus actividades, la pérdida de patrimonio y la falta de participación ciudadana en estas decisiones. Actualmente, producto de nuevos procesos de transformación en esta área, las voces de alerta señalan las mismas falencias ya detectadas 20 años atrás.

¿Qué está pasando en el puerto?

El seminario celebrado en mayo de 2013, citado más arriba, surgió como resultado de la investigación sobre más de una docena de proyectos realizados tanto dentro del área portuaria como en los barrios inmediatos, y contó con la participación de académicos y vecinos (Figura 2).

En primera línea de mar, en el centro histórico de la ciudad, se encuentran algunos de los proyectos que han tenido mayor rechazo ciudadano: el Hotel W construido inmediato al mar y contra lo dispuesto por la Ley de Costas entonces vigente; la posible reconversión de los antiguos almacenes portuarios para el Museo Hermitage de San Petersburgo; y la remodelación de la Marina Port Vell para convertirlo en una marina para yates de lujo. Por otra parte, durante el mismo año, algunos de los valiosos edificios patrimoniales se ponían en venta, como la Facultad de Náutica de la Universitat Politècnica de Catalunya con el objeto de cubrir los déficit de la institución.

Toda esta actividad de transacciones y transformaciones en el puerto ponía en crisis la vocación histórica del lugar, así como los usos admisibles en un espacio representativo de la historia marítima de Barcelona y su pertinencia en áreas residenciales.

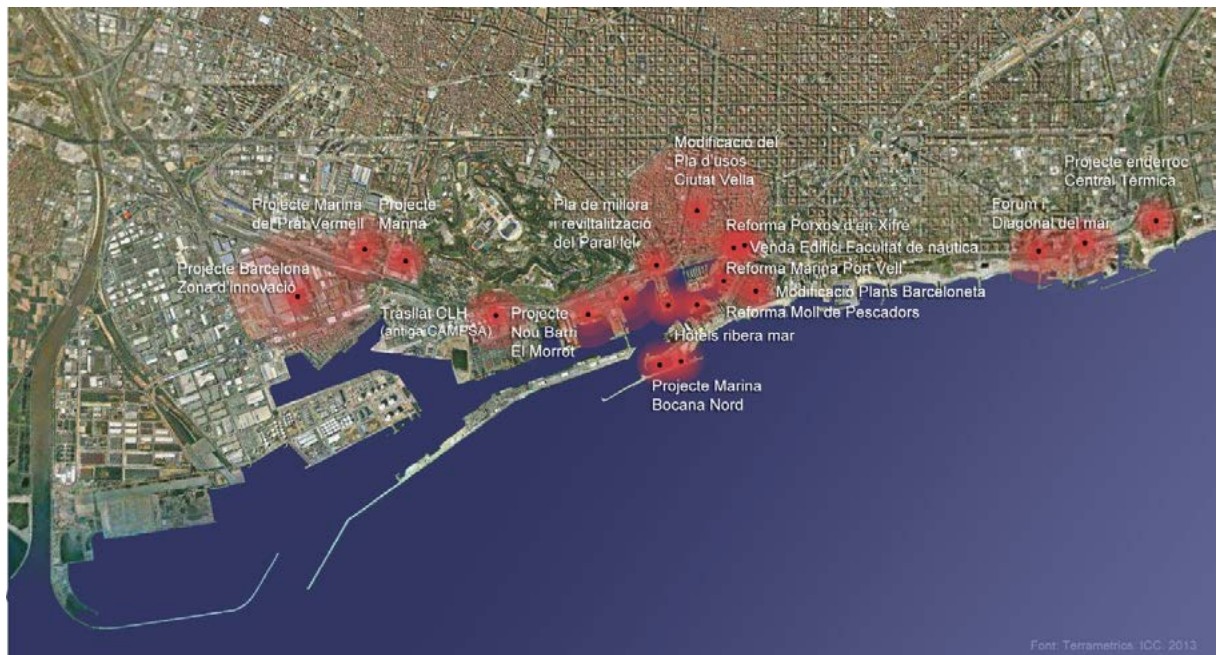


Figura 2. Proyectos en el área del puerto histórico y litoral de Barcelona. Fuente: Elaboración propia. web www.ciutatport.com

Impacto de los proyectos

En el caso de las reformas del puerto histórico de Barcelona, realizadas a partir de los años noventa, encontramos que gran parte de su transformación interna se ha basado en la introducción de la actividad comercial y turística: 2 hoteles de 5 estrellas, centro comercial, multisala de cine, acuario y restaurantes, y también con logros ciudadanos como la recuperación y remodelación del puerto deportivo. Más recientemente, a este desarrollo se ha sumado el relleno de varias hectáreas, para la construcción del Hotel W y una nueva Marina. Sobre estas inversiones público-privadas, no se ha hecho público el costo ni la relación entre la inversión pública y la privada para el desarrollo y mantenimiento de estas áreas.

En consecuencia, uno de los impactos directos en los barrios vecinos ha sido el desarrollo acelerado de actividades hoteleras y de ocio nocturno, con una afluencia masiva de visitantes en desmedro de la calidad de vida de los residentes, de la protección de las actividades locales y tradicionales, así como del patrimonio edificado.

A continuación, se señalan algunos de los impactos más significativos, que configuran un complejo entramado que se retroalimenta. Para comprender mejor estos impactos se realizan tres niveles de análisis sobre el mismo proceso: los impactos socioeconómicos; los impactos urbanísticos, es decir sobre la estructura urbana y el patrimonio; y los impactos socioculturales (Cuadro1).

Impactos socioeconómicos

La fuerte terciarización de tipo turístico que se está extendiendo en el puerto y sus barrios inmediatos ciertamente abre la discusión del modelo económico, turístico y urbano que se está desarrollando en el centro histórico de la ciudad. Asimismo, preocupa el uso especulativo del patrimonio cultural de estos barrios y las sombras arrojadas sobre las fuentes de financiamiento de los proyectos privados y corporaciones involucradas. Sobre estos mecanismos de transformación urbana, Harvey y Smith (2005) explican entre otras ciudades la de Barcelona.

Cuadro 1. Síntesis de los principales impactos en el puerto de Barcelona. Fuente: Elaboración propia.

| | |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Impactos socioeconómicos | Falta de transparencia en la adjudicación de los proyectos, concesiones y licitaciones |
| | Ausencia de información respecto a las plusvalías generadas por la inversión pública-privada y por los cambios normativos. |
| | Carencia y bloqueo de la información a la ciudadanía |
| | Venta de patrimonio a inversionistas inmobiliarios |
| | Peligro de compra masiva de edificios por monopolios |
| | Aumento de la especulación inmobiliaria |
| | Alza del costo de la vivienda de alquiler y compra |
| | Pérdida de espacios privilegiados de la ciudad para actividades privadas. |
| Impactos urbanísticos | Desarrollo urbano al margen de la planificación integral de la ciudad |
| | Debilitación de la planificación pública |
| | Modificación de instrumentos reguladores locales |
| | Pérdida del patrimonio cultural público y privado. |
| | Aumento de la segregación urbana |
| | Pérdida del comercio tradicional y pequeño comercio |
| | Cambio de uso acelerado de residencial a hotelero, comercio turístico. |
| | Impacto paisajístico: quiebre de escala, pérdida visual, alejamiento del borde de mar |
| Impactos socioculturales | Encarecimiento de los costos de vida para los residentes |
| | Desequilibrio entre el número de residentes y visitantes de la ciudad |
| | Extensión de la terciarización hacia actividades de ocio y turismo |
| | Ciclo negativo de pérdida de población residente y consecuente disminución de los equipamientos públicos de barrio |
| | Conflictos producto del aumento de la vida nocturna de ocio en barrios residenciales |
| | Desplazamiento de los residentes en busca de mejor calidad de vida |
| | Quiebre del tejido social de los barrios |
| | Detrimiento de la autenticidad e identidad de los barrios producto de actuaciones vanalizadoras y homogeizantes. |

De la discusión surgida frente a estas intervenciones, se entiende como uno de los principales impactos el desequilibrio socioeconómico generado a partir de las fuertes inversiones públicas, que se traducen principalmente en plusvalías privadas y su falta de retorno al Estado. Según se ha estudiado, la intervención en las áreas portuarias genera fuertes plusvalías por decisiones de la administración, dada una serie de situaciones excepcionales como: el cambio de uso; la carencia de restricciones de usos o edificabilidad; su localización privilegiada que salta restricciones generales a construir al borde de mar; las inversiones públicas para urbanizar y equipar la zona y las propias de la privatización de la gestión. Estas plusvalías se multiplican además dada la multiplicidad de proyectos que se encadenan conjuntamente (Tapia, 2014).

En España, la Ley de Suelo 8/2007 establece como principio fundamental la función social del suelo y su gestión exclusiva por el Estado; en este sentido, existen diversos mecanismos tributarios y urbanísticos de recuperación de las plusvalías generadas por la inversión pública en infraestructuras y equipamiento, en los cambios normativos o de planificación. Esta recuperación es redistribuida en la ciudad, considerándose como un mecanismo de desarrollo local. Según estos principios, los proyectos en las áreas portuarias debieran aportar al desarrollo del resto de la ciudad, asegurando que

la inversión pública genere movimiento de capital, actividad económica y ganancias, de las cuales una parte retorna al mismo Estado que ha invertido.

La falta de información y transparencia de los procesos ha sido transversal a los distintos proyectos. En relación con el punto anterior, sobre las plusvalías, es de considerar la desinformación respecto a la cuantía de la inversión pública en estos proyectos, no solo en términos del retorno que debieran generar a la sociedad, sino en cuanto al control democrático del dinero público, situación delicada cuando se trata de inversiones público-privadas.

Finalmente, en Barcelona, se ha conjugado también un segundo factor que es la falta de información sobre la procedencia de las inversiones privadas, arrojándose desde la prensa una sombra sobre la legalidad de estos fondos³. Todo ello deja a estas áreas en una situación frágil que se ve agravada con la falta de políticas de restricción a monopolios, lo que podría implicar el paso del patrimonio local a grandes corporaciones inversionistas y transnacionales.

3. En prensa, El País. Lunes, 19/05/2014 Antifraude investiga trato de favor en la marina de lujo de Port Vell http://ccaa.elpais.com/ccaa/2014/05/18/catalunya/1400433282_565765.html

Impactos urbanísticos

Los impactos urbanísticos son variados y tienen relación con la modelación de la ciudad y la introducción de nuevas actividades y su incidencia en los usos residenciales; son dos las causas principales de estos impactos: la carencia de planificación y, directamente relacionada con ella, la carencia de protección de esta área.

A nivel general, uno de los impactos producidos por las intervenciones es la debilitación de los instrumentos de planificación. Basándose en distintas situaciones de excepcionalidad normativa o vacíos legales, se ha ido alterando la planificación del área. La carencia de la planificación no solo ha conllevado impactos negativos, sino que vulnera instrumentos que permiten el ejercicio democrático del desarrollo de la ciudad.

Los proyectos del puerto de Barcelona se enmarcan en situaciones excepcionales respecto al marco legal de cualquier actuación urbanística. En un primer lugar, como se ha indicado, su emplazamiento dentro de suelo portuario y no de suelo urbano lo exime de las obligaciones normativas para su desarrollo, lo que le permite insertarse sin las restricciones urbanísticas que se exigen en el centro histórico.

Por otra parte, esta misma localización de suelo portuario, le excluye de las obligaciones en cuanto a la Ley de Costas, lo que permitió por ejemplo la construcción del Hotel W, inaugurado en 2010 en primera línea de mar, contrariamente a lo que indicaban las directrices de la Unión Europea en cuanto a la protección del litoral y la entonces vigente Ley de Costas 22/1988, del 28 de julio, que garantizaba el uso público del mar sin más excepciones que las derivadas de razones de interés público, debidamente justificadas. Esta ley buscaba la utilización racional de este bien en términos acordes con su naturaleza, sus finalidades y con respeto al paisaje, el medioambiente y el patrimonio.

La suma de estas condiciones es común a las zonas portuarias de otras ciudades españolas y se ha observado que se repiten procesos similares a los de Barcelona en las ciudades de Valencia, Santander y Ferrol (Boira, 2013; Gil de Arriba, 2013; Bouza, 2013).

La presión urbanizadora de las áreas portuarias inmediatas a zonas centrales de la ciudades en todo el litoral ha sido una larga pugna, y mantiene una deuda respecto a las directrices de la Unión Europea; de hecho, la mencionada Ley de Costas fue modificada durante el último año por la Ley 2/2013 del 29 mayo, que liberaliza muchas de las restricciones de la anterior ley.

Los efectos de estos cambios han generado fuertes presiones hacia los barrios inmediatos por lo que en el año 2010 se realizó un *Plan de Usos de Ciutat Vella* para definir límites a la actividad turística y lograr un equilibrio con las actividades y vida residencial de estos barrios. No obstante, esta regulación también se modificó en julio del año 2013, quitando la restricción de la construcción de hoteles en una zona en la que ya se encuentra casi la mitad de los hoteles de la ciudad.

El efecto dominó de los distintos proyectos estudiados, que en forma puntual y aislada se postulan para el puerto, resultaría, de realizarse, una transformación de gran escala que no se enmarca en ningún plan que asegure su correcta ejecución e integración urbana. La carencia de planificación ha implicado la ausencia de estudios del impacto social y cultural que generan, como el aumento del precio del suelo y la vivienda, así como de medidas para reducir estos impactos.

Por otra parte, si bien desde los inicios de la democracia se mantuvo una efectiva política de protección del comercio de pequeña escala, de barrio, frente a las actuales dinámicas, nada parece poner freno a los procesos de terciarización de tipo hotelero y de grandes cadenas comerciales transnacionales.

Finalmente, existe el peligro de la pérdida del patrimonio cultural, producto de intervenciones severas, su destrucción o usos que alteran su significado intrínseco. La rentabilidad que ofrece la inversión inmobiliaria en edificios patrimoniales, unido a la baja protección del patrimonio existente y su actual infrautilización, genera un escenario muy frágil en cuanto su preservación. Dado el valor histórico, cultural y de identidad de esta área de la ciudad y la presión urbanizadora, debiera generarse una protección integral del litoral, en el que se incluya la vida de barrio como un patrimonio vivo y necesario de asentar para asegurar la convivencia y la cohesión social.

Impactos socioculturales

En el escenario descrito anteriormente parece difícil evaluar la regeneración urbana en el puerto de Barcelona sin mencionar sus efectos negativos. Por otra parte, tampoco existe evidencia de que esta regeneración haya actuado en forma positiva sobre la calidad de vida de los residentes. Los proyectos de transformación, si bien son presentados como actuaciones puntuales, tienen un efecto en cadena sobre el sistema urbano, generando cambios de usos y dinámicas sociales que afectan significativamente a su entorno patrimonial, social, cultural y económico.

Los impactos antes mencionados se potencian entre ellos, desplazando a la población original por el aumento del precio de la vivienda debido al cambio hacia la terciarización de barrios anteriormente residenciales. En este sentido, el principal impacto se puede sintetizar en la carencia de medidas para mantener el equilibrio entre la población residente y la visitante.

En efecto, uno de los impactos más relevantes de los últimos años en Barcelona y en un centro histórico es la tensión generada entre la actividad turística y la vida urbana. Las necesidades de los visitantes cada vez más prevalecen en la oferta y la dinámica de transformación, mientras que los residentes se enfrentan a fuertes conflictos de convivencia, la reducción de servicios y de la calidad de vida urbana producto de una afluencia masiva. Actualmente, existe un claro desequilibrio numérico entre la población residente que cede cada vez más frente al aumento de una población flotante y rotativa producto del turismo masivo. A ello se suma la falta de planificación de esta actividad y la debilitación de mecanismos reguladores como el *Plan de Usos de 2010*.

Los discutidos esfuerzos de *gentrificación* en el centro histórico se ven en retroceso ahuyentados por los costos de la vivienda, la masificación y los inconvenientes que ello comporta (descenso en la calidad de los servicios y productos, horarios adaptados a hábitos de ocio, descontrol en el comercio ilegal de apartamentos turísticos). El efecto que provoca en sus habitantes no es abstracto, las movilizaciones vecinales, a través de distintos medios, mantienen una disputa sostenida y álgida para hacer escuchar sus necesidades y los abusos sufridos, tal como se ha reflejado en la prensa y en distintas declaraciones públicas⁴.

4. Ver resumen de prensa en www.ciutatport.com/Prensa.html

Del impacto sociocultural a un puerto ciudadano

La discusión de hasta cuándo se debe transformar la ciudad es amplia; sin embargo, desde el Estado, esta transformación debiera responder a la responsabilidad que tiene hacia sus ciudadanos, que es la de resolver sus necesidades y la de asegurar un desarrollo sostenible. Si las transformaciones que se generan no ayudan, o peor aún, agudizan los conflictos urbanos, debiera revisarse el modelo de desarrollo que se está realizando.

¿Quién se beneficia?

La pregunta clave, para cada intervención, y especialmente en las que el Estado invierte, es ¿quién se beneficia de esta operación? ¿A qué necesidades e intereses responden estos proyectos? Esta respuesta no debiera ser atendida solo desde objetivos y propósitos sino con cifras, personas y empresas implicadas, procedencias de los fondos y programas activos de mitigación de los impactos negativos que estas actividades puedan tener.

Crear que el Estado puede seguir reproduciendo la misma segregación social que genera el mercado es adquirir un peligroso costo económico, social y político. El éxito de estas intervenciones público-privadas con procesos participativos, transparentes y bien supervisados existe, y permiten estos asegurar que el beneficio sea para todas las partes involucradas y que su desarrollo sea sostenido en el tiempo.

Impactos y factibilidad de los proyectos

Una segunda clave para reducir el impacto negativo de los proyectos de transformación urbana se relaciona con la factibilidad del proyecto. ¿Debieran aprobarse y generar inversión pública proyectos con un alto impacto negativo?

Uno de los elementos de factibilidad de los proyectos es medir anticipadamente los impactos que podrían producir. A partir de ello se pueden generar modificaciones a los proyectos de cara a reducirlos o incorporar cuotas de impacto y de mitigación.

Si bien existen experiencias de introducir cobros por impacto que deben entregar los desarrolladores por la carga que generan las nuevas actividades al sistema existente, o cuando se producen impactos negativos sobre el sistema en que se inserta⁵, el proyecto debiera resolver sus propias externalidades. Es decir, un proyecto urbano adecuado debiera suponer un mínimo de impactos negativos como parte de las necesidades intrínsecas del proyecto; de cualquier otra forma, las externalidades las asumirá la ciudadanía como impacto directo y el Estado como costo social, cultural y económico.

5. Como en diversos estados de los Estados Unidos en que se cobra *impacts fees* y en otros se suma además cuotas de *mitigation*.

Desde la vertiente medioambiental también existen esfuerzos por reducir los efectos negativos de determinadas intervenciones. Sin embargo, el Libro Blanco de la Sostenibilidad (2010:20) señala la escasa incidencia de las evaluaciones de impacto ambiental al ser realizadas por los mismos promotores sin una instancia neutral evaluadora ni fiscalizadora, así como la imposibilidad de participación ciudadana en estas condiciones.

Por otra parte, en Cataluña, la Ley de Evaluación Ambiental de Planes y Programas define cuatro categorías de impacto según su gravedad. En el caso de la mayor de ellas no se autoriza, mientras que en las restantes no se pretende eliminar el impacto sino compensar o mitigar sus efectos:

Las medidas correctoras permiten modificar o incorporar elementos al proyecto a fin de evitar, reducir, modificar o compensar el impacto: preventivas para evitar daños, correctoras para mitigar impactos negativos, compensatorias mediante la generación de impactos positivos equivalentes a los negativos, o pueden potenciar los impactos positivos. (...) son inusuales las medidas correctoras de carácter socioeconómico, ni siquiera como compensación de impactos físicos. (Cantó, Riera y Borrego, 2009:129)

Desde la perspectiva económica, cabe destacar los esfuerzos realizados sectorialmente para proponer políticas y regulaciones específicas respecto al desarrollo y modelo deseado de actividad comercial en la ciudad. Estas medidas han tendido a regular dimensiones y localizaciones que pretenden evitar la proliferación de comercio de gran escala en la ciudad, dado el efecto negativo que genera en su tejido comercial local; al mismo tiempo, se ofrecen diversas subvenciones para promover el asociacionismo de este tipo de comercio para asegurar su capacidad de incidir en los cambios⁶.

Participación ciudadana como proceso urbano

La participación ciudadana está definida en la mencionada Ley de Suelo de 2007, de escala estatal, que la incorpora en los asuntos públicos; en su preámbulo indica que “la Ley asegura unos estándares mínimos de transparencia, de participación ciudadana real y no meramente formal, y de evaluación y seguimiento de los efectos que tienen los planes sobre la economía y el medio ambiente”. Asimismo define “el derecho a la información de los ciudadanos y de las entidades representativas de los intereses afectados por los procesos urbanísticos, así como la participación ciudadana en la ordenación y gestión urbanísticas”⁷.

En Cataluña, queda definida en la Ley de Urbanismo del año 2010, que en su Artículo 8 prescribe que “Se garantizan y se tienen que fomentar los derechos de iniciativa, de información y de participación de la ciudadanía en los procesos urbanísticos de planeamiento y de gestión”. Estos mismos principios aparecen en la Ley local de la Carta de Barcelona⁸ en el artículo 30.1, que indica “El Ayuntamiento de Barcelona garantiza la participación ciudadana, especialmente en las materias que afectan más directamente a la calidad de vida de los ciudadanos”.

La importancia de la participación ciudadana como forma de realizar la democracia tiene un largo recorrido y en el caso de las transformaciones en el puerto de Barcelona, parece crucial dados los impactos generados sobre su población. Por otra parte, diversos autores indican el valor de la participación como un proceso regulador de los cambios de la ciudad y como una instancia más de fiscalización y control. Por ello la participación debiera estar presente en los estudios de diagnóstico para elaborar datos, objetivos y también en las etapas propositivas y de diseño.

Desde la perspectiva del rol del Estado, los intereses ciudadanos deben formar parte de las fuerzas e intereses que operan en las transformaciones urbanas, partiendo de los principios establecidos en la Ley de Suelo, del rol social del suelo y de la participación

6. Sobre la ordenación de la actividad comercial tiene competencias la Generalitat de Catalunya a través de la Ley 9/2011 de Promoción de la actividad económica, del Estudio y planeamiento urbanísticos, entre otros.

7. Véase Real Decreto Legislativo 2/2008. Artículo 3.1.c

8. Ley 22/1998, en el Título IV Participación ciudadana y derechos de los vecinos.

en las plusvalías generadas por la inversión pública. La participación necesita urgentemente pasar de ser una acción comunicativa, de derecho a la información, a un proceso que tenga un efecto modelador de la ciudad.

Las actuaciones en el puerto y centro histórico de Barcelona se alejan del modelo de desarrollo definido por la Unión Europea, a través de sus directrices, estándares y políticas, en los que se establecen cuestiones como hacer coincidir los planeamientos basados en el territorio con los basados en las personas, medidas para evitar la segregación y fomentar la cohesión social a través de la participación activa de sus ciudadanos.⁹

Asimismo, no responden al concepto de desarrollo sostenible, descrito en la Ley de Urbanismo de Cataluña:

El desarrollo urbanístico sostenible se define como la utilización racional del territorio y el medio ambiente y comporta combinar las necesidades de crecimiento con la preservación de los recursos naturales y de los valores paisajísticos, arqueológicos, históricos y culturales, a fin de garantizar la calidad de vida de las generaciones presentes y futuras¹⁰.

Todo lo anterior muestra que existe un marco legal, lo que se necesita es voluntad política para aplicarlo. Es posible reconducir la transformación del puerto de Barcelona con una planificación integral que resuelva las dinámicas existentes y las deseadas, y trabajar en una visión común de la ciudad construida, sus actividades y sus ciudadanos.

9. Presente en distintos documentos de la UE como *Ciudades del Mañana. Retos visiones y caminos a seguir*. Bruselas Dirección General de Política Regional, Unión Europea, 2011 y *Carta de Leipzig sobre Ciudades Europeas Sostenibles*, 2007.

10. Véase Capítulo II Artículo 3 del Decreto Legislativo 1/2010.

Bibliografía

- » CANTÓ, Sergi; RIERA, Pere y BORREGO, Armonía (2009) La evaluación de impacto ambiental en España. Coste y limitaciones. *Revista Economía Industrial*, nº 371, pp. 113-120.
- » CAPEL Horacio (2005) *El Modelo Barcelona: un examen crítico*. Barcelona: Serbal.
- » Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Urbanismo de Cataluña.
- » HARVEY, David y SMITH, Neil (2005) *Capital Financiero, Propiedad inmobiliaria y Cultura*. Barcelona: Universitat de Barcelona.
- » Ley 22/1998, de 30 de diciembre, de la Carta Municipal de Barcelona. Ajuntament de Barcelona.
- » MAGRINYÀ, Francesc y MAZA, Gaspar (2005) Tinglados de Barcelona la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002). *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de julio de 2005, vol. IX, núm. 193. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-193.htm>>
- » MINISTERIO DE VIVIENDA (2010) *Libro Blanco de la Sostenibilidad en el Planeamiento Urbanístico Español*. Madrid: Ministerio de Vivienda.
- » MONTANER, Josep María, ALVAREZ Fernando, MUXÍ Zaida (2012) *Archivo crítico modelo Barcelona 1973-2004*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona,
- » Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo. España.
- » SOARES, Pablo.; LIMA, Pedro de Novais (2005) Argumentos intelectuales y articulaciones escalares: el debate en torno a la revitalización del Puerto de Vitoria (Brasil). *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (45). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-45.htm>>
- » TAPIA, Maricarmen (2013) Transformación del puerto de Barcelona ¿Adiós a la planificación urbana? *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de noviembre de 2013, Vol. XVIII, núm. 1049(04). <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-04.htm>>
- » TAPIA, Maricarmen (2014) Control y transformación urbana Estudio comparado en cuatro puertos de España En BONASTRA, Quim; VASCONCELOS JUNIOR, Magno; TAPIA, Maricarmen (eds.). *Actas del XIII Coloquio Internacional de Geocrítica: El control del espacio y los espacios de control*. Barcelona: Universidad de Barcelona, <<http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Maricarmen%20Tapia%20Articulo.pdf>>
- » TAPIA, Maricarmen; TATJER, Mercè (2013) Patrimonio cultural y transformación urbana en el centro y puerto histórico de Barcelona. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de noviembre de 2013, Vol. XVIII, núm. 1049(08). <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-08.htm>>.
- » TATJER, Mercè; TAPIA, Maricarmen Coords. (2013) Seminario Geocrítica: Estrategias y conflictos en el puerto y el frente marítimo de Barcelona. Número

extraordinario *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, Vol. XVIII, núm. 1049, 15 de noviembre de 2013 < <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049.htm>>

- » VVAA (2013) El Port Lluny de la ciutat. *Revista La Veu del Carrer* núm. 130. Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona. Barcelona. < <http://www.favb.cat/carrer130>>

Maricarmen Tapia Gómez / maricarmen.tapia@gmail.com

Arquitecta (Universidad de Santiago de Chile) y Doctora en Urbanismo (Universitat Politècnica de Catalunya). Sus estudios se centran en las dinámicas de transformación urbana. Actualmente trabaja como investigadora en la Universidad de Barcelona, donde colabora en la redacción del Portal Geocrítica. Es asesora de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile.