

El port de Barcelona i la seva àrea d'influència

per Joan Alemany i Llovera

Professor d'Economia Urbana i Regional de la Universitat de Barcelona

1. Introducció

La història del port de Barcelona està estretament lligada a la història de la ciutat, al seu comerç i economia en general i també al seu urbanisme i ordenació interior de les activitats dels habitants.

El port no es pot considerar com infraestructura aïllada certament important en si mateixa, però desvinculada del territori que l'envolta. Els qui enfoquen l'anàlisi d'aquesta manera —i n'hi ha, de professionals, que ho fan— es perden tota la riquesa de les complexes relacions entre aquesta gran infraestructura de transport, la ciutat i l'àrea territorial d'influència.

Les relacions i influències directes entre el desenvolupament del port i el de la ciutat han estat recíproques i sovint intenses. El creixement del port ha incidit directament en l'evolució de la ciutat i la base productiva d'aquesta té una influència clara en la conformació i estructura del primer.

Però les relacions dels ports amb les seves ciutats i regions no són solament econòmiques, de fluxos comercials, i geogràfiques, d'ordenació del territori, sinó també socials i culturals. Alguns aspectes de les activitats lligades al tràfic marítim i als ports, amb tots els seus ambients de mariners, comerciants, capitans, estibadors, etc... ha conformat unes característiques també especials als seus barris propers i ha inspirat nombrosos relats, novel·les i àdhuc pel·lícules. Port és per tant sinònim de viatge, de relació amb l'exterior, de treball, d'aventura.

L'ambient diferent de les grans ciutats portuàries és un fet evident.

2. L'expansió de Barcelona necessita el port

La importància del port en la ciutat i la seva influència en el desenvolupament econòmic, comercial, social i cultural no és una qüestió exclusiva de Barcelona. Per les seves funcions de punts de contacte comercial i pols d'activitat econòmica, els principals ports del món han jugat un paper fonamental en la formació i desenvolupament de bon nombre de grans ciutats i àrees metropolitanes. Concretament els ports han tingut un paper determinant en la formació i creixement de ciutats com: Nova York, San Francisco o Nova Orleans a Estats Units; Veracruz i Campeche a Mèxic, l'Havana i Santiago de Cuba a Cuba; Buenos Aires i Montevideo al Río de la Plata; Londres, Liverpool, Southamton, Bristol i Plymouth al Regne Unit, Rotterdam, Anvers i Bilbao a l'Atlàntic europeu i Singapore, Hong-Kong, Yokohama o Osaka a l'Orient.

També les dues grans ciutats portuàries mediterrànies de Gènova i Marsella varen ésser fundades i es van desenvolupar gràcies als ports naturals que avui

coneixem com a Porto Vecchio a Gènova i Vieux Port a Marsella. Àdhuc en el cas de Gènova, la ciutat es va desenvolupar malgrat unes condicions geogràfiques terrestres molt adverses i ha estat i és encara, gràcies al seu gran port, una gran ciutat mediterrània.

El cas de Barcelona i el seu port és completament diferent. Després de les ciutats d'Emporion i Tarraco, Barcelona es va anar convertint en la capital de Catalunya gràcies a unes bones condicions terrestres: Pla entre dos rius, al centre de Catalunya i ben comunicada amb el seu territori pels camins o eixos del Llobregat, el Besòs i el corredor del Maresme. Aquesta ciutat, però, no disposava d'un port natural de les característiques dels esmentats anteriorment. I Barcelona el necessitava per a la seva expansió comercial mediterrània. A partir del Privilegi atorgat a la ciutat per Alfons el Magnànim, el 8 de desembre de 1438 es comença a construir el port artificial, en la seva platja, en mar obert. S'inicia aleshores una extraordinària lluita contra els temporals que dificultaven enormement les obres i contra el més implacable enemic que és l'entrada d'arenas en el port i el seu rebliment. Aquesta tenaç lluita va durar 4 segles ja que fins a mitjan segle XIX, amb les obres del projecte de l'enginyer Josep Rafo no s'aconsegueix vèncer totalment aquests dos grans problemes. És un exemple de tenacitat de la ciutat per aconseguir una infraestructura que li era vital i una mostra de la importància històrica que el port ha tingut per Barcelona.

4. Relacions port-hinterland

Per no anar massa lluny en la història del port i de les seves relacions amb l'àrea d'influència podem arrencar del projecte de 1850 de Josep Rafo, inspector del cos d'Enginyers de camins, canals i ports, que va assentar les bases del desenvolupament modern del port.

Aquest projecte es produeix a l'època de les grans transformacions territorials i econòmiques del segle passat. Coincideix en el temps, entre altres qüestions, amb la construcció del ferrocarril que permet una nova dimensió en el desenvolupament de les xarxes de transport; amb el Pla Cerdà de Barcelona que significa la concepció d'un nou urbanisme que permet la construcció de la ciutat moderna; amb la introducció generalitzada de la màquina de vapor a la indústria i el carbó com a gran input energètic i per últim amb la transformació de la navegació moderna (el vaixell «Savannah» de vela i vapor havia travessat l'Atlàntic el 1833 i el «Great Britain» amb el sistema d'hèlix ho havia fet el 1843).

Els grans ports es varen veure immersos en aquestes profundes transformacions i a la vegada van incidir-hi: les ciutats i les seves indústries reclamaven una major quantitat de productes, el ferrocarril significava una major possibilitat de transport cap a l'interior i sobretot de sortida terrestre dels productes dels ports; els vaixells de ferro, propulsió mecànica i hèlix augmentaven ràpidament de grandària i capacitat i a la vegada permetien, en atracar en els molls per la borda, una major facilitat de les operacions de càrrega i descàrrega.

Tots aquests elements induïren a una profunda transformació dels principals ports del món, i entre ells, del de Barcelona. Pel Projecte Rafo el port de Barcelona havia de passar a ocupar unes 156 Ha. de terreny i de superfície

d'aigua abrigada, els dics d'abrigall 1.464 metres i els molls 8.218 metres (el port de Marsella tenia en aquesta època 88,7 Ha. de superfície de dàrsenes i 7.370 metres de molls).

La industrialització del rerapaís i l'acabament de les obres exteriors del Projecte Rafo permetien un creixement elevat del tràfic del port de Barcelona: Analitzant el tràfic de 2 productes essencials de l'època es constata aquest fort creixement:

—Les importacions de cotó, a través del port foren les següents: 4.000 tones el 1842, 16.000 de mitjana entre 1850 i 1854, 35.000 el 1871, 83.220 el 1899 i 126.277 el 1915.

—El carbó passà de 121.000 tones el 1857 a 399.000 el 1915.

Acabades l'any 1874 les obres exteriors projectades per Rafo es plantejà el tema de l'ordenació interior del port i el seu creixement. Diversos projectes deguts a Maurici Garran, Carlos i Juli Valdés varen fer créixer el port fins a l'anomenat moll del contradic tancant la Dàrsena de Morrot. Les obres es varen acabar el 1912. És l'època del creixement dels principals ports del món. A la vegada que Barcelona ampliava el port amb els molls d'Espanya, Barcelona, Ponent i Contradic, Marsella ho feia amb les dàrsenes de la «Joliette» i «National» i Gènova amb els molls i dàrsenes de la «Lanterna» i «Sampierdarena».

Des de 1912 a 1964 el port, en el sentit d'ocupació física de l'espai no creix gens. Està pràcticament estancat. Però és en aquests anys quan es planteja amb més força el tema de l'ordenació de l'àrea immediata d'influència del port amb la creació de la Zona Franca i el Port Franc. Des del segle passat venia demanant-se amb insistència la creació d'una Zona Neutral a Barcelona per fomentar la industrialització i el comerç exterior.

L'any 1900 el Ministeri de Foment havia creat una Comissió d'Estudi i delimitació de la Zona Franca. Aquesta presentà la seva Memòria el 1901 amb un projecte que anava des del port fins a les Botigues de Sitges amb una extensió de 4.020 Ha. La descripció que fa la memòria del terreny i del projecte és, com a mínim, curiosa:

«Sobre las infectas y movedizas arenas de la región elegida para zona neutral, sobre sus lagos, lagunas y pantanales, propone esta Comisión levantar tan grandiosa obra, convirtiendo aquella en extensa red de canales navegables, amplias ensenadas, dársenas, canales transversales; en centenares de islas o manzanas rodeadas de vías de comunicación de todas clases; en vastísimos muelles, donde las naves de todo el mundo puedan cargar y descargar a todas horas del día y de la noche los productos españoles y de todos los países con grandes facilidades, sin traba alguna, con rapidez y economía; transformando aquella región, cruzada de vías férreas, de cables eléctricos para el transporte de fuerza, de alambres para la transmisión de la luz y el pensamiento, en grandiosos almacenes depósitos, graneros, bodegas, silos, cuadras, fábricas, talleres, estaciones, donde respetando las leyes del país y al amparo de la libertad de trabajo y de comercio, prosperen todas las iniciativas y encuentren abundantes elementos de progreso todas las actividades.»

Aquest projecte provocà una gran discussió i polèmica, més pels efectes econòmics de la Zona Franca que pels impactes territorials de les propostes. Diversos projectes i contraprojectes es van debatre fins que l'any 1926 es constituí el Consorci de la Zona Franca. Aquest va assumir un projecte de port

interior —entre Montjuïc i el Llobregat— degut a l'enginyer Blas Sorribas l'any 1930. Aquest projecte és el recollit en les propostes del GATCPAC per a Barcelona l'any 1932, en el Pla Macià. També va ésser integrat en les propostes del Pla Comarcal de 1953.

Res d'això no es va portar a la pràctica. Els grans projectes es van convertir en un simple Dipòsit franc i en els Dipòsits de CAMPSA al port. La Zona Franca va esdevenir un polígon industrial d'unes 800 Ha. que a partir de 1954 va integrar grans i importants empreses com la SEAT, PEGASO, MOTOR IBERICA, etc. però amb una concepció diferent de la plantejada a principis de segle (polígon d'indústries portuàries).

4. La situació actual

Avui el port està acabant les obres iniciades l'any 1964 amb el seu Pla General d'Ordenació. Aquest projecte ha significat pel port sobrepassar Montjuïc amb la construcció de la seva dàrsena interior, el moll de contenidors Príncep d'Espanya, la terminal d'inflamables, el pantalà per petroliers i el moll sud nº 1.

El port disposa actualment d'una superfície de 910 Ha. de les quals 510 de superfície terrestre i 400 d'aigua abrigada.

Més de 100 Ha. es dediquen a emmagatzematge i els molls tenen una longitud de 18.000 metres.

Pel port varen passar l'any 1983, 19,5 milions de tones de mercaderies (1,8 Tones Contenedors, 1,8 M.T. Gas Natural, 0,9 M. de T. de Fuel, 3,6 M. de Cement i Clinker...). El seu valor supera els 500.000 milions de pessetes. Per Mercaderia general, Ingressos, nombre de contenidors, etc. és el primer d'Espanya i un dels primers del Mediterrani.

A nivell concret sabem poc del seu hinterland geogràfic perquè les estadístiques no donen dades d'origen o destí dels productes. L'hinterland es pot definir com l'àrea geogràfica a la qual es dirigeixen o de la qual surten el 75% de les mercaderies que passen pel port. Es contraposa al FORELAND que seria l'àrea exterior i els ports amb els quals comercia.

Pel que fa a l'HINTERLAND els pocs estudis parcials realitzats ens mostren que un 80% del tràfic que es descarrega al Port resta a l'Àrea metropolitana de Barcelona i un 11% a la resta de Catalunya. És un hinterland molt reduït per la importància que té el propi port. Els altres grans ports del Mediterrani tenen àrees d'influència molt més extensa: Marsella serveix a tot el centre de França i àdhuc a Suïssa i part de centre Europa. Gènova a la zona industrial del nord d'Itàlia que abraça les regions de Piemont amb Torí, Lombardia amb l'àrea metropolitana de Milà i la pròpia Liguria amb la ciutat de Gènova.

L'ampliació de l'hinterland amb la conquesta dels mercats interiors d'Espanya i d'Europa és avui perfectament possible. La xarxa de transports terrestres amb els ferrocarrils, autopistes, carreteres, oleoductes i gasoductes fan que els sistemes portuaris actuals no només serveixin a la seva àrea immediata sinó a àrees molt més extenses.

El FORELAND es pot conèixer amb molta més precisió: un 32% de les mercaderies provenen o es dirigeixen a altres ports d'Espanya amb el tràfic de cabotatge, un 20% als ports d'altres països mediterranis, un 16% a l'Orient Mitjà, 16% als ports de Nord-amèrica i amb proporcions inferiors al 5% a l'Atlàn-

tic europeu, Amèrica Llatina, Àfrica, Orient Llunyà i Oceania. És per tant, principalment, un port connectat exteriorment amb altres ports del Mediterrani, d'Orient Mitjà i Nord-amèrica.

Dues darreres qüestions que voldria tractar són: el problema de la seva ampliació i el de la reconversió de la zona més interior. S'estan acabant les obres projectades al 1964 amb la dàrsena interior i el Moll sud n° 2. Històricament el port ha crescut sempre cap el sud perquè aquesta és l'orientació que li marquen els corrents marins (de Nord-est a Sud-est) i els temporals de la zona (principalment de llevant). Però en el seu creixement el port ha arribat al riu Llobregat, amb l'adquisició de 120 Ha. de terrenys al Consorci de la Zona Franca. Actualment es planteja de nou el vell problema de la desviació del riu. L'argument que es dona per aquest desviament és que el port, per a continuar jugant un paper capdavanter necessita de nous terrenys per magatzems, potser indústries i per molls de més de 20 metres de calat.

Però el desviament pot suposar la pèrdua d'uns terrenys agrícoles molt productius al delta i potser la salinització dels aquífers subterranis del Baix Llobregat. Aquests aquífers tenen una capacitat de 150 Hm³ i la seva aigua es fa servir per a regadiu i com a input primari de moltes empreses químiques, papereres, o metal·lúrgiques de la comarca.

La decisió per tant és summament complexa i haurà de basar-se en tot un seguit d'estudis i propostes que avui encara no es disposen. A part dels estudis tècnics sobre el riu, la dinàmica litoral de sediments i la salinització dels aquífers és necessari com a mínim plantejar-se les següents qüestions:

- 1.—La capacitat de la infraestructura actual
- 2.—Les possibilitats reals de captar nous tràfics i els requeriments d'aquests.
- 3.—Les necessitats de molls i superfície terrestre del port en els propers anys.
- 4.—L'orientació global de les característiques i tràfics als quals el port ha de servir.

L'altra qüestió fa referència a la reconversió dels molls, dàrsenes i rafals més interiors per a usos comercials i d'esbarjo ciutadà. Aquesta qüestió no és única del port de Barcelona. Nombrosos ports en el món estan reconvertint les seves zones més antigues i obsoletes en zones de lleure i comerç per a la ciutat. Així ho han fet amb notable èxit en el Vieux Port de Marsella, Saint Katerine's Dock de Londres, els Docklands de Liverpool i els ports de Sant Francisco, Seatle, Baltimore i Nova York.

A Barcelona, l'operació ha començat amb la urbanització del Moll Bosch i Alsina i pot continuar amb el passeig i els rafals de la Barceloneta entre els quals es troba el magnífic edifici d'Elies Rogent anomenat Magatzem General del Comerç.

5. Primeres conclusions: el paper del port en la situació econòmica actual

En resum, la importància del port en l'economia catalana pot plantejar-se, com a mínim a partir de 4 grans funcions que avui assumeix:

- 1) En primer lloc, com a *infraestructura bàsica de transports*. En aquest sentit el port de Barcelona és el lloc per on canvien de mitjà de transport (del terres-

tre al marítim, o a l'inrevés, del marítim als transports terrestres) quasi 20 milions de tones de mercaderies. Aquestes mercaderies tenen un valor d'aproximadament 500.000 milions de pessetes. Si no comptem el petroli i el carbó que es descarrega al port de Tarragona, més del 80% del volum de comerç exterior de Catalunya passa pel port de Barcelona.

2) En segon lloc, per la seva gran incidència en l'ordenació del territori de la seva àrea d'influència immediata. El port va ésser seriosament considerat en el Projecte Cerdà de l'Eixample i Reforma Interior. Cerdà va assumir íntegrament el Projecte Rafo i va proposar que el Paral·lel i la Meridiana arribessin fins al port. També les vies de la Reforma Interior es dibuixaven per connectar millor el port amb la ciutat i l'obertura de la Via Laietana, a la segona dècada d'aquest segle, es va justificar amb aquest motiu.

El Pla Macià, el Pla Comarcal de 1953 i el Pla General Metropolità varen recollir o fer propostes específiques sobre el port de Barcelona, el seu desenvolupament i les seves relacions amb les àrees adjacents.

La localització industrial ha estat molt directament relacionada amb l'accés i connectivitat amb el port, a més dels projectes específics d'industrialització portuària de la Zona i Port Franc que després de moltes discussions i vacil·lacions han seguit un camí molt diferent.

Per últim, en la zona més immediata al port s'han localitzat les empreses que més directament hi treballen: a la Via Laietana, carrer Ample, passeig de Colom s'hi troben la major part d'empreses navilieres, consignataris, transitaris, agents de duanes i algunes de transport. A la Barceloneta viuen bona part dels dos grans col·lectius de treballadors del port: els estibadors i els pescadors.

3) En tercer lloc, el port és actualment un important *centre de treball* de la ciutat. Unes 16.500 persones tenen feines directament relacionades amb el port. Entre els principals grups d'ocupació cal destacar els següents llocs de treball:

—Administració del PAB	787
—Estibadors o empreses estibadores	2.200
—Relacionats amb la pesca	1.900
—Consignataris	1.900
—Agents de duanes	1.450
—Empreses amb instal·lacions al port	4.900
—Empreses al servei dels vaixells	1.794
—Empreses de transport	1.500

4) Per últim, el port és la principal *via de comunicació i relació comercial amb l'ample regió mediterrània*, de la qual Barcelona és la més important àrea metropolitana. El conjunt d'estats que formen aquesta regió tenen una població d'uns 330 milions d'habitants. El seu PIB superava, el 1981, els 2 bilions de dòlars i el seu comerç exterior els 600.000 milions de dòlars. En aquesta regió, que acull un conjunt d'economies complementàries (hi són els països menys desenvolupats d'Europa i els més desenvolupats d'Àfrica) Barcelona ha de jugar un paper fonamental en el futur i el port pot ser un dels instruments més importants de relació de Barcelona i de Catalunya en aquesta zona geogràfica.

14 desembre 1984
Curs del Cinquantè Aniversari