

# Història econòmica del Port de Barcelona<sup>(\*)</sup>

Joan Clavera

L'exposició que desenvoluparé a continuació és el resultat d'un treball col·lectiu amb els professors Albert Carreras i Josep Maria Delgado i que es troba en la fase prèvia a la seva publicació.

L'abast d'aquest treball -encarregat per la pròpia Presidència del Port de Barcelona- va des dels inicis de l'activitat portuària de la ciutat fins a l'any 1989.

L'extensió temporal de l'anàlisi fa que no es pugui emprar una metodologia única per a totes les fases de la recerca.

Contra més ens allunyen del període actual més necessària serà la recerca de noves possibles fonts documentals i més difícil ens resultarà el tractament quantitatiu dels fenòmens econòmics.

Xifres o documents han de ser elements explicatius de la importància del port per a la ciutat (i per a tot Catalunya) i de la ciutat per al port.

Cal tenir present que el port -en totes les èpoques- mai no ha estat un element aïllat de la cadena de transport. Les mercaderies o les persones passen pel port i -amb les excepcions que es vulguin- normalment continuen el seu periple mar enllà o terra endins.

Per això caldrà ponderar la bona marxa d'un port tenint en compte si respon o no a un abrigall natural o si darrera seu es troba una xarxa adient de comunicacions naturals (vies fluvials, orografia afavoridora) o fetes mitjançant l'acció dels homes.

No cal dir que el port de Barcelona no és un port «natural».

Durant molt temps una munió de petites barques varen ser el moll artificial entre la ciutat i els grans vaixells ancorats mar endins on les aigües eren suficientment profundes.

El port -considerat com una protecció suficient i una plataforma de càrrega i descàrrega operativa- arrenca a mitjans del segle XVIII.

La història del port considerat com una infraestructura de serveis és també la història d'unes forces econòmiques, polítiques i socials que molts cops no han sabut valorar de forma suficient la importància de la via marítima per al desenvolupament del país.

Els dubtes sobre qui havia de finançar el port i com s'havia de gestionar s'extenen a llarg del temps fins als nostres dies.

També hem de considerar el fet de la importància econòmica i estratègica del port de Barcelona per a la resta d'Espanya. És un fet obvi que cap port català es pot considerar un port massa útil per a la capital de l'Estat. Aquest paper el juguen amb molta més avantatge els ports de Bilbao, de Santander o de València. Els 600 km. que separen Madrid de Barcelona unit a les deficients comunicacions terrestres i a la manca d'una orientació exterior de l'economia espanyola no afavoreix la sortida o entrada de productes foranis pel port de Barcelona.

<sup>(\*)</sup> Per raons tipogràfiques no s'inclouen els gràfics de les transparències que varen il·lustrar el desenvolupament de la conferència. El text s'ha adaptat a aquestes circumstàncies.

Aquest tampoc s'ha vist afectat pel desenvolupament d'activitats lligades a la marina de guerra. Això significa que l'Administració Central no s'ha vist obligada a prendre cura ni de la conservació ni el desenvolupament del port per motius en relació a la defensa exterior de l'Estat.

La manca d'infraestructures de comunicacions entre comarques catalanes tampoc ha afavorit la centralitat -i per tant la importància- del port de Barcelona com ho demostren els relativament importants volums de tràfic del sistema portuari català (Palamòs, Vilanova, Sant Carles, etc.) durant els anteriors segles. És, doncs, la ciutat comtal i el seu entorn més immediat els factors que expliquen l'evolució del port.

Des del punt de vista quantitatiu ens trobem amb dificultats evidents per a ponderar exactament les mercaderies que passen pel port. Gairebé totes les dades disponibles fan referència a les tones entrades i sortides ja sigui procedents del cabotatge ja sigui de l'exterior.

Entenem per «entrades» aquelles mercaderies descarregades sobre els molls i «sortides» aquelles altres embarcades des del port.

Així doncs les importacions procedents de l'estranger són un tipus d'entrades, essent les descàrregues procedents del cabotatge les que completarien el total d'entrades registrades.

Malhauradament no es disposa de sèries en valor sobre tràfic de cabotatge. Respecte a les sèries de comerç exterior val a dir que les registrades sota el concepte «duana marítima de Barcelona» no tenen en compte si les mercaderies es queden efectivament a Barcelona (o Catalunya) o, de fet, són mercaderies en trànsit cap a altres punts de destinació.

El mateix succeeix amb l'origen de les mercaderies degut a que molt sovint es registra el darrer port del que procedeix la importació, no, però, el punt inicial del transport.

Per altra banda les dades corregides de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona no permeten diferenciar el comerç exterior que utilitza la via marítima.

És per aquest motiu que, en un primer moment i per una visió global i a llarg termini del Port, hem utilitzat sèries en pes.

No cal dir que aquesta limitació dificulta l'anàlisi real de la funció econòmica del Port malgrat que els inconvenients poden ésser suavitzats per alguns procediments que assenyalen a continuació.

El més útil consisteix a analitzar les mercaderies separant-les en tres grans grups: sòlids a doju, líquids a doju i mercaderia general.

Tant pel que fa al valor intrínsec de les mercaderies com pel que fa al valor afegit pel port la mercaderia general acostuma a ser la més valuosa. Exemples de sòlids a doju poden ser els cereals o el ciment. El gas natural líquid o el petroli són líquids a doju mentre els automòbils o els televisors són mercaderia general.

No sempre aquesta classificació és tan clara. El ciment exportat en sacs (la unitat és el sac no els kilograms) es pot considerar mercaderia general, i en canvi no ho és si és xuclat o dipositat per una màniga d'aspiració.

Els tradicionals problemes de les estadístiques econòmiques tenen, doncs, el seu fidel reflectiment en l'anàlisi portuària.

No ens cansarem de repetir la importància de la xarxa integral de transport per a entendre el paper del port en totes les èpoques i especialment en els darrers trenta anys, període, que -dins el conjunt de la obra- he analitzat personalment.

Hi ha un acord unànim entre els especialistes en el moment de considerar el port com un element dins la cadena general de transport.

Els transports intermodals constitueixen la base de la moderna logística, essent el contenidor l'element indispensable que ens possibilita el salt de la mercaderia d'un modus de transport a un altre. Si el contenidor descarregat sobre el moll no pot ser evacuat ràpidament al ferrocarril portacontenidor o al trailer que el farà seguir per carretera, aleshores estem estrangulant les possibilitats de la via marítima.

En el cas de Barcelona la ínfima utilització de la via fèrria per a arribar o sortir del port ens mostra la crítica situació de la RENFE pel que fa al moviment de contenidors i explica una debilitat molt important del nostre port.

La, aleshores, sobrecarga dels accesos per carretera al port i el conseqüent cost d'oportunitat per no poder utilitzar la via fèrria redueix objectivament les possibilitats de la via marítima.

Val a dir que els obstacles administratius són també un element a considerar en l'eficiència dels ports.

En aquest sentit s'ha dut a terme en els darrers temps una veritable revolució en el tractament de la documentació i en el despatx de duana.

Les diferències entre determinats ports del Nord d'Europa i alguns del Mediterrani són abismals. El resultat és una diferència que pot arribar fàcilment a 75 hores (3 hores o tres dies) en la descàrrega, tramitació i evacuació de les mercaderies del port.

Les xarxes telemàtiques, els costums estadístics, la eficiència de l'administració i gestió del port, i els hàbits duaners i d'inspecció tècnica són elements bàsics per a explicar-se aquelles diferències.

La unificació de documents, la possibilitat de transmetre per via telemàtica les dades necessàries abans d'arribar a port, la gestió automatitzada de la manipulació de contenidors, etc. són tots ells factors normals en els ports capdavanters d'Europa.

Aquesta realitat és tinguda molt en compte pels operadors internacionals especialment els transoceànics. Aquests -i els que tenen línies regulars al voltant del món- han adoptat la mateixa estratègia que l'aviació civil, és a dir el sistema «hub and spoke» (eix i radis) mitjançant el qual es concentren els punts d'arrencada i arribada i des d'aquests ens relacionem amb ports secundaris amb els denominats «feeders».

L'ideal de qualsevol port és -no cal dir-ho- ser un centre de concentració de càrrega. Ser, en definitiva, un port transoceànic. En el cas de Barcelona aquest joc s'ha de contemplar en l'arc occidental mediterrani, des de València fins a Gènova i passant per Tarragona i Marsella.

Barcelona es trobaria objectivament ben situada en una àrea metropolitana de tamany més que considerable amb connexions per autopista significatives i amb una base industrial consolidada.

Això, però, no és suficient. Creiem que la veritable manca d'autonomia del Port, malgrat haver estat atorgada oficialment, és un handicap molt gran quan volem dissenyar línies estratègiques de futur.

En el cas dels grans ports del Nord d'Europa seria impensable que la programació a curt o llarg termini de les seves activitats caigués fora de les competències municipals o regionals, tanmateix aquest és el cas de tots els ports espanyols que encara responen a un esquema rígid de tarifes unificades i a un esquema de responsabilitats directives organitzada des de l'Administració Central.

L'existència de ports «d'interès nacional» (Barcelona i Tarragona) no arrenca de la més recent discussió de l'Estatut sinó que ja la Segona República (i l'anterior Estatut) contemplava el mateix supòsit.

Un municipi o una comunitat autònoma no pot considerar el seu port com una realitat incòmoda la responsabilitat de la qual rau en definitiva en el Govern Central. És impossible ordenar eficientment el territori i mantenir un nivell de desenvolupament significatiu si elements tant importants com els aeroports i ports queden fora de les competències locals.

Atès el conjunt d'aquestes reflexions podem ara analitzar el succeït en els darrers trenta anys del port de Barcelona. Hi han dues característiques que volem destacar tot seguit. La primera és l'arrencada quantitativa del total de mercaderies traficades pel port. En aquest sentit el salt produït entre 1960 i 1983 és espectacular i respon a una etapa de creixement econòmic generalitzat a Catalunya, Espanya i els països del món occidental.

La segona característica és el tarannà receptor (més entrades que sortides) i més particularment importador (saldo físic del comerç exterior) al llarg pràcticament de tota la seva història.

Ja per un període molt recent podríem afegir la importància fonamental de la mercaderia general i, sobretot, de la carga contenedoritzada.

De 1961 a 1989 el port ha passat d'un volum total de tràfic de 4,5 milions de tones a un volum estabilitzat al voltant dels 18 milions de tones. D'aquestes un terç són mercaderia general.

El total de mercaderies traficades pels ports espanyols era de gairebé 237 milions de tones l'any 1989. Per a comparació direm que el Port de Rotterdam trafica unes 250 milions de tones, Marsella 90 i Gènova 50.

El pes del port del Barcelona en el conjunt de l'Estat ha estat oscil·lant en els darrers anys al voltant del 8%, la mercaderia general és una dada molt important a retenir, malgrat que per tràfic total ens superen els ports de Bilbao, Tarragona o Algecires.

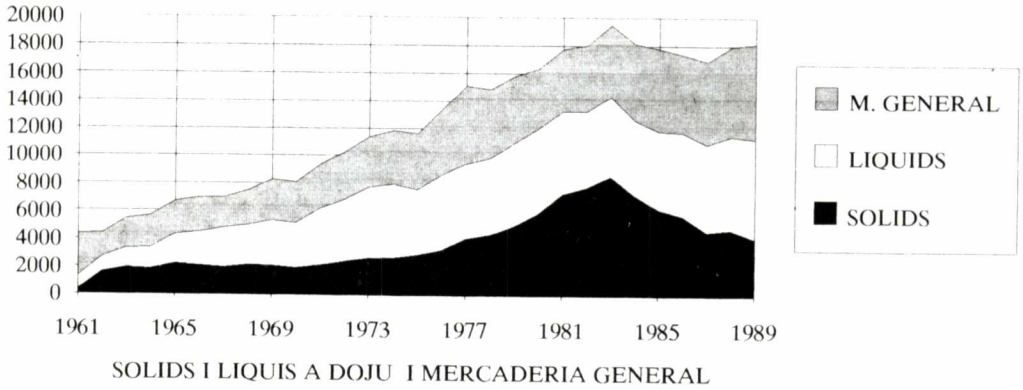
No cal dir que la inexistència d'una refinèria en l'àrea de Barcelona ha afectat definitivament els volums de tràfic a doju del port, fenòmen que té la seva contrapartida en el creixement, per raons inverses, del port de Tarragona.

L'estabilització del port de Barcelona al voltant dels 18 milions de tones s'ha de ponderar amb l'estabilització general del tràfic marítim mundial des de 1983.

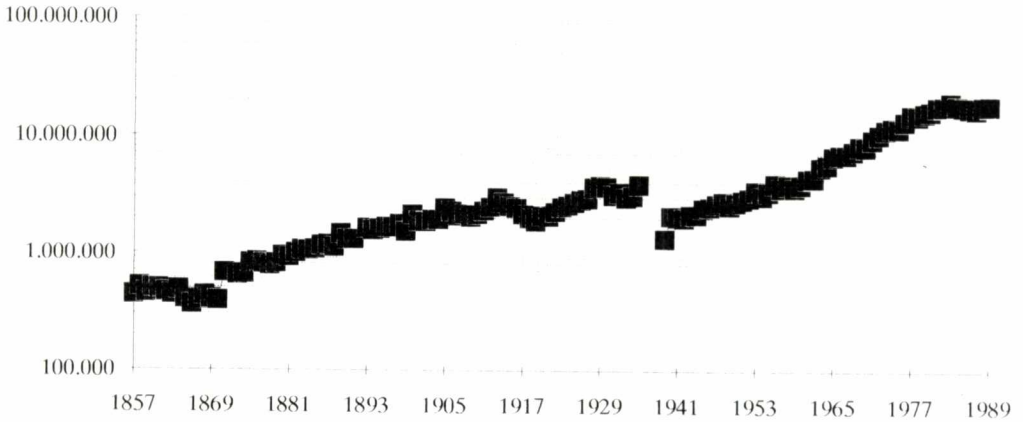
Aquest és un fenomen complex que rau en causes tan diverses com la disminució del tamany i pes de les manufactures o les fluctuacions dels preus de l'energia, passant per les conseqüències del comportament del cicle econòmic.

Per al comportament general del port de Barcelona durant els darrers anys no podem oblidar la importància que han tingut les exportacions de ciment. Podríem dir que des de l'any 1973 a l'any 1987

TIPUS DE MERCADERIES (MILERS TM)



TONES DE TRAFIC TOTAL (esc. semilogaritmica)



l'increment del volum total del tràfic del port respon sobretot a les exportacions de ciment. Aquestes varen passar de menys de 500 000 tM l'any 1972 a prop de 4 milions de tones el 1983, iniciant-se posteriorment una davallada que situaria el tràfic actual al voltant del milió i mig de tones.

Els productes energètics es mouen a prop d'un terç del total de tones mogudes.

En els darrers anys (des de 1975 i especialment des de 1983) un dels creixements més significatius ha estat el corresponent a entrades i sortides de vehicles.

També des de 1983 ha estat molt intens el creixement de la mercaderia contenederitzada passant d'una xifra inferior al 10% en els primers anys de la dècada dels vuitanta a un 27% l'any 1989. Recordem que la mercaderia contenederitzada té l'immensa avantatge de reduir extraordinàriament els costos de la ruptura de càrrega que representa passar d'un modus de transport a un altre. L'anomenat transport intermodal no s'explicaria sense aquesta autèntica revolució que representa l'ús generalitzat del contenidor.

De l'inicial port lligat al comerç de les espècies, passant pel port carboner o el de les potasses -aquest darrer estudiat per l'anàlisi del tràfic del port del desaparegut Servei d'Estudis del Banc Urquijo a Barcelona en els primers seixantes- hem passat a un port clarament orientat a la mercaderia general contenederitzada. Els volums de tràfic moguts són, però, limitats. Podriem dir que les diferents administracions han estat poc generoses amb el port i simultàniament s'ha exigit poc al port. De vegades tenim la sensació de que el ciutadà barceloní veu més el port com un espai potencial de lleure que com un element molt important per al desenvolupament econòmic de la ciutat.

La necessària remodelació física de l'espai portuari -la seva correcta integració en l'espai urbà barceloní- no pot fer oblidar el paper fonamental que li correspon: el ser un element eficient de la cadena integral de transport que lliga Catalunya amb la resta de l'Estat i del món.

La introducció de noves tecnologies (ja emprades en altres ports més avançats) pot veure's negativament afectada per problemes de manca de reforma o de competències de les diferents administracions afectades.

El port és un marc en el que han de conuiu: estibadors, directius de l'administració central, policies, vistes de duanes, veterinaris, guardes civils, pescadors, passatgers, transitaris, transportistes, la RENFE, representants de les administracions locals i autonòmiques, representants del Ministeri de Defensa i de transports públics, clubs esportius, turistes, passejants, etc.

Els diversos interessos en presència -incluits els corporatius i els que responen a inèrcies històriques ara difícilment justificables- cal que s'adaptin a les necessitats d'un port modern que faciliti l'inseriment de la ciutat en la cadena de transport mundial i que possibiliti la continuació i aprofundiment de l'apertura de l'economia barcelonina i catalana.

El port no pot convertir el nostre aparell productiu en una eficient màquina exportadora; si, però, pot facilitar i esperonar les activitats obertes de les empreses catalanes i facilitar el comerç intraindustrial especialment amb els països de l'OCDE.

Des de la posició inicial d'un port fonamentalment lligat a les mercaderies a doju creiem que el port de Barcelona s'està orientant definitivament a la mercaderia general contenederitzada. Aquest és un camí esperançador, que pot ser, però, malmès per unes visions massa a curt termini o per un desenvolupament insuficient de l'autonomia portuària. Esperem que se sabrà evitar aquests perills i, per contra, s'inserirà dignament el port de Barcelona en un arc occidental mediterrani ara potenciat per la proximitat del veritable mercat únic de 1993.