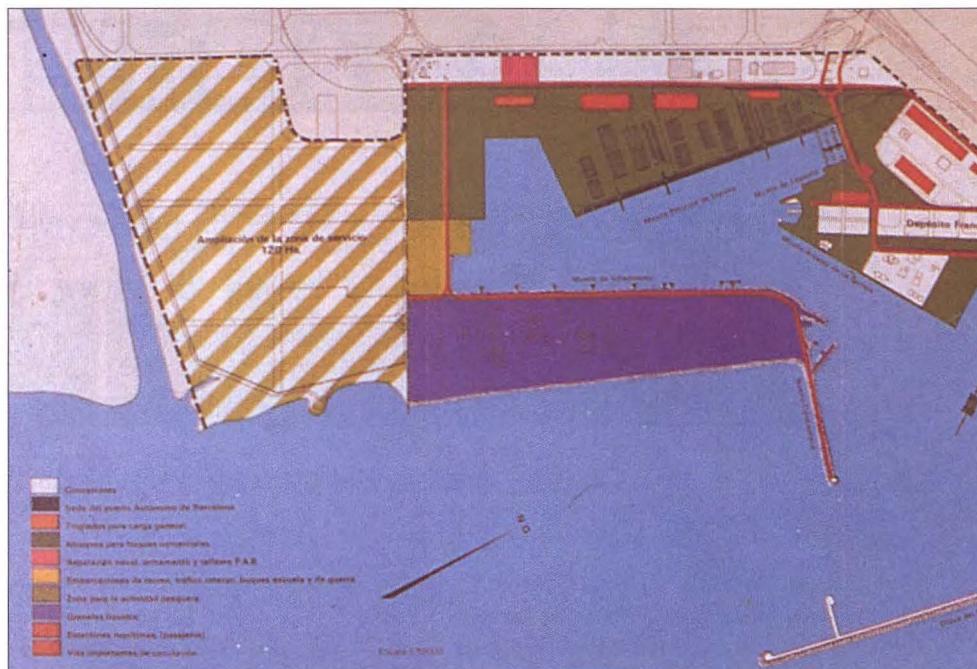


Junto a estas líneas, el plano general del puerto de Barcelona, objeto de una importante remodelación urbanística.



## REFORMA DEL PORT VELL DE BARCELONA

*La explotación parasitaria de la centralidad urbana*

**En este trabajo, el arquitecto urbanista Antonio Font analiza la transformación del Port Vell de Barcelona. En su opinión, esta actuación, algunos de cuyos aspectos han sido considerablemente elogiados, presenta varias insuficiencias, la más importante de las cuales es haber sacrificado los criterios urbanísticos a los meramente arquitectónicos, poniendo en peligro el carácter portuario de la ciudad y su satisfactoria apertura al mar.**

Texto: ANTONIO FONT  
**Arqto. Catedrático de Urbanística de la U.P.C.**  
**(E. Arquitectura del Vallés).**  
**Director del Master UPC en Proyectación Urbanística.**

**A**un a riesgo de ir contracorriente frente al éxito popular (al menos temporal) de las nuevas instalaciones del Port Vell, he aceptado la amable invitación de la revista Urbanismo para dar mi opinión sobre su reforma, el viejo puerto de la Exposición Universal de 1.888, que por razones de obsolescencia de los muelles de sus dársenas Nacional y del Comercio, al amparo del éxito de la transformación de la ciudad y en el reflujo olímpico, bajo el eslogan de la apertura de la ciudad al mar, o de contribuir a la mejora del centro histórico, ha sido colmatado por edificaciones e instalaciones lúdicas y de servicios. Así se ha transformado el espacio cívico más emblemático de la ciudad en un

banal parque de ocio metropolitano. Y ello se ha hecho enajenando, a través del sistema de concesiones administrativas, un espacio público de máxima centralidad y accesibilidad, realmente al margen del planeamiento urbanístico y del control municipal, aunque formalmente por convenio entre la autoridad portuaria, el Port Autónom de Barcelona (PAB) y el Ayuntamiento, en una intervención todavía no acabada, y que a mi juicio desmerece la brillante "reconstrucción de la ciudad" operada en este último decenio.

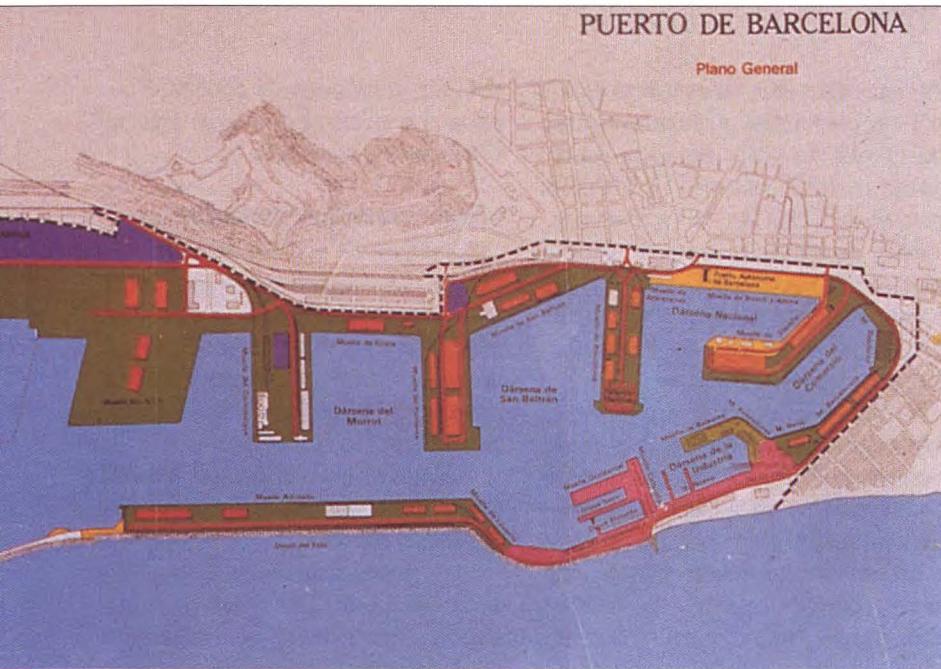
El episodio urbanístico de la reforma del Port Vell, al margen de la modernización y ampliación de las instalaciones portuarias, que, seguramente, han convertido el puerto de Barcelona en uno

**REMODELING OF THE PORT VELL**  
*The architect signing this column criticizes the highly praised remodeling*

*of Barcelona's Port Vell with the conviction that it concentrates on architectural criteria without paying heed to city planning criteria. This*

*works to the detriment of the project. Port Vell, Barcelona's most emblematic area for leisure, has been piled high with recreational buildings*

*and services and turned into a banal metropolitan amusement park. Yet the remodeling has lead to the modernization and enlargement of the*



## PUERTO DE BARCELONA

### Piano General

**Se ha transformado  
el espacio más  
emblemático de la  
ciudad en un banal  
parque de ocio  
metropolitano.**

circuito de distribución y una mejor conectividad con una red ferroviaria rápida y eficiente son las razones fundamentales del crecimiento del puerto hacia el suroeste, en la búsqueda de trescientas nuevas hectáreas para configurar su zona de actividad logística (ZAL) y su especialización en el tráfico de contenedores.

Por otra parte, la necesidad de una nueva Estación Marítima, adecuada a la importancia y al tráfico de pasajeros de una ciudad como Barcelona de creciente carácter turístico, junto con la de la creación de un centro de contratación del transporte marítimo que agrupe todas las entidades relacionadas con el sector, son también motivos razonables para configurar un proyecto de más de una década de gestación, y que todavía está por concluir. No es ajena tampoco a la filosofía de la reforma la razón de la búsqueda de la máxima rentabilidad en la obtención de recursos para la financiación de la ampliación y modernización del puerto, al parecer punto de partida de la política urbanística de la autoridad portuaria.

Desde los primeros años ochenta comienza a hacerse evidente la posibilidad de incorporar el viejo puerto al ámbito ciudadano, rompiendo las barreras físicas (y mentales) que los separaban. El paradigmático proyecto del Moll de la Fusta de 1983, del arquitecto Manuel de Solá-Morales i Rubió, al margen de un lenguaje formal algo retórico, es la primera y más importante actuación para la incorporación real del

de los mejores y más competitivos del Mediterráneo, me parece un ejemplo especialmente significativo:

a) Por ser el primer puerto del Estado que ha consolidado la transformación de una parte importante del antiguo puerto comercial en usos terciarios y dotaciones públicas, en una dimensión física y económica relevante. Al parecer, otros puertos nacionales están en la misma filosofía y en parecida línea de actuación, con significativas transformaciones urbanísticas anunciadas, para las que el caso de Barcelona puede resultar un modelo de referencia a estudiar e imitar.

b) Por lo que supone como grave precedente y manifestación de los mecanismos de transformación de la ciudad tardocapitalista; por actuaciones de gran tamaño y con un grado de independencia bastante considerable respecto a su entorno inmediato, al margen de las previsiones y determinaciones del planeamiento urbanístico vigente, y de los mecanismos de gestión y control municipales utilizados habitualmente.

c) Por lo que puede arrojar de luz sobre el crítico problema disciplinar para arquitectos y urbanistas, pero también para los responsables de la política urbana, de la confianza en la sola arquitectura de los edificios o en la urbanización de los espacios resultantes para la hipotética resolución de problemas urbanísticos de naturaleza delicada y compleja, como puede ser la transformación de un espacio cívico tan

significativo y tan estrechamente relacionado con la realidad física y la dinámica socioeconómica de la Ciutat Vella.

## Motivos y primeros pasos

La reciente transformación urbanística del Port Vell es una operación singular, en un proceso histórico de más de dos siglos de duración, de sucesivo alargamiento del Dique del Este para abrigar el máximo posible de agua, y de aumento de la longitud de atraque; en el ámbito del antiguo puerto comercial, la construcción del Muelle de España y la notable ampliación del de Barcelona, a principios de siglo, sentencian prácticamente su forma actual, que puede verse en el plano que acompaña a este texto. Su precisa configuración como lámina de agua rodeada por las fachadas del Paseo Colón (antigua Muralla de Mar) y de la Barceloneta, sólo interrumpida por el Muelle de España y sus tinglados portuarios, ha configurado su imagen centenaria. El puerto urbano, desde la Barceloneta hasta Montjuic, ha sido el puerto comercial de pasajeros, mercancías y turismo, hasta la importante ampliación de los años 70 hacia la Zona Franca y la sucesiva especialización de sus muelles.

Los recientes cambios ocurridos en el transporte de mercancías por mar y la búsqueda de una mayor competitividad a nivel internacional han dejado inservibles los antiguos muelles. La necesidad de mayor calado y de superficies de amarre y almacenamiento, la mejora en la accesibilidad viaria y en los

port facilities, making Barcelona's port one of the best and most competitive in the Mediterranean. This urbanistic transformation

### This urbanistic transformation

responds to the need for replacing the old docks, affording them greater draft and mooring surface and storage as well as the road access for distribution

and connections to fast, efficient railways. In addition, a city like Barcelona requires both a new harbour station and a center for chartering sea

*transportable to group together all of operators in the industry. Lastly, maximum return on investment was sought in obtaining resources for*

antiguo Muelle de la Madera a la ciudad, a partir de unas condiciones para el tráfico de vehículos por la Ronda del Litoral y para el saneamiento urbano, previamente fijadas. La inteligente sección transversal desde el frente urbano hasta el agua permite, recuperando plenamente la dimensión del antiguo Paseo Colón, salvar el paso del cinturón litoral, creando un balcón-mirador equipado sobre el puerto, un importante espacio cubierto para el aparcamiento y la definitiva incorporación del antiguo muelle para el ocio y la celebración ciudadana. Fue un espléndido comienzo, enseguida enturbiado por otros intereses y por otras actuaciones de naturaleza muy diversa.

Nuestro Plan Especial de Reforma Interior de la Barceloneta, que aparece en el plano de la planta general de la página contigua, Premio Nacional de Urbanismo 1983, en la misma línea proponía, en relación al Port Vell, la recuperación del frente de la Barceloneta (el entonces llamado Paseo Nacional) abriéndolo al uso ciudadano, y convirtiéndolo en Paseo, prolongación del Moll de la Fusta, descubierto y a través de las cubiertas de dos antiguos edificios de tinglados, para albergar, de manera contenida y ordenada, actividades relacionadas con las tradicionales del propio barrio (restauración, actividades marítimas, etc...).

El posterior derribo de los dos tinglados y de las edificaciones del Muelle de España puso en evidencia tanto la heterogénea fachada de la Barceloneta como el acierto de dejar libre de edificación (excepto los dos clubs, Náutico y Marítimo) toda la dársena, permitiendo el reencuentro de las dos fachadas de la ciudad. Sin embargo, como vamos a ver enseguida, la justificación principal del derribo de los tinglados -eliminar obstáculos visuales entre ambas fachadas- ha sido gravemente desautorizada por el macizado por edificación del Muelle de España.

La propuesta de Manuel de Solá-Morales de convertir en isla el citado muelle, eliminando la culata de su conexión con el Moll de la Fusta, y dejándola para usos marítimos y deportivos -con la permanencia de los dos clubs- pretendía la liberación del máxi-

mo razonable (por las preexistencias y por los costes del desmantelamiento del muelle) del plano de agua, espejo donde pudieran reflejarse las fachadas de la ciudad. Una isla, con acceso peatonal (y de servicios) desde el cercano muelle de Pescadores o del Rellotge, para la actividad deportiva relacionada con la mar, en un lugar de un alto nivel de servicio del transporte público.

A la claridad de la idea propuesta, inmediatamente se contrapusieron las razones de la dificultad del parcial derribo del muelle y de la pérdida de espacio público que ello supondría (1), frente a las ventajas del acceso directo existente. A partir de entonces, la redacción por parte del Port Autònom de Barcelona de un Plan Especial, como documento contrato respecto al Ayuntamiento y a la Generalitat, atento sobre todo a las edificabilidades y a los apro-

debates y acciones de oposición ciudadana e incluso un recurso ante los Tribunales de Justicia (2).

### Los elementos transformadores

Al margen de la inicial actuación del Moll de la Fusta, con la que se produce la apertura del puerto a la ciudad, la reciente transformación del Port Vell, todavía no operada en su totalidad, puede describirse según los elementos geográficos que la integran:

#### 1. Rehabilitación del Almacén General, Paseo del Muelle de la Barceloneta y Marina del Port Vell

La acción rehabilitadora de este edificio, ya propuesta por el Perí de la Barceloneta, aunque para el equipamiento público (cultural, docencia e investigación, etc.), ha permitido, a través de un proyecto de dudosa adecuación a las características tipológicas del edificio, la creación de dotaciones comerciales y de servicios, y la instalación de la sede de una de las Consellerías (Bienestar Social) del Gobierno Autónomo. Al parecer, en un futuro próximo se pretende también la instalación del Museo de Historia de Cataluña.

El derribo de los dos tinglados ha permitido la urbanización como pase, sobre un aparcamiento subterráneo, de una importante superficie en el actualmente denominado Paseo de Juan de Borbón, a través de un proyecto de los arquitectos Olga Tarrasó y Jordi Henrich. La creación de una topografía artificial, el juego de los pavimentos y la disposición de los elementos del mobiliario urbano dan como resultado un nuevo espacio de estancia delante de la fachada de la Barceloneta, que ayuda a su revaloración (no sólo espacialmente) y crea las condiciones adecuadas de entorno y acceso para la Marina del Port Vell, como transformación de la antigua Dársena del Comercio, en un conjunto de unos 200 amarres para embarcaciones de recreo. Al final del paseo se han construido llamativos edificios de nueva planta, destinados a dotaciones y servicios públicos (edificio Marina Port 2000, de Cinnamond y Navas, o la Llotja del Peix, de Garcés y Soria, junto al Reloj, etc.). Al final, sobre los desaparecidos Baños de San Sebastián, la edificación de una piscina

### El viejo puerto ha sido colmatado por edificaciones e instalaciones lúdicas y de servicios.

vechamientos, por una parte, a la cesión de espacios libres urbanizados y a la delimitación del skyline, por la otra, se convierte en el documento legitimador de la operación. Se produce así un largo proceso de regateo de intensidades de usos y aprovechamientos, y de esfuerzo por simplificar y limitar los volúmenes propuestos, que culminará con la firma de un protocolo de colaboración, clarificador de los contenidos de la propuesta y, al parecer, tranquilizador para algunos responsables municipales o de la administración autonómica de entonces, bastante más atentos a los aspectos cuantitativos y patrimoniales de la operación que a su naturaleza e impacto sobre la ciudad (1).

En paralelo, la opinión ciudadana va enterándose, a través de las noticias de la prensa y de una importante campaña publicitaria, de los principales rasgos generales de las actuaciones propuestas, que generan los primeros

*financing the remodeling and enlargement operation.*

*Port Vell's transformation, which has yet to be concluded, can be*

*described by going through a list of its ingredients.*

*\* The refurbishing of the General Warehouse, the boardwalk along the*

*docks at the Barceloneta and Port Vell marina - The revamping allowed for adding shopping facilities as well as services provided by the regional*

*government's Department of Social Welfare. Also, the new Museum of the History of Catalonia is soon to open. Artificial topography was created with*

cubierta, como inicio de un complejo deportivo de un mayor número de instalaciones, de los arquitectos Martínez Lapeña y Torres.

## 2. Instalaciones del Muelle de España

Por su posición central en medio del Port Vell, es el enclave principal y más delicado de la transformación operada. Diez hectáreas de muelle, con acceso directo desde el final de la Vía Layetana y desde el Paseo de Colón, cuya ocupación se ha producido a partir del Estudio de Detalle de los arquitectos Viaplana, Piñón, Mir y Coll.

A partir de una eje viario en cul de sac, que parte de la plaza de Antonio López, se dispone de una zona verde de topografía artificial, que salva peatonalmente el paso de los coches hacia los clubs y las nuevas instalaciones, dispuestas en torno a una plaza transversal, elevada también sobre el eje viario y sobre el aparcamiento.

Desde el acceso rodado, se van encontrando sucesivamente los siguientes edificios e instalaciones:

- El enorme cubo blanco del cine Imax, de 27 metros de altura, que ocupa una superficie de 2.500 metros cuadrados, con una capacidad para 440 espectadores, con tres tipos diferentes de proyección, de los arquitectos Garcés y Soria.

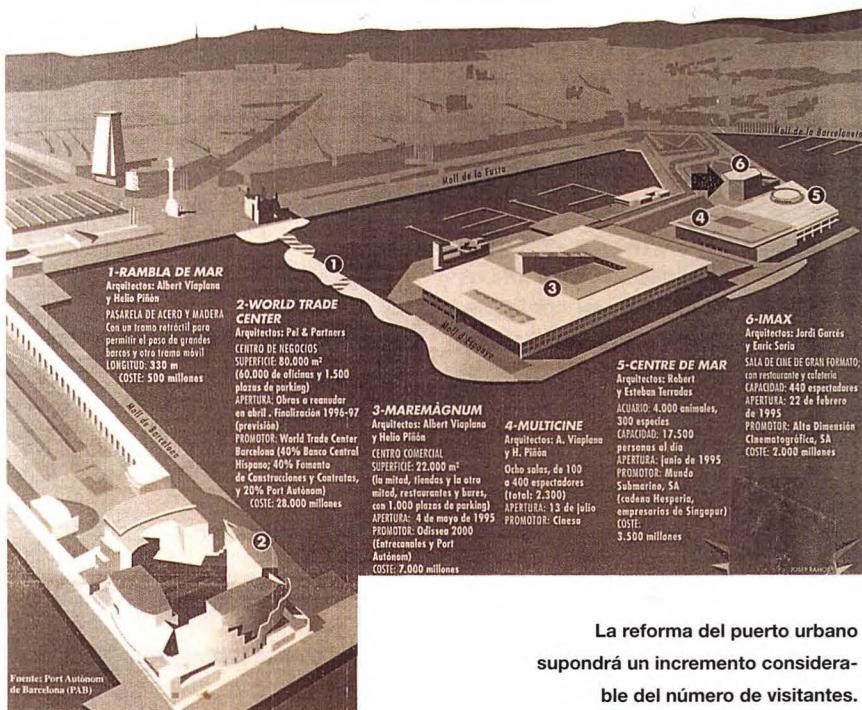
- El Centro de Mar, dedicado al estudio y exhibición de la fauna marítima, con un espectacular acuario que muestra más de 3.000 peces de aproximadamente 300 especies, una ocupación de 6.000 metros cuadrados, y una capacidad diaria de más de 17.000 visitantes, diseñado por los arquitectos Robert y Esteban Terradas.

- El edificio de Multicines, de ocho salas, de tamaños diversos (de 100 a 400 espectadores) y una capacidad de 2.300 espectadores, situado frente a la plaza transversal, plataforma elevada sobre el aparcamiento (1.000 plazas) y desde donde sólo puede verse el muelle del Rellotge, y hacia el otro lado, el frente urbano del Paseo de Colón.

- El edificio Maremagnum, al otro lado de la plaza y sobre el citado aparcamiento, centro comercial de 22.000 metros cuadrados, ocupado por una cincuentena de tiendas, restaurantes y bares, con entradas principales desde



Vista aérea del Muelle de España, donde se encuentran edificios como el cine Imax o el Centro de Mar. La Vanguardia. P. Mandueño.



La reforma del puerto urbano supondrá un incremento considerable del número de visitantes. La Vanguardia. Febrero de 1995.



A la derecha, planta general de la Barceloneta, diseñada por los arquitectos M. de Solá-Morales, A. Font e I. Paricio y la geógrafa M. Tatjer.

different pavings and urban fittings laid out to create an area facilitating the environment's conditions as well as access for the Port Vell marina. In the

inner harbor known as the dársena del Comercio, flashy buildings for installations and public services were put up, and construction of a sports

complex is planned, with the building of its indoor swimming pool now underway.

\*The Muelle de España docks - The

Imax cinema, the Centro del Mar, the Multiplex movie theatre building and Maremagnum shopping mall are all located here making for a clutter of low-

la plaza y desde el acceso peatonal "Rambla de Mar", pasarela de más de 300 metros de longitud, prolongación sobre el agua de las Ramblas hasta el Muelle, que, juntamente con el edificio, la plaza y los Multicines, son proyecto de los arquitectos Viaplana y Piñón.

A pesar de los esfuerzos municipales para controlar el skyline y los aprovechamientos, el resultado es un conjunto apretado de edificios de altura reducida (doce metros, excepto el volumen singular del Imax), pero que ocupan casi la totalidad de la superficie rectangular del Muelle. La no ejecución de los prevista discoteca entre el Club Náutico y los Multicines ha liberado algo de espacio, aunque su configuración y tratamiento apenas tengan interés.

Más allá de la arquitectura individual de cada uno de los edificios y espacios urbanizados, quisiera señalarse aquí la inadecuada arquitectura del conjunto, ya que, además de resultar un obstáculo visual para la relación entre ambas fachadas de la ciudad, su configuración interna apenas permite el contacto con el agua cundante ni la relación visual con Barcelona.

Además, los previstos doce millones de visitantes anuales (21.000 personas en días laborables y el doble en días festivos) van a suponer un aumento de tráfico en las vías próximas que se ha estimado en un 40%, sobre una red viaria ya congestionada y sobre una Ronda del Litoral diseñada desde voluntarias limitaciones a la capacidad de tráfico, y, desde luego, sin contar con la localización de los distintos usos urbanos en el Port Vell.

### 3. Las futuras instalaciones del Muelle de Barcelona

Paradójicamente, la pieza más necesaria de la reforma del Port Vell, la nueva Estación Marítima para Barcelona, es justamente la que ha quedado paralizada y notablemente retrasada respecto al resto de las operaciones propuestas. Los problemas surgidos en la financiación, por el cambio de propiedad o de promotor a lo largo de estos años, han dejado en estructura el edificio del World Trade Center, del arquitecto Henri Cobb, de la firma Pei and Partners, cuyas obras parecen ser que van a reanudarse en enero de 1996.

(3).-Manuel de Solá-Morales Rubió. "La cultura de les ciutats", en *El País*, Barcelona, 6 de julio de 1989, suplemento dedicado al Port Vell.

(4).-Ricard Pié. "El port i el front costaner", en *Primeres Jornades de Ciutat Vella*, pp.101 y siguientes. Ajuntament de Barcelona, 1990.

(5).-J.L.Gómez-Ordóñez. "Ciudades y puertos", en *Primeres Jornades Ciutat Vella*, pp.121 y siguientes. Ajuntament de Barcelona, 1990.

(6).-Antonio Font. "La reforma del Port Vell, un enfoque alternativo". AB, Arquitectes de Barcelona, número 25, junio de 1990. pp. 22 y siguientes.

(7).-Véase, por ejemplo, J. Muntés Aumatell, "Vocació ciutadana i rendibilitat", *El País*, Barcelona, 6 de julio de 1989, del antiguo responsable del Port Autónom.

(8).-Véase, por ejemplo, R.de Cáceres. "El Port Vell", en el libro "Barcelona, espacio público", del Ajuntament de Barcelona, 1993, pp.160 y siguientes.

De acuerdo con el Estudio de Detalle concertado sobre la reforma del puerto que aparece en la página anterior, un importante volumen de 38 metros de altura y 60.000 metros cuadrados de techo, equivalente a una manzana del ensanche edificada en su totalidad en seis plantas, y situada al extremo del Muelle, es el complejo destinado a albergar las funciones relacionadas con el tráfico de pasajeros, la contratación comercial del transporte marítimo, las agencias del sector portuario, la nueva sede del Port Autónom y el Centro Internacional de Negocios. Sobre una planta de aparcamiento con capacidad para 1.500 plazas, se sitúan las instalaciones de la Estación Marítima y la zona comercial, en torno a un patio o mall rodeado por los edificios de otras seis plantas de oficinas del International Tra-

de la ciudad, punto de partida ineludible para el proyecto de su adecuada y necesaria transformación.

Finalmente, la posible futura apertura de una bocana a la altura de los Talleres Vulcano permitiría el acceso directo de las embarcaciones de recreo al Port Vell y a su Marina, evitando la larga travesía por el puerto comercial y consagrando definitivamente al Port Vell como puerto turístico y recreativo. Operación costosa pero que resulta coherente con las finalidades y características de la transformación realizada.

### Un intento de valoración

Más allá de la novedad y del éxito popular de las instalaciones del Port Vell como parque de ocio metropolitano y del interés de algunas actividades o de la arquitectura individual de los edificios donde se producen, quisiera hacerse aquí una valoración de la transformación del conjunto del Port Vell desde una óptica más profesional o disciplinar que política o ciudadana, en correspondencia al medio donde eventualmente debe aparecer este artículo. En esta línea, otras personas y en otras ocasiones, generalmente en la fase de proyecto, han emitido juicios de valor sobre la operación Port Vell en su conjunto, o sobre aspectos parciales. No quisiera volver a insistir aquí en importantes argumentos sobre la naturaleza del espacio cívico Port Vell, y sus consecuencias de cara al proyecto de su transformación, de Manuel de Solá-Morales (3), o sobre el modelo de actuación de los waterfronts americanos y su acrítica adopción para el Puerto de Barcelona, de Ricard Pié (4), o la crítica teórica a la propuesta de transformación, como la realizada por José L. Gómez Ordóñez (5). Ni contraponer valoraciones previas a la ejecución de la operación, como las contenidas en mi breve artículo de hace tiempo (6) a las de los defensores de la operación, bien desde el propio Port Autónom (7), o incluso de justificación, casi personal, de algún responsable técnico municipal (8).

Es quizás pronto para valorar con precisión la incidencia real que esta operación está teniendo sobre la estructura urbana de la ciudad central del sistema metropolitano y más específicamente

*buildings with unsuitable architecture which will soon suffer from the effects of an increase in traffic.*

*\*The Barcelona Port Facilities.*

*Construction of the prime ingredient in the remodeling recipe, the new harbor station, is paralyzed. A study has found that the 38 meter high*

*complex with 60.000 square meters of roofing will bring together all activities related to passenger traffic, maritime chartering, maritime agencies, the*

*Port Autónom regional harbor authority offices, and the International Business Center. The city planning problems posed by this area are*

sobre la Ciutat Vella. La nueva condición de accesibilidad que la puesta en servicio de los cinturones o rondas ha supuesto para el territorio metropolitano, junto con su privilegiada posición geográfica de máxima centralidad, está haciendo crecer el papel de la Ciutat Vella como centro de servicios del área metropolitana, con incremento importante de las actividades terciarias direccionales, de servicios personales o para el ocio ciudadano. La operación Port Vell ha entendido perfectamente este proceso, y trata de explotar con ese tipo de actividades ya presentes en la Ciutat Vella, pero de grano menudo y de localización dispersa, la centralidad excepcional de su emplazamiento.

Pero la localización concentrada, de un solo golpe, de un conjunto de actividades de dimensión tan importante y en posición tan privilegiada, puede suponer la creación de efectos de sombra y de transformación no controlada de los bordes mismos del casco antiguo, acelerando el proceso de invasión-sustitución del tejido histórico. Porque si uno de los objetivos primordiales de la operación era contribuir a la mejora de la Ciutat Vella, seguramente un tamaño menor, un grano más difuso y una localización más diversificada de las actuaciones serían puntos de partida irrenunciables.

También, aunque todavía está pendiente la operación del Muelle de Barcelona, con sus 60.000 metros cuadrados de actividad terciaria y sus 1.500 plazas de aparcamiento, la sola puesta en servicio de las instalaciones del Muelle de España, con sus esperados doce millones anuales de visitantes, significa una demanda de movilidad y de acceso puntual desde la Ronda del Litoral y desde la red vial local que altera gravemente las previsiones con las que fue diseñada, y, en definitiva, su propio funcionamiento, sin que la actuación contribuya a su resolución. Por ello puede juzgarse como una actuación parasitaria y consuntiva de centralidad, por actividades y servicios que podrían estar descentralizados.

No hace falta esperar, en cambio, a la finalización de la totalidad de la operación para poder valorar ya el espacio urbano resultante del Muelle de España.

*basically the nature and role of each piece as regards the overall makeup of the city. Height controls, building density, and the simplification of city's*

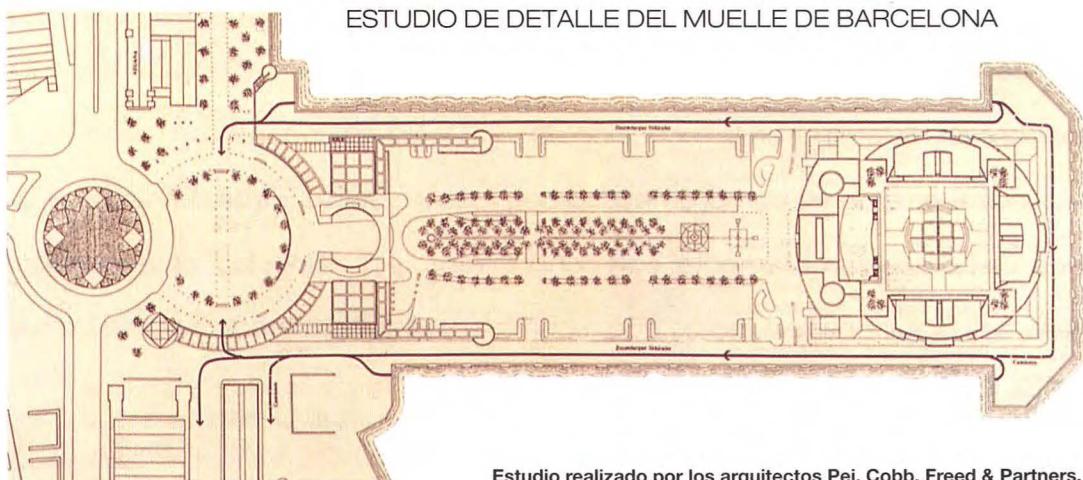
*architecture also come into play. The project for refurbishing the Port Vell was set out as one of the objectives for improving the Ciutat*

SECCION LONGITUDINAL DEL MUELLE DE BARCELONA



*En el Muelle de Barcelona está previsto consagrar 60.000 metros cuadrados a actividades terciarias.*

ESTUDIO DE DETALLE DEL MUELLE DE BARCELONA



*Estudio realizado por los arquitectos Pei, Cobb, Freed & Partners.*

ña. La forma de su ocupación, el volumen y la disposición de los edificios, la configuración del espacio libre resultante, etc., son consecuencia no sólo de las condiciones de máxima rentabilidad exigidas a la operación, sino también de la ausencia de un "proyecto de lugar" que, a partir de la interpretación de sus singulares características, proponga su intencionada transformación. Nada de esto parece estar detrás de la intervención realizada y a eso se deben los errores registrados.

Solamente, un conjunto de "solares" para una serie de varios edificios de aleatoria localización espacial, generando unos espacios libres entre edificios sin otro criterio organizador o compositivo que respetar la distancia suficiente para su construcción o para su inmediata percepción. Espacios libres poco afortunados, desde donde, en general, no es posible ver las fachadas de la ciudad circundante ni se percibe la sensa-

ción de contacto con el agua, a pesar de estar justo en medio de ella.

Y es que, a veces, los responsables de la política urbanística e incluso reconocidos arquitectos se equivocan al confiar a la sola arquitectura de los edificios y al acabado de los espacios libres la resolución de problemas y situaciones urbanísticas de naturaleza compleja o delicada, frivolizando sobre la utilidad de un proyecto urbanístico renovado, en contraposición con la supuesta eficiencia de una política de obras. Es la arquitectura del lugar, y no tan sólo la de los edificios, lo que debiera haber importado en una actuación como ésta, revalorizando un lugar geográfica y paisajísticamente privilegiado; ello hubiera contribuido a evitar la destrucción del carácter portuario de la ciudad por una operación de explotación privada y consumista del ocio metropolitano, en una feria de lujo de trivial imagen.

*Vella, the old city, but is wrong in concentrating so many wide scale activities in one place. Urbanistic facets and not just the architecture of*

*the buildings should have been taken into account in the planning phase in order to avoid destroying the city's character as a harbor.*