



R. Moreno

Jordi Gálvez Pié

Passat, present i futur del port de Vilanova i la Geltrú

Vilanova, des de sempre envoltada pel massís del Garraf i els seus estreps, va restar gairebé incomunicada durant molts anys de Barcelona i del Penedès. Un llarg i incòmode viatge amb carruatges tirats per animals a través de tortuosos camins va ser durant molt de temps l'única manera d'accedir a la capital. El Penedès, amb l'Ordal, tampoc ho tenia fàcil. Per aquest motiu, des dels temps del comerç amb les colònies d'ultramar, els vaixells ancoraven davant de les nostres platges i carregaven les bótes de vi que, provinents del Penedès i de la mateixa Vilanova, eren llançades al mar i remolcades surant per barques de rem fins als grans velers i carregades a bord amb els puntals moguts a mà i ajudats tan sols per pesteques.

D'altra banda, la platja de Vilanova suportava la seva ferma vocació marinera patint de manera assumida durant els anys la necessitat de treure cada dia a la platja les barques de la seva flota pesquera, feina imperativa per incòmoda i difícil que fos. Aquestes circumstàncies portaren els vilanovins a desitjar des de sempre tenir un port on poder dur a terme les seves activitats de manera més fàcil i segura.

El primer projecte de port data del 1875 i es pressupostava per un valor de 2.488.069 pessetes. Consistia únicament en dues esculleres, convergents a la punta, que formaven la bocana.

Vers el 1919, el Consell de Ministres aprovava una partida de 500.000 pessetes per a iniciar les obres de construcció d'un port a Vilanova. Amb aquest pressupost i velles vagones tirades per cavalls es van construir uns 80 metres d'escullera i es varen aturar les obres fins al 1949, any en què el Consell de Ministres va destinar un total de 43.739.735 pessetes per a continuar el projecte.

L'11 de juny de 1954 el port de Vilanova rebé el seu primer vaixell de càrrega, el *Cala Portals*, que va carregar 160 tones de ciment amb destinació a les Illes. El mes de març

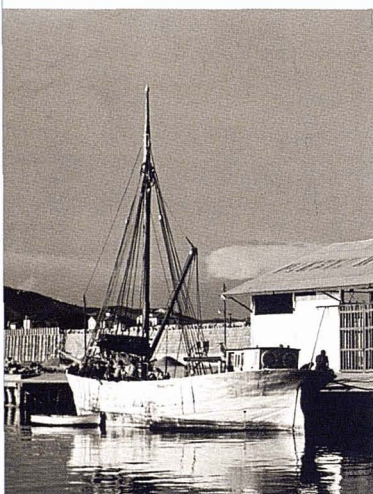
del 1957, el vilanoví Francisco Gálvez inicià amb el vaixell *Rada de Blanes* la primera línia regular entre Vilanova i les illes Balears, i formà una empresa familiar que es manté operativa fins als nostres dies i que actualment té el nom d'Estivila SL.

A partir del 1968, els esdeveniments i els canvis en el transport de mercaderies per mar agafen un ritme frenètic i es passa amb pocs anys dels sacs moguts a mà, als palets, als petits contenidors, als contenidors actuals, als vaixells de càrrega horitzontal en els quals els camions entren directament a bord per rampes i als grans vaixells de mercaderies a lloure. Tota aquesta revolució de la manera de transportar les mercaderies es produeix fa relativament pocs anys. Sembla que, en l'actualitat, no es preveuen ni nous ni grans canvis en aquest camp, i els esforços s'encaminen principalment a millorar les infraestructures portuàries, fent cada dia ports i vaixells més grans i ports equipats amb la millor maquinària, tot i que no es preveu un canvi substancial dels tipus de transport marítim vigent avui en dia.

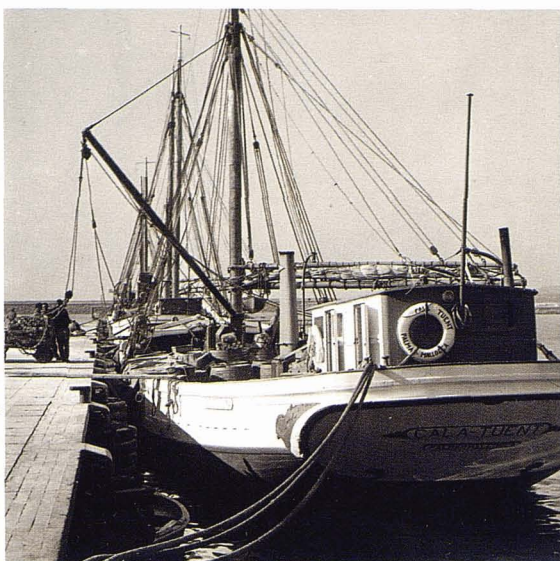
Dins d'aquest món actual de macroinstal·lacions portuàries de contenidors, vaixells de mercaderies a lloure i càrregues pesants, semblaria que els ports petits podien haver quedat obsolets, però no és així ja que desenvolupen un paper molt important en absorbir petites partides de determinades mercaderies de tractament més manual i rendiments limitats, com poden ser les càrregues generals, palets, petites peces soltes, etc.

En aquest context es troba actualment el port de Vilanova, però per a poder donar aquests serveis és necessari seguir la inèrcia dels grans ports i les seves polítiques de constants i fortes inversions, amb modernització de maquinària i infraestructures.

En aquest moment Vilanova disposa de 31 carretons elevadors de 3 a 33 tones de capacitat, tres grues pòrtic de



Rada de Blanes. Estibas Vilanova, S.L.



15 tones, una grua mòbil de 140 tones i, en preparació, dues grues pòrtic de 35 tones.

Amb les limitacions d'un calat màxim de 7 metres, dues línies d'atracaments de 250 metres, 3.500 m² de naus i 8.500 m² d'explanades, Vilanova desenvolupa el seu paper de port complementari i omple el 80% de la seva capacitat comercial, mantenint una visió de futur a mitjà termini si continua la dinàmica actual i s'hi milloren les infraestructures.

De bon començament, les tres activitats principals que s'han desenvolupat al port de Vilanova, és a dir, la pesquera, la nàutica i la comercial, han conviscut amb harmonia, gràcies, en bona part, a la bona distribució d'espais dins del port.

En l'actualitat, el vessant pesquer ha arribat a un punt de màxima activitat i, més que l'ampliació de flota, cerca una explotació sostenible del mar i la manera de mantenir o millorar les captures no a base de més explotació sinó mitjançant la gestió dels recursos, tant de la pesca en si mateixa com de la comercialització de les captures.

Vilanova, de la mateixa manera que molts altres ports del nostre país, ha vist també l'arribada d'aquesta nova activitat que enmig de moltes incerteses va prenent certa solidesa: l'aqüicultura.

Estic tan convençut que el mar no s'acabarà mai si se'n té cura, com que l'aqüicultura tindrà el seu espai dins del subministrament de peix fresc per a les properes generacions, ja que són dues activitats complementàries i perfectament compatibles.

Segons explicava el meu amic Huguet Prats, l'activitat esportiva de Vilanova va començar vuit nits després que es tirés la primera pedra del port, quan en una reunió d'amics es creà el Club Nàutic de Vilanova i se'n nomenà president Josep Solà.

Oficialment, el Club Nàutic es va fundar el dia 15 de desembre de 1957 amb Solà mateix com a president i incorporava tot el que fins aquell moment havia estat la Sección Náutica de Educación y Descanso.

Avui, el Club Nàutic compta aproximadament amb 900 socis, 800 amarradors, 20.000 m² de terra i 55.000 m² d'aigua, i té com a repte i il·lusió de futur la possibilitat de poder donar cabuda a vaixells més grans i de més calat.

Diferents fets i històries han marcat també els anys d'existència del port de Vilanova, sobre els quals podríem passar-nos parlant nits senceres. La visita de Franco el 1952, les èpoques de desballestament (1963-1988) en què 120 vaixells varen convertir-se en ferralla en aquest port, alguns d'ells molt coneguts, com el *Ciudad de Palma*, en el qual moltes parelles de nuvis varen passar la seva nit de noces, naufragis com el de l'M/N *Cala Pinar* o el *Bilsel I*, avions de proves caiguts al mar, boicots, contraban, ofegats, etc.

Tenim en definitiva, un port que estimem tots els vilanovins, del qual coneixem les limitacions i possibilitats, que ha format part de les nostres vides, de les dels nostres pares i avis i de la història mateixa del nostre poble.

Jordi Gálvez Pié

Estibas Vilanova, SL



Bus treballant en la construcció del port. Estibas Vilanova, S.L.