

Ordenació territorial

A la recerca de l'ordenació econòmico-territorial i industrial de Catalunya. Replantejament d'un projecte censurat fa vint anys pel Govern de l'Estat.

Una descentralització ponderada.

Santiago Hernández Izal

DOCTOR EN DRET
CAPITÀ DE LA MARINA MERCANT
CATEDRÀTIC D'ECONOMIA MARÍTIMA

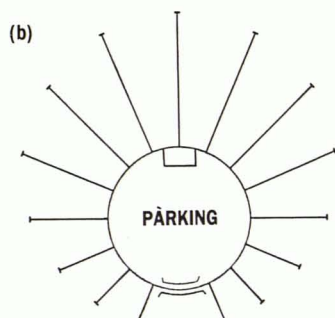
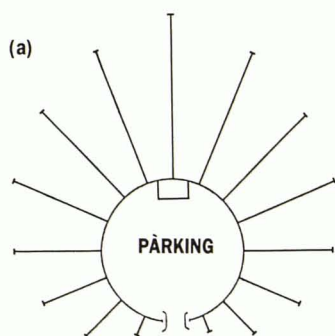


Figura 11. Concepte solar. (a) obert; (b) tancat.

de tràfic. Un cop definida la política de transport aeri, les qüestions sobre la forma dels espigons, el nombre de mòduls, la diferenciació dels ponts aeris, etc., adquireixen una importància secundària.

F. R. □

Referències

- [1] HORONJEFF, R i F.X. Mc Kelvey (1983) *Planning and design of airports*, 3a edició, Mc Graw-Hill.
- [2] PARSONS, R.M. (1973) *The apron terminal complex*, Federal Aviation Administration, Washington, D.C.
- [3] REYNOLDS, SMITH i HILLS (1981) *Conceptual studies for Geneva Intercontinental Airport*, Jacksonville, Florida.
- [4] ROBUSTÉ, F. (1988) *Centralized hub terminal geometric concepts: I. Walking distance*, pròxima publicació a l'ASCE *Journal of Transportation Engineering*.
- [5] ROBUSTÉ, F. i C.V. DAGANZO (1988) *Centralized hub terminal geometric concepts: II. Baggage operations and extensions*, pròxima publicació a l'ASCE *Journal of Transportation Engineering*.

L'entorn industrial i portuari de Barcelona i el seu hinterland fou acuradament analitzat, ara fa vint anys, en un estudi que s'encarregà a la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, a instàncies del Govern de l'Estat.

D'aquell treball només ens queda l'exemplar de les proves d'impremta, a més de la prohibició de la seva publicació per part de l'Administració central, que esdevingué censora.

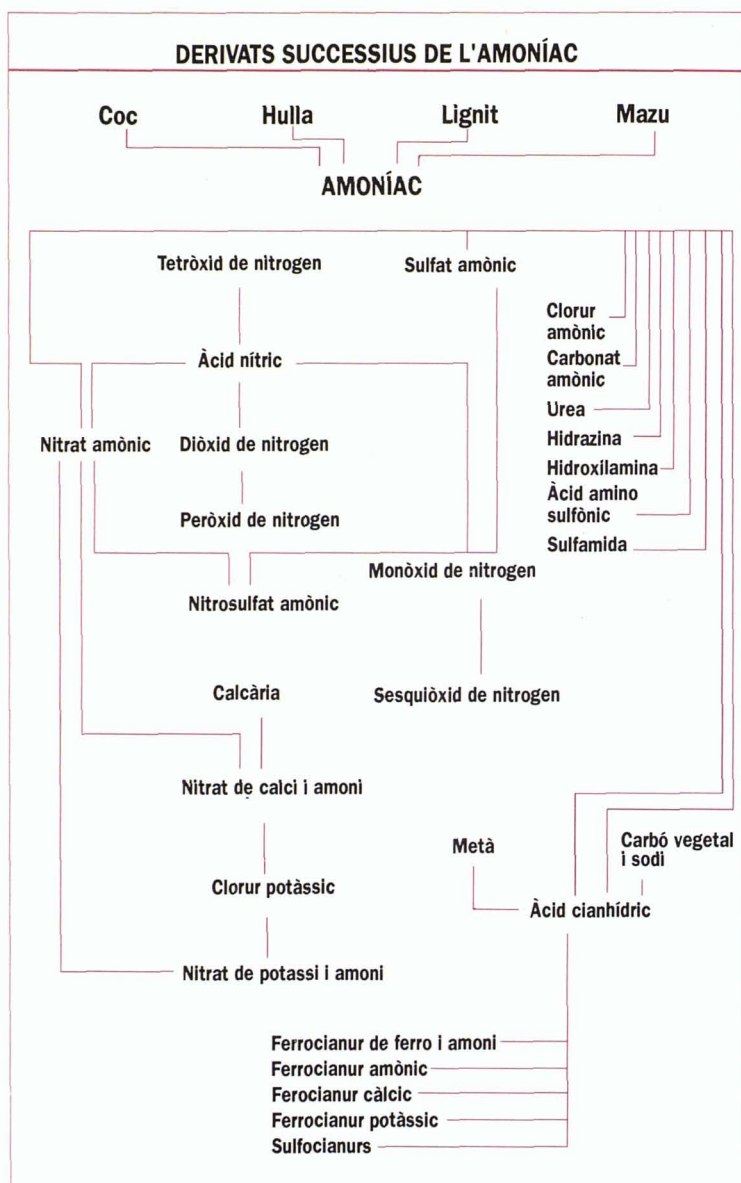
Entre unes altres conclusions, la comunicació ferroviària d'amplada europea s'hi reivindicava com a mesura d'urgència. Les línies mestres que contenia aquell projecte d'ordenació del territori es consideraven excessivament expansionistes per part catalana.

A través d'aquest article, es recomana de recomençar la tasca, però sense limitar-la a l'àrea metropolitana sinó a tot Catalunya, en un projecte de descentralització ponderada que permeti de trobar el necessari equilibri comarcal. Es tracta d'una manera de satisfer la integració a la Comunitat Europea.

A la fi dels anys seixanta d'aquest segle, la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona recollí diverses inquietuds que fermentaven en el cos econòmic i comercial català, a causa de les vicissituds de l'aplicació del Primer Pla de Desenvolupament Econòmic i Social Espanyol i el plantejament necessari del segon i, també, a causa de les relacions amb el que aleshores era l'Europa dels Sis, les quals malgrat haver estat coronades darrerament, cal entendre que en aquell moment eren una genuïna incògnita. A més hi influí el pes important dels elements condicionadors de l'àrea metropolitana com també, "*last but not least*", el vertiginós desenvolupament tecnològic mundial que havia caracteritzat aquell decenni i que acabava de matisar aquella ambientació.

La conseqüència d'aquelles inquietuds fou l'encàrrec a un

grup de treball per preparar un estudi sobre l'entorn industrial i portuari de Barcelona. Aquest era el primer objectiu d'un possible pla més ambiciós de suggeriments sobre l'ordenació del territori, basat en un fet inexcusable i de necessari aprofitament com era el port de Barcelona en el seu estat actual i amb les possibilitats de futur i tot comptant, també, amb la necessària projecció d'aquest port damunt el seu hinterland, de manera que es poguessin valorar adientment els evidents progressos que s'havien vist i es veien quotidianament, en matèria d'exploació portuària; de tractament de mercaderies; de perfeccionament de mitjans; de les primeres aplicacions de la informàtica als temes portuaris i de la creixent especialització dels tipus de vaixells segons la naturalesa i classe de la mercaderia, tant de la mercaderia a dojo com de la general. Es pretenia que, tot



plegat, respongués a una realitat que, pas a pas, anava consagrant-se i que era el moviment de consolidació de grans àrees terminals, amb una constel·lació, de ports de més petita dimensió a fi de servir les necessitats d'un hinterland que, en alguns casos, era supranacional i que sempre esdevenia supraregional, amb totes les conseqüències que això suposava.

La Cambra esmentada, pionera en dinamisme quant a l'estudi d'aquests temes, no era aliena al fet que el tema duia una innegable càrrega política i també era plenament conscient que tot just en aquest terreny polític podia trobar més d'un entrebanc, atès que la localització geogràfico-política es centrava a Catalunya i, concretament, a Barcelona; que el tema, tal com era proposat, ja convidava a desenvolupar un exercici, el qual encara que anés avalat per arguments fonamentats en doctrines econòmiques i comercials i basat en tècniques d'estudi absolutament asèptiques, acabaria tenint (o podent tenir) connotacions polítiques a escala general de l'Estat, de manera que sempre hi havia el perill d'un blasme i d'una condemna per part de l'Estat. Però aquest blasme podia venir de l'oposició si la corporació no feia la tasca de punta de llança a fi de preparar el futur econòmic de Catalunya i de Barcelona.

Era, en paraules del Director del treball escrites en el pròleg de presentació, "un esquema motivat de programació o de línies mestres" que hauria de regir els canvis a fer en tots o quasi tots els interessos afectats i compresos en el que era l'àrea barcelonina, el seu port i la totalitat de l'àrea metropolitana.

Comissió Interministerial, coadjuvant, vigilant i censora

L'interès del projecte ja el reflectí el fet que el Govern de l'Estat decidí de crear una Comissió Interministerial amb l'objectiu d'estudiar els problemes de desenvolupament.

lupament de l'entorn industrial i portuari de Barcelona i, tant aleshores com ara, podem donar fe que la impressió que la creació d'aquest organisme produí fou tant la d'un element coadjuvant a les tasques del grup de treball com la de vigilant d'allò que hom hi feia, a fi de mantenir les conclusions del treball sota control.

Cal recordar o fer saber a aquells que, en aquelles dates, encara no havien accedit a la vida professional, que un dels sistemes de vigilància era deixar àmplia llibertat quant als mitjans i al sistema d'estudi, però marcar determinats límits quant a conclusions, que haurien generat reaccions oficials repressives si hom els traspassava.

El treball interessà les forces locals, i l'ajut i la col·laboració en diverses formes no mancà al grup de treball. Quant a la l'elaboració de les conclusions, hi va imperar la prudència malgrat les concessions de la dreta, car moltes de les entitats col·laboradores tenien més o menys caire oficial i això impedia *ab initio* prendre posicions que poguessin semblar heterodoxes a l'hora d'ésser qualificades per la Comissió Interministerial. Cal assenyalar que, en definitiva, la Comissió no desenvolupà pas cap treball paral·lel, sinó que confià l'execució de tota la tasca al grup de treball format per la Cambra de Barcelona.

Al cap d'aproximadament nou mesos, la tasca fou acabada i les conclusions elevades a l'aprovació de la comissió de seguiment que la Cambra de Barcelona creà, i a la del ple de la Cambra mateixa. Amb aquestes aprovacions, que reflectien la manera de sentir del sector comercial català interessat, el treball passà a la Comissió Interministerial. Arribats a aquest punt, qui havia estat vigilant esdevingué censor i, primer suggerint determinats retocs, i tot seguit deixant-ne la qualificació pendent *sine die*, acabaren comunicant al grup de treball que, amb el sentiment, es veien obligats a deixar estar qual·sevulla idea de reobrir el tema.

Un únic exemplar imprès

Pel treball es picaren les proves d'impremta, però en un moment donat obligaren a aturar-ne la publicació, de manera que actualment hi ha solament un exemplar imprès amb tots els mapes i gràfics, el qual, sortosament, he pogut tenir a les mans quan preparava aquest article.

Això no privà que alguns departaments ministerials del Govern de l'Estat consultessin dades al director del treball després d'haver-li barrat el pas; ni privà que algunes veus i plomes lloessin o blasmessin el treball, tot i que no el tenien a llur disposició. Aquest degotall d'informació que hom demanava oficialment tingué un moment de màxima intensitat, a l'època immediatament anterior a l'esclat de la crisi econòmica, seguida de prop per l'esclat de la crisi petroliera arran de la darrera guerra israeliano-egípcia.

Pensem que d'aquell treball val la pena de remarcar dues grans línies mestres: la metodologia d'estudi, d'una banda, i la de les conclusions, de l'altra.

Quant a la metodologia d'estudi, hom havia establert comparances amb diversos ports europeus, en recerca de semblances de problemes, el més rellevant dels quals fou el de l'angoixa o manca d'espai, un problema tan punyent en els casos d'Anvers i de Gènova, que en caracteritzà de manera singular el desenvolupament específic. Cal remarcar que sempre apareixia, com a tret dominant, el fet que el major nombre de ports marítims importants eren i són d'estuari i això ja comporta una tendència natural a determinats criteris d'ordenació del territori, ja que dels dos ports de tot estuari, el de dalt i el de baix, el de dalt representa sempre l'accés marítim més endinsat a terra o l'indret continental més a tocar la mar. I qualsevulla consideració a fer depèn d'aquest fet real.

La línia mestra de l'estudi que aquí, en el cas de Barcelona, va seguir el grup de treball, va ésser

la del supòsit del port d'estuari, el qual era representat pel riu Llobregat, malgrat que no sigui navegable, atesa la concentració industrial que existia i existeix al Vallès, de manera que els estudis d'ordenació basats en la realitat d'uns fluxos de tràfic a tall d'estuari, eren aplicables al cas concret i, fins i tot, permeteren algunes aproximacions veritablement interessants que ara, quan llur execució esdevé impossible a causa de l'ocupació irreversible del terreny, semblen interessants i fins i tot desitjables.

Els mitjans de treball eren migrats i la inseguretat quasi màxima, atesa una mancança important d'infraestructura estadística, sorprenentment important. Això va fer més prolixa la recollida de dades, encara que, malgrat això, hom n'obtingué la mesura i quantitat necessàries.

Hinterland estrictament portuari

El tema de l'estudi incidia plenament damunt el conjunt del que era aleshores l'àrea metropolitana i que havia de continuar essent-ho durant anys, i exigia lligar l'activitat industrial i comercial d'aquella àrea amb la realitat del que era el port de la ciutat de Barcelona i del que podria ser. D'antuï, hom veié que lligar tots dos conceptes depenia de la determinació, de la manera més precisa possible, de l'hinterland directe del port de Barcelona, i, insistim, que es tractava del del port i no pas del de la ciutat com a nucli industrial, ja que el tema era portuari.

Calgué, doncs, establir aquest hinterland pel que fa a la quantificació i a la seva mesura d'extensió geogràfica, i aquella fou la primera vegada que es determinava amb criteris científics adients l'hinterland del port barceloní, llevat d'estimacions i d'apreciacions anteriors que s'havien fet a tall de simples suposicions. Diguem de passada que després, quan examinaven el treball diversos centres oficials de l'Administració central, interpretaren errò-

niament aquest hinterland, considerant-lo com el de Barcelona i no fent cas de la remarca que ja els era avançada, que es tractava de l'hinterland estrictament portuari, el qual, com és lògic, abastava amb intensitat màxima la ciutat de Barcelona i les veïnes, a més de tota l'extensió de l'àrea metropolitana.

El càlcul i la determinació d'aqueix hinterland, restà fixat estadísticament i mitjançant els plànols adients.

Una de les primeres conseqüències que se'n derivà fou la necessitat de considerar també el port de Tarragona. Aquesta exigència vingué tota sola sense necessitat d'haver de forçar res quant a arguments, en un desig de magnificació de resultats, que el grup de treball no tingué en cap moment. Com a resultat d'aquesta tendència, del càlcul i la determinació de l'hinterland del port barceloní sorgí, a tall de conclusió, la tesi que l'hinterland del port de Barcelona en realitat està servit per un sol port amb dues boques, una de les quals és el port de Barcelona i l'altra el de Tarragona, atès que matèries primeres importades per Tarragona arriben a l'hinterland barceloní i que productes mitjanament o molt elaborats arriben a Tarragona, de manera que la imatge de l'hinterland obligava a prendre en consideració les comarques del Penedès i del Tarragonès. Tot resumint unes conclusions que no podem transcriure directament del treball que tenim al davant, direm que l'ampliació de l'àrea geogràfica de l'hinterland barceloní en el seu aspecte portuari s'engrandí i, aleshores, la conclusió indicada esdevenia obligada, necessària.

Els resultats de l'anàlisi necessària del que resultà ésser l'hinterland portuari de Barcelona, obligà a estudiar les possibilitats dels fluxos de tràfic dins l'entorn portuari barceloní; a considerar imprescindible una adaptació d'instal·lacions portuàries; a no oblidar la qüestió d'una preparació adient de la mercaderia al

Visió aèria d'un dels problemes més importants de l'hinterland barceloní:



El congost del Llobregat (Martorell).

seu transport; a fer entrar, tan terra endins com fos possible, la primera classificació de mercaderia de manera que el trànsit portuari fos una estada quasi negligible quant a temps, la qual consideració obligaria a una racionalització industrial en tot el que era àrea metropolitana i, fins i tot, en viles que no hi eren incloses, com era el cas de Manresa; a l'aprofitament de la creixent especialització dels models de vaixells, la qual anà creixent en dates posteriors a l'acabament del treball; a desenvolupar un esperit pioner en aquesta mena d'estudis, ja que hom veia clar que si els resultats del treball gaudien d'una acceptació inicial caldria treballar intensament en el tema; a especialitzar i individualitzar la xarxa viària de tota mena des del port al centre o centres de distribució de mercaderia, ja en l'hinterland portuari mateix; a accentuar i accelerar l'anomenada consolidació de mercaderies; i a modificar criteris en matèria de documents i administrativa de manera que el des-

patx de mercaderia fos fet normalment devers una destinació que, en el treball, hom anomenava "Barcelona-interior".

En realitat, un mèrit dels redactors del treball va ésser encetar la tria de models de referència. Per analitzar alguns aspectes es decantaren pel model del port d'Anvers, on la coincidència de problemes amb el cas barceloní és més gran del que podia semblar d'antuvi i, per a moltes altres qüestions, triaren el port de Gènova, les condicions orogràfiques del qual obliguen a considerar la imatge de l'hinterland a l'altra banda de la carena, a la plana lombarda i amb el magne centre industrial i comercial de Milà que, a tots els efectes i en el càlcul analític del tràfic d'estuari, representa la imatge del port alt d'estuari o port terra endins.

Vèrtexs europeus

Aleshores no costà de situar aquest port barceloní amb les seves boques i el seu hinterland,

l'escanyament de les vies de comunicació.



El congest del Besòs (Montcada i Reixac).



així determinat, en un dels vèrtexs del gran quadrilàter portuari europeu, amb vèrtexs a Gènova, Hamburg, Le Havre i Barcelona, dins el qual es troba el veritable cor industrial europeu, definit per les ciutats de Dortmund, Dunquerque i Basilea. Aquesta imatge surt de cop des del moment en què s'estudia un mapa de l'occident europeu, s'acota amb les dades de tràfic portuari i es dibuixa l'abast geogràfic dels respectius hinterlands. És un estudi planer i agraït, ja que dóna les conseqüències directament i sense gran esforç, si és que veritablement l'estudiós coneix prou les condicions naturals de les vies de tràfic que connecten Gènova i Milà amb aqueix cor indus-

trial europeu i amb el port de Rotterdam mateix; o que connecten el port de Marsella o, més ben dit, el sistema portuari marsellès, amb el nord de França i amb Bèlgica, i les que connecten o poden connectar Barcelona amb el canal de la Mànega.

Les conseqüències es desprenen d'aquestes consideracions inicials a grapats i amb notes d'importància. Cal remarcar la migradesa dels accessos a les àrees del nord-oest europeu, ja sia a través dels túnels dels Alps, ja sia vall del Roina amunt. En el cas de Barcelona, això dugué

com a conseqüència a pronunciar-se favorablement al túnel de l'eix del Llobregat, ara una realitat que tanta gent considera natural però que, aleshores, era un tema d'intens debat; igual que el túnel del Pimorent, necessari per a emancipar el tràfic de Barcelona amb el nord de França de la pèrdua de temps i d'energia que exigeix anar a cercar la vall del Roina.

Però tingué, a més, la conseqüència interessant d'accentuar la importància d'una comunicació per a mercaderies que mereixia una qualificació acceptable per

damunt de mínims amb el port de Bilbao al País Basc, ja que l'eix Barcelona-Bilbao podia ésser i és una via natural per a tot el tràfic contenidoritzat que, des del Mediterrani oriental i del canal de Suez arriba a la Mediterrània occidental amb destinació a les illes britàniques.

I això va fer sentir una darrera necessitat que el treball enuncia com a important i que certament ho és, atesa la consideració del pes econòmic relatiu de les diverses comarques espanyoles en el sentit que Barcelona era i és el vèrtex oriental d'un quadrilàter amb els altres vèrtexs a Bilbao, Madrid i València, que abasta la totalitat del pes industrial espanyol, considerat a grans trets. Això demanava una connexió entre aquest quadrilàter intern espanyol i les àrees europees occidentals, la qual depenia necessàriament de l'habilitació d'una autopista de prou capacitat i de la comunicació ferroviària d'amplada europea, a la qual fou dedicat un capítol tot sencer del treball.

Quant a la primera d'aquestes necessitats, hem de dir que ha estat satisfeta, i té els extrems a Saragossa, al País Basc i fins més al sud de València. Tot i això, presenta greus problemes en els punts neuràlgics com són els accessos a Barcelona i a València, qüestió que encara no ha estat resolta tot i la importància que els governs posteriors al de l'època de presentació del treball de referència han donat a la qüestió.

Pel que fa a la comunicació ferroviària d'amplada europea, la qüestió no ha estat gens resolta ni decidida, encara que ja fa vint anys que és reivindicada com a mesura d'urgència i que el treball suggeria de manera alternativa que, o bé fos duta a Barcelona o, encara millor, a Saragossa, tot donant a Saragossa una importància que veritablement tenia i conserva de plaça giratòria des d'on projectar el tràfic exterior, ja sia devers el nord d'Espanya; ja sia a Madrid i Andalusia occiden-

tal; ja sia devers Andalusia oriental.

L'oposició administrativa i política del Govern central fou dura, ferma i sostinguda amb aquest problema i, en algunes ocasions, els pronunciaments del treball en aquest sentit foren qualificats d'audàcia i agosament excessius. Les conseqüències, però, es fan paleses ara, vint anys després, de manera que cal qualificar de veritable encert les conclusions del treball en aquest sentit.

Passem per alt les consideracions del treball sobre el criteri de prognosi de creixement de totes i cadascuna de les poblacions de l'àrea metropolitana, car fugen un xic de la finalitat d'aquest article, tot i la comprovació d'encert que li ha donat el pas del temps. També passem per alt les conclusions sobre les necessitats portuàries, ja que les previsions es veieren molt afectades per la crisi econòmica de començament de 1973 i per la guerra del Wom-Kippur que esclatà l'estiu del mateix any i que provocà el desfermament de la crisi petroliera que afectà tan profundament tots els països d'Europa occidental i que tingué unes repercussions de tan llarga durada. Cal pensar que la corba de previsió de tràfic en els anys següents a la data de lliurament del treball, basada en les dades reals de tràfic a Barcelona per via portuària, no s'allunyava gaire de la corba calculada, tot i que més endavant el tràfic portuari es ressentí de les vagues portuàries que tant varen afectar el comerç marítim des de 1977 fins al 1979, l'any 1986, a més d'una segona recessió l'any 1983, les quals varen invalidar la prognosi que havia estat acuradament calculada.

Tot el que fins aquí hem exposat d'aquell treball d'ara fa vint anys és el conjunt de condicionants del qual arrenca qualsevulla consideració que es pugui fer sobre la reordenació econòmico-industrial del territori, la qual aleshores havia de satisfer uns requisits ben determinats de l'època que ara han canviat, per

raons diverses.

Hi ha hagut canvis importants: ha canviat el règim polític i conseqüentment ha canviat la manera de poder influir en els sectors econòmics en l'elaboració de criteris de creixement; el país ha estat incorporat a la Comunitat Econòmica Europea i això ha provocat diversos fenòmens com ara la reconversió industrial i l'agropecuària, en una forma més aviat traumàtica; s'ha reeixit en una política de contenció de la inflació, tot i que els resultats encara no siguin definitius i tot i que s'hi hagi esmerçat en aquest esforç més temps del que probablement hauria calgut; s'han hagut de reconèixer unes importants xifres d'atur i la desaparició d'aquell moviment migratori devers països industrialitzats; s'ha facilitat l'entrada de capitals estrangers en empreses espanyoles en unes proporcions que aleshores, vint anys enrere, no eren fàcilment imaginables; s'ha vist una dramàtica depuració d'empreses que no han pogut superar aquests canvis; i s'ha vist la introducció plena en el país del moviment sindicalista, com a element amb el qual qualsevulla política econòmica realista ha de comptar, tot i les tendències quasi naturals a la radicalització en un país que sortia de quaranta anys d'un règim del tot *sui generis* i essencialment dirigit.

Estructura arborescent

La part del treball que tocava el tema de l'estructuració econòmico-industrial en relació amb l'hinterland portuari de Barcelona, ateses totes les consideracions que hem fet, exigí una metodologia certament nova, que rebé en el treball el nom d'anàlisi tecnològica industrial, amb una extensió de dues-cents trenta pàgines.

Aquesta anàlisi consistia a determinar, tan acuradament com era possible, una relació de matèries primeres, objecte de transport a dojo i aleshores obtenir, per la via de l'estudi de la química industrial, quins eren els

successius derivats, de manera que es pogués establir una estructura arborescent amb tantes ramificacions com caldria, a fi de saber en tot moment de quina matèria primera pura parcialment elaborada deriva qualsevol producte tractat, amb determinació de si el producte elaborat a considerar i a qualificar era el darrer de la sèrie o encara admetia ulteriors transformacions.

Es tracta d'una anàlisi extraordinàriament complexa, on l'errada és possible a cada moment i on l'omissió espera darrere cada cantonada, per això pensem que arribar a elaborar aquestes estructures arborescents va ésser una tasca meritòria. (Veure l'esquema adjunt de l'arbre de l'amoniac). Una segona fase, després d'haver elaborat aquesta estructura, era determinar de manera concreta quins eren els productes que s'elaboraven a l'àrea metropolitana i, en definitiva, en el que era apreciat com a hinterland del port de Barcelona, que abastava zones localitzades fora de l'àrea metropolitana o, fins i tot, fora de Catalunya (sempre, però, tenint en compte aquella remarca que a vegades i per a no ésser oblidada fa el treball, dient que no es tracta pas de l'hinterland de Barcelona sinó del del seu port).

Aquesta determinació no solament abastava la qualificació, o sia, la determinació específica del producte, sinó en la mesura del possible, la quantificació, dada que resultava molt més difícil de determinar atesa la manca absoluta de dades estadístiques fiables relatives a aquests aspectes i atès que la investigació calia fer-la per enquesta directa, amb alguns avantatges que això duu com a conseqüència, però també amb diversos inconvenients, innegables, i que ara no vénen al cas.

Aquesta determinació no degué ésser possible per a moltes de les matèries i productes en qüestió, si jutgem per la presentació del treball, però no podem passar per alt que la manca important d'una infraestructura

estadística fiable, certament va esdevenir un obstacle important.

Malgrat tot, el buidatge que es va fer en el treball de referència ja comprenia algunes dades interessants, com ara determinar si el producte de referència era importat o produït a l'àrea de l'hinterland estudiat; quines eren les seves aplicacions i, en darrer lloc, si aquestes aplicacions tenien una manifestació concreta en l'àrea a la qual el treball es referia i en concret a l'àrea metropolitana de Barcelona, com a àrea absorbent de la major part de la mercaderia entrada pel port de Barcelona.

És clar que ens adonem que, a fi de presentar un treball complet, calia haver fet el mateix amb el port de Tarragona, des del moment que es considerava que l'àrea era i és una unitat geogràfica industrial servida per un port amb dues boques, els ports de Tarragona i Barcelona. Sabem que, malgrat l'esforç econòmic important que va fer la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona -que veritablement el va fer ateses les xifres que aleshores es movien de treballs d'investigació-, l'estudi de l'hinterland del port de Tarragona no va ésser possible, almenys amb el criteri que havia presidit la determinació del de Barcelona, tot i que després hom ha fet quelcom en aquest sentit.

Tot i això, considerem que les dades que l'estudi donava eren molt importants en el sentit que permetien de fer el mapa de les aplicacions d'aqueixes substàncies d'una manera inversa, ja que no solament es podia cercar si certes substàncies derivades eren elaborades o no a l'àrea (determinació que també hi era feta i es donava en el llistat general) sinó que es podia remuntar el procés basant-se en el producte acabat, tal com era lliurat al comerciant majorista per a la seva distribució.

Què n'hauria sortit?

Si imaginem l'estructura arborescent, es podria (i això és el que

se suggeria per a una segona fase d'aquest treball que mai no arribà) i s'hauria de fer una primera discriminació de quatre fases en el procés, que serien les següents: a) matèria primera; b) fabricació dels productes intermedis; c) manufactura en fase de pre-acabat; d) producte acabat ja preparat per a fornir els comerciants distribuïdors majoristes.

I damunt aquesta divisió quaternària s'hagués pogut ombrejar i marcar quins d'aquells processos eren veritablement fets a l'àrea i en general a l'hinterland del port de Barcelona. No cal dir que si el procés no es limitava al port en si mateix amb abstracció de qualsevol altre element sinó a Barcelona en conjunt, el quadre reflectiria molt més bé la realitat econòmico-industrial.

Relocalització industrial

El que se cercava en preparar el treball per aquesta via metodològica era estudiar quines mancances hi podia haver en el forniment de matèries primeres. Es podia determinar si mancava alguna d'aquestes matèries primeres fins a l'extrem que per no importar-les, s'hagués de comprar el producte semielaborat a l'estranger, amb uns costos afegits que podrien haver estat estalviats. Es podia determinar en quin grau d'elaboració era importat el producte i, fins i tot, determinar si el producte s'importava acabat i aquí se'n feia l'embalatge de presentació i poca cosa més, com es pogué comprovar amb irritació d'algun sector que es considerà alludit. Es podia comprovar l'existència de processos en els quals, arribat un estadi determinat de l'elaboració de la mercaderia, aquesta era exportada perquè tingués una determinada transformació i reimportada després, de cara a l'acabament.

En poques paraules, es podia precisar amb una certa cura i exactitud quins eren els processos o parts de processos que es feien aquí i quins no.

La utilitat d'aquesta manera

de treballar i de la recerca d'aquests extrems residia en el fet que qualsevol podria adonar-se perfectament de fins a quin punt la indústria pròpia era dedicada a processos veritablement rendibles; quines parts d'aquesta elaboració es podien instal·lar de bell nou aquí; i quines parts serien negligibles i es podrien passar a altres comarques espanyoles i, per què no? a països del Tercer Món, els quals han demostrat posteriorment llur eficàcia com a perfeccionadors de processos de confecció.

Aquests són els paràmetres d'un projecte de relocalització industrial i, òbviament, de comunicacions que en depenen i, també, dels projectes d'instal·lació de certes noves indústries, amb desaparició d'algunes altres, per molt que aquestes poguessin adduir en llur favor l'argument de la tradicionalitat.

Recomençar la tasca

Aquell projecte, amb aquells paràmetres i amb llurs cotes numèriques, ha estat truncat per les diverses raons adduïdes, de contenció per part de l'Administració central d'unes tendències que es consideraven excessivament expansionistes per part catalana i amb repercussions polítiques no desitjades pel Govern central i, sobretot, d'evolució dels condicionaments econòmics i tecnològics en un procés que podem dir-ne llarg, de vint anys de durada, els quals són massa temps en aquest segle present. Tot i això, el criteri pot ésser bo, baldament no l'únic, per reemprar-lo en el nostre moment actual, tot canviant, però, els paràmetres en la mesura adient.

Ara, ja integrats de ple dret a les Comunitats Europees, amb irrupció de capitals estrangers i amb el desig de capitals europeus d'aprofitar les possibilitats d'inversió que el país ofereix, una anàlisi semblant té sentit sempre que salvem distàncies i que posem el nivell dels paràmetres a determinar allà on cal. No es tracta en absolut d'absorbir tota me-

na d'indústria, sinó de determinar què és el que es fabrica ara aquí; on es fabrica; i quins poden ésser els estadis dels processos industrials, per determinats que siguin, que valgi la pena de fer aquí, tot començant o acabant els processos de referència en altres àrees geogràfiques, sota l'empara d'empreses del mateix grup o d'altres grups. Seria, en poques paraules, una recerca d'optimització dels recursos propis i de la mà d'obra pròpia o assimilada que hi sigui o que pugui establir-se aquí, en mèrit del principi de llibertat d'establiment.

Hi ha una diferència important respecte del treball que sota els auspicis de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació s'elaborà fa una vintena d'anys. I és que ara l'àrea a considerar no és pas la de l'àrea metropolitana, ara desapareguda, sinó la total de Catalunya, i per aquest camí, aquest projecte connectaria amb les ànsies del poder autonòmic de trobar un cert equilibri entre les comarques catalanes, en una tasca de descentralització ponderada necessària a Catalunya. Fôra una bella participació en el projecte europeu de conjunt.

És clar que pretendre això exigiria recomençar la tasca a fi de poder assolir la informació actualitzada referent a les indústries actualment operatives i establertes, en alguns casos, en indrets diferents d'on eren fa una vintena d'anys. Tot comptant amb un port que, per la seva banda, s'ha desenvolupat basant-se en una tendència pròpia amb abstracció del que ha anat esdevenint a l'àrea metropolitana, per treure el millor rendiment tecnològic possible de cada cent metres de línia d'atracament de moll per a vaixells amb un elevat grau de perfeccionament tècnic. I tot comptant també amb una xarxa viària per carretera que representa un desenvolupament de l'autopista axial que travessa Catalunya i amb una comunicació fàcil amb Saragossa (cal no oblidar el paper que ja hem explicat que pot tenir Saragossa) tot i que els

nivells de preus siguin de necessària revisió arribat el moment.

Ara ja no es tractaria d'estudiar l'hinterland del port de Barcelona ni el de la pròpia ciutat a tall de capital industrial i comercial, sinó de projectar aquesta tècnica d'estudi devers una reordenació industrial del territori, sense oblidar cap ni una de les aspiracions, tal com eren quan el treball de referència va ésser elaborat, encara que algunes de les quals ja són realitat però algunes altres encara es mantenen a nivell d'aspiracions i amb una part de les mateixes oposicions que patien aleshores per part de les mateixes instàncies de poder que qualificaren aquell treball d'excessivament agosarat i audaç.

Ens pensem que és una manera de satisfer la necessària integració a les Comunitats Europees des de Catalunya, sense oblidar, però, que els lligams polítics i econòmics i el llast històric fan que haguem de compartir la vocació integradora devers dos pols diferents com són Europa i Espanya.

S. H. □