

BARCELONESES GLOBALES



Rosa Sugranes
'Board director'
de Rosa Gres



www.barcelonaglobal.org

Underline y la transformación urbanística

¿Qué podemos aprender en materia de transformación de espacios de Miami?

"Underline es un parque lineal de más de 17 km con muchos árboles y zonas de descanso con monumentales obras de arte"

■ Miami ha sido testigo de varias transformaciones significativas en su paisaje urbano y espacios públicos a lo largo de los años. Algunos ejemplos, como el Wynwood Arts District o el Miami Design District, demuestran la capacidad de la ciudad para transformar el espacio público y las infraestructuras urbanas para el beneficio de la comunidad. En esta misma línea, hay que destacar el Underline, un proyecto privado que está inspirado en el Highline de Nueva York. El Highline es un camino con jardines y zonas de descanso que está encima de una vieja línea de metro que estaba olvidada y a punto de ser demolida cuando los veci-

nos propusieron este proyecto: ¡un parque encima de la línea de metro! El éxito ha sobrepasado todas las predicciones y ha inspirado a muchas ciudades a transformar espacios industriales no utilizados en vibrantes espacios públicos. En Miami tenemos una línea de metro elevada y la parte de debajo estaba totalmente inutilizada, y así nace Underline. Un grupo cívico de la ciudad creó la fundación Theunderline.org y empezó a convertir esta zona en un parque lineal de más de 17 km con muchos árboles y zonas de descanso añadiendo, con mucho acierto, monumentales obras de arte que puedes disfrutar mientras paseas.

¿Cómo se podría trasladar esa experiencia a Barcelona?

"Podría hacer un recorrido lleno de árboles y obras de arte en algún espacio de la ciudad que necesitara ser revitalizado"

■ Barcelona, que ya ha sido reconocida por su enfoque en el urbanismo y la sostenibilidad, puede aprender varias lecciones de un proyecto como el Underline. Sobre todo en términos de renovación de infraestructuras existentes, conexión de barrios, uso de espacios verdes, participación comunitaria y promoción de la movilidad sostenible. Creo que Barcelona se podría inspirar en estos dos proyectos y hacer un recorrido lleno de árboles y obras de arte en algún espacio de la ciudad que necesitara ser revitalizado. De hecho, en Nueva York el éxito es tan rotundo que el valor de la propiedad ha aumentado en este barrio y se

han abierto hoteles y restaurantes cerca. En Miami, el proyecto está actualmente en marcha y lo sorprendente es que, aunque cuentan con el apoyo logístico y económico de la ciudad, la iniciativa es público-privada. Pienso que, con la movilización de la sociedad civil barcelonesa, podríamos replicar este exitoso proyecto en la ciudad, siguiendo el modelo de Miami o Nueva York, en el que a este espacio también se le han dado otros usos y se imparten clases de yoga, juegos para niños los fines de semana, incluso ponen un piano y hacen conciertos al aire libre. Es un gran proyecto que añade mucho valor a la ciudad.

El Port inicia las obras en el viejo cauce del Llobregat

Depana acude a los tribunales para que se paren los trabajos

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

Las obras previas de los nuevos accesos y de las terminales ferroviarias dependientes del Port de Barcelona en terrenos del antiguo cauce del río Llobregat acaban de iniciarse y, con ello, se ha reactivado el largo conflicto con los ecologistas, que defienden que se evalúe previamente el posible impacto de este proyecto en las áreas protegidas del delta, que, de acuerdo con los requerimientos de la Comisión Europea,

La acreditación por parte de la Generalitat de la afectación de la ZEPA activa la actuación

deben ampliarse. Tras tener constancia de que los trabajos arrancan, Depana ha iniciado acciones legales con el objetivo de que se detengan.

El inicio de las obras se produce casi un año después de que el Port de Barcelona las adjudicase en su consejo de administración de diciembre del año pasado. Este retraso se debe a que se puso como condición para firmar el contrato

la acreditación por parte de la Generalitat de la no afectación de la zona especial de protección de aves (ZEPA) por esta actuación. Debe tenerse en cuenta que está pendiente la aprobación de la ampliación de esta área de protección para cumplir los requerimientos de la Comisión Europea. El proceso, que sigue abierto, ha generado una gran controversia con ayuntamientos, agricultores e incluso ha motivado mociones en contra de la propuesta formulada por el Departament d'Acció Climàtica en el Parlament.

Una vez recibida la acreditación de que no existe afectación por parte de la dirección general de Polítiques Ambientals i Medi Natural, el contrato con las constructoras se ha firmado y las obras comenzaron en noviembre, según han confirmado fuentes de la Autoritat Portuària. Se da la circunstancia de que estos trabajos, valorados en 25 millones de euros, cuentan con una aportación de fondos del Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia que si no se emplean ya se perderán.

La actuación, que el Port adjudicó a una unión temporal de empresas formada por Copcisa y Acciona Construcciones con un plazo de ejecución de 24 meses, comprende la reubicación de los servicios afectados –la galería de Aigües Ter-Llobregat (ATL), el



Vista de un tramo de vía ya ejecutado por el Port, sin conexión, junto al nuevo curso del río

colector de salmueras de la Agència Catalana de l'Aigua (ACA) e infraestructuras de electricidad y agua) – que deberán reubicarse, y la consolidación del terreno. Se incluye la construcción de la plataforma sobre la que, en otro proyecto aún por redactar, se instalarán los dos ramales que conecta-

rán el trazado ferroviario con el resto de la red para trenes del interior del puerto y la terminal de recepción y expedición, que requerirán de cinco vías. Se trata, por tanto, del primer paso del gran complejo de estaciones de carga y descarga previsto en el antiguo lecho del Llobregat, una

infraestructura clave para la llegada y salida de mercancías.

Depana recuerda que los trabajos que el Port ha activado se basan en la declaración de impacto ambiental (DIA) de los nuevos accesos al puerto del 2007 y su revisión del 2013, que “no cumplían con el requerimiento de la DIA precedente del desvío del Llobregat, por lo que no disponen de base jurídica ante la Comisión Europea”. En su día, esta amonestó a España por no proteger correctamente la zona del nuevo cauce. Iniciar estas obras sin que se haya ampliado la ZEPA y sin conocer cómo este proyecto podría afectar a las nuevas áreas protegidas, que, aunque no incluyan el viejo cauce, estarán justo al lado, contraviniendo así la normativa comunitaria, según la entidad ecologista. Por ello, ha presentado un recurso de reposición previo al contencioso administrativo. ●

Pieza clave de los accesos ferroviarios

■ Los trabajos dependientes del Port de Barcelona que han arrancado en terrenos por donde hasta el año 2004 bajaban las aguas del río Llobregat convertirán esta zona en un gran nodo de terminales de mercancías. Se está trabajando en la redacción de los proyectos básicos. El complejo se extenderá

sobre una superficie de 68,8 hectáreas e incluirá sus conexiones con la red ferroviaria interna portuaria y con los accesos ferroviarios exteriores. Estos últimos, que son competencia del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, tienen en fase de licitación la redacción del proyecto constructivo.