

EL DELTA Y EL PUERTO UN DIALOGO DE SORDOS

NO era normal, en nuestro país, que dos organismos oficiales se enfrentaran abiertamente. Tampoco era normal, en tiempos en que el voto todavía está hibernado, que hubiera una identificación casi total entre representantes y representados a nivel

mente a un organismo mucho más poderoso que ellos utilizando, como recurso, la inserción de una nota informativa de pago en la prensa provincial (1). La resonancia de dicha nota todavía circula al haber desencadenado variopintas declaraciones.

17-V-1975), la polémica desatada entre los responsables del puerto barcelonés y buena parte de la población asentada sobre el delta se ha mantenido, con pequeños altibajos, en forma de diálogo de sordos. Ninguna de las dos partes en conflicto renuncian a su postura de defensa de intereses. Por una parte se dejan oír voces en contra del desvío, quejas y lamentos e incluso argumentaciones técnicas (3). Del otro lado son pocas las intervenciones en público: sólo esporádicamente se producen defensas del desvío. Una de éstas, a causa de la nota antes mencionada, y ha sido precisamente una intervención justificatoria del desvío en un doble frente: programa regional de RTVE en Barcelona y entrevista en "La Vanguardia Española"

ñola" (4). Esto ha venido a desencadenar una cierta oleada de protestas por la parte perjudicada por el desvío. En efecto, los lectores del mencionado diario y los espectadores de RTVE se encontraron ante unas informaciones (que han sido calificadas de tendenciosas) de las que se desprendía explícitamente que quienes luchan por que no se lleve a cabo el desvío son algo así como vendepatrias y traidores. "Quien asuma la responsabilidad de impedir el crecimiento del puerto merecerá el desprecio de las generaciones futuras", destacaba "La Vanguardia" (5), tras haber titulado a cuatro columnas la entrevista efectuada por M. Ramírez Gabarrús a don Ramón Guardans con la siguiente frase: LA DESVIACION DEL LLOBREGAT

Pablo Morata

municipal, haciendo posible el dicho de "servir a la comunidad" en su acepción más ortodoxa. Pero resulta que el alcalde y el consistorio del municipio de El Prat de Llobregat, como portavoces del sentir general de la población que tienen a su cargo, van y se lanzan a tumba abierta atacando frontal-

Los hechos, en resumen, son los siguientes: el proceso de culminación de la expansión del puerto barcelonés a costa del delta del río Llobregat está llegando a su fin, al haber empezado las gestiones de pago de expropiaciones a los agricultores perjudicados (2). Desde hace más de un año (ver TRIUNFO,

(1) La nota (tomamos como referencia la publicada por "El Correo Catalán" el 9 de diciembre en su página 8) dice textualmente: "A LA OPINION PUBLICA: La Intrusión de agua marina en el delta del Llobregat es constante a través de la dársena tierra adentro construida por la Junta de Obras del Puerto de Barcelona.

Recientes análisis de agua del subsuelo del polígono industrial de la Zona Franca, en término municipal de Barcelona y anejo a la dársena citada, arrojan resultados de salinización superiores a los 3.000 miligramos de

cloruros por litro de agua. SE TRATA YA DE AGUA SALADA.
Si se desvía el Llobregat será para construir nuevas dársenas hacia el interior, como lo demuestran las actuales gestiones de la expresada Junta de Obras.

En pocos años, la salinización de las aguas subterráneas del delta será total.

Eso no es crear riqueza, sino destruirla.

La verdadera riqueza sería ampliar el puerto mar adentro, pero nunca tierra adentro.

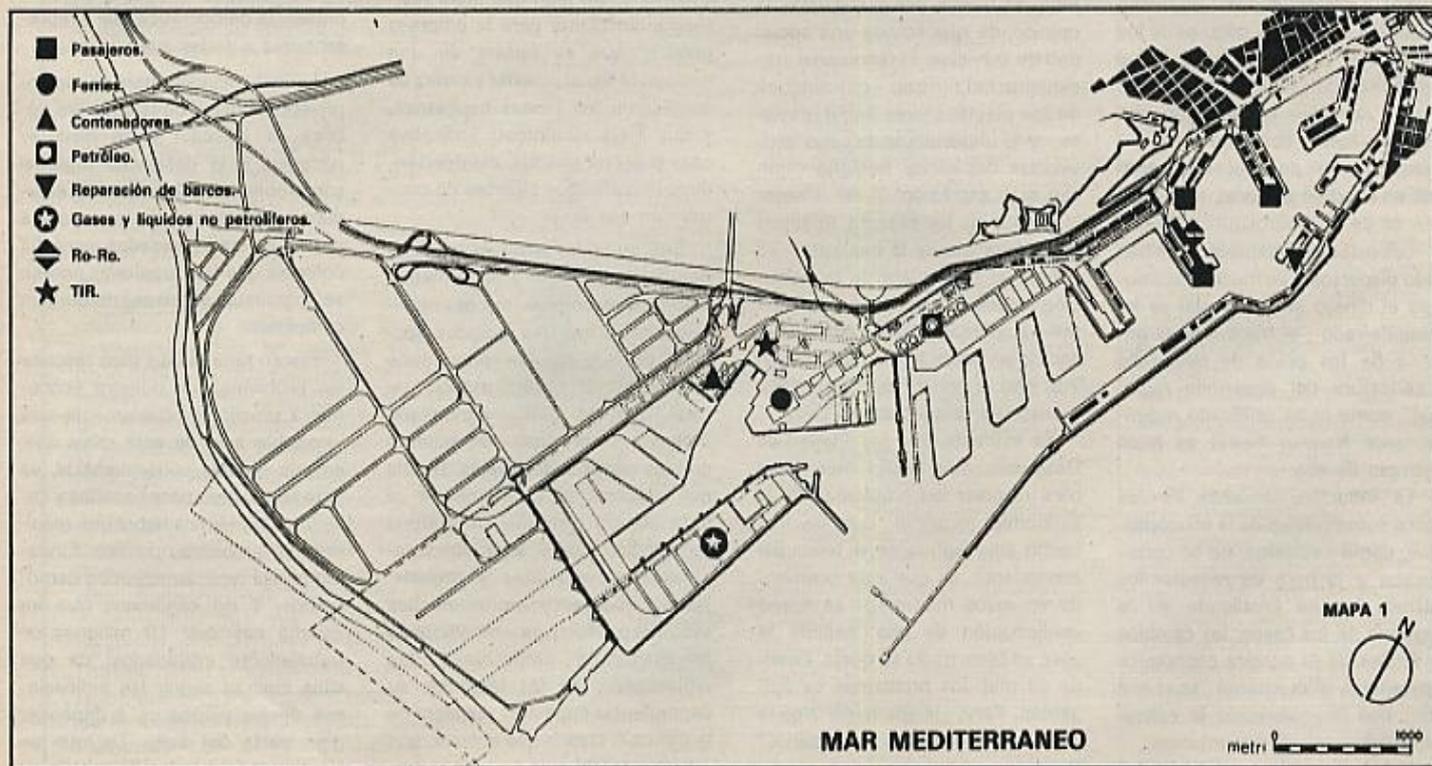
Ayuntamiento de El Prat de Llobregat".

(2) Con fecha 17 de octubre, el ingeniero director de la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental, del Ministerio de Obras Públicas, firmaba un anuncio oficial de información pública de bienes y derechos afectados por las obras del "Proyecto modificado del encauzamiento del río Llobregat en el tramo de Molins de Rey al mar, solución con desvío de su tramo inferior", Barcelona-Tramo II-Corral colector en el término municipal de Cornellá (Barcelona), que fue reproducido por la prensa.

(3) Existen diversos estudios económicos y geopolíticos sobre la utilización de las aguas del subálveo del delta, cuya referencia completa no viene ahora al caso.

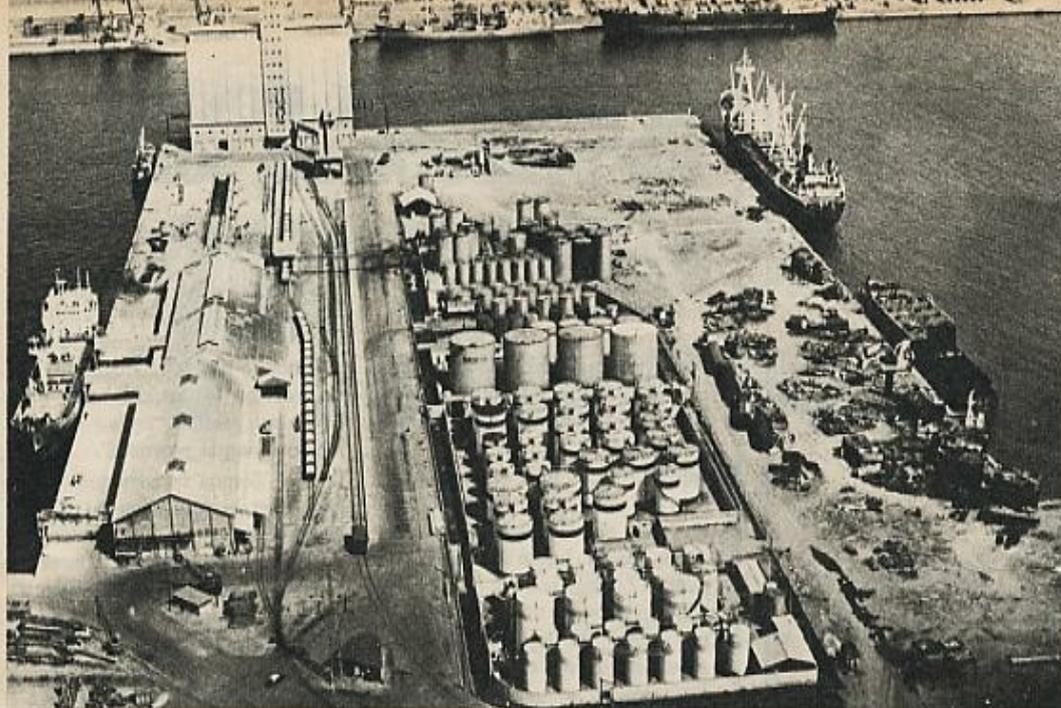
(4) En ambos casos, la persona que ha defendido el desvío ha sido el presidente de la Junta del Puerto (ya que, según parece, ha sido suprimido el calificativo "de Obras"), don Ramón Guardans.

(5) "La Vanguardia Española", 17 de diciembre de 1975, páginas 5 y 30.



MAR MEDITERRANEO

(FUENTE: NORTH WESTERN MEDITERRANEAN PORTS COORDINATION COMMITTEE)



Puerto de Barcelona: ¿se cumplirá la ley del más fuerte?

proyectado y aprobado, se alejará de la causa salinizadora —si pensamos que la misma pueda ser la debatida dársena interior—”.

3) “Y si la vecindad del puerto es causa de salinización ya, lo lógico es alejar el río, no querer mantenerlo donde está”.

4) “Nosotros deseamos que, por encima de toda consideración de cualquier tipo, prevalezcan los intereses públicos y el bien común de Barcelona, Cataluña y España”.

5) “Y pensamos, honradamente, que el adecuado servicio de este bien común no perjudica, sino que beneficia los altos intereses de El Prat y de sus vecinos”.

Las contradicciones son, de por sí, evidentes. Cabe destacar que se dice que en el futuro se respetará el cauce desviado, pero esto y la vecindad del aeropuerto entran en choque con las necesidades expan-

ES IMPRESCINDIBLE PARA ASEGURAR LA EXPANSION DEL PUERTO DE BARCELONA. En la entrevista (en la cual el entrevistador interviene activamente en favor de la parte entrevistada) (6), el señor Guardans dice —entre otras cosas—:

1) “El puerto de Barcelona no puede cambiar de sitio. No puede ampliarse sobre el casco urbano, ni Ramblas arriba, ni sobre la Barceloneta. No puede hacerlo más que hacia el Sur”.

2) “Tampoco puede hacerlo (ampliarse) ganando terrenos al mar desde el mar. Y para ganarlos desde tierra —con ello ya se cuenta— necesita desviar el río porque no puede crecer con el río dentro del propio puerto”.

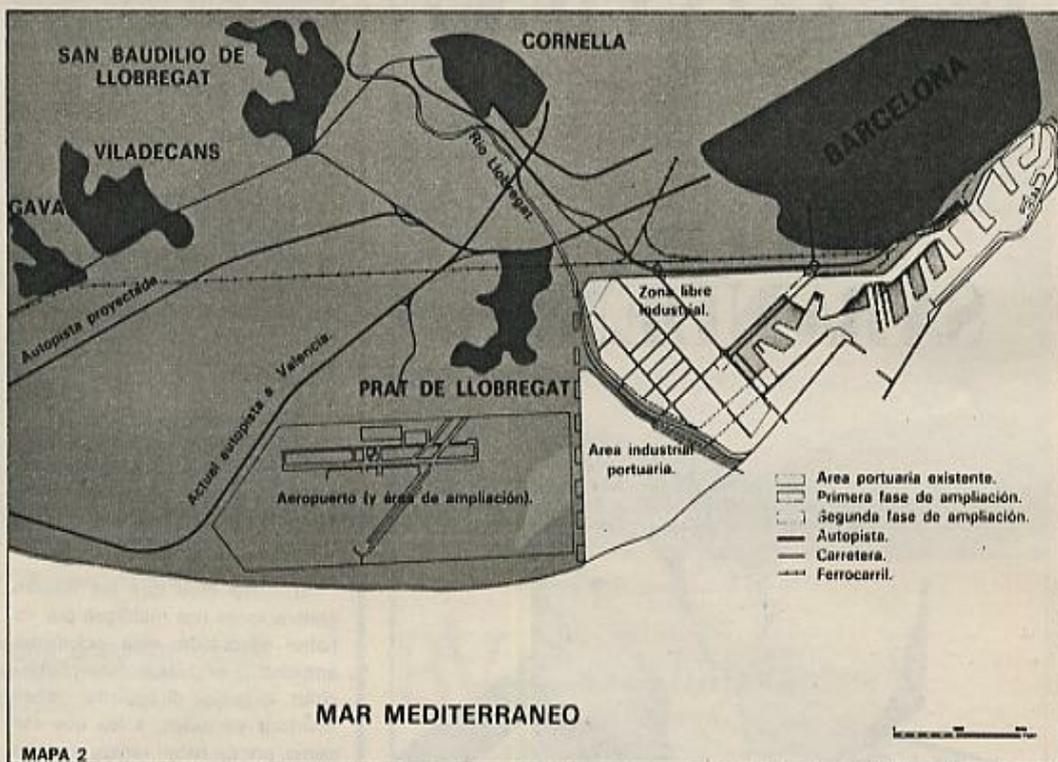
3) “Alcanzado por la franja litoral el actual cauce del río, ni el puerto, ni el consorcio de la Zona Franca, ni el Ayuntamiento de Barcelona, ni poder público alguno, piensa poner pie en el triángulo formado por el lecho actual, el futuro y la línea costera”.

4) “El puerto de Barcelona dobla inexorablemente su capacidad cada cincuenta años. Y en este sentido está totalmente saturado, sin superficies disponibles”.

5) “El puerto tiene agotadas todas sus posibilidades de expansión —por otra parte, absolutamente necesarias de cara el futuro— si no se procede al desvío del Llobregat”.

6) “Corresponde a la Junta del Puerto antes que a nadie velar

(6) Véase más adelante algunas frases escogidas escritas por el entrevistador.



(FUENTE: NORTH WESTERN MEDITERRANEAN PORTS COORDINATION COMMITTEE)

para que el puerto no quede colapsado. Pero esto es también un deber de todos. El barcelonés que quiera asumir la responsabilidad de hacer imposible para siempre jamás el crecimiento del puerto y opte por causar este daño inmenso a la vida de la ciudad y de la economía catalana y de España entera, merecerá el desprecio y el odio de las generaciones futuras”.

7) “No es cierto que el puerto proyecte avanzar con su dársena interior en perjuicio del subálveo. Tenga presente que el Gobierno estableció que la dársena ascen-

dería hasta donde lo permitiera la salinización de las aguas”.

Hasta aquí lo principal de las palabras del señor Guardans. El entrevistador apostilla, al final:

1) “En nuestra visita a la Junta del Puerto hemos podido comprobar también que dicha entidad no ha iniciado gestión alguna encaminada a la expropiación de terrenos en ninguna margen del río”.

2) “Y además, meditando sobre las palabras pronunciadas por el señor Guardans, vemos que si el río se desvía tal como está

sionistas (duplicación cada cincuenta años) y con el argumento de que sólo existe posibilidad de expansión hacia el Sur. También se dice que la dársena “no pasará de donde lo permitiera la salinización”, pero se admite que existe salinización ya antes de hacer el desvío. Igualmente se dice que “no es cierto que el puerto proyecte avanzar con su dársena interior en perjuicio del subálveo”, afirmación que contrasta con otras palabras del señor Guardans escritas en el Prólogo a la Memoria anual del puerto de Barcelona del año 1974 ▶

LOS SABANDEÑOS

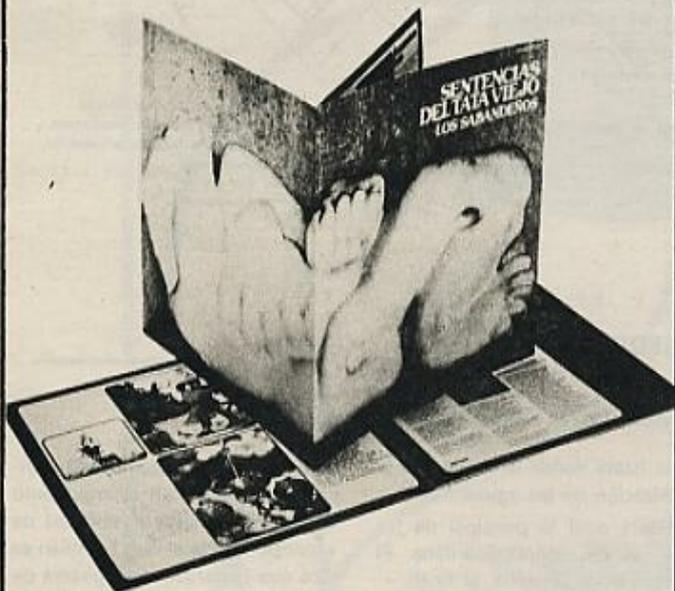
llegan al corazón
del pueblo argentino
en su nuevo LP.

SENTENCIAS DEL TATA VIEJO

txs3029

Una obra comprometida,
excepcional,
en la mejor tradición
de las canciones
Sudamericanas de

LOS SABANDEÑOS



en discos y cintas  Columbia

EL DELTA Y EL PUERTO UN DIALOGO DE SORDOS

(7), en el cual se puede leer: "Debemos cerrar este comentario con dos notas del más alto interés para el puerto de Barcelona: la primera, que por Orden ministerial de 20 de marzo de 1974 queda definitivamente aprobado el PROYECTO REFORMADO DE LA ZONA DE SERVICIO, que lleva los límites de ésta a la margen Sur del río Llobregat, cuyo actual cauce queda integrado como futura dársena del puerto. La segunda es la aprobación del proyecto de desvío del tramo inferior del río Llobregat, consecuencia y complemento de nuestro proyecto de ampliación" (los subrayados son míos).

Al margen de las opiniones de los vecinos de El Prat de Llobregat, otras veces hasta cierto punto espontáneas (pero no del todo, por su vecindad con el municipio de El Prat) han intervenido diciendo cosas que parecen interesantes a los ojos de muchos. Por ejemplo, la del alcalde de Viladecáns, quien ha dicho a "Diario de Barcelona" (8):

1) "Es poquísimo lo que logrará (la ampliación del puerto) en comparación con su coste y el lío que se arma y del posible perjuicio que, según los entendidos, repercutirá desfavorablemente a nuestras playas".

2) "Los millones que el Estado va a gastarse en esta desviación sería mejor que los emplearan en salvar esa gran playa litoral depurando todas sus aguas residuales".

3) "No creo que las futuras generaciones nos maldigan por no haber efectuado esta pobrísima ampliación portuaria. Nos maldecirán, o mejor dicho, nos deben maldecir ya todos, a los que me sumo, por no haber tenido resuelta la depuración de aguas pútridas que vierten al mar, convirtiéndolo en una cloaca".

4) "En cuanto al puerto de Barcelona, al que quiero suponer que no existen intereses particulares, hay que preverlo a gran escala, de una vez por todas, donde correspondiera. No parchear a elevadísimo coste, como se pretende".

También el alcalde del Ayuntamiento de Gavá (municipio igual-

mente deltaico) se ha manifestado abiertamente en contra del desvío. He aquí unas declaraciones suyas:

1) "No solamente me opongo, sino que lo hace unánimemente la Corporación Municipal que me honro en presidir. En su día ya impugnamos el proyecto".

2) "Somos conscientes de la necesidad de ampliación del puerto de Barcelona, pero entendemos que la solución debería buscarse haciéndolo mar adentro, tal y como se ha hecho en otras grandes ciudades portuarias europeas" (9).

Para acabar, cabe esperar hacia qué lado se va a decantar la cuestión. Pero vaya por delante la referencia de algo aparentemente tangencial:

"El Correo Catalán" de 1 de agosto de 1975 informaba que "SE ESTUDIA EL DESVÍO DEL FRANCOLI PARA AMPLIAR EL PUERTO DE TARRAGONA", ya que "el porcentaje de crecimiento del puerto de Tarragona... evidencia la necesidad de llevar a cabo una considerable ampliación del recinto portuario en lo que se refiere a diques de abrigo, muelles de atraque e instalaciones de descarga"; que "en la actualidad, las obras e instalaciones ya contratadas superan los 1.880 millones de pesetas, a consecuencia de lo cual la superficie de flotación del puerto aumentará en un 40 por 100, la superficie de tierra en un 60 por ciento y la longitud de los muelles en otro 60 por 100"; que "si a esto se añaden las obras que se están llevando a cabo por parte de los concesionarios particulares, las cifras anteriores llegarán a aumentarse de modo que muy bien podrá afirmarse que, en un futuro muy próximo, la capacidad del puerto de Tarragona quedará, prácticamente, triplicada" (el subrayado es mío); que, "sin embargo, para que todas estas obras cuenten con una máxima eficacia, se pretende realizar cuanto antes el proyectado desvío del río Francolí, a partir del Moll de L'Horta, ya que la actual desembocadura impide la total ampliación del recinto portuario", y que, finalmente, "hasta estos momentos se han estudiado diversos proyectos referentes al aludido desvío, todos ellos, claro está, de gran envergadura".

¿Se permitirá tropezar dos veces en la misma piedra? ■ P. M.

(7) Editada por el Ministerio de Obras Públicas.

(8) "Diario de Barcelona", 28 de diciembre de 1975, página 9.

(9) "El Noticiero Universal", 6 de enero de 1976.