

UNA PORTA AL MAR, UNA PORTA AL MÓN

150 ANYS DEL PORT DE BARCELONA

Fa un segle i mig que es va constituir la Junta d'Obres del Port de Barcelona, una institució pionera a tot l'Estat encarregada de buscar finançament i executar la infraestructura portuària moderna que la ciutat necessitava. Aquelles obres van ser el punt d'inflexió que l'han dut a ser un dels més importants del Mediterrani.



FONS CARLOS DE ÀNGULO-AUTORITAT PORTUÀRIA DE BARCELONA

La història del port de Barcelona és tan antiga com la de la ciutat mateixa. O potser més. Segles abans que els romans fundessin, al voltant del mont Tàber, la *Colonia Iulia Augusta Faventia Paterna Barcino*, al cim de Montjuïc ja s'hi havien fortificat els ibers laietans. A l'antiga Barkeno, els arqueòlegs han descobert restes de vint-i-una sitges que permetien emmagatzemar una gran quantitat d'excedents. Això demostra que l'activitat comercial devia ser intensa, per això es creu que al sud de la muntanya, a tocar de l'actual passeig de la Zona Franca, hi devia haver un port habilitat perquè les naus fondegessin a recer de les inclemències climàtiques.

Els romans van traslladar el port fins a l'altura de l'actual carrer de Regomir, a tocar de la porta de Mar, per on entraven i sortien els productes del comerç marítim. Els vaixells de l'Imperi que anaven i venien conviuen a la platja amb els viviers d'ostres que donaven fama a Bàrcino. Però el pas del temps ha esborrat les restes d'aquests primers ports.

EXCÉS DE SORRA

Al segle XIII, Pere el Gran va manar construir les Drasanes Reials, on es van fabricar algunes de les galeres que permetrien als comtes catalans conquerir la Mediterrània. El magnífic edifici que podem veure actualment, entre la Rambla i el Paral·lel, correspon a la remodelació que se'n va fer al segle XV, quan Alfons el Magnànim va autoritzar als consellers de la ciutat construir el primer port artificial, una operació que, com sol passar amb les grans infraestructures, va sobrepassar el pressupost i va estar plena d'entrebancs.

Cal tenir en compte que el Besòs, el Llobregat i les nombroses rieres que baixaven des de Collserola havien traslladat, al llarg dels segles, un munt de terra cap a la costa. Això va provocar que la línia de costa guanyés metres al mar i que el port s'hagi hagut de dragar en moltes ocasions. Va ser aprofitant aquesta circumstància i la construcció del moll medieval, anomenat *de la Santa Creu*, que l'illa de Maians es va unir a la ciutat. El dic de l'est, finalitzat durant el regnat de Joan II, va contribuir a retenir sorra i sediments al voltant de l'illa, on avui s'alça la Barceloneta.

El testimoni de nombrosos viatgers, però, recull que Barcelona no tenia un port tancat: cada temporal fort obligava a reconstruir i ampliar el dic que conte-

nia l'acumulació de sorra. Junt amb la insalubritat que provocaven les aigües estancades, l'extracció d'arena era el major problema del port i s'enduia la major part del pressupost de manteniment. Però bé calia evitar com fos que els vaixells embarranquessin!

No seria fins a l'arribada de les dragues a vapor, al segle XIX, que Barcelona tindria un port a l'altura d'altres ciutats europees. La revolució del transport va omplir els camins de ferrocarrils i els mars de vaixells de vapor.

LA REVOLUCIÓ DEL VAPOR

Durant segles, la vela i els remos havien estat les úniques maneres de navegar, però en poc menys de cent anys tot canvià per sempre: si el 1830 el 97% dels vaixells que hi havia al món eren de vela i només un 3% eren de vapor; el 1914, la proporció s'havia invertit:

un 9% de vela i un 91% de vapor.

En aquest període, però, a més del nombre, també va augmentar la seva qualitat: cap el 1850 l'hèlix reemplaça la roda de pales, fet que abaratí el viatge i estalviava el consum de carbó. Com que cal menys combustible, es guanya espai per transportar béns o passatgers. Inexorablement, els vapors s'aniran fent

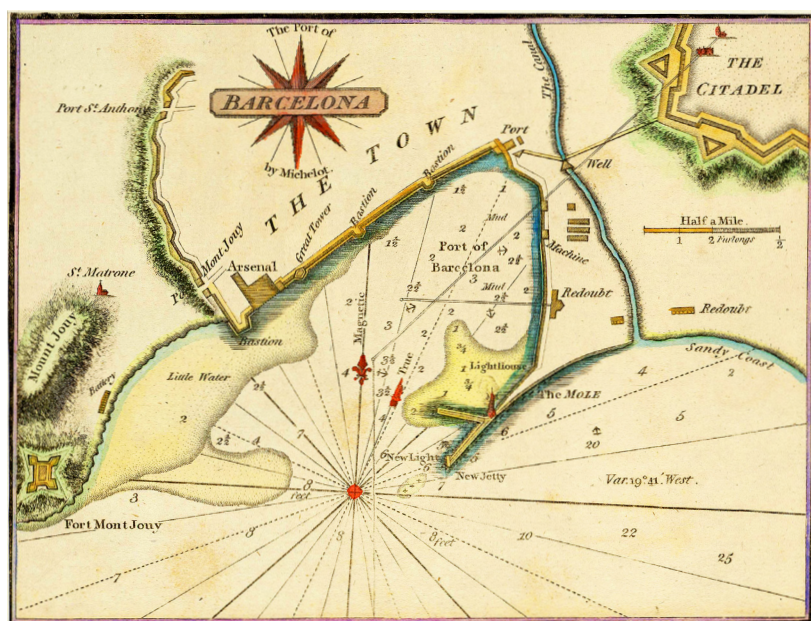
més grans i més ràpids i ja el 1885 el tonatge mundial de vaixells de vapor s'equipara als de vela.

Poc abans s'havien començat a crear grans companyies, com la Cunard a Anglaterra (1840) o la Compagnie Générale Maritime a França (1850), que van obrir noves rutes: és l'inici d'una explosió del tràfic marítim. Les companyies signen convenis amb els estats per transportar correu i tota mena de mercaderies, ai-

ELS PRIMERS VAPORS

L'any 1810, la vela encara dominava tots els mars, però com en tots els ports, a Barcelona començaven a treure fum els vaixells que havien de revolucionar el transport marítim.

Fins el segle XIX, el port no era tancat i estava a mercè dels temporals





**IMPULS
OLÍMPIC**

*Les inversions
per preparar els
Jocs Olímpics
van acostar
el port a la
ciutadania en
obrir el Moll
de la Fusta
al públic i
convertir el
Port Vell en
zona d'oci.*



AGE

xí que la marina mercant experimenta una expansió estratosfèrica a tot el continent. Però també el transport de persones creix com mai abans en la història de la humanitat: els paquebots transporten turistes i emigrants des dels principals ports europeus, com Anvers, Rotterdam, Hamburg o Liverpool.

Enmig d'aquest canvi de paradigma, Barcelona havia de decidir si se sumava a l'onada de progrés. La ciutat, no era aliena a aquests canvis i el consistori va apostar per la construcció de vies de tren: el 1848 s'in-
augurava el primer ferrocarril de la Península, que unia Barcelona i Mataró. Al mateix temps, i amb un gran suport popular, insistia en l'enderroc de les muralles que encotillaven el seu creixement urbà, un procés que culminaria amb la planificació i construcció de l'Eixample. I llavors va decidir mirar cap al mar.

UN EIXAMPLE MARÍTIM

El 1859, l'enginyer en cap de la província de Barcelona, Josep Rafo, va presentar un projecte d'obres i millores del port que assegurés un abric segur a les embarcacions i un calat suficient per tal d'acollir grans vaixells. El *Proyecto para la mejora y ensanche del puerto de Barcelona* es basava en un estudi complet de les condicions físiques i marítimes de la zona. Entre altres propostes, incloïa prolongar el dic de Llevant, construir un contradic als peus de Montjuïc, estructurar el port en cinc dàrsenes separades per molls, on es construïren magatzems, i desviar clavegueres i recs que desembo-

caven al port. Era un projecte ambiciós que, dut a terme íntegrament, hauria superat en extensió el port de Marsella. El Ministeri de Foment va acceptar-lo amb entusiasme, fins al punt que Ildefons Cerdà el va incorporar en el seu pla d'eixample, per tenir en compte els accessos a la zona portuària i homogeneïtzar la nova infraestructura al teixit urbà. Però una obra de tals característiques requeria un gran finançament i voluntat política. I els militars havien deixat clar que s'havia de mantenir la Ciutadella, el castell de Montjuïc i la muralla de mar. Així, l'inici de les obres va encallar-se una dècada, fins passada la Revolució Gloriosa.

L'11 de desembre del 1868 el Ministeri de Foment va aprovar la creació de la Junta d'Obres del Port de Barcelona, que finalment es va constituir el 5 de febrer del 1869. L'entitat, la primera d'aquesta mena a l'Estat, naixia amb l'objectiu de recollir finançament i impulsar la construcció del port modern que la ciutat necessitava. La formaven armadors, comerciants i d'altres empresaris marítics decidits a no perdre el tren del progrés.

El seu primer director tècnic, l'enginyer Mauricio Garrán, va fer algunes modificacions al projecte de Rafo (les muralles de mar encara resistien) i va endegar les tan anhelades obres. Aquell mateix 1869 es van acabar les obres del canal de Suez, que permetia reduir a la meitat el trajecte entre l'Europa occidental i l'Extrem Orient. El tràfic naval a la Mediterrània estava a punt de canviar per sempre.

El projecte de reforma del 1859 va topar amb les exigències de l'exèrcit



PUGEM A BORD!

Les millores tecnològiques van permetre reduir la càrrega de combustible i, per tant, guanyar espai per al transport de passatgers.



INTEGRACIÓ

Un dels grans reptes de l'ampliació del port, que va passar de 70 a 310 hectàrees, era unir-lo a una ciutat que també s'eixamplava.



Al llarg de la dècada dels setanta, la Junta d'Obres, amb els seus propis recursos, va iniciar la construcció del port modern. Entre el maig del 1870 i el juny del 1875 es van extreure gairebé dos milions de metres quadrats de sediments, una operació que va costar més de tres milions de pessetes. Per primera vegada en la història del port, semblava que els barcelonins guanyaven la partida a l'entorn. Amb el dragatge completat, es va obtenir una fondària mitjana de les aigües portuàries de vuit metres, suficient per garantir l'accés dels grans vaixells de l'època. A continuació es van abocar blocs de pedra al fons marí per fonamentar els molls i es va completar la reforma exterior de la infraestructura.

UN CREIXEMENT CONTINU

A diferència dels segles passats, enginyers i obrers van comptar amb l'ajuda inestimable del ferro i el vapor que proporcionaven els Tallers Nuevo Vulcano. D'aquesta mítica foneria van sorgir les primeres grues de vapor de què es té notícia, que es van fer servir per construir els nous dics. Fins llavors, al port només s'hi havia vist una grua, la *Machina*, que instal·lada a la riba de la Barceloneta servia per arborar els vaixells de vela. Amb els molls acabats, es van instal·lar grues manuals que s'utilitzaven per carregar i descarregar les barques que servien d'enllaç amb els vaixells fondejats. Aleshores el port era un formiguer de barquers i estibadors, mig miler dels primers i uns 1.200 dels segons eren el pilar fonamental de la logística portuària.

Una altra fita important que va marcar la Junta d'Obres del Port va ser l'encàrrec a França d'un tren de neteja modern, una inversió destinada a mantenir el calat i a prevenir problemes causats pels sediments. El tren consistia en una draga, un remolcador, batejat amb el nom de *Lluís Setantí*, conseller en cap de la ciutat el 1477 quan s'havia posat la primera pedra del primer port artificial, i cinc gànguils, unes embarcacions planes que tenien per objectiu llençar mar endins el material que extreia la draga. Tot plegat va costar mig milió de francs, una quantitat considerable el 1879, i va estar en funcionament durant 85 anys.

Amb l'enderrocament de la muralla de mar entre el 1878 i el 1881 s'obria un món de possibilitats per al port i per a la ciutat. Al mateix temps que els urbanistes planificaven el monument a Colom i un gran passeig fins a la Ciutadella, que s'engalanava per acollir l'Exposició Universal, els directors de la Junta d'Obres encadenaven projectes per acabar la reforma del port. Caldria esperar fins als anys 1900 i 1904, quan les nits de la Ciutat dels Prodigis ja eren menys fosques gràcies a l'electricitat, perquè s'aprovés un nou projecte que preveia prolongar el dic de l'Est, construir tres molls perpendiculars a la costa, establir un gran port interior a ponent de Montjuïc (hi havia un gran debat sobre la possible construcció d'una zona franca) i

fer realitat i ampliar el sistema de magatzems proposat per Rafo. Les obres es van allargar fins al 1912, però van transformar completament el port de Barcelona.

El 1898 hi havia al port 4 grues de vapor, 31 d'hidràuliques i 46 de manuals. Amb la difusió de l'electricitat, les grues manuals van quedar obsoletes. Es van instal·lar un total de divuit grues elèctriques (vuit a la Barceloneta, vuit al moll de la Muralla i dues al Magatzem General de Comerç); i, per tal d'alimentar-les, es va construir una central que funcionava amb màquines de vapor. Viatgers curiosos s'apropaven a veure'n el funcionament: es desplaçaven sobre vies i carregaven les mercaderies directament del moll a vagonets.

No era l'únic espectacle que podien admirar: al moll de Sant Bertran un sistema de vagonetes aèries transportaven carbó entre la bodega del vaixell i els dipòsits de la Compañía de Descarga Mecánica del Carbón. Aquelles instal·lacions, popularment anomenades *bicicletes*, bé podrien passar per la muntanya russa d'un parc d'atraccions.

En qualsevol cas, la segona gran ampliació del port, que va tornar doblar la seva superfície establerta amb les obres anteriors, va ser la que va emprendre's entre 1905 i 1912. Aquest cop es van generar nous molls amb més superfície terrestre: calia atendre la quantitat creixent de mercaderies i, sobretot, connectar-la amb la infraestructura ferroviària de la ciutat, com l'estació de França, que era a la vora. El 1912 ja hi havia més de nou quilòmetres de vies interiors.

De mica en mica, el port adquiria elements que ara són del tot emblemàtics: els primers clubs d'esports marítims i nàutics, l'edifici de la Duana, obra de l'arquitecte Enric Sagnier; el far del moll dels Pescadors es converteix en la torre del Rellotge el 1904 i, dos anys

després, entra en funcionament el far de Montjuïc; i, al moll de Bosch i Alsina, es construeix la terminal de passatgers, que es va convertir en la seu històrica del Port de Barcelona durant gairebé 100 anys. No és d'estranyar, amb tal creixement, que uns anys abans, coincidint amb l'Exposició Universal de 1888, s'hagués inaugurat un servei turístic per visitar el port a bord d'unes embarcacions que oferien una petita ruta a través del port: l'origen de les famoses Golondrines.

PORT DE REFERÈNCIA MUNDIAL

Per fer-nos una idea del que van suposar les obres, el 1859 el port de Barcelona ocupava unes 70 hectàrees de superfície (10 de terra i 60 d'aigua) i uns 350 metres lineals de molls. El 1912, la superfície ja era de 310 hectàrees (90 de terrestres i 220 de marítimes) i la longitud dels molls, 8.500 metres. De no tenir gairebé espai on deixar les mercaderies (i una muralla que el separava de la ciutat), el port va passar a tenir 70.000 metres quadrats entre magatzems i coberts.

Les noves infraestructures i equipament van posar la ciutat al mapa del tràfic marítim mundial, una situació que la capital catalana va saber aprofitar en les dècades següents: entre el final del segle XIX i l'inici del XX, importacions i exportacions van créixer cada dècada, amb volums cada vegada més importants de carbó i cotó. Tan importants van ser aquestes obres, que el port no va emprendre cap altra gran reforma fins a l'inici de la dècada dels seixanta.

Va haver de passar més de mig segle, però, abans el Port de Barcelona no va endegar una tercera fase d'ampliació: les conseqüències de la Guerra Civil i el període d'autarquia imposat pel franquisme, va fer que fins el 1965 no es posés de manifest la necessitat

Els barcelonins anaven al port a admirar les noves grues elèctriques



FONS CARLOS DE ANGULO-AUTORITAT PORTUÀRIA DE BARCELONA

Activitats per a tots els gustos

Per commemorar el 150 aniversari de la constitució de la Junta d'Obres, s'han preparat un munt d'activitats. El 17 de juliol se celebrarà un concert al Moll de la Fusta, a càrrec de l'Orquestra Simfònica del Vallès, que interpretarà un seguit de bandes sonores de films molt coneguts (*Titanic*, *Pirates del Carib*, *Missió impossible*) i se'n projectaran fragments.

A part, cada mes se sortejaran bitllets per fer un passeig gratuït a bord de les Golondrines, amb un guia que explicarà les transformacions del port: inscriviu-vos al web www.portdebarcelona.cat per participar-hi! Per saber més detalls sobre el passat d'aquesta infraestructura cabdal de la ciutat, l'historiador Joan Alemany prepara un llibre sobre la seva evolució en el darrer segle i mig, i el Museu d'Història de Barcelona acollirà una exposició amb les fites més destacades.



SIOU SANCHEZ

ENLLÀ DE MONTJUÏC

Des de la conversió en empresa mercantil autònoma, el port ha seguit expandint-se fins al delta del Llobregat i s'han obert noves terminals i espais de negocis.

de dotar-lo d'infraestructures vitals per a donar resposta a la necessitat importadora i exportadora d'una economia que s'obria lentament. Va ser en aquests anys que el port va mirar cap al sud i l'expansió es va projectar des dels peus de Montjuïc fins a la desembocadura del Llobregat. Es va construir el que avui es coneix com moll de l'Energia, on avui s'emmagatzemaven els hidrocarburs, i es va dotar aquesta dàrsena amb les innovacions necessàries per a incorporar l'element que revolucionarà el comerç internacional els següents 50 anys: el contenidor.

I just després de la mort del dictador, un canvi essencial: es va establir el Port Autònom de Barcelona, que el dotava de l'autonomia per actuar com una empresa mercantil i segons el dret privat, tot i seguir sota control d'un consorci d'administracions públiques.

Poc després, va prendre força el plantejament de transformar els molls més interiors en un espai ciutadà.

Així, el 1982 va redactar-se un primer projecte per remodelar el Port Vell, que va aprovar-se sis anys després. Enmig, la designació de la ciutat com a seu olímpica va suposar un incentiu, si bé la majoria de nous elements (Rambla de Mar, World Trade Center, Palau de Mar, Aquàrium, IMAX, Maremàgnum...) van inaugurar-se després dels Jocs, l'any 1995.

Des d'aleshores el port no ha parat mai de créixer. I és que des del 2001 està en marxa la quarta gran ampliació, que ha permès doblar-ne, altre cop, l'extensió, passant de 700 a 1300 hectàrees. Però, sobretot, l'ha convertit en un hub logístic euromediterrani, amb la terminal BEST com a gran exponent. La construcció de sis quilòmetres de dics i la desviació del curs final del Llobregat, uns 2,5 km cap el sud, han permès crear el moll del Prat i ha dotat el Port de Barcelona de la base física per créixer sobre dos pilars: la innovació i la sostenibilitat medioambiental, social i econòmica.