

El trànsit marítim condiciona el disseny urbanístic

Les futures ciutats portuàries

Distints ports tenen en cartera obres de reconversió, remodelació i recuperació de les seues instal·lacions. Les autoritats portuàries es mostren sensibles a integrar en la ciutat terrenys que han quedat obsolets.

Amb el progressiu creixement del transport marítim molts ports s'han quedat petits i han hagut de buscar zones més grans i allunyades de la ciutat. Les noves tècniques portuàries, imperatius econòmics, d'emmagatzematge, de manipulació i de transport marítim han provocat modificacions urbanes donat que els antics molls i dàrsenes pròxims als centres històrics de les ciutats ja no responen a les necessitats actuals i futures.

Per això algunes d'aquestes zones que han quedat insuficients poden recuperar-se per a activitats urbanes diverses, «amb objectius múltiples i interdependents», tal i com expressa la Declaració llegida en el II Congrés de Ciutats i Ports celebrat a mitjan desembre a Barcelona.

Aquests objectius serien, entre altres, «contribuir al reequilibri urbà o metropolità, gràcies a les noves funcions de la ciutat; afavorir els processos de reactivació i d'expansió econòmica en el seu doble aspecte urbà i portuari i tractar de millorar i salvaguardar el medi ambient a l'igual que la qualitat arquitectònica dels projectes».

Aquesta reconversió urbana ha d'anar acompanyada del propòsit de «protegir el medi ambient i l'ecologia marítima».

Donada la interrelació existent des de fa segles entre l'activitat dels ports i les ciutats portuàries, en l'actualitat «han de conjuntar esforços per tal d'afavorir la implantació d'empreses i dinamitzar el trànsit portuari».

D'altra banda, tots aquells espais que han deixat de ser útils per a les funcions portuàries s'han de remodelar i passar a formar part del conjunt de la ciutat i els seus habitants.

En els darrers anys els grans ports del

món han iniciat la remodelació i revitalització de les antigues àrees portuàries amb noves activitats culturals, comercials i lúdiques. Ciutats com Marsella, Rotterdam, Gènova, Dunkerque o Nova York han hagut de modificar part de les seves façanes marítimes i reconvertir-les en zones de serveis majoritàriament.

Segons Antoine Ruchenacht, president de l'Association Internationale de Villes et Ports, en les àrees portuàries es donen dos moviments paral·lels. D'una banda els grans ports s'allunyen de les ciutats mares i busquen nous espais enfront del mar. Però de l'altra, els ports allunyats de les ciutats els necessiten per a poder créixer i afrontar la concurrència internacional. «Així, doncs, fa falta un suport mutu».

La mar Mediterrània, aprofitant el fenomen de l'anomenat Sun Belt va retrobant a poc a poc el seu paper de mar comercial. Així, ports com el de Marsella, Gènova, València o Barcelona ara reviscolen i per això mateix s'estan duent a terme o estan en projecte ampliacions i remodelacions per tal d'adequar les instal·lacions a les noves circumstàncies.

L'any passat mateix el port de Marsella va acollir 375.000 unitats de contenidors, el de Gènova 280.000 unitats, el de València 350.000 i el de Barcelona 400.000 unitats de contenidors. Aquestes xifres denoten que la capacitat dels quatre ports més importants de la Mediterrània és força similar i per això la competència que s'establirà en el futur entre els quatre serà molt forta.

És per això que tant el port de Tarragona com el de València i Barcelona han iniciat les respectives ampliacions i reconversions per a poder ampliar el marge de maniobra i poder competir en

millors condicions en aquesta Mediterrània.

VALÈNCIA, PAS DECISIU

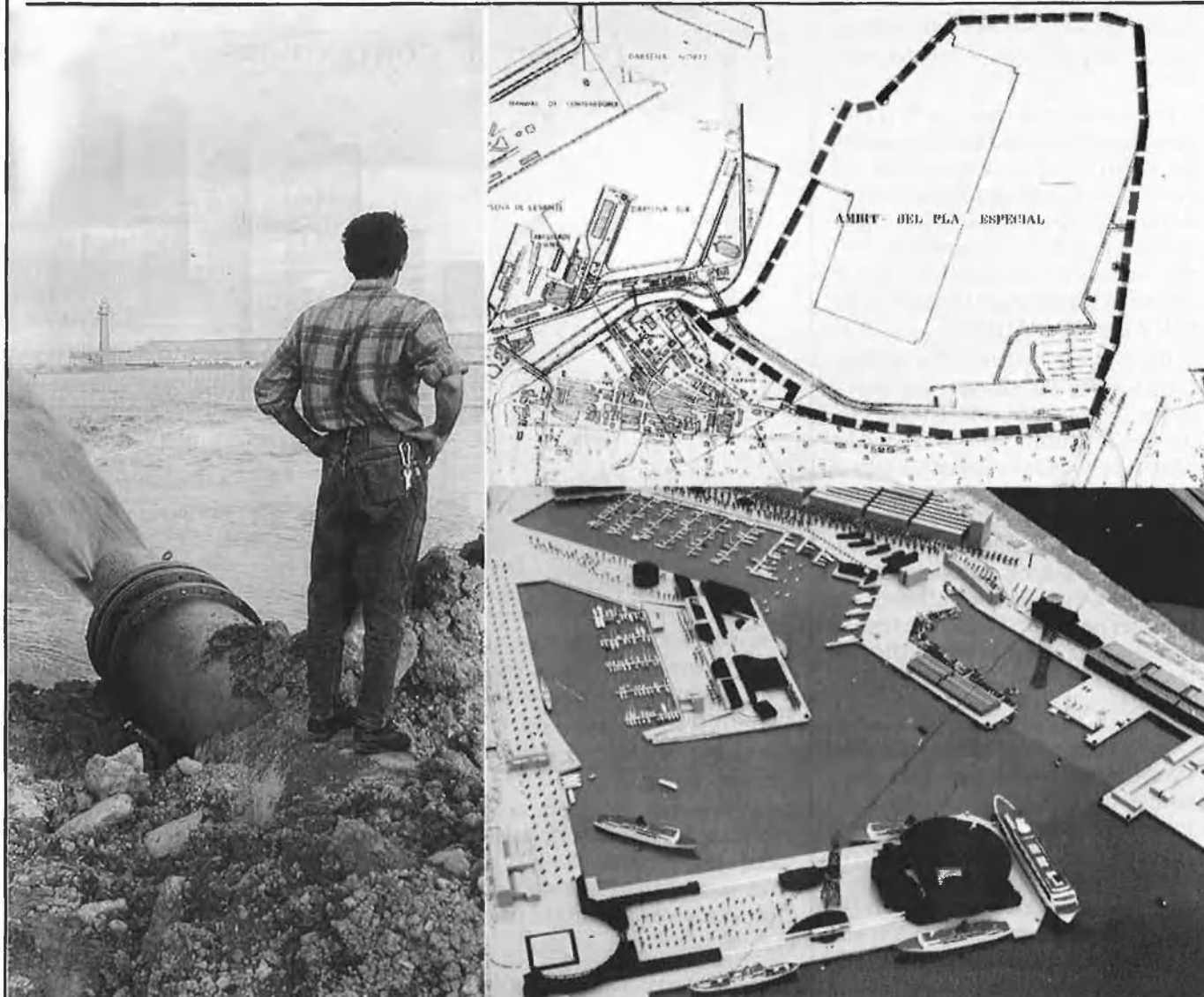
El projecte d'ampliació del Port Autònom de València (PAV), amb la construcció d'un nou dic en la zona sud, apareix com un pla clau no sols per al futur del port sinó també per al conjunt de la ciutat.

El constant creixement del trànsit de contenidors, que ha situat el port de València al quart lloc de rànquing mediterrani amb un volum de 400.000 unitats enguany, és l'origen d'aquesta ampliació que quedarà completada amb un altre espigó que tancarà el recinte portuari per l'est i que estarà destinat a albergar una dàrsena per a hidrocarburs.

Amb aquesta doble ampliació el port de València aspira a guanyar-li al mar dos milions de metres quadrats —és a dir, augmentar en un 50% la superfície utilitzable—, i tenir capacitat per a un trànsit d'un milió de contenidors a l'any, xifra que es calcula possible per a principis del pròxim segle si es manté l'actual ritme de desenvolupament.

La magnitud de les obres converteix el projecte en el més ambiciós de tots els que fins ara s'han abordat al port de València. Un termini de realització en tres fases i un total de 10 anys i un pressupost de 30.000 milions de pessetes ho ratifiquen. El vist-i-plau definitiu, però, depèn de la corporació valenciana.

Si bé fins ara la direcció del PAV ha presentat les obres d'ampliació com un factor decisiu per al desenvolupament econòmic del País Valencià, algunes veus discrepans ja s'han fet sentir. Des d'algunes perspectives es critica l'impacte ecològic que pugui tenir la nova



Remodelació del port de València: 30.000 milions de pessetes de pressupost. A la dreta, Port Vell de Barcelona. Un nou centre logístic. RAFA GIL

terminal de contenidors sobre les platges situades al sud, i des dels altres ports valencians, com ara el d'Alacant i Castelló, es veu aquesta ampliació com una amenaça contra les seues àrees d'influència, escassament competitives amb un recinte portuari de grans dimensions.

Segons el president del PAV, Fernando Huet, «el trànsit de contenidors és vital per al desenvolupament de qualsevol instal·lació portuària. La previsió era assolir les actuals xifres de trànsit de contenidors a finals de segle, a pesar d'això el ritme de creixement ha desbordat les suposicions i això ha motivat l'avanç de la presentació del projecte. D'ací a uns anys el trànsit de contenidors estarà en mans de quatre o cinc línies regulars a tot el món i, de la mateixa manera, també es reduirà el nombre de ports competitiu».

L'estret lligam que hi ha entre el trànsit de contenidors i el creixement industrial ha fet de les organitzacions empresarials les principals defensores del projecte d'ampliació. Cambra de Comerç, Confederació Empresarial Valenciana i Fira Mostrari Internacional han expressat ja la satisfacció pels plans d'expansió.

En sentit contrari, però, s'han manifestat els presidents dels ports veïns de Castelló i Alacant, temerosos que l'ampliació prevista potencie encara més la força centrípeta que exerceix la instal·lació valenciana. Mentre les organitzacions empresarials de Castelló han demanat amb insistència l'autorització per part de la Direcció General de Port del Ministeri d'Obres Públiques i Urbanisme d'una inversió de 2.000 milions de pessetes per a ampliar el dic de Llevant, l'administració central l'ha de-

negada durant dos anys consecutius argumentant que la caiguda de comerç entre 1984 i 1986 desaconsellava invertir en projectes de dubtosa rendibilitat.

De la mateixa manera, el port d'Alacant té pendent d'aprovació una inversió per valor de 16.000 milions de pessetes destinada a la realització d'un pla especial que inclou la modernització i ampliació de les actuals instal·lacions.

Malgrat els projectes dels dos ports veïns, Fernando Huet entén que «els ports de València i Castelló no tenen futur si no és assumint el seu caràcter subsidiari. Són ports que no tenen expectatives d'ampliació i que han d'especialitzar-se». Huet posa com a exemple el port de Sagunt, especialitzat en el trànsit de caixes i amb una manipulació de mercaderies automatitzada. «L'únic port valencià amb un *hinterland* amb marge de creixement és Va-

lència i també l'únic capaç de garantir una càrrega suficient a les línies regulars».

El segon punt de discòrdia és la possible degradació ecològica dels paratges situats al sud de la projectada nova terminal de contenidors, les platges del Saler i Pinedo. Sobre aquest aspecte han coincidit les crítiques del PP i dels ecologistes. Des dels dos fronts es reivindica la realització prèvia d'un estudi d'impacte ambiental.

Per a Víctor Navarro, d'Acció Ecològica-Agró, «és necessari que es respecten les normatives comunitàries sobre medi ambient i que s'evite que les platges de Pinedo i el Saler patescen una major regressió. Cal tenir en compte que el Pla Especial del Parc Natural de l'Albufera contempla la platja de Pinedo com una zona d'acollida de visitants per a impedir que l'afluència de persones no impacte en l'Albufera. Si la platja desapareix la gent arribarà a l'Albufera i augmentarà el seu impacte i, per tant, la seua regressió».

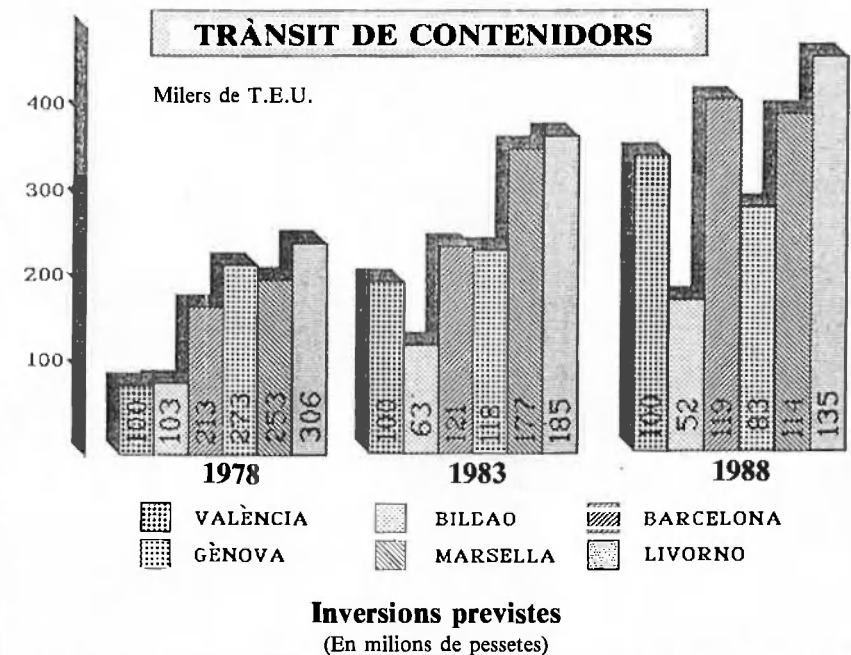
Per a Huet és fals presentar la qüestió ecològica com un problema actual, ja que, des que el port va estar construït, la zona nord ha vist augmentar el volum d'arena mentre el sud ha vist restada la seua capacitat per a regenerar-la. «La construcció del dic sud», afirma el president del PAV, «no té un impacte qualitatiu i l'únic que fa és desplaçar cap al sud l'erosió. L'única solució possible és regenerar periòdicament traslladant l'arena des d'on s'acumula fins a on no arriba».

EL FUTUR D'UN PORT OLÍMPIC

Les inversions previstes en el Port Autònom de Barcelona d'aquí a l'any 1993 tenen un pressupost global que s'acosta als 35.000 milions de pessetes, tenint en compte que són xifres basades en els pressupostos del 1989 i, per tant, podrien variar quan es realitzin els nous pressupostos de 1990.

Aquestes inversions se subdivideixen en quatre grans projectes a banda de les obres habituals del port. Aquests projectes són l'ampliació del moll sud, la remodelació del Port Vell, l'adquisició de terrenys del Llobregat i el futur Tredi-Center.

L'ampliació del Moll Sud requereix una inversió prevista d'uns 3.300 mi-



Port Barcelona	35.000
Port València	30.000
Port Alacant	16.000
Port Tarragona	9.000
Port Castelló	2.000

lions de pessetes. En aquest cas es tracta de doblar la superfície de calat per a vaixells de 16 metres i destinar aquesta nova àrea al trànsit de contenidors i crear una nova terminal que tingui més cabuda.

El controvertit remodelatge del Port Vell té una inversió prevista, d'aquí a 1993, de 2.500 milions de pessetes. «El Port Vell, per la seva situació privilegiada, el seu caràcter marítim i la seva extensió, és l'emplaçament adient per a acollir activitats nàutiques i marítime-sportives, complementades amb serveis de restauració, oficines, equipaments comercials, culturals i d'esbarjo, a més de grans places, passejos i terrasses amb el mar com a únic protagonista», segons fonts del mateix Port Autònom.

L'adquisició de terrenys del riu Llobregat per a equipar-ho per a activitats logístiques té un pressupost d'uns 11.000 milions de pessetes. Aquesta és una àrea situada al sud del port, que és l'única zona possible d'expansió que té el port. La instal·lació d'aquesta àrea d'activitats logístiques seria semblant a la dels ports del nord d'Europa i la finalitat serà la de facilitar l'intercanvi

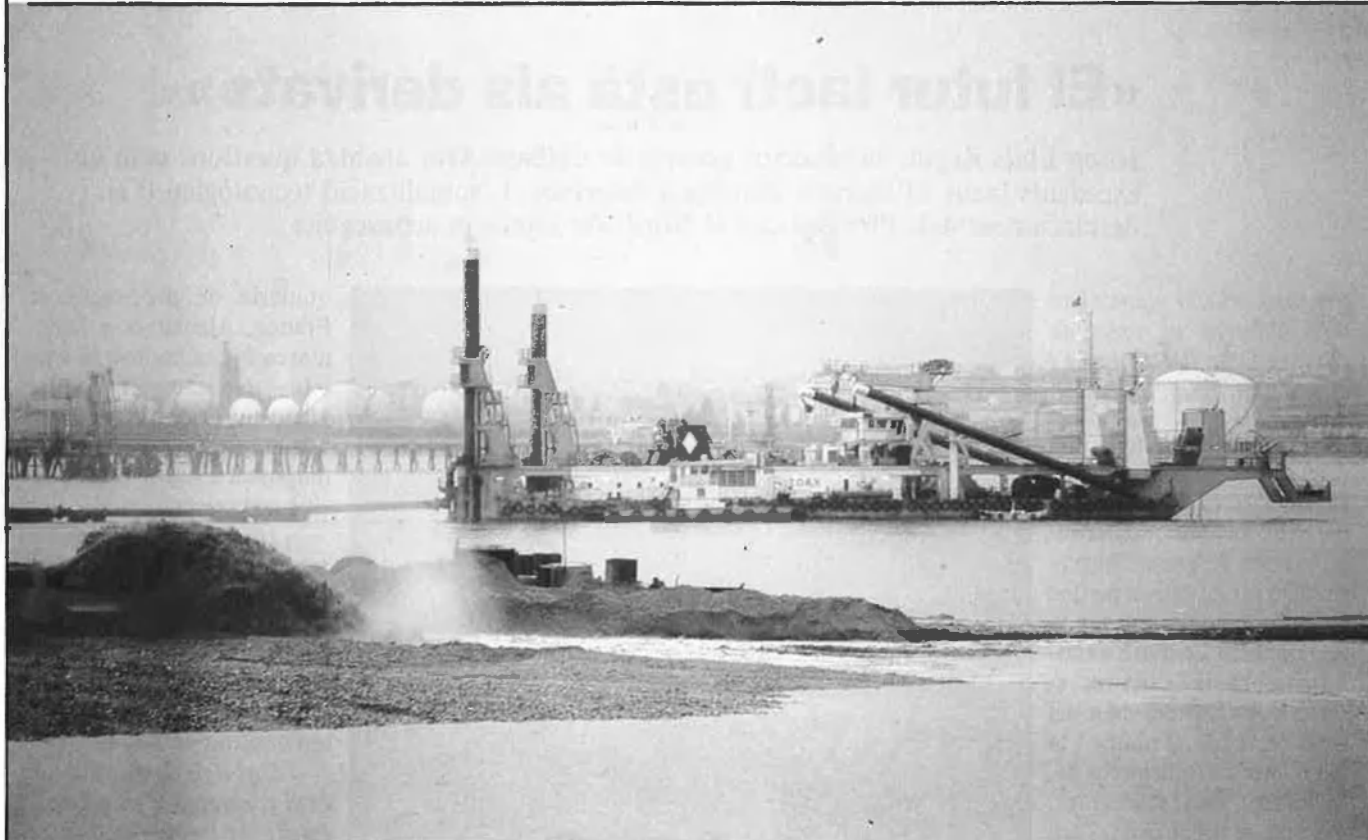
entre els mitjans de transport marítim, terrestre-aeri. A més, hi ha previst que el futur TGV hi tingui una terminal.

Finalment, l'últim gran projecte és el del Tredi-Center, amb una inversió d'11.000 milions, consistent en un edifici destinat a oficines per atendre la necessitat d'espai d'oficines de trànsit marítim i que ha d'estar acabat pel 1993.

La reordenació que a principis del pròxim gener es començarà a practicar al port de Tarragona, juntament amb una previsió d'inversions en obres que superen els 9.000 milions de pessetes d'aquí a 1993 i el fet que les xifres demostrin que s'ha excedit el tonatge d'anys anteriors, fa que s'arribi als 26 milions de tones, factors que determinen la consolidació definitiva del Port de Tarragona.

El conjunt d'inversions que es duran a terme en aquest port català facilitaran l'especialització de mercaderies d'aquest complex, que podrà acollir vaixells que en l'actualitat no poden entrar en cap port del Mediterrani espanyol.

Una de les obres més interessants que ja hi ha en execució se situa en la construcció del Moll de Catalunya, que dis-



El Moll de Catalunya atorgarà al port de Tarragona un calat únic a l'estat.

ANGEL CALINA

posa una inversió ja realitzada fins ara de 3.000 milions de pessetes. El president de la Junta del Port de Tarragona, Antoni Pujol, ha destacat que «aquest és un moll molt important perquè té 20 metres de calat, cosa que és excepcional i permet una fondària de port molt considerable, perquè podrà admetre vaixells de fins a 170 tones de càrrega». Aquest fet de moment no és possible a cap altre port del Mediterrani espanyol. En principi aquest moll estarà destinat a carbons.

Considerant només que és tonatge pur, el port de Tarragona és ja un dels primers de l'estat espanyol després del de Barcelona, Bilbao i València. Ports comparables al de les característiques del de Tarragona són el d'Algecires, el de les Illes Canàries i el de Gijón. «Ara bé, quant a dimensions, que és el que permet l'especialització, nosaltres donarem el salt l'any vinent, quan realment farem tota la reordenació portuària, reordenació que s'ajuda amb el projecte d'inversions fins al 1993 que és de l'ordre d'uns 9.300 milions de pessetes», ha explicat el president de la Junta del Port.

Hi ha prevista una inversió de 1.100

milions de pessetes per a recuperar una concessió que s'acaba de rescatar i que és la terminal portuària d'Exposar i que equival a un terç del port.

En un futur a més llarg termini es contempla l'enllaça d'una banda del port amb l'altra, que consistirà en un túnel per al ferrocarril portuari i per al camió que s'esfondraria al Moll de Llevant i passaria al llarg del Moll de Costa, amb la qual cosa s'alliberaria d'aquest trànsit el barri mariner del Serrallo. El túnel serà subterrani fins al començament del Moll de Reus.

DERIVATS DE PETROLIS

Al Port de Tarragona, per a ser un port que disposa de dues refineries i del complex petroquímic més important de l'estat espanyol, tenen una gran influència el trànsit de productes petrolífers i derivats d'aquests. El tonatge pur d'aquest tipus de mercaderies oscil·la entre els 15 i 16 milions de tones a l'any. Segueixen els quatre-sis milions de tones de sòlids, especialment carbons i cereals, i les 600-700 tones de càrrega general. Aquestes dades indiquen que el moviment de mercaderies del Port de Tarragona se situa habitual-

ment entre els 23 i els 25 milions de tones.

Concretament pel que fa a aquest any, el president de la Junta del Port ha destacat que «és un any bo. Anem un 20% per sobre del tonatge de l'any passat, ja que en acabar el tercer trimestre havíem superat els 20 milions de tones. Aquest índex de tonatge pur representa el rècord del Port de Tarragona, quan finalitzi el 1989. Quan acabi l'any podem haver arribat als 26 milions de tones, una xifra superior a la dels 25 milions de tones a què vam arribar l'any 1983».

Antoni Pujol ha declarat que en sòlids a lloure el port de Tarragona ocupa el segon lloc en el rànquing de l'estat espanyol i només el supera Gijón, que gaudeix d'un trànsit de vuit milions de tones, mentre que el de Tarragona es calcula en sis milions de tones. Respecte a dades sobre tonatge pur, el ritme que es porta fins ara indica que enguany Tarragona se situarà en el primer lloc dins l'estat espanyol. De moment compta ja amb 13.000.600 tones. A continuació vénen els ports de Bilbao i Algesires amb 11.000.700 tones i 11.000.200 tones.

A. Vicent/S. Monfort/C. S. Bellmunt