



Port Olímpic de Barcelona. R. Moreno

Josep Azuara i González / Enric Truñó i Lagares Exemples d'integració port-ciutat

El port del Masnou: un port del poble

L'any 1973 es va construir al Masnou un port esportiu amb 506 amarraments. El port tenia un plantejament essencialment marítim, molt dedicat als que practicaven esports nàutics i amb pocs serveis a la banda terrestre, pràcticament tots destinats a proveir els usuaris que tenia. L'accés també era difícil i, tot plegat, feia que no hi hagués gens d'ambient ciutadà. Segons el meu parer, era un port que estava d'esquena al municipi, fet que segurament afavoria, a més, l'existència de la línia fèrria i d'una N-II poc permeable.

Uns anys després, l'empresa portuària va creure que havia de fer-hi una ampliació, la qual cosa va suposar per a nosaltres una gran oportunitat de donar una solució a la distant relació port-vila que fins llavors havíem tingut.

L'ampliació va possibilitar que, a més de doblar el nombre d'amarrador, que és el que volia l'empresa concessionària, es reforçés tot el front terrestre, és a dir, augmentessin els espais públics que, a poc a poc, van anar-se omplint de serveis i van ser guanyats per les persones que s'aventuraven a conèixer el port de més a prop. Aquesta ampliació va ser molt qüestionada al principi però com més hi anava la gent més baixava el to de les reivindicacions fins al punt que avui s'ha convertit en un port del qual es parla, i es parla bé.

Per a aconseguir-ho vam millorar els accessos. Vam fer un passeig perquè els ciutadans en poguessin gaudir i una gran plaça, la plaça d'Europa, per a poder-hi realitzar tota classe d'activitats lúdiques. Qualsevol cap de setmana la podeu veure plena de canalla patinant o anant en bicicleta, mentre els pares prenen un aperitiu en alguna de les terrasses o lleixen el diari sota el sol agradable de la tardor.

En aquesta ampliació, també s'hi va incorporar una dàrsena per als pescadors artesanals del Masnou. Una àmplia gamma de restaurants de qualitat i una variada oferta musical perquè els nostres joves no hagin de sortir a divertir-se fent "excursions" a altres municipis amb els riscos innecessaris que això comporta van ser els elements que van acabar de consolidar els molls del port com una de les principals zones lúdiques de la comarca.

L'increment de l'espai destinat a aparcament de vehicles va possibilitar un acord entre el port, Renfe i l'Ajuntament, per a oferir places a un preu molt reduït als usuaris del tren, mesura que ha tingut un gran èxit. També s'ha millorat la permeabilitat entre el port i el poble a base de nous passos subterranis, que es van construir gradualment.

En definitiva, entre tots hem aconseguit que el que va néixer simplement com una instal·lació nàutica es convertís en un espai públic que la gent del Masnou, i de tota la comarca, ha fet i fa cada dia més seu.

Josep Azuara i González
alcade del Masnou

El Port Olímpic i la seva relació amb Barcelona

El Port Olímpic és un port eminentment urbà. Probablement hi ha pocs ports esportius amb aquesta característica.

És un port urbà perquè el seu *hinterland* és una conurbació de tres milions de persones, és urbà perquè s'hi pot arribar en metro i és urbà per la vocació mateixa del port que va ser pensat i dissenyat amb aquesta finalitat.

El Port Olímpic va suposar una inversió de 8.500 milions de pessetes, cost que s'ha recuperat amb la concessió d'amarradors i la cessió d'espais per a la restauració i els serveis.

Recordo bé la polèmica que, a l'època de la candidatura dels Jocs Olímpics de Barcelona i després quan ja vam tenir la nominació olímpica, es va generar a la ciutat i en els ambients del món de la vela. En un principi, en els primers projectes que es van redactar de cara a la candidatura, el tema de la seu olímpica de vela es dibuixava com una possibilitat molt oberta entre Palma de Mallorca, Barcelona i diverses poblacions del litoral català. Fins i tot algunes veus deien que Barcelona no era el lloc adequat perquè el seu



Façana Marítima del Masnou. Alfred Farré

Travessa de Nadal al port de Barcelona. Arxiu
Fotogràfic de la Fundació del Club Natació Barcelona



règim de vents no era adient per a una competició d'alt nivell, com és el cas de la competició olímpica. Algunes persones també van fer insinuacions en el sentit que la família reial veuria amb bons ulls la tria de la ciutat de Palma.

El tema va anar madurant i d'una banda es va veure que la família reial, com ha fet sempre, no prenia part en la polèmica i ni tan sols va mostrar cap preferència i, de l'altra, es va comprovar que el règim de vents era l'adequat i que, tant pel que feia referència al desenvolupament del front marítim de Barcelona com al desenvolupament de l'esport de vela a la ciutat, el fet de triar aquesta ubicació per al Port Olímpic era l'opció més indicada.

He de recordar, doncs, i agrair també les innombrables i comprensibles pressions que els clubs de vela barcelonins i la Federació Catalana van fer per a ajudar a crear el clima necessari que permetés fer d'aquesta tria un fet.

L'encàrrec de la construcció del Port Olímpic va ser fet a una de les tres empreses que formaven el Holding Olímpic VOSA (societat encarregada de la construcció de la Vila Olímpica). En la fase de projecte es va saber trobar la dimensió adequada que servís alhora tant als requeriments de l'alta competició olímpica com a un moment en què la situació econòmica no era la millor. En definitiva, es va dimensionar intentant cobrir tres objectius:

- els Jocs,
- l'endemà dels Jocs,
- les perspectives econòmiques del moment.

Ara, uns anys més tard, puc dir que va ser un encert el tipus de disseny que se'n va fer, amb uns molt bons serveis per a la vela, que es tradueixen en el Centre Municipal de Vela, amb uns molt bons serveis per a la nàutica i amb uns excel·lents serveis per a la recreació amb una immillorable xarxa de restaurants i bars que l'han convertit en un dels millors punts de trobada, i no únicament gastronòmic, de la ciutat de Barcelona.

Penso també que un gran encert de la societat VOSA, a més a més de la seva capacitat de dissenyar, projectar i construir el Port Olímpic, va ser el fet de triar-ne els ges-

tors. Per a fer-ho es va convocar un concurs obert en el qual finalment es va configurar una societat mixta constituïda entre VOSA i diversos promotors privats que aportaven l'experiència de gestió del port del Masnou, del Port Ginesta i de la marina de Platja d'Aro. La comercialització es va fer de forma molt intel·ligent pel que fa a la configuració de l'oferta de restaurants, la qual es va engegar a partir d'un grup de cinc o sis que van servir de motor en la recerca de la qualitat dels establiments.

D'altra banda, després dels Jocs Olímpics es va fer una molt bona campanya de comercialització dels 750 amarradors, que van ser concedits en un termini raonable.

Gairebé nou anys després d'haver obert les portes (el gener del 93), avui podem valorar l'esplèndida relació del Port amb la ciutat, la qual ha estat feina de la bona gestió de la societat POBASA (Port Olímpic de Barcelona, SA), que ha rebut la certificació de qualitat ISO 9002 atorgada per l'empresa Bureau Veritas, la qual al seu torn ha avaluat, entre altres coses, la capacitat per a ordenar adequadament l'espai de passeig i restauració, garantint un alt nivell de manteniment per a l'altíssima afluència de visitants que rep tot l'espai i, sobretot, el fet d'haver-ho fet sense necessitat de despesa pública.

Crec, per tant, que el Port Olímpic s'ha anat consolidant com un espai obert a tothom, un espai per a la promoció de la nàutica i la vela, un espai del qual els barcelonins ens sentim orgullosos i que utilitzem com a punt de trobada, com a punt on gaudir d'una oferta de restauració de qualitat i un lloc de passeig on mostrar la ciutat als nostres visitants.

Estic ben segur que aquesta bona orientació i aquest òptim lligam amb la ciutat es mantindran en el futur.

Enric Truñó i Lagares

president de Port Olímpic de Barcelona



Port Olímpic de Barcelona.
R. Moreno