



Panorámica del puerto de Barcelona—tan controvertido en los últimos años—tomada desde Montjuich, a cuyo levante se encuentra. La Feria proporciona ocasión para replantear el problema portuario y pensar, más que en el puerto actual, que no puede dar mucho más de sí, en el puerto futuro, a poniente de Montjuich, en la prolongación del puerto actual y abriendo sus dársenas en tierra firme. (Foto Postiza.)

ANOS atrás se exponía en las Ferias de Muestras barcelonesas un diorama del puerto. Era una visión escenográfica, algo así como un juguete, a cuyo alrededor se aglomeraban las muchedumbres que, ávidas de entretenimiento, visitan la Feria.

La Feria de Barcelona, sin perder espectacularidad, ha ganado eficiencia. Me parece un signo de su evolución el haber arrumbado aquel diorama recreativo y que el puerto, en la "edición" presente del certamen, asome en una gigantesca planimetría fotográfica y aérea, que es una incitación, un espolonazo a la conciencia ciudadana.

Esta moderna irrupción del puerto en la Feria de Muestras ha sido motivada por el Salón Náutico. Al lado de las embarcaciones de placer, junto a lo que llamaríamos la náutica-diversión, la Junta de Obras y Servicios del Puerto de Barcelona, invitada a hacer acto de presencia, ha tenido el acierto de pulsar la cuerda grave, aunque también lírica, del futuro de Barcelona.

El día de la inauguración, apostado en el "stand", tuve el gusto de ver a don Aurelio González Isla, ingeniero director del puerto. Señalando su planimetría, me dijo:

—¡Quiero ver si prendo la llama del entusiasmo en los barceloneses! ¡Vengó a preguntarles si se resignan "in aeternum" a un puerto mezquino, insuficiente; si renuncian a la posibilidad de construir un puerto vivo y creador de riquezas, capaz de transformar el porvenir de la ciudad!...

El señor González Isla es un hombre dinámico, que se expresa con comunicativo optimismo. Desde su puesto ha emprendido la difícil tarea de modernizar nuestras instalaciones portuarias al par que ampliarlas.

Labor ardua, forzosamente lenta por la tramitación y por la financiación. Y por una serie de imponderables, con los cuales el actual director del puer-

AL CABO DE DOS MIL AÑOS, BARCELONA DA LA RAZON A LOS ROMANOS, que construyeron su puerto al otro lado de Montjuich

Por Sempronio

EN EL SALON NAUTICO DE LA FERIA, EL PUERTO DE BARCELONA HACE UNA SENSACIONAL APARICION

to de Barcelona se enfrenta gallardamente.

Por ejemplo, algo que parece un detalle, pero que tiene grandísima importancia: la edición y difusión de un folleto con el resumen de las tarifas portuarias, cuya nebulosidad era uno de los más graves defectos del puerto barcelonés. El señor González Isla es partidario de la claridad y de que cada palo aguante su vela. Lo cual no deja de ser un símil náutico...

LA RAZON, A LOS ROMANOS

Ahora, al formular el anteproyecto de la extensión del puerto de Barcelona, el señor González Isla ha redactado una especie de manifiesto a la opinión. Sin palabras, únicamente

con líneas trazadas sobre un plano fotográfico.

El actual puerto se le ha quedado estrecho a Barcelona.

—Cualquiera que en esta temporada se asome al rompeolas tiene muchas probabilidades de contemplar hasta diez o doce barcos fondeados fuera del puerto esperando turno de entrada—me explica el señor González Isla.

Los ocho kilómetros y pico de dársenas son insuficientes. En la dirección del puerto se hacen verdaderas filigranas sobre un plano cuando se trata de señalar sitio para atracar a un buque que pide entrada. Procede calcularlo al centímetro.

—Mientras, determinados puertos extranjeros se permiten el lujo de tener numerados los sitios para atracar. Al buque

que llega le comunican un número desocupado y listos.

Barcelona necesita muchas más dársenas, necesita ampliar el puerto, que lucha, sobre todo, con su inadecuada situación.

El puerto está pegado a la ciudad, carece de "hinterland". Quien en día laborable transita por la puerta de la Paz, por el paseo de Colón o por la plaza de Palacio se ve metido en un inextricable embrollo de tráfico. No hay ordenador capaz de remediarlo.

La culpa recae en los barceloneses del medievo, que edificaron el puerto al pie de sus viviendas, obedeciendo a un casero sentido de los negocios. Los comerciantes construyeron el puerto en la proximidad de sus palacios de las calles de Montcalá, de Basea, del barrio

de Ribera. Puesto que era la Lonja el cerebro de la vida comercial y marítima de la ciudad, les pareció lógico construir el espigón como quien dice a la puerta de la Lonja.

En el pecado llevaron la penitencia, pues los temporales invernales destruyeron completamente la obra, obligando a emprender de nuevo. Tras un siglo de vacas lecheras, un gran señor catalán, don Juan de Cardener, invitó a los reyes para denunciar respetuosamente el error que suponía construir el puerto donde se intentaba. Según su opinión, el lugar apropiado era San Beltrán, al pie de Montjuich. Pero los "consellers" no le hicieron caso.

Y todavía el denunciante pecaba de cortedad. El emplazamiento ideal era aún más a poniente, al otro lado de Montjuich, donde lo tuvieron los romanos, abrigado por la mole de la montaña y con posibilidades de extenderse por el delta del Llobregat. El puerto debía haberse construido adentro, horadando y extrayendo tierra.

Pues bien: en 1963, sin preocupaciones históricas, y mucho menos arqueológicas, pensando únicamente en la mayor utilidad, don Aurelio González Isla coincide con los romanos. El nuevo puerto de Barcelona (o la extensión del antiguo, como ustedes gusten) será a poniente de Montjuich. En la planimetría de la Feria de Muestras y en gruesos trazos amarillos aparecen señaladas sus dársenas sobre los huertos del Llobregat, en una zona de más de mil hectáreas destinada a ser el asiento de la novísima Barcelona.

EL PUERTO, CREADOR

La idea-fuerza del señor González Isla, lo que infunde ribetes de sensacionalismo a su anteproyecto, es el pensamiento de que un puerto no se limita a servir a una ciudad, no es únicamente una célula subsidiaria suya, sino que puede ser una entidad creadora, una célula matriz, diríamos.

Al cabo de dos mil años

Al dorso del puerto actual no puede existir más ciudad que la que tenemos. Incluso tal cual está; la misma es superior a su puerto, como antes hemos dicho. Pero la distancia entre ambos acaso se colmaría con unas discretas obras de ampliación portuaria.

Mientras, tras el puerto del Llobregat es susceptible de surgir una segunda Barcelona de infinitas posibilidades, una ciudad industrial y comercial llena de factorías, de depósitos, de elementos de vida, comunicada directamente con la carretera de Valencia y con las líneas de ferrocarril.

—Es un llano hortícola, virgen de urbanización, que está en nuestras manos moldear, de acuerdo con nuestros deseos —manifiesta el autor del anteproyecto.

Pocas ciudades en el mundo se encuentran con tamaña oportunidad, con una zona de expansión portuaria que ofrezca tantas ventajas y que oponga menos obstáculos.

Entre las ventajas cuenta la de su ya añeja destinación legal. Se trata de la tan mentada zona franca de Barcelona, sin más virtualidad que encima del papel. Por una serie de razones, la zona franca tarda en cobrar realidad. Muy pocas industrias, por no decir ninguna,



Una de las sorpresas de esta Feria está aquí, en este "stand" de la Junta de Obras del Puerto, donde se expone una planimetría del futuro puerto que se propone y que se divisa al fondo. (Foto Postius.)

La desembocadura del Llobregat, poblada de dársenas, puede ser el asiento de la futura ciudad industrial

se han acogido a su régimen. Los terrenos que lo constituyen fueron cedidos en arriendo a campesinos, que siguen cultivándolos.

¡Ah, qué distinto sería si la zona franca y el puerto de Barcelona formaran una unidad! El régimen legal no cuenta, pues es a inventar. Las aguas portuarias, al internarse en la zona, le llevarían riqueza y trabajo. En lo que ahora son campos de alcachofas atracarían los buques. Y remontando el curso del Llobregat, habría espacio

más que suficiente para depósitos francos, para industrias, para refinerías de líquidos, para incorporar cuantas iniciativas pudieran surgir.

No es una utopía. Más de una firma internacional ha explorado ya los medios portuarios locales acerca de las posibilidades de instalar factorías junto al mar. Africa es el continente del porvenir; todo el mundo hállase de acuerdo. Barcelona, cara al continente negro, puede ser la catapulta de ese comercio. Y la estación receptora. Pe-

ro el puerto actual, ahogado por el caserío, no da más de sí.

FLECHA AL IDEAL

El gráfico ahora expuesto por la dirección del puerto podrá semejar un sueño. Pero es indiscutible que la grandeza de Barcelona sigue los derroteros marcados en la planimetría.

Están en marcha las obras de prolongación del dique del Este, popularmente designado Rompeolas.

—En mil novecientos sesenta y cinco esperamos que esté ter-

minada una longitud de novecientos metros, que son los hasta ahora contratados—declara el señor González Isla.

Cuatro años después es posible que concluya la obra en toda su extensión. Es el primer paso para la construcción del gran puerto que ambicionamos. La prolongación del dique del Este vendrá a aumentar la superficie abrigada indispensable para la protección de nuevos muelles. La fase inmediata consiste en la construcción de los mismos.

—Labor que llevamos a cabo simultáneamente con la de habilitar y poner en condiciones las líneas de atraque ya terminadas, al par que mejoramos las instalaciones existentes y rejuvenecemos la parte antigua—explica el ingeniero director del puerto.

Un puerto es un organismo vivo que exige atención constante. Mucho más cuando el tráfico se incrementa a ojos vistas. Durante el primer cuatrimestre de 1963 el porcentaje medio de aumento ha sido de 17,7 en relación con los resultados correspondientes al año anterior. La progresiva liberalización de permisos de importación es la razón de tan extraordinario aumento.

Tras una larga etapa de pesimismo, es lícito bañarnos en las más rosadas esperanzas. Eso sí, a condición de no dormirnos. Hay que soñar, pero en estado de vigilia, como hace el señor González Isla.

La prolongación del dique del Este se me antoja una flecha disparada hacia el ideal, tan bellamente pintado en la planimetría de la Feria de Muestras.