



BARCELONA

UN PUERTO PARA LA ETERNIDAD

EL puerto de Barcelona tiene planteado un problema gravísimo: la falta de espacio», repite incansable desde hace años el señor Ramón Guardáns, presidente de la Junta de Obras del Puerto (JOP). La falta de espacio es un problema de muy difícil solución en una ciudad que no en balde ostenta el record absoluto de especulación del suelo. Barcelona, los barceloneses, están pagando ahora la onerosa factura de tantos años sin apenas planificación urbanística, dejando el crecimiento urbano a la inocente mano especuladora, que está en trance de ahogar el desarrollo productivo que la hizo posible. Así las cosas, nadie espera grandes milagros de la revisión del Plan Comarcal, a pesar de su propia timidez en el intento de poner orden y concierto en el espacio de Barcelona y lo que podríamos considerar como su «hinterland» natural. Los barrios impugnan el Plan, porque, una vez más, comprueban cómo el orden se proyecta por encima de sus necesidades urbanísticas comunitarias. Los propietarios del suelo lo impugnan porque en un régimen de propiedad

privada, nadie, dicen, puede recortales el derecho al uso y abuso de su legítima propiedad.

Visto el «gravísimo problema», el puerto de Barcelona está **ferozmente** empeñado en conseguir su ampliación, únicamente posible hacia el Sur, buscando la desembocadura del Llobregat. En 1968, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona encargó a un notable experto en cuestiones de tráfico marítimo el estudio del proyecto de ampliación del puerto y su entorno. El exhaustivo informe elaborado por Santiago Hernández Yzal fue puesto en manos de una comisión interministerial, creada al efecto en julio de 1969 y presidida por José María Ordeix, a la sazón subsecretario de la Presidencia del Gobierno. El proyecto del señor Hernández Yzal preveía el desvío del río Llobregat en su último tramo, haciéndolo desembocar cuatro kilómetros más al Sur. El cauce actual del río serviría como dársena del puerto ampliado, y los terrenos dejados libres por el desvío eran calificados como «zona de reserva portuaria»; asimismo, el estudio contemplaba la construcción de un

completo nudo de comunicaciones (TIR y TIF) en los terrenos asignados a la ampliación —el problema de las vías de salida por tierra es el otro «gravísimo problema», junto con la congestión espacial, que tiene planteado el puerto de Barcelona—. El punto más polémico del proyecto era y es en la actualidad el desvío del Llobregat.

Un río conflictivo

La historia reciente del Llobregat comienza en septiembre de 1962, año en que se desborda, produciendo la consiguiente inundación cuantiosos daños personales y materiales. Reunido en Barcelona, bajo la presidencia del Jefe del Estado, el Consejo de Ministros acuerda al mes siguiente un **plan de urgencia** para el encauzamiento del río, encargándose Obras Públicas del correspondiente proyecto. Amainado el clamor producido por las inundaciones, el MOP se tomó con calma el asunto, y no finalizó la redacción del proyecto hasta 1965. El encauzamiento del Llobregat fue, ¡por fin!, aprobado por Consejo de Mi-

nistros en 1968, pero las obras no llegaron a iniciarse nunca, porque ya entonces la JOP y la Cámara de Comercio, acuciados por el espectacular aumento del tráfico portuario, pensaban en el Llobregat como eslabón vital de la ampliación del puerto.

Así, pues, el proyecto de encauzamiento, sin desvío, del río Llobregat fue congelado a petición de la Cámara de Comercio de Barcelona. La Comisión Interministerial, que incluía en su seno representantes de las fuerzas vivas afectadas por la expansión del puerto (Consorcio de la Zona Franca, Ayuntamientos del Prat, Gavá, Hospitalet, etcétera), aprobó con algunos retoques el estudio de Hernández Yzal en marzo de 1970. Y en enero de 1971, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos confirma el visto bueno de la Administración a la ampliación del puerto. Esta, según los intereses en el proyecto, sólo es posible con el desvío del Llobregat.

La expansión portuaria se disputa, en definitiva, unas miles de hectáreas a ambos lados del cauce bajo del río. Dada la escasez de

terrenos en las zonas adyacentes a Barcelona-ciudad, las miles de hectáreas en litigio, situadas en la privilegiada ubicación del Prat de Llobregat, han dado lugar a una pugna de intereses que ha paralizado y paraliza la ampliación del puerto, pero también el encauzamiento del Llobregat. En 1971, nuevas inundaciones pusieron de manifiesto que las víctimas, las únicas víctimas de las contradicciones internas entre los intereses en juego al respecto del futuro del río son los miles de habitantes de Cornellá, el Prat, y Viladecáns, en su mayoría trabajadores industriales venidos de otras regiones españolas.

La ampliación, hoy

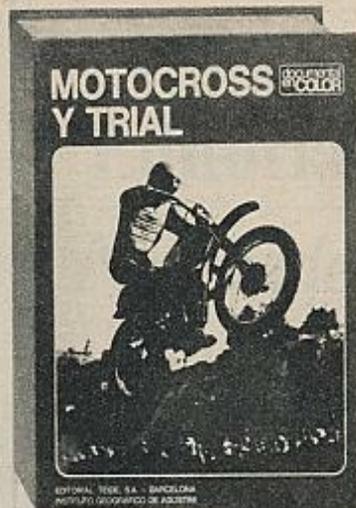
La Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos pasó al Ministerio de Obras Públicas, para su realización, el proyecto de ampliación del puerto de Barcelona. Entre el 17 de enero y el 26 de febrero del pasado año, el proyecto definitivo del MOP estuvo a información pública, recibiendo centenares de impugnaciones. Incluso, la Junta de Afectados por el Desvío del Llobregat encargó al ingeniero de Caminos Leandro López Bosch la elaboración de un contra-proyecto, y al catedrático José María Pi Sunyer, un estudio jurídico del proyecto oficial. Todo ello no fue óbice para que el ministro del ramo, Gonzalo Fernández de la Mora, declarara a «Solidaridad Nacional» el 7 de febrero de 1973, en un alarde de imaginación, que no había ningún problema con el desvío del Llobregat: «No sólo todo transcurre de una manera normal, sino que la presión, contra todos los rumores, no sólo no ha ejercido ninguna oposición al proyecto, sino todo lo contrario».

¿Qué intereses se oponen al desvío del Llobregat y a la ampliación del puerto? En primer lugar, los propietarios de los terrenos afectados. Junto a ellos, una maraña de grupos turísticos, defensores de las playas de Garraf y Castelldefels, representados por los respectivos municipios, que temen además ver mermada su ya escasa independencia con respecto al Ayuntamiento de Barcelona; intereses inmobiliarios, que verían perder una de las zonas que más beneficios están dando con la construcción de ingentes ciudades-dormitorio; el presidente de la Diputación Provincial, señor Samaranch, que, al parecer, ha cambiado últimamente su actitud; el Consorcio de la Zona

Franca, administrador de unos terrenos inmejorables que fueron en 1928 destinados a la construcción de un puerto franco paralelo al puerto comercial y donde hoy se asientan casi doscientas industrias transformadoras de reducido tamaño —excepto dos—, que nada o muy poco tienen que ver con el puerto, y el Ministerio del Aire, que posee el aeropuerto del Prat, cuya necesaria expansión quedaría ahogada si el puerto consigue su ampliación y el desvío del Llobregat. Los defensores de la ampliación portuaria son los grupos industriales, que, siguiendo el ejemplo de los puertos del mar del Norte, quisieran ver convertido el puerto de Barcelona en cabecera de un conglomerado de industrias básicas necesarias para su propio desarrollo.

La situación ayer estaba en el punto que los meteorólogos conocen como «estacionaria», es decir, en el compás de espera de los cambios o acontecimientos que pudieran darse en las alturas políticas decisorias de la capital. Hace unos meses, el nuevo ministro de Obras Públicas, Antonio Valdés, declaró, con motivo de su primera visita a la Ciudad Condal, que ante los centenares de reclamaciones que la ampliación del puerto había suscitado, lo mejor sería que el proyecto fuera devuelto al Ministerio de Planificación para que éste convocara de nuevo la Comisión Interministerial de 1969, «para que se pronuncie una vez conocido el resultado de la información pública». Estas fueron las palabras del ministro en el pasado mes de marzo. Pero he aquí, en un vuelco sensacional de la situación, que el Consejo de Ministros del día 9 de agosto, el primero que presidía don Juan Carlos de Borbón como Jefe del Estado en funciones, **aprueba el problema de encauzamiento y desvío del río Llobregat**, de acuerdo con el proyecto que ya estuviera reglamentariamente a información pública a principios de 1973. Con el precedente de la misma decisión tomada en balde en 1968, cabe decir que, aunque no se hayan producido todavía reacciones públicas de los sectores antidesvío, la aprobación del Gobierno puede no ser la última palabra. Empero, si el tiempo no lo impide, la Junta de Obras del Puerto se ha salido con la suya. Sólo cabe esperar ahora que las urgentes obras de encauzamiento del Llobregat se inicien de inmediato, si es posible antes del otoño, que promete ser caliente y lluvioso en el Baix Llobregat. ■ JUAN ZAMORA TERRES.

este mes
el motocross y trial!



documental
en **COLOR**

una publicación mensual
de temas sugestivos

- Los perros 1
- Las flores 2
- Yates a vela 3
- Autos de carreras 4
- La pesca submarina 5
- Armas de caza 6
- Motocicletas 7
- Los gatos 8
- Piedras preciosas 9
- Plantas medicinales 10
- Pájaros cantores 11
- Alpinismo 12
- Las rosas 13
- El mundo de los cristales 14
- Peces de acuario 15
- Las setas 16
- Insectos 17
- Sellos de correo 18
- La pesca deportiva 19
- Motocross y Trial 20

Precio de cada título: 175 ptas.

una coproducción
EDITORIAL TEIDE
INSTITUTO GEOGRAFICO
DE AGOSTINI

Ruego me envíen
contra reembolso de 175 ptas.
(libres de gastos)
un ejemplar de cada uno de los libros
marcados con una cruz

NOMBRE _____
DIRECCION _____
LOCALIDAD _____

Recorte y envíe este cupón a
EDITORIAL TEIDE
Viladomat, 291 - Barcelona-15



todo lo que interesa... en su mano