

BARCELONA: CIUDAD Y PUERTO

BARCELONA: CITY AND PORT

"El puerto ha sido su principal elemento de prosperidad, es su primera necesidad y su mayor esperanza de engrandecimiento." *Ildefons Cerdà*.

"The port has been (the city's) main source of prosperity, it is a basic necessity and its greatest possibility of expansion". Ildefons Cerdà.

JOSÉ PABLO RODRÍGUEZ MARÍN. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Gerente de la Gerencia Urbanística Port 2000

RESÚMEN: La importancia de la existencia de un puerto en una ciudad marítima es determinante para la configuración y evolución de la misma. No se debe confundir la creación de un puerto urbano con la relación puerto-ciudad, al igual que ésta no debe ser analizada únicamente desde el aspecto urbanístico, sino también económico, social, cultural, etc. El caso de Barcelona es uno de los más relevantes en todo el mundo.

PALABRAS CLAVE: PUERTOS, HISTORIA, OCIO, CULTURA

ABSTRACT: The presence of a port in a coastal city has a significant importance in the shaping and development of the same. The creation of an urban port should not be confused with the port-city relationship and this latter aspect should not be solely considered on the basis of town planning but also from economic, social and cultural angles. The port-city relationship in Barcelona is one of the more relevant cases worldwide.

KEYWORDS: PORTS, HISTORY, LEISURE, CULTURE

Cuando se plantea el estudio de la relación Puerto Ciudad se corre ineludiblemente el riesgo de efectuar un análisis muy a corto plazo. Ello se debe a la tendencia generalizada de considerar dicha relación como un "alter ego" de la remodelación de espacios portuarios iniciada en los años setenta en algunos países anglosajones y, fundamentalmente, en Estados Unidos. Si bien hay que reconocer la importancia de dichas operaciones y la oportunidad de ubicación de actividades ciudadanas en espacios de nueva centralidad, no podemos olvidar que ello es tan sólo la culminación de un proceso histórico del que se desprenden múltiples conflictos e interrelaciones.

La posibilidad de la apertura de los Puertos hacia las ciudades es consecuencia directa de los avances tecnológicos y las innovaciones que éstos han provocado en el mundo del transporte que han hecho necesaria la ampliación de los recintos portuarios y decretado la obsolescencia.

Whenever a study is made on the relationship between Port and City, one invariably runs the risk of making a very short term analysis. This is due to the general tendency to consider this relationship along the lines of the remodelling plans for port areas which was first established in certain English speaking countries, and particularly in the United States, in the 70's. While it is necessary to recognize the importance of these operations and the opportunities they offer in terms of providing new centres of public activity, we should not ignore the fact that this is simply the culmination of a historic process entailing all manner of conflict and interrelation.

The possibility of opening up ports towards the cities is the direct result of technological progress. This progress has led to changes in the form of transport which has made it necessary to expand the port areas and has led to the obsolescence of earlier installations which may then be employed for other purposes. However, it should be



cia de las instalaciones preexistentes, motivando la reutilización de los mismos. Pero, eso es, repito, la consecuencia de un largo proceso histórico.

En el caso del Puerto de Barcelona y atendiendo a su actual emplazamiento, podríamos aceptar que su historia se inicia a principios del siglo XVI (Aunque el primer Puerto data del siglo IV a.c. al sur de la montaña de Montjuic). En aquellos años, la dársena natural llegaba hasta la muralla que rodeaba la ciudad y los diques de abrigo estaban en una etapa muy incipiente.

Durante los siglos XVII y XVIII se configura el inicio del Dique del Este, proceso que culmina en 1772 con la construcción de la actual Torre del Reloj, entonces Faro del Puerto. Por esa misma época se construye el barrio marítimo de la popular Barceloneta, originalmente poblada por pescadores y estibadores portuarios, en su mayor parte ciudadanos italianos originarios de la ciudad de Ostia, razón por la cual el escudo de la Barceloneta recoge el de dicha ciudad. La configuración original de la Barceloneta coincide muy sensiblemente con la actual, como puede observarse en los diversos dibujos y grabados de la época.

Se configura en esa época una ciudad amurallada protegida por cañones que barren la "tierra de nadie" que la rodea (futura sede del "Ensanche" barcelonés) con un barrio marítimo construido sobre la arena depositada por el transporte litoral de sedimentos: La Barceloneta. Importantisímos edificios que hoy prefiguran la fachada marítima de la ciudad existen o son construidos en esos años: La "Llotja de Mar", el "Pla del Palau", los "Porxos d'en Xifré"

La Gran Barcelona empieza a eclosionar y llegan los edificios y palacios promovidos por los "indianos". El puerto camina hacia su primer gran proyecto, el Proyecto Rafo (Josep Rafo, Director del Puerto), redactado en 1859 y en 1860, integrado en el proyecto de Ildefonso Cerdà para el desarrollo de Barcelona. Rafo y Garrán configuran

Plano de la ciudad y del Puerto en 1803. Se distinguen perfectamente la Muralla y la Barceloneta. A la dcha., el Puerto en 1856. El dique empieza a crecer/Plan of the city and harbour in 1803 showing the city walls and the port district of Barceloneta. On the right, the harbour in 1856. The sea wall is beginning to expand.

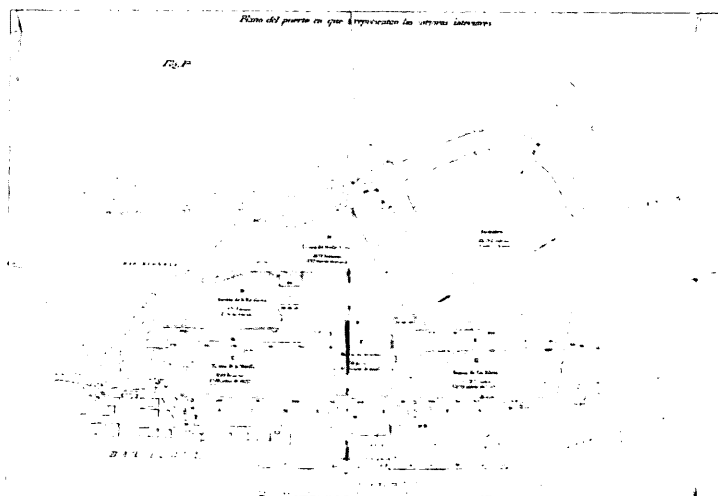
reiterated that this is simply the result of a long historic process.

In the case of the Port of Barcelona and when considering its present location, we may state that its history began at the start of the 16th century (though the first port, to the south of the Montjuic mountain, dates back to the 4th century AC). At that time the natural harbour came up to the city walls and breakwaters were still in a very early stage of development.

The Eastern breakwater took shape over the 17th and 18th century and the process was completed in 1772 with the construction of the Port Lighthouse which has since been transformed into the Clock Tower we can see today. The port district of Barceloneta was developed over this same period and was originally populated by fishermen and stevedores whowere, in the main, Italians originating from the city of Ostia and this is the reason why the Barceloneta coat of arms bears the shield of this city. It may be seen from early drawings and plans that the original arrangement of Barceloneta is very similar to it current layout.

In those days the city was walled and protected by cannons aimed at the surrounding "no man's land" (later to become the site of the new development in Barcelona known as the "Ensanche"). The city also contained the Barceloneta fishing district which had been constructed on the mud-flats deposited by the ongoing coastal flow of sediment. Grand buildings existed or were built over these years and continue to form part of the waterfront today: The "Llotja de Mar" (Exchange), the square "Pla del Palau" and the arcades "Porxos d'en Xibre".

Greater Barcelona began to take shape and buildings and palaces were erected by "indianos", the emigrants returning to Catalonia after having made their fortune in Latin America. The port was about to undergo its first serious transformation, the Rafo Project (named after the Port Director, Josep Rafo) which was drawn up in 1859 and



El Pla de Palau en 1856. A la dcha., Proyecto de Josep Rafo en 1859 / The Pla de Palau (Palace Square) in 1856. To the right, the Josep Rafo Project of 1859.

en el final del S.XIX el moderno puerto industrial que convive con una Barcelona lanzada hacia su primera gran Exposición Universal en 1898.

De la vorágine constructora y excesos de esa época, todavía sobreviven edificios en el ámbito portuario: Uno es la sede de la Autoridad Portuaria actual, anteriormente Estación Marítima e inicialmente restaurante del Hotel que a sus espaldas ocupaba el actual muelle de Bosch i Alsina (Rómul Bosch i Alsina, único ciudadano barcelonés que ha sido alcalde de la ciudad y Presidente de su Puerto); Otro es el remodelado "Palau de Mar", antes conocido por los "Almacenes Generales del Comercio", gran almacén de grano contiguo al Pla de Palau y a la Barceloneta. Muchos edificios de esta época han desaparecido, si bien hay que reconocer que su interés arquitectónico era escaso y la calidad de su rápida construcción casi inexistente. Los morteros y argamasas y las cimentaciones de madera eran las unidades de construcción más habituales en el periodo.

Con motivo de la Guerra Civil y de la Posguerra, la situación económica y comercial dan lugar a un largo periodo de inactividad constructora en el Puerto. Este periodo de letargo se extiende hasta los primeros años sesenta y es en 1965 cuando el entonces Director del Puerto, Aurelio González Isla, presenta el nuevo Plan Director del

Integración del Proyecto de Rafo para el Puerto con el de Ildefons Cerdá para la ciudad en 1860 / Integration of the Rafo Project for the Port with the 1860 city development plan of Ildefons Cerdá.



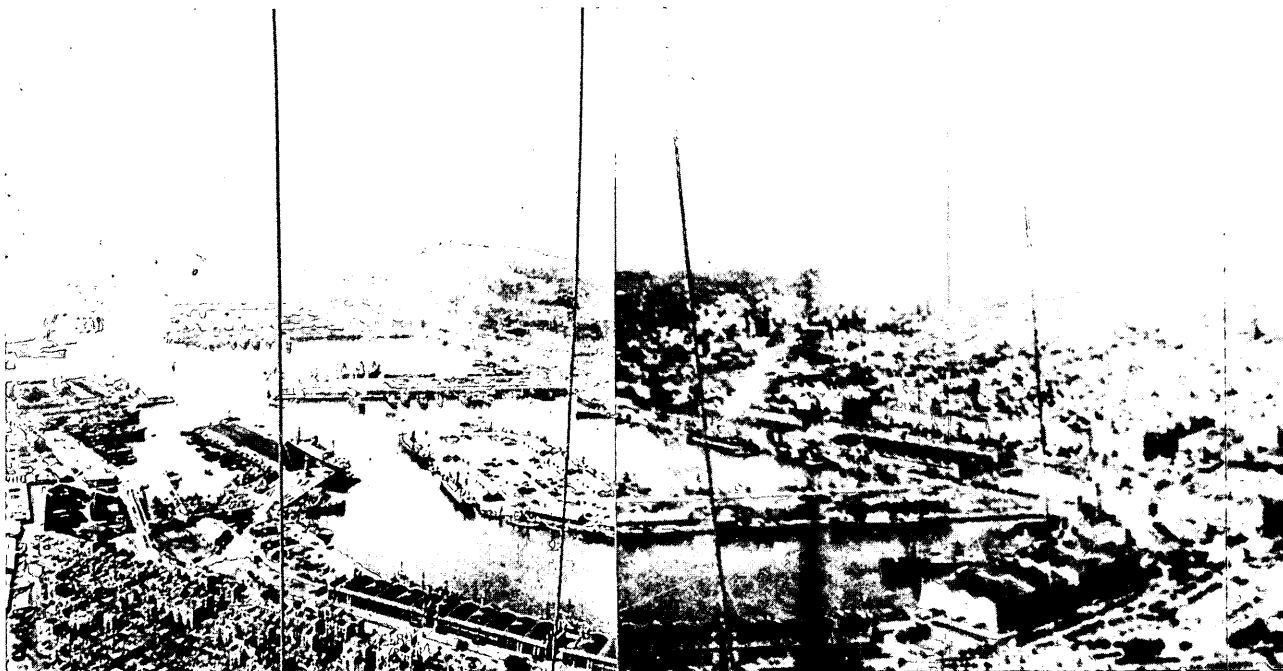
1860 and forming part of the urban development project of Ildefons Cerdá for Barcelona. Towards the end of the 19th century the modern industrial port designed by Rafo and Garrán took its place in a city fully committed to hosting its first Universal Exposition in 1898.

Several port buildings built during this construction frenzy still remain today: One of these now serves as the offices of the Barcelona Port Authorities though the building was previously used as a Sea Terminal and before that as a

restaurant to the hotel backing on to the current Bosch i Alsina wharf (Rómul Bosch i Alsina, the only person from Barcelona to have served as both mayor and port director of the city); Another of these buildings is the refurbished "Palau de Mar" which was previously known as the "General Commercial Stores" a huge grain warehouse alongside the square of Pla de Pilau and the Barceloneta district. Many buildings from this period have since disappeared, though it has to be said that these were generally of little architectural interest and very poor quality due to their speed of construction. Plaster and mortar and wood foundations being the most widely employed materials of the day.

As a result of the Spanish Civil War and the postwar years, the prevailing economic and commercial situation gave rise to a long period without any building

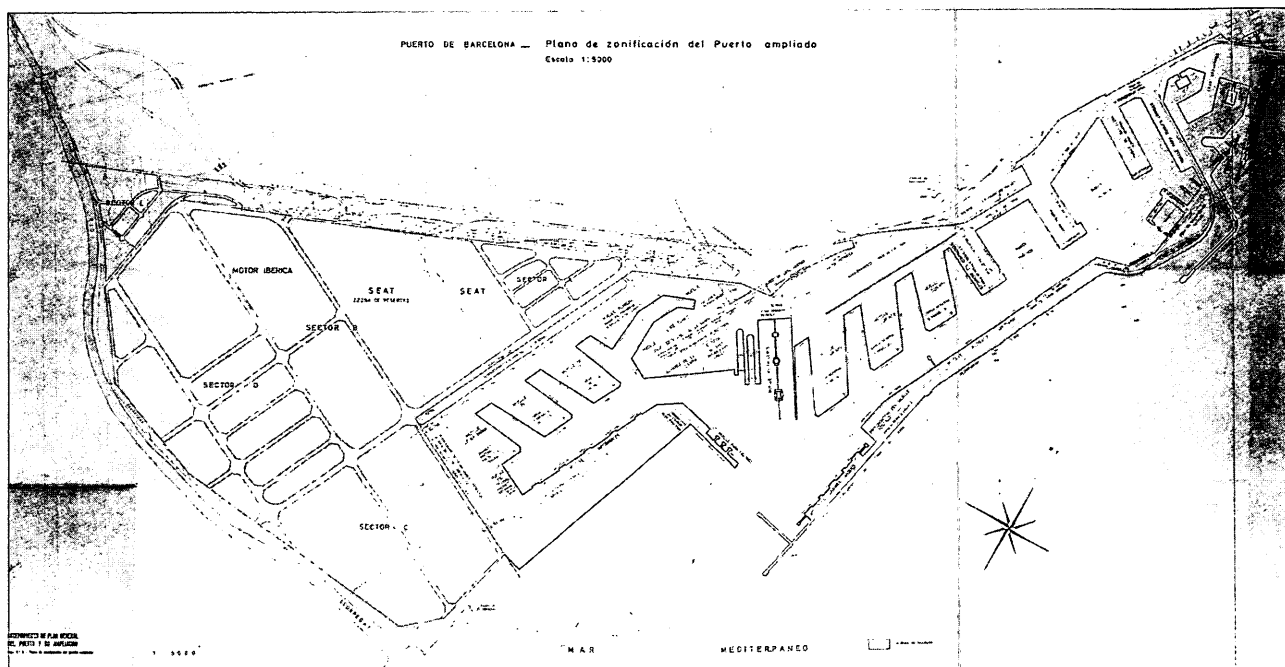
Vista aérea del
Puerto de
Barcelona en
1934/Aerial
view of the
Port of
Barcelona in
1934.



mismo, donde ya se intuyen elementos del Puerto Urbano, se aprecia la segunda bocana y se define el contorno y los usos del Puerto hasta el cauce del río Llobregat. Incluso se plantea ya el desvío del río hacia el sur, decantándose por la alternativa más ambiciosa entre las propuestas, que preveía una nueva desembocadura a cuatro kilómetros de la existente. En el desarrollo de este Plan Director se emplean los últimos treinta años del siglo XX. La incidencia de los proyectos concretos y los matices son im-

activity at the Port. This stagnant period reached right up to the 60's and it was not until 1965 that the then Port Director, Aurelio González, presented a new Plan in which it was already possible to see elements of the Urban Port. A second port entrance was designed and the use and arrangement of the Port was to be remodelled to extend up to the River Llobregat. At this time they even considered diverting the river towards the south, leaning towards the most ambitious alternative among the proposals and which established a

Anteproyecto
del Plan
General del
Puerto de
1966, de
Aurelio
González Isla.
Ya se apunta
la nueva
bocana y
"casi" se llega
hasta el
Llobregat/Draft
project of the
1966 General
Port Plan by
Aurelio
Gonzalez Isla.
The new outlet
"almost"
reaching the
Llobregat.





Vista general
del Port Vell
en 1999
/General view
of Port Vell in
1999.

portantes (el palet es sustituido por el contenedor, la normativa medioambiental se desarrolla y hace modificar los proyectos, los graneles dejan de almacenarse al aire libre etc...)

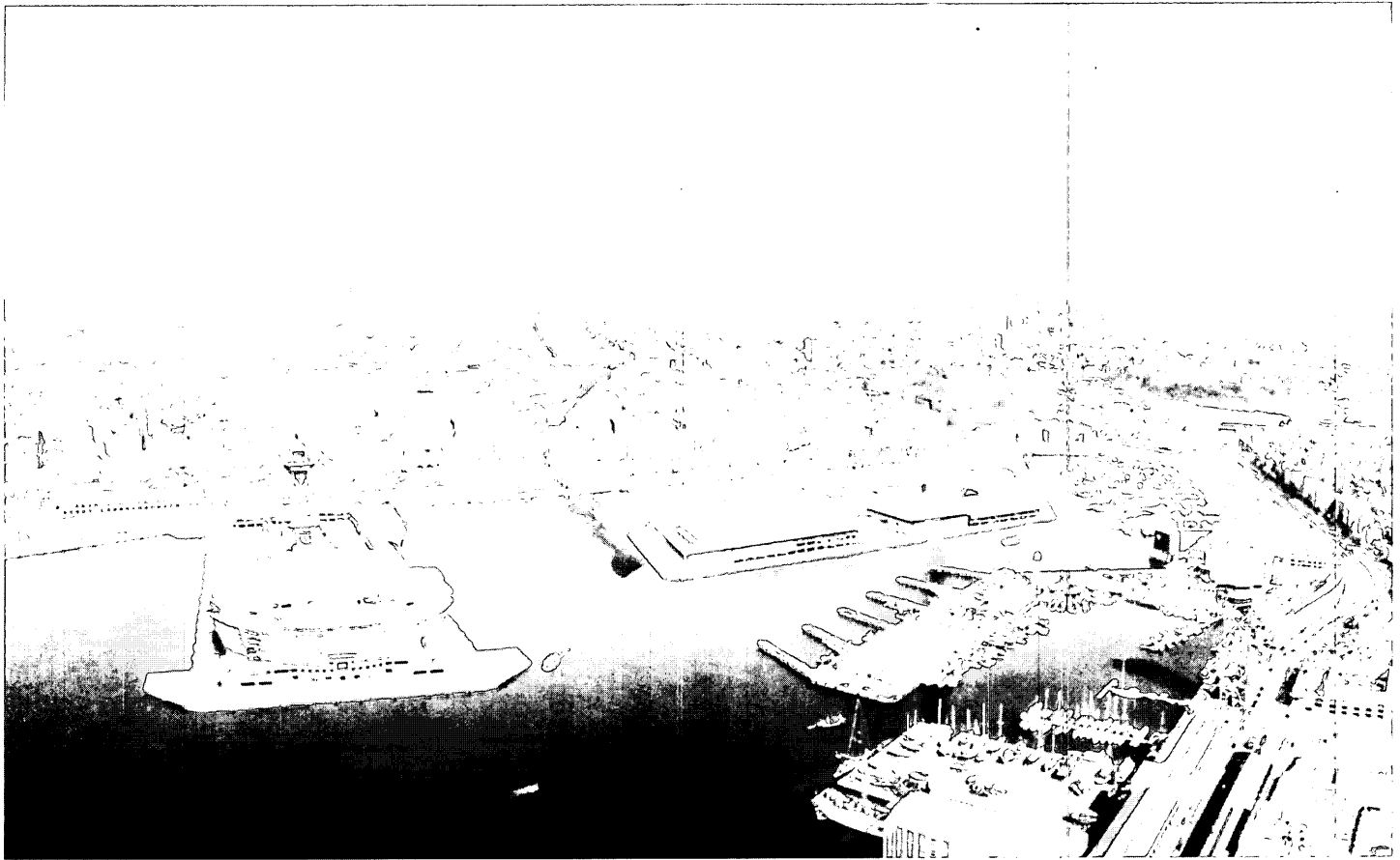
Con el S.XXI se define el Puerto del Futuro, que dobla su superficie terrestre, requiere colosales diques de abrigo y el desvío hasta un nuevo cauce del río Llobregat.

Pero volvamos a la relación Puerto-Ciudad, que podemos definir como la existente en el Puerto abierto a la ciudad (El Puerto comercial e industrial, por razones evidentes de seguridad en el trabajo, control aduanero, seguridad vial, etc. Permanecen cerrado al ciudadano no profesional portuario). Los muelles construidos durante los últimos quinientos años, algunos de ellos con no más de cien, como muestra de la aceleración constante de los avances tecnológicos, ya han quedado obsoletos para el tráfico de mercancías. El Puerto decide abrir las cincuenta y cuatro hectáreas de terrenos que constituyen el actual Port Vell a los ciudadanos y visitantes de Barcelona, pero sin perder su carácter portuario y utilizando los muelles como instalación de atraque de embarcaciones de recreo, pesqueros y cruceros turísticos.

new outlet four kilometres south of the existing one. The final three decades of the 20th century were taken up by the development of this Plan. During this time the project is affected by many circumstances (containers replace pallets, environmental codes are developed and modify the project, bulk cargo is no longer stored in the open air, etc.).

On the advent of the 21st century the Future port is defined, which doubles the existing land surface and requiring colossal breakwaters and the diversion of the River Llobregat.

However, on returning to the Port - City relationship we may define this as that of a port open to the city (for obvious reasons of work safety, customs control, and traffic safety, the commercial and industrial port have to remain closed to those not working at the same). The wharves built over the last five hundred years and even some of those built over the last century reveal the constant advances in technology as they have been made obsolete by modern cargo traffic. The port decided to open up the fifty-four hectares of the waterfront area composing the present Port Vell to the people of Barcelona and visitors to the city, but without losing its harbour characteristics and by using the wharves



El nuevo Puerto-Ciudad. El World Trade Center cobra forma en el Port Vell/The new city-Port. The World Trade Centre beginning to take shape in Port Vell.

La realidad que supone la realización del Port Vell es abordada hoy en día desde facetas muy diferentes : urbanística, socio-económica, cultural, etc. Posiblemente el aspecto más tratado en diferentes comunicaciones a Congresos y Publicaciones especializadas es la realidad urbanística (1)

Más recientemente, se han abordado los diferentes factores socio-económicos, los agentes, las transformaciones, etc. (*"Creación de Empleo y Riqueza, Nuevos Espacios y Nuevas Empresas"* Sociedad de Estudios Económicos. Barcelona, 31 de Mayo de 2000, del mismo autor).

Mucho menor incidencia se ha realizado desde el aspecto cultural (*Seminari Públics i Museus. Universitat de Girona, Desembre 1996 – 1ª Publicació "Debats de Museologia"* del mismo autor).y, sin embargo, ésta es posiblemente la faceta más dinámica y controvertida en la actualidad. Es evidente que en todo proceso de creación de áreas de nueva centralidad en una ciudad básicamente terciaria, el tiempo de ocio tiene una enorme influencia a la hora de establecer una oferta determinada. Tam-

as mooring places for pleasure and fishing vessels as well as for cruise ships.

The formation of the new Port Vell responds to very different criteria: those of town-planning, socio-economic and cultural criteria, etc. However, the aspect which has been possibly been dealt with in more depth in all manner of communications to local Parliament and in specialized publications has been that of town planning (1).

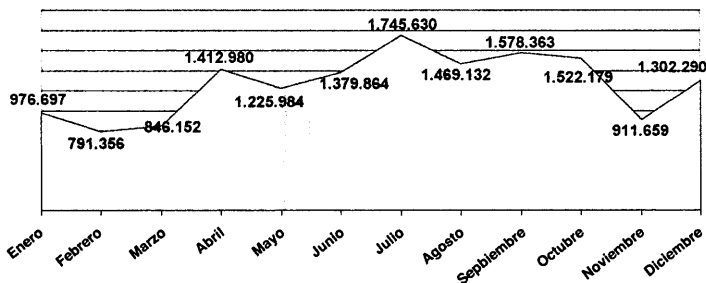
More recently, greater emphasis has been given to different factors of a socio-economic nature (*"Creation of Employment and Wealth, New Areas and New Companies"* Sociedad de Estudios Económicos. Barcelona 31 May 2002, by the same author).

However, cultural repercussions have been given less column space (*Semainari Públics I Museus. Girona University, December 1996 "Debates on Museology"* by the same author) and yet this is possibly the most dynamic and controversial facet at present. It is clear that when providing new centres in a city, which is essentially dedicated to the service industry, leisure time will have

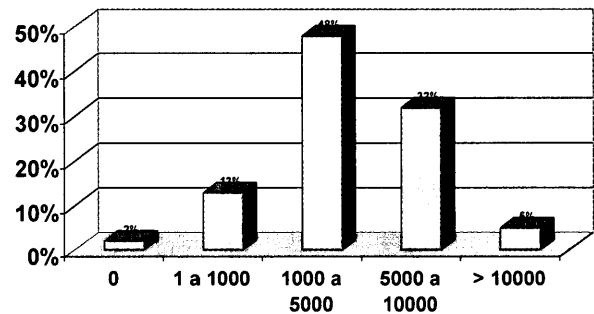
(1) Este autor ha realizado diferentes ponencias y comunicaciones a asociaciones especializadas como "Citta en acqua", "Association Villes et Ports", "Urban land Institute of Washington" y otros.

(1) The author is responsible for many different reports and papers to specialized associations such as "Citta en acqua", "Association Villes et Ports", "Urban Land Institute of Washington" and others

AFLUENCIA DE VISITANTES AL PORT VELL
Evolución mensual 1998



GASTO GLOBAL DE LOS VISITANTES



bién es evidente que, hoy en día, el tiempo dedicado al ocio es cada vez mayor, aunque sea como simple consecuencia del alargamiento de la esperanza de vida de la población y el adelantamiento de la edad de jubilación. Por otra parte, en diferentes encuestas se detecta la creciente importancia que el individuo concede a la calidad de vida y la posibilidad de disfrutar de ese tiempo de ocio. Por ello, es importantísimo ser conscientes de que el diseño de las actividades que llenarán ese tiempo de ocio conlleva, de alguna manera, incidir en la posibilidad de enriquecimiento cultural de una persona durante el disfrute de ese tiempo de ocio.

Esta reflexión adquiere mayor relevancia cuando la persona en cuestión está en pleno proceso de maduración. La conocida frase de que "el joven de hoy es el adulto de mañana" nos debiera motivar a intentar que el ocio de los jóvenes aporte algo más que el simple esparcimiento (sin pretender por ello menospreciarlo).

El deporte, las visitas a museos, el cine, los acuarios,... contribuyen de forma relevante a potenciar el nivel cultural de una población. Y todo ello se ubica en el Port Vell de Barcelona. También hay bares, restaurantes y comercios, obviamente, pero sin olvidar la posibilidad de las restantes actividades mencionadas.

El Aquarium, junto con la Sagrada Familia se ha confirmado como el centro más frecuentado de Barcelona, con más de un millón y medio de visitantes anuales. El Imax, con casi un millón y los Museos de Historia (200.000) y Museo Marítimo (260.000) son otros de los centros de alta frecuentación que se encuentran en el Port Vell. Pero, también es muy significativo constatar que las actividades temporales disfrutan de un alto poder de convocatoria. Cabe destacar que eventos de corta duración, como Fira Gran (La Feria de la Tercera Edad) y la Fira del Vi i el Cava de Catalunya han congregado a más de doscientas mil personas cada uno de ellos, durante cinco días y en épocas del año muy dispares. También tiene especial relevancia el éxito creciente de Barcelona como destino turístico para los cruceros marítimos, su-

an enormous influence when establishing a specific service. It is also evident that an ever increasing amount of time is dedicated to leisure activities today even though this may be the logical result of the extended life expectancy of the population together with an earlier retirement age. Furthermore, different surveys have shown the increasing importance that people give to quality of life and the possibility of enjoying their available leisure time. As such it is important that activities are made available, including those of a certain cultural bent, to fill these leisure periods.

This aspect takes on particular relevance when the person in question is more advanced in years. The expression that "the youth of today is the adult of tomorrow" should motivate us to ensure that the free time of the younger members of society should provide them with something more than just amusement (with no disrespect intended).

Sport, visits to museums, cinema, aquariums, etc., all help to reinforce the cultural level of a population, and all of these services are available at the Port Vell in Barcelona. While the area also has cafés, restaurants and shops, this serves as an added impetus to enjoy all the other activities.

The Aquarium, together with the Sagrada Familia cathedral, has become one of the most visited places in Barcelona and attracts over a million and a half visitors every year. The Imax 2D-3D cinema with almost a million visitors and the History Museum (200,000) and the Maritime Museum (260,000) are other highly visited centres in the Port Vell complex. Festivals and exhibitions also attract a large number of people to the area. Events such as the Senior Citizen's Fair, and the Wine and Cava Fair have each received over two hundred thousand visitors over the five day period of the fairs and over different seasons. The increasing number of cruise ships calling at Barcelona has also made a difference and in 2001 over six hundred and thirty thousand passengers stopped at Barcelona and not just as a port of call. It

Refit? No

Limits!

**Marina Barcelona'92
presenta el mayor
Syncrolift® del mundo
exclusivamente para yates**

Capacidad de varada: 2.000 Tm
(clasificación Lloyds ✕ A) y de estancia en
seco de 6-8 yates de hasta 80 m de eslora.

Nave de pintura a cubierto y a flote para
embarcaciones de hasta 75 m de eslora.

Travel lift de 150 Tm.



35.000 m² dedicados a reparación de
yates entre 15 y 100 m de eslora.

Todos los servicios disponibles: mecánica,
electricidad, carpintería, calderería,
electrónica, acastillaje, pintura, ingeniería,
ebanistería, velería, interiorismo naval,
tienda de pintura y efectos navales, etc.



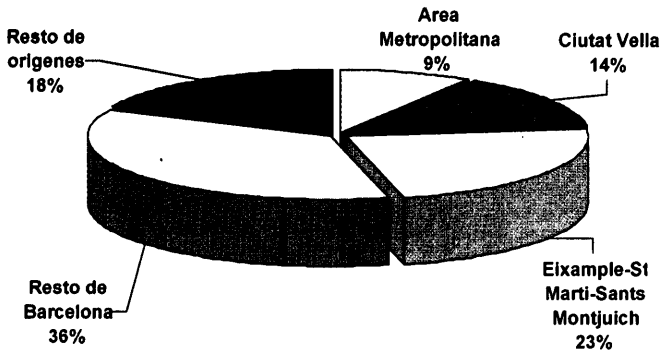
Marina Barcelona'92

Paseo Juan de Borbón, 92 - Barcelona 08003

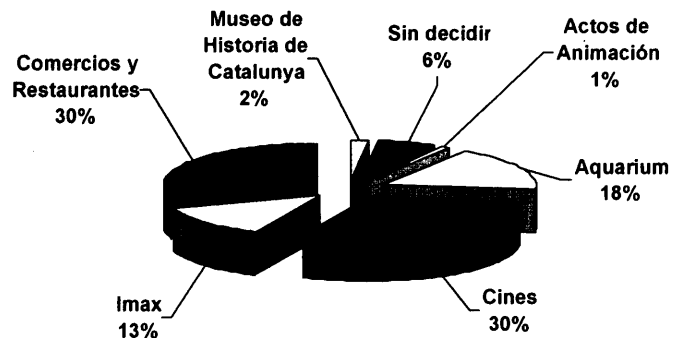
NUEVO teléfono: + 34 93 224 02 24 & NUEVO fax: + 34 93 224 02 25

Website: www.mb92.com - E-mail: info@mb92.com

ORIGEN DEL DESPLAZAMIENTO POR MACROZONAS



DESTINO ESPECIFICO DE LOS VISITANTES



perando el año 2001 la cifra de seiscientos treinta mil pasajeros, muchos de ellos embarcando en Barcelona (no tan sólo en tránsito). Sería absurdo considerar este público como un éxito tan sólo del Puerto, pero sería injusto olvidar la importancia que éste tiene a la hora de la toma de decisiones de las compañías consignatarias y los operadores turísticos. Y, sin pretender tampoco menospreciar el inolvidable atractivo de nuestras playas, también es relevante destacar que el interés de este tipo de turistas va muy ligado al carácter cultural del destino, puesto que las excursiones que realizan al llegar a Puerto son básicamente con este objetivo.

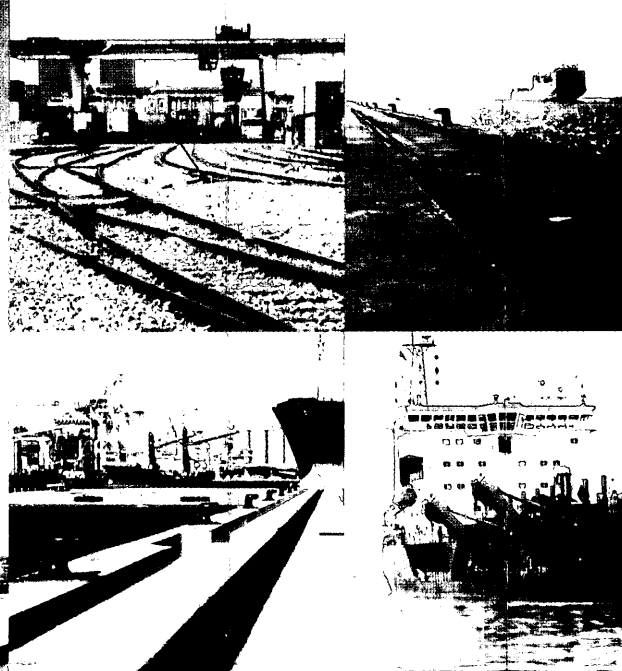
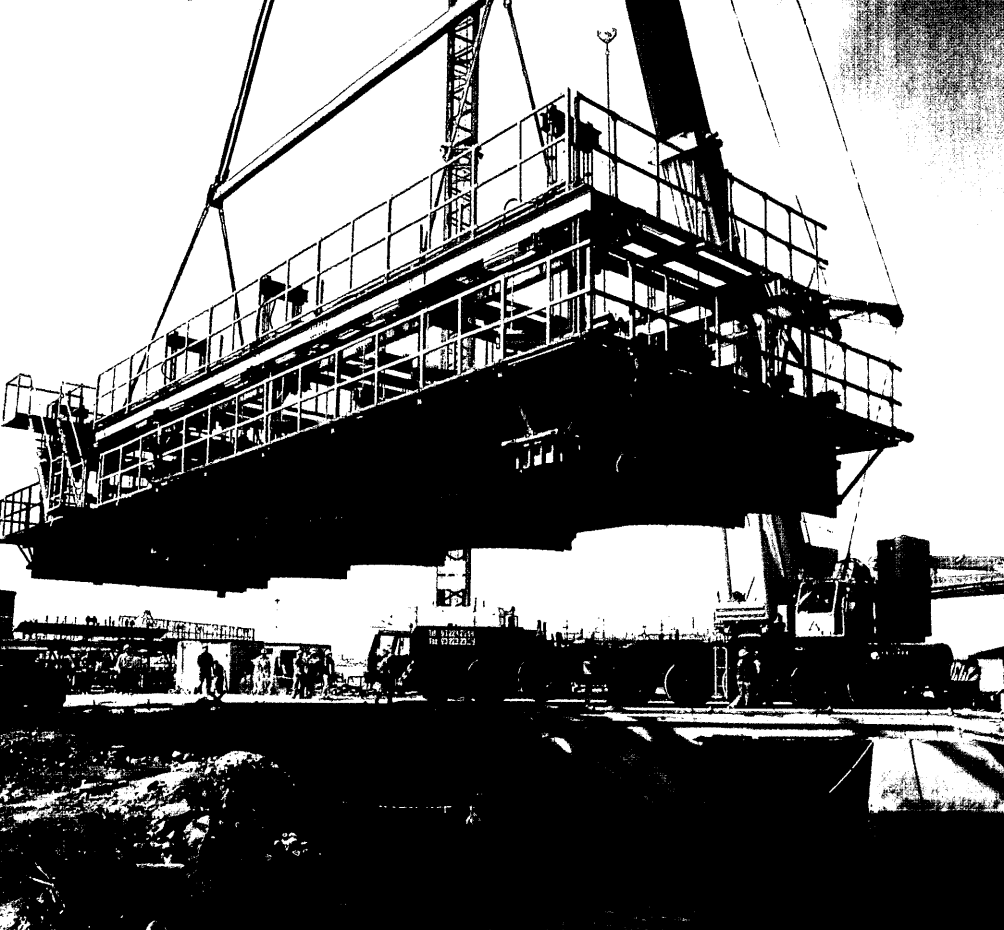
Esta relación Inteactiva entre el Puerto y la Ciudad se viene confirmando en Barcelona como una tarea multidisciplinar. Aspectos hasta ahora poco desarrollados de esa interacción están cobrando plena actualidad. Si en una primera etapa el debate se concentró en foros eminentemente técnicos como lo son los colectivos de arquitectura e ingeniería civil, en una segunda fase se transformó en un debate económico y empresarial y, hoy en día, es uno de los temas habituales en reuniones y congresos de las facultades de Bellas Artes, Historia y Sociología.

Dentro de estas actividades culturales cabe destacar la especial relevancia que adquiere el proyecto de Puerto histórico y la constitución del "Eix Blau" (Eje azul), que conectará el Museo de Historia con el Museo Marítimo potenciando un recorrido interactivo de las instalaciones portuarias, tanto por mar como por tierra y que agrupa a diversas empresas e instituciones ubicadas en la zona. Cabe destacar la existencia en total de una treintena de esculturas que abarcan desde la conmemorativa del General Moragas hasta la realizada por Roy Liechstenstain, pasando por maestros como Robert Llimós, Aulestia y otros muchos. En paralelo, existe un catálogo importante de edificios como el que es sede del propio Museo Marítimo: las populares "Drassanes" (atarazanas o astilleros), joya del gótico civil y astillero de la Corona de Aragón y de la Armada Española en un devenir histórico que se ini-

would be ridiculous to consider these visitors as proof of the success of the Port, though it would be equally unfair to ignore the importance that this has had on the schedules established by shipping companies and tour operators. While we do not wish to underestimate the obvious attractions of the local beaches, it is clear that this type of tourism is very closely associated with the cultural attractions of the port of call or destination, as all the excursions which are made to port are essentially of a cultural nature.

This interactive relation between the Port and the City has been established in Barcelona in a multilateral manner. Interactive aspects which had previously received little attention are now the subject of widespread attention. In the first stage the debate was concentrated within predominantly technical forums such as architectural or civil engineering colleges, while in the second stage this became a economic and business debate. Today this subject is one which receives particular attention in the meetings, conferences and lectures held at the Faculties of Fine Arts, History and Sociology.

Within these cultural activities, particular mention should go to the historic port project and the construction of the "Eix Blau" (Blue Corridor) which will connect the History Museum to the Maritime Museum and further enhance passage and interaction with the waterfront installations, both by land and by sea, and will be home to various companies and institutions in the area. A further feature of the area is the thirty-odd sculptures ranging from a memorial to General Moragas to one sculpted by Roy Liechstenstain, and by master sculptors such as Robert Llimós and many others. There is also an important number of listed buildings such as the building housing the Maritime Museum, the popular "Drassones" shipyards, a jewel of Gothic civil architecture and shipyards to the Court of Aragon and the Spanish Armada with a long illustrious history stretching back to



Puerto de Barcelona

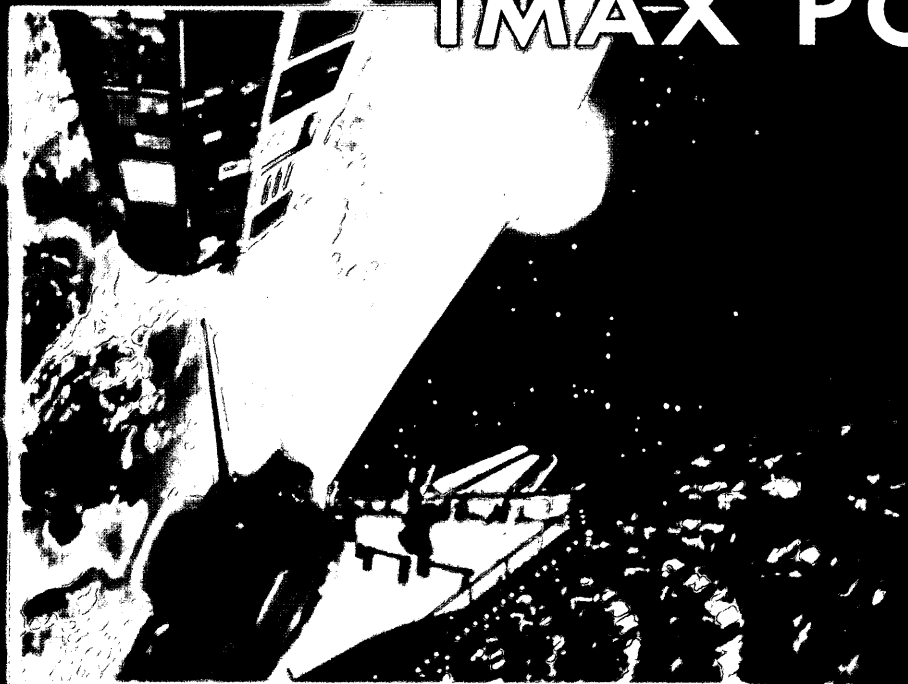
COMSA
Empresa Constructora

Grupo COMSA

Construyendo Ideas

www.comsa.com

IMAX PORT VELL



SISTEMAS DE PROYECCIÓN



IMAX

Pantalla plana
de 7 pisos
de altura

OMNIMAX

Cúpula de 900m²



3 DIMENSIONES

Las imágenes
tridimensionales
más espectaculares



MUCHO MÁS QUE UN CINE...
TIENES-QUE-VIVIRLO

Moll d'Espanya, s/n · 08039 · Barcelona
Tel 93 225 11 11 · www.imaxintegral.com

VENTA DE ENTRADAS

ENTRADA
902 10 12 12
CAIXA CATALUNYA

Es Conejitos

Imax Integral

cia en el siglo XI. Otros edificios a destacar en ese eje marítimo son la ya mencionada "Llotja de Mar", antigua sede de la Cámara del Comercio, Industria y Navegación de Barcelona y de la Bolsa, hoy día edificio emblemático en pleno proceso de remodelación y restauración o el actual edificio de Capitanía General, antiguo convento de la Merçè, razón por la cual tiene conexión directa con la Basílica, su magnífico salón del Trono del antiguo Virrey y Capitán General de Cataluña y hoy propiedad del Ministerio de Defensa.

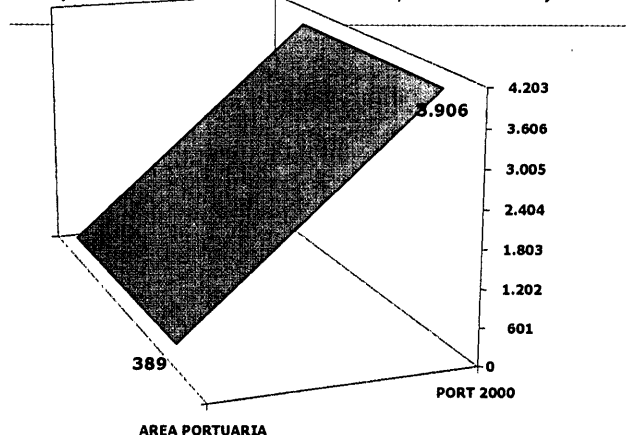
La respuesta entusiasta de los ciudadanos a la apertura del frente marítimo ha llevado a cambios en las pautas de comportamiento de un amplio sector de la población. Para ello, caben destacar los estudios realizados sobre los visitantes de este Puerto-Ciudad. Estos estudios confirman una frecuentación de aproximadamente dieciocho millones de personas por año, con unos máximos que se acercan a los dos millones mensuales en Julio y Agosto y descienden a unos mínimos que no llegan al millón de visitantes en los meses de enero y noviembre. De una forma análoga, los visitantes promedio en un día festivo rondan las sesenta mil personas que se acercan a los treinta mil en un día laborable. El 82% de los visitantes repiten visita y la mayor parte tienen decidido su destino, distinguiendo en la oferta claramente la actividad seleccionada.

El 61% de los visitantes entran a pie en el recinto, y, de ellos, más de la mitad llegan a pie a las inmediaciones, lo cual permite calificarlo como zona habitual de paseo de las personas que viven en sus proximidades.

La duración de la visita se ha ido incrementando paulatinamente, pasando de dos a cuatro horas en cinco años y, consiguientemente, doblando también el gasto promedio. Grupos y familias constituyen el cliente objetivo y prototipo del Port Vell de Barcelona.

Estas idas y venidas a lo largo de los siglos nos permiten confirmar la extraordinaria importancia del Puerto para la ciudad y viceversa, como en la frase de Cerdà que subtitula este escrito. Es absurdo que en algún momento histórico se haya podido percibir el Puerto con una frontera de la ciudad. Cambiando una o por una a, debe ser concebido como una puerta a la historia que ha posibilitado su evolución y crecimiento hasta la actualidad. Ojalá lo siga haciendo en el futuro. ■

COMPARATIVO ENTRE INGRESOS ACTUALIZADOS EN LA ZONA
(Área Portuaria sin cambios actuales, miles de euros)



Ingresos Port Vell cánones 98	3,91	21%
Ingresos totales A.P.B. cánones 98	18,44	
Ingresos cánones actualizados en la zona antes de la remodelación	0,38	5%
Ingresos totales cánones A.P.B. Actualizados	7,30	

Port Vell revenue, 1998 tax year: Total revenue. Barcelona Port Authorities, Harbour Dues 1998 Updated revenue from dues in the area prior to remodelling work Total updated Barcelona Port Authorities Harbour Dues and Revenue.

the 11th century. Other buildings of note in the harbour area are the "Llotja de Mar", the old chamber of commerce, industry and shipping and the Stock Exchange, this emblematic building now undergoing restoration and refurbishment; the current building of the Captaincy General of Barcelona, the old Convent of Mercy and for this reason being directly connected to the Basílica, with its magnificent Throne Room of the old Viceroy and Field Marshal of Barcelona, and today pertaining to the Ministry of Defence.

The enthusiastic response by the people of Barcelona to the opening up of the waterfront district has led to changes in the customs of a broad sector of the population, and here we should emphasize the studies carried out regarding the visitors to

this Port-City. These studies show that approximately eighteen million people visit the area each year, this number peaking in the months of July and August and dropping to minimums of under one million in the months of January and November. The average number of visitors at weekends or on public holidays reaches sixty thousand a day as opposed to the thirty thousand visitors arriving each weekday. 82% of visitors return and the majority come back with a clear objective in mind and with a fixed destination.

61% of all visitors enter the waterfront area on foot and over half of these also reach the district on foot which means that the area serves as both promenade and pedestrian area for the population living in the vicinity.

The average length of each visit has gradually extended from two to four hours over the last five years and this has, subsequently, doubled the average amount of revenue obtained within the area. Groups and families tend to be the object and prototypal client of the Port Vell of Barcelona.

These constant comings and goings over the centuries prove the extraordinary importance of the Port and harbour for the city and vice-versa, this being underlined by the quote by Ildefons Cerdà which serves as the subtitle of this article. In Barcelona the port has never been conceived as a frontier to the city and has, instead, served as a gateway which has allowed its development and growth to the present day. Long may it continue to do so. ■