L'HOTEL VELA, EL PORT I L'URBANISME SALVATGE

LES MIL MERAVELLES DE LA BARCELONA TURÍSTICA

BOMBA a L'HOtel vela

“What the fuck is this hotel doing here?”, David Harvey, geògraf i urbanista

“Estem farts de ser raonables; aquesta ciutat fa molt que no ho és”, anònim popular

Volem dedicar aquest treball a tots aquells que [sobre]viuen diàriament a Barcelona

TAULA

- Manifest 4
- L'Hotel Vela i la Barceloneta 5
- El projecte de l'Hotel Vela 6
- El Port i la vigència del model Barcelona 8
- L'Hotel Vela 10
- El negoci dels creuers 11
- Barcelona Turisme, SA 15
- Somriu, que ets a Barcelona 18
- Qui és Qui a la Barcelona globalitzada 20
    - Gestors del Port de Barcelona
    - Els propietaris i gestors de l'Hotel Vela
    - El negoci dels creuers
    - El negoci dels contenidors
- La campanya 24

MANIFEST CONTRA L'HOTEL VELA

L'elegant urbanisme salvatge col·lapsa l'horitzó de Barcelona.
L'Hotel Vela s'alça sobre l'horitzó marítim de la ciutat com l'últim insult a la ciutadania.
Finalment ens han privatitzat l'horitzó.

En els últims anys s'ha aplicat cada cop amb més duresa la Llei de Costes i, per tant, la prohibició de construir a menys de 100 m de la línia de mar. Sobre molts edificis construïts dins d'aquest perímetre hi pesa una ordre d'enderrocament. Alhora, el govern català i el consistori barceloní han presumit de fomentar la sostenibilitat i de promoure l'ecosocialisme. No obstant això, el govern municipal va ratificar l'any 2006 (amb els vots del PSC, ERC i CIU) la construcció d'un hotel monumental a 20 m de la costa, construcció aprovada inicialment pel Governde la Generalitat de CiU l'any 2003.

Es tracta de l'Hotel Vela, un hotel de cinc estrelles i 90 metres d'altura situat al final de la platja de Sant Sebastià que, a més, compta amb 25.500 m^2 d'oficines i 4.500 d'instal·lacions recreatives. L'aprovació de la construcció de l'hotel de luxe (en el qual l'habitació més barata costa gairebé 300 euros la nit) es dóna en un moment en què la invasió de la indústria turística ja ha suposat la destrucció del teixit social de Ciutat Vella i l'expulsió directa o indirecta d'un gran nombre de veïns. La crisi immobiliària i financera s'uneix amb una precarietat laboral galopant i el 50 % de la població catalana no arriba a cobrar 1.000 euros bruts mensuals. Per altra banda, el barri que farà de porter de la ciutat per als clients de l'Hotel Vela, la Barceloneta, està amenaçat per una gentrificació creixent i un pla urbanístic –el Pla dels Ascensors– que implicarà l'expulsió de més de 1.500 famílies.

La complicitat dels poders polítics (en aquest cas, CiU, però també PSC i ERC) amb l'Autoritat Portuària de Barcelona i els poders econòmics (Comsa, OHL, Sacresa, FCC, constructores, i Starwood W, empresa hotelera) ha provocat novament una aliança contra les persones que vivim a Barcelona. El Port Autònom de Barcelona és el propietari dels terrenys. I tot i que el Port és una entitat pública, les seves actuacions no estan sotmeses a cap control democràtic, tan sols està obligat a legitimar-se davant els representants dels partits que el gestionen.

Des d'aquest pedestal privilegiat, el Port ha pogut imposar durant els últims vint anys un gran nombre de transformacions urbanístiques (Maremàgnum, Port Esportiu, World Trade Center...), orientades a convertir els espais adjacents al mar en un parc temàtic per a turistes i inversors. Espais, teòricament de domini públic, que sempre han estat venuts al millor postor: grans multinacionals o els amics amb diners. En aquest sentit, l'Hotel Vela és l'últim capítol d'aquesta tirallonga d'abusos comesos pels partits governants contra els qui sobrevivim a la seva Barcelona i intentem construir-ne una de pròpia.

La construcció de l'Hotel Vela implica també la destrucció dels últims trossos de la platja que la gent havia fet seus, com la tradicional platja nudista de Sant Sebastià. També aniquila indirectament el moll dels pescadors, ànima del barri de la Barceloneta. Novament, l'espai públic, la platja, l'espigó, les onades, es privatitzen per tal que uns quants obtinguin beneficis mentre la resta mirem com ens roben fins i tot l'horitzó.

A aquells que ens han robat la ciutat i les seves mil vides, la platja i les onades, els "xiringuitos" el "rompeolas", el nudisme i la pesca i, ara, finalment, l'horitzó, els exigim:

- La suspensió de les obres de l'Hotel i de les infraestructures adjacents.
- L'anul·lació de les concessions atorgades per a l'explotació de l'hotel i la resta d'infraestructures.
- L'enderrocament de l'hotel i la conversió dels terrenys en un espai realment públic per a la ciutadania de Barcelona.
- La reforma del model de gestió del Port Autònom per tal de garantir-ne d'una vegada per totes la transparència i el funcionament democràtic.
- Ni un hotel més a Ciutat Vella.

L'HOTEL VELA I LA BARCELONETA

La Barceloneta és l'últim barri de Ciutat Vella que fins ara s'havia salvat de les grans transformacions urbanístiques que han sacsejat la resta de barris del centre de Barcelona durant els últims vint anys. És a dir, encara es tracta d'un barri amb un ric teixit social, amb xarxes de solidaritat i de suport mutu, espais públics habitats majoritàriament per gent del barri, i petits bars, restaurants i botigues d'aquests que es diuen de tota la vida. D'amenaces no li n'han faltat durant aquests anys, com ara la reforma del Port Vell i l'elitització dels espais circumdants o la invasió amb apartaments turístics i restaurants de luxe. El barri, òbviament, tampoc no s'ha vist exclòs de la pressió de l'especulació immobiliària que, assistida per la legislació en matèria de lloguer, ha anat expulsant els veïns més pobres cap a la perifèria de la ciutat.

Un barri cèntric situat de forma tan privilegiada a la vora del mar però habitat majoritàriament per pescadors, obrers, petit comerciants i gent gran constitueix, evidentment, un anacronisme en una metròpoli postmoderna que concep el turisme com la seva taula de salvació i dissenya els espais urbans com a actius econòmics per explotar. Una causa central de la intervenció tardana a la Barceloneta era l'estructura arquitectònica del barri: tot i que les accions al Port Vell i al Passeig Marítim pretenien funcionar com a grans intervencions del tipus "taca d'oli" (com les del CCCB i el MacBa o les de l'Illa Robador al Raval) que servissin per "revaloritzar" punts concrets de la zona que es volia transformar i establir les bases perquè el mercat rematés la feina, ni la transformació del Port ni el Passeig no van aconseguir aquest objectiu.

La solució que finalment va trobar l'Administració fou l'anomenat Pla dels Ascensors. Aquest Pla consisteix, bàsicament, a reagrupar els anomenats quarts de casa per crear, servint-se de l'excusa dels problemes de mobilitat de la gent gran, pisos més grans per a uns quants i reallotjar o fer fora la resta dels veïns dels blocs afectats. Al mateix temps serveix per obrir definitivament les portes del barri als grans i mitjans especuladors del mercat immobiliari. El Pla va despertar de seguida moltes protestes al barri. No obstant això, el consistori el va aprovar "per nassos" –com va denunciar l'oposició parlamentària en el seu moment– just abans d'acabar la legislatura. En aquesta aprovació hi va jugar un paper molt important el "suport crític" de l'Associació de Veïns oficial del barri, que abans de la publicació del projecte havia sofert una mena de cop d'estat per part d'un sector dels veïns lleial al PSC.

Però aquesta vegada l'Ajuntament no s'ha sortit amb la seva i s'ha vist obligat a rectificar i donar –implícitament– la raó als veïns. Les causes bàsiques d'aquesta suspensió, bastant inaudita en el cas d'un projecte urbanístic d'aquesta envergadura, són la resistència dels veïns d'un barri encara no completament desestructurat, la davallada electoral soferta pel PSC a les últimes eleccions municipals, que en el cas de la Barceloneta ha estat espectacular,

i la crisi immobiliària. Tot i això, el Pla dels Ascensors no s'ha anul·lat, tan sols ha quedat suspès. Allò que no ha quedat suspès és l'altra gran amenaça que plana sobre el barri des del front marítim.

EL PROJECTE DE L'HOTEL VELA

L'ominós arquitecte Bofill va presentar la primera versió del projecte de l'hotel de luxe l'any 1999, equipat amb un aval de la Generalitat de Pujol i de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), dominada en aquells temps igualment per CIU. El projecte inicial no tan sols superava amplament l'alçada del nyap actual; també preveia una superfície més elevada destinada a usos comercials i "lúdics". El PSC, que en aquells temps ostentava l'oposició tant al Consell d'Administració del Port com al Parlament de Catalunya, va presentar una sèrie d'al·legacions. Segons Xavier Casas –fins al 2007 el capitost municipal a la llum i a l'ombra en temes d'urbanisme que avui dia exerceix el mateix paper al capdavant del consorci autonòmic d'infraestructures GISA–, el projecte "era massa contundent".

Després d'haver-se rebaixat el "sostre edificable" en un escàs 20 % i d'haver fet recular l'edifici a 20 metres del mar, el PSC va declarar la conformitat amb el projecte argumentant que ara complia amb la legalitat establerta per la nova Llei de Costes. No sabem què va passar entre bastidors entre el moment de la primera presentació del projecte l'any 1999, i l'aprovació definitiva d'aquest pel ple del consistori de Barcelona (amb els vots en contra d'Iniciativa i del PP) l'any 2006. Com a mínim queda clar que els gestors del Port estaven disposats a passar-se la legalitat *pel forro* per tal de construir l'hotel. Que els nous gestors siguin més escrupolosos amb la legalitat establerta és una qüestió que s'hauria de dirimir davant els tribunals. En tot cas, no deixa de resultar xocant que l'Ajuntament fes enderrocar els antics xiringuitos populars de la Barceloneta situats encara més lluny de la línia litoral precisament amb la justificació del compliment de l'antiga Llei de Costes, que se suposava més permissiva amb les construccions costaneres. A més, si el tripartit hagués tingut un mínim d'interès a impedir la construcció de l'hotel, ho podia haver fet; si més no, des del moment en què ostenta el poder a la Generalitat.

El projecte aprovat preveu la construcció d'un hotel de luxe de 88 metres d'altura, (construït sobre una plataforma d'onze metres, amb la qual cosa, l'altura total serà de 99 metres) i 26 plantes, amb unes 470 habitacions, edificis adjacents de 31.000 m^2 destinats a oficines i "serveis per als treballadors de l'hotel", així com un aparcament subterrani de tres plantes i de 640 places. El projecte implica la modificació de l'avinguda de Joan de Borbó per allargar-

la en forma de “passeig” fins al complex de l’hotel de luxe i per augmentar-ne la capacitat viària. A més, el projecte preveu la modificació de tot el sector de la platja que va des del Club Natació fins a l’actual “rompeolas”, al costat de l’hotel. Es tracta del tros de platja on, en l’actualitat, es pot practicar el nudisme i el surf. Després de la modificació, el primer restarà prohibit i el segon ja no es podrà practicar perquè la “reurbanització” de la platja inclourà la construcció d’un nou espigó. D’aquesta manera s’haurà acabat amb l’últim tros de platja “salvatge” que encara queda a Barcelona.

Per salvar la papereta, l’Ajuntament, el Port i els mitjans de comunicació presenten el nou passeig com un nou espai públic “guanyat al mar”, obviant que tota la resta de l’espai a la vora del mar ha estat privatitzat per l’hotel de luxe. A més, el nou disseny de la platja al voltant del passeig destruirà l’única zona de la platja de la Barceloneta que fins ara no estava infestada dels nous xiringuitos amb la seva música tecno, els seus preus desorbitats i la cridòria dels turistes.

Com de costum, l’hotel de luxe es presenta com una gran oportunitat de feina i un element revitalitzador del comerç. Aquestes afirmacions, fetes des del consistori, i repetides pels seus agents locals (especialment a la Barceloneta) i pels mitjans de comunicació, es corresponen cada vegada menys amb la realitat. Pel que fa a les presumptes oportunitats de feina, saben perfectament que aquestes cadenes hoteleres tenen una estructura piramidal molt definida. Al nivell superior s’hi troba el seu “staff”, que migra d’un hotel del grup a l’altre treballant i vivint dins del microcosmos de les seves dependències. Al nivell següent se situa el personal que d’una manera o d’una altra té contacte diari amb els “clients”. Aquest nivell està reservat per al personal sortit d’escoles de restauració i hoteleria al qual, a més, se li exigeix un nivell d’anglès excel·lent i una aparença física que agradi als clients i a les clientes de l’hotel de luxe. Aquest tipus de personal també es caracteritza per la mobilitat i no ha de viure necessàriament a Barcelona o a Catalunya. Mentre que aquests nivells superiors acostumen a rebre un sou digne, la gent que treballa a la base d’aquesta piràmide les passa magres, igual que la immensa majoria dels empleats dels sectors de l’hoteleria i el comerç.

De fet, es tracta del sector de l’economia amb un índex més elevat de precarietat laboral: els contractes fixos es troben molt per sota del 50 % (xifra que, en el cas de nous contractes, es redueix al 10 %), i l’estacionalitat de la feina és la regla, amb jornades laborals de 12 hores o més en temporada alta, sense dret a hores extres i per un salari ridícul. I fins i tot per a aquest personal, la proximitat física no és cap criteri a l’hora de la selecció, i pot arribar a constituir un impediment en feines com ara les de seguretat o vigilància. A més, a causa de la seva precarietat contractual, el personal d’aquest sector acostuma a ser la primera víctima d’una crisi econòmica. I són precisament la indústria del turisme i les activitats relacionades amb aquest, els sectors que més es ressenten d’una crisi. Al mes de febrer de 2009, per exemple, l’entrada de turistes estrangers ja ha disminuït un 15 % respecte de l’any anterior.

Pel que fa a la “revitalització” del comerç, els responsables polítics saben de sobres per les experiències als altres barris del centre de la ciutat que l’hotel de luxe i la seva clientela provocaran una modificació de l’estructura comercial de l’entorn i un augment generalitzat dels preus. Moltes botigues de barri seran substituïdes per franquícies de multinacionals, galeries, o establiments on venen productes presumptament sofisticats, mentre que molts bars i restaurants es convertiran en locals de copes d’alt nivell, “lounges” i altres meravelles per l’estil. Al mateix temps augmentarà la pressió sobre els locals llogats per les associacions i entitats del barri per tal que els abandonin i deixin lloc a aquests nous establiments comercials.

El resultat de tot aquest procés serà la mercantilització de l’espai públic, la destrucció de les particularitats del lloc i la colonització d’aquest per productes i estils de vida homogeneïtzadors. En resum, la vida al barri es farà més cara i bastant menys humana. O, com deia la presidenta de l’Associació de Veïns l’Òstia: “Quan s’inauguri l’Hotel Vela la nostra qualitat de vida continuarà reculant com ja ho ha fet per culpa dels apartaments turístics.”

EL PORT I LA VIGÈNCIA DEL MODEL BARCELONA

La resistència veïnal ha pogut desbaratar –de moment– la intervenció urbanística de l’Ajuntament a la Barceloneta. Al mateix temps, el creixent malestar social contra l’anomenat model Barcelona expressat en les últimes eleccions municipals ha fet que el PSC es plantegés un rentat de cara i la incorporació d’una nova generació de dirigents. Per la mateixa raó, Esquerra ha sortit formalment del tripartit i Iniciativa ha començat a formular unes crítiques tèbies al caràcter neoliberal del model de ciutat que ells mateixos han contribuït a crear i que continuen sostenint. Malgrat tot això, el Port no ha exterioritzat cap intenció de canvi, ja que es tracta d’una estructura molt més impenetrable a consideracions electorals.

El cas és que els ports i els seus terrenys són propietat pública i són considerats d’importància estratègica. Aquesta “importància estratègica” ha crescut extraordinàriament durant les dues últimes dècades amb l’augment de la rellevància del transport i de la logística en les economies globals. Aquest fet és una conseqüència de la internacionalització i la deslocalització de la producció, així com del consumisme desencadenat per la “revolució informàtica”. L’augment del transport de mercaderies de tota mena ha anat acompanyat per l’esclat de la indústria turística dels creuers.

Per fomentar aquestes tendències i donar-los suport, l’Administració Pública ha anat modificant durant els últims anys la Llei de Ports per convertir-la en una mena de “codi d’excepció” que

anul·la tot un seguit de disposicions de la Llei de Costes i permet convertir en 20 metres els 100 que estableix aquesta llei com a distància mínima d'una edificació respecte de la línia de mar, sempre que aquesta edificació formi part dels "serveis propis" d'un port. Tot i això, no queda gens clar des de quan un hotel de luxe de 100 metres d'altura forma part dels serveis propis d'un port.

Als privilegis derivats del fet que un port sigui propietat de l'Administració pública s'uneix la circumstància que el Port de Barcelona funciona com una empresa privada que cerca el màxim benefici en els terrenys que hi ha sota el seu control. A diferència d'una societat anònima normal, el seu consell d'administració està format per vocals dels governs estatal, autonòmic i municipal[1] que han estat elegits a dit pels responsables polítics de torn.

Normalment, es designa per a aquestes funcions un ex alt representant, o algun tècnic, empresari o banquer de confiança del partit governant. Aquest consell d'administració estableix –i/o ratifica– les pautes generals del funcionament del port, alhora que subhasta les concessions d'explotació a empreses del sector. Sovint es tracta d'empreses multinacionals, però s'hi troben també empreses petites crescudes a l'aixopluc del tràfic de favors i contrafavors proporcionat per aquest sistema. Aquestes concessions s'apliquen igualment al sòl que, tal com indica la memòria del 2006 de l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB), "se cedeix mitjançant diversos títols jurídics a empreses privades, les quals presten serveis propis d'un port". Aquesta mena de concessions, i el cànon i les taxes que comporten suposen actualment el 18 % dels ingressos de l'APB i en el cas de l'Hotel Vela, ja abans de la finalització d'aquest, han suposat uns ingressos de 938.387 € l'any 2005 i de 1.147.055 € l'any 2007.

Al Consell d'Administració del Port de Barcelona hi trobem com a vocals de la Generalitat, entre d'altres, l'antic president de la patronal de la comarca del Baix Llobregat, un (ex)propietari d'una agència de duanes, un (ex)diputat socialista i especialista en finances, Imma Mayol (sic) i Julián García y González, marit de la nova consellera de barri de la Barceloneta i expresident del sindicat dels estibadors, en el qual, tal com afirma ell mateix, s'encarrega d'aconseguir que l'organització autònoma dels estibadors "se convierta de buque de guerra en un buque mercante". En canvi, l'Ajuntament, des de 2007, ja no està representat per Xavier Casas sinó per l'exgerent del 22@ i pel tinent d'alcalde de promoció econòmica i hisenda.

Aquesta barreja entre privilegis estatals i cerca de beneficis privats converteix el Port en el patró del model de gestió publicoprivada que és precisament la característica essencial del model Barcelona i tret constitutiu del model neoliberal. Aquest model de gestió és el niu que engendra una mena d'híbrid entre buròcrata i empresari que, alliberat de qualsevol control democràtic, transforma els espais urbans i modifica les condicions de vida dels seus habitants sense cap altre mandat que les lleis del mercat i el benefici privat. La impunitat amb què

[1] En el cas del Port de Barcelona, 4 són designats per l'Estat, 9 per la Generalitat i 2 per l'Ajuntament de Barcelona

poden actuar els responsables del Port ha quedat demostrada, per exemple, en el cas de les investigacions engegades pel Tribunal de Cuentas del Estado, que havia detectat que nombroses obres realitzades entre 2000 i 2004 s'havien adjudicat a dit, i que les empreses beneficiades per aquest sistema havien infringit de manera sistemàtica els termes establerts en els contractes de concessió. L'APB es va limitar a negar qualsevol anomalia i el cas va desaparèixer en els calaixos de la justícia. El mateix destí esperarà segurament a l'expedient sancionador obert al març de 2009 contra l'APB per la Comisión Nacional de Competencia per "dificultar l'activitat de tercers al recinte" i afavorir empreses de transports aliades amb ella i –en alguns casos– representades a través de tercers en el Consell d'Administració del Port.

Des d'aquesta posició privilegiada, durant les últimes dues dècades, els gestors del Port han pogut impulsar un gran nombre de transformacions urbanístiques com ara la reforma del Port Vell amb la creació del Maremàgnum, el Port Esportiu i el World Trade Center. Es tracta en tots els casos d'operacions realitzades girant l'esquena als veïns afectats o contra la seva voluntat expressa, en espais que formalment són de domini públic. També cal no oblidar les barbaritats ecològiques que –en col·laboració amb el Consorci de la Zona Franca– han comès en l'ampliació del port de mercaderies al delta del Llobregat. Els beneficiaris de totes aquestes operacions han estat les grans constructores i immobiliàries nacionals, les multinacionals (amb un pes molt específic de capital nord-americà) i el mateix Port de Barcelona, que va tancar l'exercici de 2007 amb uns beneficis nets de 73,8 milions d'euros, els quals representaven un augment de 16 milions d'euros respecte de l'exercici anterior.

L'HOTEL VELA

Aquestes circumstàncies també s'han repetit en la creació del complex de l'Hotel Vela. Els gestors del Port han convertit l'espai públic previst per a la construcció de l'hotel de luxe i els seus voltants en propietat de Nova Bocana Barcelona, una Unió Temporal d'Empreses creada per a l'ocasió per quatre grans del sector amb una participació del 25 % cadascun. Es tracta de FCC de l'Esther Koplowitz i els seus amics, un bon grapat dels quals han estat condemnats per corrupció i altres activitats il·lícites; OHL, de l'exministre franquista Villar Mir, entre moltíssimes altres coses responsable directe dels problemes amb la construcció de l'AVE i del caos de rodalies de l'any passat; COMSA, de la família Miarnau, amb unes relacions excel·lents amb els partits polítics de tots els colors, i SACRESA, propietat de la família Sanahuja, la qual és àmpliament coneguda per la seva responsabilitat en el cas d'aluminosi al Turó de la Peira i la seva implicació destacada en el Pla Caufec, i té múltiples ramificacions (entre d'altres, Metrovacesa, de la qual la família s'ha desfet últimament) que li garanteixen

una “posició d’honor” entre les “forces vives” de la societat catalana. Només queda el dubte de qui dels quatre es pot emportar la palma en el concurs de delictes i operacions especulatives. Pel que respecta al concurs de la concessió de la construcció i explotació de l’Hotel Vela i els seus voltants, es dóna el fet curiós que la primera convocatòria es va quedar deserta per falta d’aspirants. No sabem quines “millores” van introduir a les negociacions posteriors perquè l’operació resultés més rendible a l’esmentada Unió Temporal d’Empreses. El cas és que, finalment, al setembre de 2003 es va aprovar una concessió de 35 anys per a la construcció i explotació del complex de l’Hotel Vela. Aquesta concessió inclou també la “urbanització” i l’“arranjament” del tram final de l’avinguda de Joan de Borbó, que va des del Club Natació Atlètic fins a l’Escullera.

Nova Bocana serà la propietària de l’hotel, però la gestió correrà a càrrec de Starwood Hotels and Resorts, una cadena hotelera nord-americana que figura entre les deu més grans del món. La cadena està especialitzada en l’adquisició i/o gestió d’hotels de luxe i, entre altres, és la propietària dels Sheraton, Le Meridien, Westin i The Luxury Collection. La cadena es caracteritza per una política d’expansió agressiva i per la capacitat de correspondre amb els seus dissenys i les seves ofertes d’oci als gustos dels “nous rics”. El 2008 Starwood posseïa o gestionava més de 942 hotels a 100 països amb un total de 285.000 habitacions i més de 145.000 empleats; alguns dels seus hotels de luxe es troben a llocs tan apropiats com Bombai o Kuala Lumpur.

El futur Hotel Vela formarà part de la seva marca “W”. Segons la publicitat de la companyia, “W Hotels es una marca de estilo global con 21 hoteles en las ciudades más emocionantes del mundo”. No és casual que la gran majoria d’aquests hotels que volen reflectir l’estil global es trobin als Estats Units ja que són la viva expressió de l’“American Way of Life”. Tampoc no sembla ser casual el lema amb què la marca promou les ciutats que acullen els seus hotels: “Donde realmente es impactante pasar un fin de semana fuera.” Segons anuncia la cadena, el futur “W Barcelona” comptarà amb “restaurants excitants, opcions de vida nocturna i d’entreteniment a l’estil de la marca, la qual cosa inclou un bar al terrat, una gran estació termal, piscina interior i exterior, diferents línies de menjar i begudes, i una botiga. L’hotel també oferirà grans facilitats per a reunions.” L’habitació més barata a l’Hotel Vela val 289 € la nit. Evidentment, es tracta d’un luxe completament fora de l’abast de la immensa majoria de la població catalana, i molt especialment d’aquells que no arriben als 1.050 € bruts al mes. Segons les dades d’Hisenda referents al 2005, aquest és el cas del 49,7 % de la població activa de Catalunya, una xifra que seria molt superior si s’hi comptessin les persones jubilades i malaltes que han de sobreviure amb molt menys.

EL NEGOCI DELS CREUERS

El negoci dels creuers és, conjuntament amb el dels hotels de luxe i els complexos turisticoresidencials, el segment de la indústria turística que més ha crescut durant l'última dècada. Els creuers actuals són autèntiques ciutats flotants, amb una capacitat de fins a 3.000 persones, capacitat que, segons les estimacions del sector, superarà aviat la xifra de les 6.000 (la qual cosa implicarà la reducció dels preus dels creuers i una massificació encara més gran). Durant unes setmanes els "habitants" d'aquestes ciutats flotants viuen submergits en un microcosmos bastit sobre una oferta de diversió i espectacle cada vegada més delirant, en la qual l'artifici ha esdevingut l'única realitat. Acostumen a fer escales d'un dia per dur a terme sortides massives en recerca dels elements turístics, patrimonials i característics que, segons els prospectes turístics de la companyia en qüestió, ofereix el lloc de l'escala. Aquesta modalitat de "viatge" també es va popularitzar als EUA i els creuers més grans pertanyen a capital nord-americà.

El Port de Barcelona fomenta decididament aquest segment, com de costum, sense tenir cap altre mandat que la maximització dels seus beneficis i la socialització de les pèrdues. Les dues pèrdues més importants són el deteriorament de la qualitat de la vida dels autòctons que han de sofrir els ramats de turistes que escupen aquests vaixells, així com la contaminació que produeix l'ingent rastre de residus que aquestes ciutats flotants evacuen a diari al mar i al litoral. Segons un informe de les Nacions Unides, un creuer de 3.000 passatgers genera diàriament entre 200.000 i 400.000 metres cúbics de residus i prop de 70 litres de deixalles perilloses que en la seva immensa majoria són abocades directament al mar. Una altra font molt important de contaminació causada per aquests (i altres) vaixells la constitueixen les pèrdues de gasoil que es produeixen durant les càrregues de combustible. Segons estudis de Greenpeace, el seu efecte acumulat és molt més gran que el de desastres produïts per accidents com el del Prestige.

El nombre anual de passatgers dels creuers que fan escala o surten del Port de Barcelona ha passat dels 572.571 de l'any 2000 al 1.765.838 de l'any 2007, amb un augment del 25 % en el nombre de passatgers i d'un 16 % dels vaixells respecte al 2006. D'aquesta manera, el Port de Barcelona s'ha convertit en el primer port de creuers d'Europa. Per aconseguir aquestes xifres espectaculars, el Port ha ampliat les seves instal·lacions i s'ha esforçat a crear un entorn favorable per a aquest tipus de negoci.

Pel que fa a l'ampliació i adaptació de les instal·lacions, destaca l'obertura de la nova terminal PalaCruceros a l'abril de 2007, que és la primera terminal del Port dedicada exclusivament a creuers i construïda i gestionada exclusivament per una companyia de creuers. Segons

la publicitat oficial i comercial, tan sols aquesta terminal augmentarà el nombre de viatgers en un 66 %. Per a l'any 2008 ja es van acomplir aquestes previsions, ja que el nombre de passatgers de creuers que deambulaven per la ciutat va arribar als 2.074.554 (si es compten els passatgers dels ferris la xifra s'eleva a 3,237 milions), segons dades publicades pel Port. Evidentment, la publicitat no es pronuncia sobre l'augment de contaminació que produiran aquest viatgers ni sobre els altres "danys col·laterals" que causaran.

També en aquesta adjudicació els empresaris públics catalans i barcelonins han mostrat una estranya preferència per les empreses nord-americanes més grans i truculentes. La beneficiària de la concessió és una sucursal italiana de la multinacional nord-americana Grup Carnival, la major companyia de creuers del món. Tal com es pot veure en l'apartat "Qui és Qui" el camí dels propietaris envers el cim i pel cim del poder i la riquesa està jalonat de delictes fiscals, laborals i crims contra la humanitat. Veient aquest panorama, agrair al Grup Carnival la seva confiança per invertir en el Port de Barcelona, tal com ho fan els autors de la memòria del Port de 2007, resulta, si més no, xocant.

Sigui com sigui, els gestors del Port de Barcelona no perden el temps amb aquestes "minúcies", sobretot quan poden estar segurs que cap periodista de cap mitjà de comunicació de massa no gosarà publicar aquesta mena d'informació. En canvi, sí que es preocupen de generar un entorn atractiu per a les companyies de creuers. Un element central d'aquest entorn atractiu és el grau d'acceptació entre els habitants de Barcelona, i la seguretat i els serveis que ha d'oferir la ciutat. Pel que fa a l'acceptació social, l'APB s'ha unit amb les grans associacions empresarials de creuers per a "l'elaboració d'un estudi sobre l'impacte dels creuers en les economies locals... [que] es va presentar al mes de febrer [de 2007] a Brussel·les. El seu objectiu principal és convèncer la Comissió Europea i les entitats estatals i de turisme local de la importància creixent que té la indústria dels creuers en el turisme de la regió." (Memòria del Port de 2007.) Un dels fruits d'aquest estudi desinteressat el constitueixen titulars als diaris i campanyes publicitàries de l'Ajuntament amb xifres astronòmiques sobre els presumptes beneficis que els creuers generarien per a la ciutat (segons l'esmentat estudi cada "creuerista" es gasta uns 45 € al dia). A part del fet que les xifres són inflades, aquests espots propagandístics camuflats de notícies obvien que la immensa majoria dels turistes de creuers no surten dels circuits d'atraccions turístiques i restaurants indicats en els fulletons repartits pel seu operador turístic. Amb el resultat que els únics que se'n beneficien són els grans del sector de la restauració i les franquícies de records turístics. Aquesta tendència s'intensifica en temps de crisi amb la proliferació de paquets turístics de "tot inclòs", amb la qual cosa els beneficis que els petits comerciants poden treure dels turistes queden reduïts a alguna ampolla d'aigua i altres compres per l'estil. Aquest fet no és cap impediment per a la intensificació de les lloances del model turístic per part de l'Administració Pública i mitjans de comunicació de massa com *El País,* que arriben a titllar els ramats de creueristes com un manà per a la ciutat en temps de crisi.

Quant al tema de la "seguretat" que es vol proporcionar als turistes, a Catalunya, la proporció d'uns 4,15 policies per 1.000 habitants –sense comptar l'exercici dels cossos de seguretat privada que pul·lulen pels "no llocs" de les atraccions turístiques–, gairebé dobla la proporció de 2,66 policies per 1.000 habitants que recomanen les Nacions Unides per a societats "desenvolupades". (Cal tenir en compte la relació d'aquestes dades amb altres "despeses socials" com ara les d'educació o salut que a Catalunya són notòriament baixes). A la Ciutat Vella de Barcelona i a altres focus d'atracció turística, aquesta proporció de policies per habitants es multiplica; el que no es multiplica és la sensació de seguretat dels habitants d'aquestes zones, ans al contrari.

Per altra banda, el Port no tan sols fomenta el negoci dels creuers; també hi vol participar més directament. Amb aquesta finalitat va crear el 2001 Creuers del Port de Barcelona, SA, una societat privada amb accionistes com Acciona i Transmediterránea, en la qual l'APB hi té un 20 % del capital. Per al conseller Nadal, aquesta forma de col·laboració amb el sector privat per crear noves infraestructures és una mostra que el model Barcelona gaudeix de bona salut (evidentment per a ell, els seus col·legues de partit i coalició, i de cara a futurs llocs de "treball" en algun consell d'administració o altre). Creuers del Port de Barcelona s'ha (auto)adjudicat les concessions per operar en les dues terminals del World Trade Center i en tres més del Moll Adossat. Una de les últimes és la nova Terminal A, que l'alcalde Hereu va inaugurar al juny de 2008. Segons la premsa, la nova terminal destaca per una gran fondària que permet que hi atraquin els futurs hipercreuers, per l'elevat grau de mesures de seguretat i pels sofisticats serveis complementaris que l'empresa ofereix als creuers.

Per si quedaven dubtes sobre l'absència de fissures al bloc institucional, el primer tinent d'alcalde i nou primer secretari del PSC de Barcelona, Carles Martí, va torejar les crítiques ciutadanes formulades a l'audiència pública del Pla d'Actuació Municipal 2008-2011 sobre el model turístic de la ciutat amb un petit gir copernicà que afirmava que el model "és de qualitat perquè aposta pels creuers". Deixant de banda el fet que l'equació implícita "turistes amb calés és igual a gent de bona qualitat" no quedi gaire bé per a un autoanomenat socialista, sorprèn la desimboltura cínica d'aquest representant de la nova onada de dirigents socialistes que han sortir a la palestra amb la promesa de superar el model Barcelona ja que el consideren "exhaurit". Però potser aquesta afirmació d'en Martí –recolzat de seguida per l'Hereu (que, per cert, ha perfeccionat els seus estudis a ESADE amb l'aprenentatge de les arts d'un empresari polític treballant a la Zona d'Activitats Logístiques del Port, d'on no tan sols s'ha emportat bons records sinó també bons amics)– només era un *faux pas* perquè s'oblidava de dir que la massificació de la indústria dels creuers està comportant una important davallada dels preus, amb la qual cosa la seva equació ja no funcionava.

En aquest context tampoc no es podia quedar enrere la nova regidora de Ciutat Vella i última carta del PSC per no perdre la majoria en el districte de la ciutat més castigat per la seva

empresa. Aquesta senyora complementa el seu desplegament propagandístic de retornar el centre de la ciutat als seus habitants –amb mesures com la reforma de les Rambles i el tancament simbòlic d'alguns dels nombrosos apartaments turístics il·legals– amb exigències com la "supressió de barreres arquitectòniques al Raval Sud per facilitar l'accés als turistes de creuers". Al mateix temps, el Port, l'Ajuntament i el districte de Ciutat Vella estudien la creació d'una nova línia de transport públic marítim entre la Barceloneta i el Portal de Palau que serviria principalment per transportar els clients de l'Hotel Vela i de la resta d'establiments del Port Vell al centre. Mentrestant, Montilla, el president del Port i altres empresaris visitaven la Xina per convèncer els buròcrates totalitaris convertits en capitalistes ferotges de les bondats d'utilitzar el Port de Barcelona com a porta d'entrada al sud d'Europa per a les seves mercaderies i per a les aventures turístiques dels seus nous milionaris. Pel que fa al transport de mercaderies, el Port de Barcelona ja té establerta una relació "privilegiada" amb el grup xinès Hutchinson, el primer operador de terminals portuàries del món. I mentre Montilla i companyia eren a la Xina, el Centre de Cultura Contemporània de Barcelona va inaugurar una exposició amb el títol "A la ciutat xinesa" que destaca per la benevolència escandalosa amb què tracta les barbaritats socials, ecològiques i polítiques del règim totalitari xinès.

BARCELONA TURISME, SA

No podem concloure aquest petit repàs per les últimes tendències de la Barcelona turística sense assenyalar breument una altra peça central de l'entramat publicoprivat que ha dissenyat la Barcelona actual. La cosa es diu Turisme de Barcelona i és un consorci entre l'Ajuntament, la Cambra de Comerç i la Fundació Barcelona Promoció (que representa els hotelers i altres empreses del sector). L'objectiu és "promoure la ciutat com a destí turístic". L'ens va ser creat l'any 1993 pel llavors alcalde Pasqual Maragall en un intent desesperat de redreçar la ciutat i treure-la de la "depressió" postolímpica: "La consigna és vendre, vendre i vendre Barcelona, difondre que el millor producte que hi ha ara al món és Barcelona", va dir en el seu moment. Mentre que el consorci al principi estava dirigit per l'alcalde de torn, avui ja el dirigeix directament el capitost dels hotelers catalans, l'inefable Joan Gaspart, propietari de la cadena hotelera HUSA (amb la seva estrella, l'hotel Rey Juan Carlos I, de la Diagonal), amic íntim de Núñez y Navarro i membre de l'Opus Dei.

Barcelona Turisme disposa en l'actualitat d'un pressupost de 30.730.000 €. Crida l'atenció l'evolució d'aquest pressupost: l'any 1994 era de 4.100.102 €, el 2004, va arribar als 15.573.245, i durant els últims quatre anys pràcticament s'ha doblat fins arribar a la xifra actual. Més del 80 % d'aquest pressupost es dedica a "serveis i accions promocionals" i el

15 % a despeses de personal. La promoció de la ciutat es divideix actualment en quatre programes. El més important, i que acapara la immensa majoria del pressupost, és el programa Convention Bureau, que vol vendre Barcelona com a destí de convencions, fires i congressos i que té representacions a Alemanya i als EUA. El segon es diu Barcelona Shopping Line i ha creat la consigna "Barcelona, la millor botiga del món". El tercer i el quart programa tenen un pressupost moltíssim més minso i es dediquen a vendre la ciutat com a ciutat especialitzada en grans esdeveniments esportius i com a ciutat gastronòmica.

Com a bona empresa publicoprivada, Turisme de Barcelona també té la seva font d'ingressos, que en aquest cas s'anomenen productes turístics. Entre aquests onze productes hi ha coses tan conegudes com ara el Bus Turístic o el Mirador de Colom al costat de mercaderies com l'anomenada Barcelona Card que, pel mòdic preu de 22,50 € per dos dies, ofereix entrades preferents i descomptes en més de 80 museus, monuments i atraccions de la ciutat així com transport públic gratuït i descomptes en determinats restaurants, botigues i bars.

També aquesta cooperació pot presumir d'un èxit empresarial considerable. El mateix Gaspart, en ocasió del lliurament de la medalla d'or del consorci a Maragall a l'octubre de 2008, "va lloar el 'model únic' de gestió pública i privada que ha portat la ciutat a multiplicar els més de 3 milions de turistes de 1995, fins als 7,24 milions del 2007". Pel que fa al nombre d'habitacions d'hotel –pràcticament totes dobles–, aquest ha crescut de 10.265 l'any 1990 a 27.806 el 2007. Amb els macrohotels oberts l'any 2008 i els altres en execució o planificació, aquestes xifres experimentaran un altre augment significatiu. Crida l'atenció que la majoria d'aquests hotels (18.000 habitacions, el 2007), i tots els de nova construcció i en execució/planificació, són de 4 i 5 estrelles, amb un augment espectacular de l'última categoria.

La gran majoria d'hotels de 5 estrelles són en mans de multinacionals del sector, on de nou destaca la presència de capital nord-americà, sigui com a propietari, com a gestor o com a financer, així com la gran incidència de l'anomenat capital de risc en les inversions. Això és així perquè l'elevat preu de les habitacions d'hotel de luxe (i l'ús intensiu i extensiu que poden fer de forma barata, sinó gratuïta, de l'espai urbà) ofereix uns rèdits extraordinaris per als qui tenen calés i contactes per invertir-hi. Igual que en el negoci dels creuers, es tracta sense excepció dels grans beneficiaris de la globalització neoliberal procedents principalment del món d l'especulació financera, immobiliària i de les indústries de l'oci. I, igual que amb el negoci dels creuers, resulta, si més no, xocant, que un Ajuntament i un govern autònom que es reclamen d'esquerres hagin creat un bloc compacte per blindar i fomentar el negoci d'aquests canalles i dels seus clients.

La propaganda insistent que afirma que aquests hotels de luxe i altres *resorts* turístics són el model d'un "turisme de qualitat" és la principal mesura de blindatge. Les mesures més

importants de foment d'aquesta explosió hotelera són: a) la declaració d'hotels com a equipaments públics (sic) que ha permès a l'Ajuntament vendre sòl públic a les cadenes hoteleres i violar les normes urbanístiques respecte a les alçades de construcció, i els impactes ambientals i socials; aquest, entre molts altres exemples, és el cas de l'hotel Arts a Poble Nou, de l'hotel Miramar a Montjuïc, de l'hotel Barceló a l'Illa Robador o de l'Hotel Vela; b) la concessió de construcció de nous hotels sense posar pràcticament cap límit; d'aquesta manera s'ha privatitzat una gran quantitat del patrimoni històric i arquitectònic de la ciutat que per definició és de tots i totes, i s'ha perdut un nombre ingent d'habitatges i nombrosos locals socials, sobretot al centre de la ciutat.

A aquestes mesures de foment de la construcció d'hotels cal afegir-n'hi d'altres tan diverses com la "museïtzació" i "monumentalització" del centre de la ciutat, una legislació en matèria de lloguer que deixa pràcticament indefensos els llogaters, un desplegament brutal de cossos policíacs per garantir la seguretat dels turistes, i l'aprovació d'ordenances municipals com l'anomenada Ordenança Cívica, que persegueix qualsevol ús de l'espai públic que no sigui comercial o merament de trànsit. El creixent malestar de la ciutadania amb la invasió turística ha provocat que el districte de la Ciutat Vella declarés una moratòria de concessions de noves llicències de construcció d'hotels i el propòsit de perseguir els apartaments turístics il·legals. Mentre que la regularització d'aquests apartaments il·legals, en el fons, es redueix a un afany de recaptació d'impostos, la moratòria de noves llicències s'ha de qualificar com una pura operació de màrqueting. Així ho estan demostrant, per exemple, el conflicte entorn del Palau de la Música, els plans de convertir la Via Laietana en una "via hotelera", el projecte de construcció d'un hotel al Raval Sud sobre uns terrenys destinats inicialment a habitatge social o el rebuig del districte a derogar la llicència concedida de manera tèrbola a una cadena hotelera que vol construir un hotel de luxe en una finca del carrer de Magdalenes habitada per veïns i veïnes que hi desenvolupen projectes socials. Tal i com denuncia el periòdic *Masala* en la seva edició de maig-juny de 2009, el districte de Ciutat Vella podrà aprovar aquest any 27 nous hotels i 16 ampliacions, malgrat la moratòria en vigor.

Hi deu haver pocs veïns –sobretot al centre de la ciutat– que no puguin explicar alguna barbaritat urbanística o algun abús immobiliari soferts pels antics habitants d'aquests futurs hotels i dels seus voltants. En canvi, dels tractes de favor rebuts per les cadenes hoteleres i els constructors de part de l'Administració Pública només n'existeixen sospites. En aquest sentit, l'hotel Vela és solament una nova fita en la cursa desbocada per convertir la ciutat i els seus espais públics en un parc temàtic car, humiliant i cada vegada més semblant a Disneylandia.

Si bé és cert que els habitants del centre són els més castigats per la Barcelona turística, els efectes negatius d'aquesta s'estenen per tota la ciutat. Entre els més importants hi figura la pèrdua de les funcions socials i culturals que el centre tenia tradicionalment per a la població

de la ciutat, el gran desequilibri en inversió pública entre el centre i la resta dels barris, les ones expansives de l'augment generalitzat dels preus dels habitatges (tant de lloguer com de compra) així com dels preus de bars i restaurants, que, des del centre, s'estenen a tota la ciutat.

A més d'aquestes repercussions, n'hi ha d'altres que arriben a tot el territori. Un exemple clar és el consum d'aigua. Segons estimacions oficials, un habitant normal d'una ciutat gasta uns 200 litres d'aigua al dia; en el cas d'una persona que pernocta en un hotel aquesta xifra s'eleva a 500 litres al dia. A part del fet que els grans hotelers fan repercutir aquest consum desmesurat en els preus de l'habitació (i a més paguen proporcionalment molt menys que una persona normal) salta a la vista l'ingent consum addicional d'aigua que suposen els milions de turistes que visiten cada any Barcelona, sobretot durant l'estiu. La sequera de l'any passat fou el primer avís dels efectes nocius d'aquest model, no tan sols per a Barcelona i els seus habitants sinó també per a la resta d'un territori que es troba supeditat a les "necessitats" de la capital. El mateix es pot dir de la gegantina quantitat d'aigües residuals i dels altres residus produïts per la indústria turística, o l'immens consum d'energia causat sobretot pels aires condicionats durant l'estiu, el qual causà la gran apagada de fa dos anys.

SOMRIU, QUE ETS A BARCELONA

És el títol de l'última campanya publicitària amb què l'empresa Barcelona intenta vendre la seva marca, afectada per la crisi, als principals països d'Àsia i d'Europa. A moltes i molts de nosaltres, fa temps que se'ns ha congelat el somriure. Fa temps que els lemes publicitaris grandiloqüents dirigits als habitants de Barcelona no fan sinó fer més profund el fàstic. A poc a poc s'està generalitzant la sensació que les millores urbanístiques, arquitectòniques o viàries publicitades amb bombo i platerets en molts casos han esdevingut "pitjores" i que el deteriorament de les condicions de la vida urbana és progressiu. Somniar amb un pis en condicions fa temps que s'ha convertit en un malson, trobar un bar amb una terrassa on no et clavin la de déu és simplement impossible, prendre un entrepà i una cervesa al carrer és un delicte per als autòctons, deambular pels carrers del centre s'ha convertit en una barreja entre una visita al zoo, però al revés, i una cursa d'obstacles per esquivar els ramats de "creueristes". No hi ha cap plaça pública que no estigui presa per terrasses per a turistes, la majoria de les zones verdes es troben dins i als voltants dels hotels i l'únic trosset de les platges on fins ara s'ha pogut estar mínimament relaxat el volen convertir igualment en pastura per als turistes, congressistes i visitants de fires. Ja n'hi ha prou!

Com recuperar el somriure perdut? Com trencar aquesta pesada sensació de despossessió, com recrear vincles socials no comercials, com expressar el malestar amb el seu model de ciutat i vida, i com anar reapropiant-nos de trossos de la ciutat i d'espais que els polítics i les seves empreses ens deneguen de forma sistemàtica i creixent? En definitiva, com fer efectiu el dret a la ciutat més enllà del mercat?

QUI ÉS QUI?
A LA BARCELONA GLOBALITZADA

A continuació hi teniu una petita mostra de les qualitats d'alguns dels artífexs i beneficiaris de la nova ciutat global relacionada amb el Port de Barcelona.

*** GESTORS DEL PORT DE BARCELONA ***

Dues mostres de membres del Consell d'Administració del Port de Barcelona

Joaquim Coello i Brufau



En Coello i Brufau és un bon exemple del tarannà de les forces vives de l'establishment català que regeix els nostres destins. Designat el 2004, a instàncies de Joaquim Nadal, com a president del Port en substitució de Joaquim Tossas Mir (que compta amb un currículum i una acumulació de càrrecs que tampoc no tenen pèrdua), es va cansar al final del 2006 de la seva feina i es va deixar contractar com a conseller delegat d'Applus, l'empresa de certificació que entre altres coses gestiona la majoria de les estacions privatitzades de la ITV i que tenia com a accionista majoritari Aigües de Barcelona (o sigui la Caixa), i Unión Fenosa i Caja Madrid com a minoritaris.

Al maig del 2007, amb en Coello i Brufau com a conseller delegat, AGBAR i Unión Fenosa van vendre, en una operació consensuada amb la Generalitat, el 75 % d'Applus al fons nord-americà d'inversió de capital de risc Carlyle Group. Entre els accionistes principals d'aquest grup hi figuren personatges com Bush (pare), la família Bin Laden, James Baker (exsecretari d'Estat dels EUA), juntament amb altres canalles per l'estil. I com no podia ser d'altra manera, entre els principals fons d'aquest grup hi figuren empreses militars gringues com Landmark, Indigo i Unit Defence, així com empreses petrolieres.

L'objectiu dels fons de capital de risc és l'adquisició d'empreses que prometen beneficis ràpids, "sanejar-les" (o sigui acomiadar gent i externalitzar part de la producció) i vendre-les després. Si aquest procediment ja resulta bastant denigrant en una empresa "normal", aplicar-lo en una empresa amb un servei de compliment obligatori per a la gent, és simplement un escàndol. Tot i això, les concessions dels nostres benefactors a Carlyle encara van anar més lluny, ja que "del valor de la compra de 1.485 milions d'euros, Carlyle només n'ha desemborsat 400 milions, mentre la resta dels 1.085 milions ha estat finançada mitjançant un crèdit sindicat de La Caixa, Caixa de Catalunya i Caja Madrid".

En tot cas, en Coello i Brufau es devia sentir en bona companyia ja que entre els seus càrrecs anteriors figura el de conseller delegat de la important empresa militar espanyola ITP. I per si algú tenia algun dubte sobre el grau de suport del Govern de la Generalitat a aquest tipus d'activitats, al mateix mes de maig del 2007 el Govern va nomenar en Coello nou president del Consell Social de la Universitat de Barcelona, des d'on lluitarà a capa i espasa per imposar el Pla Bolonya.

Julián García González



És vocal de la Generalitat al Consell d'Administració del Port de Barcelona. Durant vint anys ha estat secretari general dels estibadors portuaris, és marit d'una consellera socialista del districte de Ciutat Vella i ocupa el càrrec de president del prestigiós Club Natació Atlètic Barceloneta que regenta en funció d'una concessió del Port a l'Ajuntament. Des del 2007 el seu club també gestiona i explota la piscina municipal del Turó de la Peira.

A més, és el president d'un aparcament subterrani adjunt al Club Natació que regenta conjuntament amb el propietari d'una empresa molt activa al Port

de Barcelona. Des de fa molts anys manté una relació quotidiana estreta amb els propietaris del Grupo Mestre, una empresa portuària que, en sintonia amb les seves bones relacions amb els gestors del Port, ha experimentat un creixement espectacular durant els últims vint anys.

En García és una figura omnipresent al barri de la Barceloneta. Continua sent la persona clau a l'hora de facilitar o denegar un lloc de treball al Port, de manera que hi ha pocs veïns de la Barceloneta que no li deguin algun "favor". A més, les seves excel·lents relacions institucionals el converteixen en "l'assessor" ideal per a qualsevol negoci al barri. Entre d'altres propietats, té diversos habitatges en un gran bloc de pisos al costat de la platja, en el qual, per raons desconegudes, no regeix la Llei de Costes.

ELS PROPIETARIS I GESTORS DE L'HOTEL

Starwood Hotels & Resorts (Hotel Vela)

Barry Sternlicht



Fundador de Starwood Hotels & Resorts. Fill d'un fabricant de Connecticut, va començar la seva carrera empresarial al final dels anys vuitanta comprant en subhastes edificis cèntrics d'habitatges per vendre'ls en el marc de la creixent gentrificació dels centres urbans amb uns beneficis considerables. La seva etapa com a hoteler va començar l'any 1995 quan va adquirir Hotel Investor Trust, una REIT (societat immobiliària que cotitza a borsa) en dificultats que, a causa d'un buit legal, estava exempta de pagar determinats impostos que graven sobre l'explotació d'hotels. Després de batejar l'empresa com a Starwood va començar la seva expansió en el creixent segment dels hotels de luxe. Membre destacat de la generació de "yuppies" sortida de la revolució neoliberal, va saber imprimir als seus hotels el glamur dels "nous estils de vida".

El seu èxit empresarial està estretament lligat al fons d'inversió Starwood Capital Group, que en l'actualitat figura entre els gegants del sector. A través d'aquest fons –que a part de les aportacions de multimilionaris nord-americans, es nodreix sobretot de fons de pensions–, Sternlicht va realitzar unes 300 "operacions d'inversió" en segments tan dispars com els edificis d'oficines, l'habitatge, els geriàtrics, els camps de golf, els casinos, els hotels o les empreses industrials. Es tractava d'empreses en dificultats que els gestors del fons van "racionalitzar" reduint llocs de treball i salaris, augmentant la producció i deslocalitzant-ne una part. Després tornaven a vendre l'empresa en qüestió per comprar-ne una altra. Durant els anys del boom econòmic, aquest procediment aportava taxes de beneficis de fins al 300 %. El grup ha guanyat més de 40.000 milions de dòlars amb aquestes operacions; la fortuna personal de Sternlicht, per altra banda, continua sent un secret.

Sternlicht va deixar la presidència de Starwood Hotels & Resorts l'any 2004 per dedicar-se exclusivament a aquesta noble tasca. Tot i això, n'hi ha prou amb una breu mirada al consell d'administració actual de la cadena hotelera per veure que el fet que ell hagi abandonat la presidència no ha canviat res pel que fa a l'índole dels gestors del negoci.

Frits van Paasschen



President i director executiu de Starwood Hotels & Resorts Worldwide. Entre moltes altres coses, va ser responsable del negoci de Nike a l'Orient Mitjà i a l'Àfrica, on deu haver inculcat el nou estil de vida global als infants autòctons que cusen les seves sabatilles i pilotes. També forma part de la seva experiència professional la feina duta a terme a les assessories empresarials Boston Consulting Group i McKinsey, dues firmes especialitzades en la implantació de noves tècniques d'augment de la productivitat dels treballadors i de noves formes d'externalització de les despeses de producció. Segons Forbes, els seus ingressos anuals són de 5.722.876 de dòlars.

Charlene Barshefsky



Antiga directora i actual "sènior internacional" del consell de Starwood. Ha estat membre del primer gabinet de Bush Jr. i la seva representant comercial a escala internacional. Des d'aquesta posició va dissenyar i imposar la política de l'Administració Bush a l'Organització Mundial del Comerç (OMC), causant de la crisi alimentària actual i responsable dels milers de morts de fam que es produeixen diàriament al món. Entre d'altres coses és o era directora de les empreses American Express Company, Intel Corporation i Idenix Pharmaceuticals. Durant els últims anys ha centrat els seus "esforços" polítics, des de l'estudi jurídic Wilmer Cutler Pickering Hale and Dorr LLP –una mena de think tank juridicocomercial de la Casa Blanca–, en les relacions entre els EUA i l'Amèrica Llatina.

En aquesta funció també representa els EUA a la Comissió Trilateral, una mena de "govern mundial" a l'ombra (vegeu, per exemple, www.ecologia-social.org/pdfsectas/Trilateral.pdf).

EL NEGOCI DELS CREUERS

Grup Carnival (principal empresa de creuers que opera al Port de Barcelona)

*Micky Arison *

(president actual i fill del fundador, Ted Arison)



El 2008 va percebre 4.756.889 $ per la seva feina com a president de Carnival Group, mentre que la seva fortuna personal es calcula en més de 6.000 milions de dòlars. El vertiginós ascens del grup, propietat de la família Arison, va començar l'any 1972 quan el seu pare va comprar un creuer de segona mà.

El secret del seu èxit és doble: per una banda, va estendre un model de "viatjar", fins aquells moments restringit a la classe alta, a les classes mitjanes nord-americanes, i per l'altra, va inaugurar el costum de registrar fiscalment la seva empresa en països com ara Panamà i posar la majoria dels seus vaixells sota una bandera de conveniència, en aquest cas la de Libèria. D'aquesta manera podien estalviar un munt d'impostos (segons dades calculades per Standard & Poor's Annual, entre 1986 i 1998, la companyia registrada al Panamà va tenir un benefici brut de 4.700 milions de dòlars pels quals pagava una taxa d'impostos de l'1,4 %) i, al mateix temps, podien saltar-se els –ja de per si minsos– salaris mínims que haurien d'haver pagat si la seva empresa hagués estat radicada als EUA. D'acord amb el diari israelià *Ha'aretz*, entre el 1979 i el 1990, la companyia contractava principalment universitaris de països del tercer món, que estaven obligats a treballar durant deu mesos amb tan sols dos dies de vacances i per un salari diari d'1,5 $. La resta dels seus ingressos depenia de la seva habilitat per aconseguir propines. No costa gaire d'imaginar-se les relacions humiliants que devien haver de suportar aquests treballadors per aconseguir alguna propina d'aquestes classes mitjanes conegudes mundialment pel seu elevat grau d'il·lustració i atretes pel lema corporatiu de Carnival: "Fun for all. All for fun."

Per als palestins tampoc no va ser gens divertit el fet que el pare Arison, després de passar el negoci al seu fill, decidís el 1990 tornar a Israel per dedicar-se allà al negoci financer i de la construcció (segurament de nous assentaments, del mur i d'autovies només per a israelians). Com a banquer va cofinançar la campanya electoral del falcó parafeixista Netanyahu i va invertir cinc milions de dòlars en l'Ariel Center for Policy Studies, un destacat centre d'estudis de la dreta israeliana que té el mandat exprés d'advertir dels "riscos de pau" (*Ha'aretz*, 12 de juny de 1998 i 19 de juliol de 2000).

EL NEGOCI DELS CONTENIDORS

Hutchinson (concessionari de la major terminal de contenidors del Port)

Li Ka-Shing



Li Ka-Shing és el propietari del consorci Hutchinson Whampoa Limited que, entre altres firmes, engloba el Hutchinson Port Holding. Li Ka-Shing figura entre els deu homes més rics del món; la seva fortuna personal es calcula en 16.200 milions de dòlars. El Hutchinson Port Holding és la companyia portuària més gran del món. Controla en l'actualitat el 14 % de les operacions portuàries a escala mundial i en determinades zones geogràfiques té el monopoli en el trànsit de contenidors i gestiona ports sencers. L'imperi d'en Li Ka-Shing comprèn també companyies elèctriques, de telecomunicacions, de turisme i diverses cadenes de magatzems comercials.

Li Ka-Shing, radicat a Hong Kong i de procedència humil, va començar la seva carrera empresarial fent produir flors de plàstic i venent-les als EUA. Tot i això, la base de la seva fortuna actual prové de l'especulació immobiliària. Aprofitant la fuga de capitals que es va produir a Hong Kong durant la Revolució Cultural, entre el 1967 i el 1977, va comprar immobles i terrenys a preu de saldo que, amb la restauració capitalista a la Xina, el farien d'or. Segons diuen, no hi ha operació immobiliària a Hong Kong en què no s'emporti la seva part, gràcies, entre altres coses, a les seves bones relacions amb la màfia local, temuda per les seves mesures expeditives. A més, Li Ka-Shing gaudeix d'unes relacions molt estretes amb la cúpula de l'Estat xinès, en particular amb l'anterior president Jiang Zemin, encarregat del rentat de cara del règim després de la matança a la plaça de Tiananmen i artífex de l'obertura capitalista del país.

El vertiginós ascens del Hutchinson Port Holding es va produir precisament gràcies als seus vincles amb les altes esferes de la dictadura xinesa, la producció massiva de productes barats basada en sous ínfims i la privatització parcial o total dels ports del món en el marc del model neoliberal. Per forjar aquest imperi Li Ka-Shing no va reparar en les despeses, sabent que després es convertirien en grans guanys. Per exemple, i tal com es desprèn d'un estudi dels serveis d'intel·ligència canadencs, al començament dels anys noranta va lliurar 1,5 milions de lliures esterlines al partit de Margaret Thatcher i 100 milions de dòlars als partits liberal i conservador del Canadà. Atesa la seva coneguda afinitat amb la dictadura xinesa, recorre no poques vegades a homes de palla per fer alguna nova adquisició. Una altra particularitat de la seva política d'expansió consisteix a comprar empreses que acaben de guanyar un concurs de concessió de gestió i explotació d'instal·lacions portuàries. D'aquesta estratègia també es va valer al Port de Barcelona en comprar a l'octubre de 2006 als germans Mestre el 70 % de TERCAT, SA, a la qual l'APB havia adjudicat al juliol de 2006 la construcció de la "Nova Terminal de Càrrega". En països com Mèxic, aquesta pràctica ja ha portat a l'anul·lació d'alguna d'aquestes concessions; al Port de Barcelona, no.

Aquí comença la campanya:

BOMBA A L'HOTEL VELA

Si vols rebre més informació, signar el manifest o adherir-te a la campanya, envia'ns un mail amb les teves dades a:

hotelvelabcn@gmail.com

I segueix-nos a la nostra web:

www.hotelvelabarcelona.com