

Els vells Magatzems Generals del Comerç i el Museu d'Història de Catalunya

Joan Alemany Llovera

Introducció

A la part més interior del port de Barcelona, al moll del Dipòsit, hi trobem un gran edifici aïllat enmig dels espais públics del moll de la Fusta, del moll de la Barceloneta i de la plaça de Pau Vila. A dins hi ha el Museu d'Història de Catalunya i el centre de noves empreses tecnològiques Pier01. És un edifici especial de maó, pedra i ferro. Auster, senzill i funcional, amb una evident factura industrial, va ser projectat a finals del segle XIX com a dipòsit comercial. Després de setanta anys de servei com a magatzem portuari i una darrera etapa de decadència i abandó de les seves funcions inicials, es va remodelar completament als anys noranta del segle XX en el marc de la reforma del Port Vell.

Un estibador que va treballar trenta anys al port, des de finals dels seixanta fins a les acaballes del segle XX, i que de jove, ocasionalment, va descarregar sacs en aquest edifici —aleshores anomenats Magatzems Generals del Comerç—, realitza una investigació sobre un bastiment tan singular. Des que hi va treballar sempre s’havia preguntat per l’origen, característiques i evolució del gran magatzem, únic al port, de quatre plantes i amb una estructura diferent de totes les altres construccions dedicades a guardar temporalment les mercaderies. No



Fig. 1 Magatzems Generals del Comerç i Museu d’Història de Catalunya (Foto: JAL)

ha estat fàcil trobar totes les respostes a les preguntes que s’havia formulat. La informació obtinguda en la recerca li permet reafirmar i entendre més clarament algunes qüestions que havia intuït a través de la seva pròpia experiència de treball i del que va veure en un viatge que el va portar als ports de Gènova i Marsella.

L’origen d’unes preguntes sobre un gran magatzem portuari

El període que va de 1976 a 1982 va ser de gran conflictivitat al port de Barcelona. A finals dels anys seixanta —no recordo exactament el mes ni tan sols l’any, però sí que va ser poc després de començar a treballar-hi— em va

tocar anar als Magatzems Generals del Comerç (anteriorment anomenats Dipòsit Comercial) a descarregar sacs de seixanta quilos de cafè classe Santos — el principal port brasiler de càrrega li dona el nom— i sacs blancs de sucre de Cuba, més prims però de vuitanta quilos. Va ser una de les darreres vegades que els sacs es descarregaven de les bodegues dels vaixells en grups de vuit o deu amb eslingues, es dipositaven al moll, s'introduïen als passadissos de l'edifici individualment per després, des d'allà, entrar-los als magatzems interiors a través de cintes transportadores. Encara que el trajecte llarg es feia amb carretons, l'esforç era considerable. Els primers sacs es portaven fàcilment, érem joves i forts; a partir de la dotzena o dotzena i mitja, la sensació era que pesaven més del que estava escrit; després de les dues dotzenes, i sobretot de les tres, teníem la sensació que portàvem sacs de plom, i encara pitjor: experimentàvem un fenomen extraordinari perquè cada sac pesava més que l'anterior. Els últims sacs de la jornada produïen no solament un cansament general sinó dolor a les mans, les cames i l'esquena. Era un sistema dur, lent i ineficient. Va ser una de les darreres vegades que en aquest moll es va utilitzar massivament l'esforç humà per moure centenars de sacs de cafè i de sucre. En pocs temps el sistema va canviar i es va introduir una descàrrega més mecanitzada a través de cintes transportadores i carretons elèctrics al nivell del moll, i més cintes transportadores per pujar els sacs a les plantes altes, recursos mecànics que ja s'utilitzaven des de feia temps en altres magatzems.

Hi havia una diferència evident: en altres magatzems i “tinglados” (així anomenàvem aleshores els rafals) els productes es transportaven a doll (a granel, en dèiem). A través de tremuges que descarregaven sobre les bàscules especials Chronos, s'ensacava automàticament el producte fins al pes prèviament determinat, la qual cosa permetia més eficiència. Així es treballava des de feia molts anys als tinglados de la Barceloneta, però als Magatzems Generals la majoria de productes anomenats colonials —sucre, cafè o cacau— arribaven en sacs.

La duresa del treball dels estibadors va durar fins als primers anys de la dècada de 1990, quan encara arribaven alguns (afortunadament ja molt pocs) vaixells de països que aleshores en dèiem “del tercer món” amb productes que s'havien carregat exclusivament amb la força humana i que havien de descarregar-se de

la mateixa forma. El treball era encara més dur quan s'havia de descarregar un vaixell frigorífic o de productes perillosos. Uns estibadors sotmesos a força risc eren els que en dèiem “de bord”, és a dir, els que pugen al vaixell i entren a la bodega per preparar la mercaderia i indicar al gruista o a altres estibadors — anomenats “mitjans mecànics”— on han de desplaçar el ganxo, la cullera o les forques per agafar i hissar la càrrega. A la colla hi ha dues especialitats més: el “capatàs”, que dirigeix tota l'operació, i el “confronta” (confrontador portuari), que controla la mercaderia carregada o descarregada. Tenim des de fa molts anys una forma de treballar rotativa per torns establerts, de manera que ja en aquesta època no havies de treballar sovint en situacions perilloses. També els accidents laborals, encara que n'hi havia i de greus, estaven en procés de disminució i el nombre era molt inferior a èpoques anteriors, quan treballar als molls era una activitat de risc.

Durant el treball manual al gran magatzem tenia temps per observar. Les preguntes que em feia eren clares: per què un edifici tan gran de quatre plantes al moll del Dipòsit?, per què un sistema d'emmagatzematge tan complex?, per què els Magatzems Generals del Comerç —conegut també com els *docks* del port— tenia aquella estructura de vies interiors i de separació d'espais i, en canvi, els tinglados de la Barceloneta o els que havien enderrocat pocs anys abans al moll de la Fusta —tots ells a poques desenes de metres de distància— eren d'una sola planta i sense separacions interiors?

L'ampliació, els canvis i la conflictivitat a la dècada de 1970

Al llarg dels anys setanta del segle passat, quan feia poc que treballava d'estibador, el port de Barcelona va viure una gran ampliació, una transformació del funcionament intern, un canvi tecnològic i una dura conflictivitat laboral. Permeteu-me explicar cada una de les qüestions anteriors, perquè van incidir en la decadència del magatzem.

L'ampliació es produïa per les obres del projecte de 1965 aprovat el 1966. Suposaven una expansió important cap al sud, iniciant la construcció d'un gran moll davant de Montjuïc i superant la muntanya cap a ponent; el port s'ampliava considerablement amb una gran dàrsena interior en terrenys del delta del Llobregat. Això permetia disposar de noves grans terminals de petrolis,

de contenidors, d'inflamables i, més endavant, d'automòbils. L'ampliació va permetre els anys següents un creixement i una diversificació important dels tràfics.

La transformació del funcionament interior i de l'organització del tràfic portuari la dècada de 1970 no va ser tan visible com les obres d'ampliació, però va ser decisiva per al futur de la vida al port: l'administració del port, aleshores la Junta d'Obres, començava a abandonar l'operació directa portuària i a traspassar-la a les empreses privades. L'esquema era el següent: la Junta d'Obres construïa les infraestructures portuàries, que s'organitzarien en terminals especialitzades, i aquestes eren concessionades i gestionades per empreses privades que es feien càrrec de les inversions en les instal·lacions: magatzems, altres edificis, grues i mitjans per moure les mercaderies a terra. Les noves terminals, especialment la de contenidors al moll Príncep d'Espanya, que es va inaugurar el 1972, un cop gestionades per empreses especialitzades, van introduir importants canvis tècnics en la càrrega i descàrrega i en la manipulació de mercaderies.

Els canvis anteriors de tot ordre comportaven augments molt grans de la productivitat i pocs anys més tard van anar acompanyats d'una proposta de nova organització del treball i d'una important disminució de la mà d'obra contractada, fet que va ser decisiu per als estibadors. Viure de manera directa aquestes qüestions al port em va permetre comprendre l'impacte dels canvis profunds sobre instal·lacions construïdes en altres etapes, com les dels Magatzems Generals del Comerç, i sobretot les transformacions del treball portuari.

A partir de l'ampliació del port i la nova activitat empresarial de les terminals especialitzades es va començar a produir un fenomen que afectava profundament tots els estibadors i les seves aspiracions d'estabilitat a la feina. En termes generals, els canvis per a nosaltres eren molt problemàtics, difícils de comprendre i encara més d'assimilar. La situació es pot formular així: mentre el tràfic augmentava considerablement, el nombre d'estibadors disminuïa dramàticament. Un fenomen molt punyent, molt calent per als treballadors, que les fredes estadístiques d'aquest període ens ajudaran a comprendre: l'any 1975 el port va tenir un tràfic d'11,6 milions de tones i entre fixes i eventuais hi havia

1.848 estibadors; deu anys després, el 1985, les dades eren de 17,8 milions de tones i 1.187 estibadors; deu anys més tard, el 1995, la situació era encara molt pitjor, perquè vam arribar a 22,7 milions de tones i érem només 544 estibadors. Aquests augments espectaculars de la productivitat general, a causa dels canvis infraestructurals, tecnològics i organitzatius del port, només van ser possibles, sense cap mena de dubte, gràcies a l'esforç dels treballadors per adaptar-nos a les noves condicions tècniques, a l'alta productivitat i a la reducció de la plantilla. Però el que més va indignar va ser que aquest esforç va anar acompanyat d'unes propostes de canvi de l'organització del treball portuari: es volia acabar amb el principi de cens únic d'estibadors que s'incorporaven diàriament als molls seguint una llista segons la quantitat de vaixells. Aquest sistema havia substituït l'anterior, molt injust perquè era arbitrari, d'anar a "fer rotllo" o a "fer plaça" a la matinada, quan començava la jornada; aleshores els estibadors es reunien al moll i els capatassos escollien assenyalant amb el dit, o àdhuc amb la mirada, els treballadors que necessitaven aquell dia; la resta no treballava i no cobrava.

Després de les eleccions sindicals de 1975, es van iniciar les accions reivindicatives que van culminar en la vaga general del 12 de novembre de 1976. L'empresa que tenia la principal concessió als Magatzems Generals del Comerç (de la mateixa manera que no he dit el meu nom, tampoc diré el de l'empresa), per a la qual havia treballat uns anys abans, va contractar directament treballadors de fora del cens, fet que va agreujar considerablement el conflicte. L'octubre de 1977, menys d'un any després de la vaga, es va crear el sindicat independent Organització d'Estibadors del port de Barcelona (OEPB), que — amb un lideratge clar i a la vegada amb caràcter assembleari— va dirigir la lluita. L'OEPB fou la impulsora del sindicat Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios, habitualment conegut com la Coordinadora, majoritari a tots els ports. La lluita de Barcelona es va estendre a tots els grans ports espanyols amb les vagues del 21, 27 i 28 de desembre de 1979. L'any 1980 algunes empreses van contractar directament pel seu compte treballadors fora del cens i això va radicalitzar la lluita, especialment a Barcelona. La situació conflictiva es va acabar el 1982 amb l'acord entre estibadors i empreses de no contractar treballadors fora del cens. Més endavant, l'any 2000, en el marc de la globalització de l'economia, però molt especialment dels transports marítims, la

Coordinadora va impulsar l'organització internacional de sindicats d'estibadors, la International Dockworkers Council, que actualment té una presència determinant a la majoria de ports dels cinc continents.

Un descobriment personal a altres grans ports de la Mediterrània nord-occidental

Gràcies a la lluita de Barcelona, el 1979 una delegació d'estibadors vam anar als ports de Gènova i Marsella a explicar la nostra difícil i conflictiva situació. Les reunions amb els estibadors d'aquests ports eren importantíssimes perquè amb les vagues de Barcelona les empreses navilieres havien derivat els tràfics cap a aquests dos grans ports competidors de Barcelona. Després de les reunions, va



Fig. 2 Magazzini del Cotone i, al fons, la Llanterna de Gènova (Foto JAL)

ser una sorpresa veure i poder visitar edificis molt similars als Magatzems Generals del Comerç, que començaven a presentar també claríssims símptomes de crisi irreversible.

El primer va ser el Magazzini del Cotone, a Gènova. Aquest edifici del Molo Vecchio, molt llarg i estret, inicialment va ser de la francesa Compagnie des Docks et Magasins Généraux du Port de Genes; després es va traspasar a una societat anglesa que el va explotar en una primera etapa. Es va construir

simultàniament al nostre magatzem de Barcelona, però més ràpidament, ja que es va iniciar el 1895 i es va acabar el 1899. Està construït en paral·lel al moll i prop del seu cantell; és un quadrilàter rectangle de 310 metres de llarg i 30 metres d'ample, i té quatre plantes. El nom d'aquest gran edifici era Magazzini Generali Genovesi, molt similar al de Barcelona. Acabada la Segona Guerra Mundial, un cop reconstruït de les destrosses provocades pels bombardejos, el gran magatzem genovès es dedicà al cotó, i per això rep des de llavors el nom de Magazzini del Cotone, que s'ha conservat fins a l'actualitat.

Quan, per satisfer la meua insòlita insistència, em va acompanyar un estibador a veure el vell i ja poc utilitzat Magazzini del Cotone —després de la reunió amb els companys organitzats des de 1946 en la Compagnia Unica—, vaig començar a comprendre el perquè de la construcció i el funcionament d'aquest tipus de magatzems. Les similituds amb el de Barcelona eren evidents, encara que tenien diferències apreciables en l'arquitectura, però no en el funcionament. Encara vaig entendre més coses quan vaig visitar, pocs dies després, Les Docks de Marsella; i molt temps després, quan vaig anar a Londres i Liverpool i vaig poder admirar els seus dos grans museus portuaris, el Docklands Museum i el Merseyside Maritime Museum respectivament. Tots els edificis d'aquest tipus seguien la pauta dels primers grans *docklands* de la revolució industrial anglesa, presents a molts dels ports del Regne Unit i copiats d'alguna forma d'altres de tot el món. Eren magatzems per a mercaderia general, no per a granel, on els sacs, les bales, o altres formes de transportar els productes empaquetats, es descarregaven (o carregaven en molts menys casos) directament dels vaixells atracats als molls. Lògicament, la càrrega general ocupava més lloc que la transportada a granel i es podia guardar i manipular en magatzems de pisos. Però el 1979, un cop feia deu anys que vàiem cada cop més contenidors i més mercaderia a granel en sitges o en esplanades dotades de mitjans mecànics de gran potència i capacitat, els magatzems de diverses plantes es començaven a abandonar, tant a Londres com a Buenos Aires, Sydney, Ciutat del Cap, Hamburg, Gènova, Marsella o Barcelona, per la seva obsolescència tècnica i econòmica.

La visió de l'edifici dels Docks de Marsella que vaig visitar després de Gènova va reafirmar i ampliar el coneixement sobre aquests tipus d'edificis. Un vell

company de la CGT, sindicat majoritari dels estibadors de la gran ciutat portuària francesa, em va mostrar i explicar molt bé el funcionament dels Docks, ja que hi havia treballat uns anys abans. L'edifici havia estat construït abans que els de Barcelona o Gènova, exactament entre 1858 i 1864, i el gestionava la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille. Com els altres dos que ja coneixia, tenia una estructura similar per pisos i magatzems interiors. A diferència del de Barcelona, no tenia vies d'accés per distribuir les mercaderies, sinó patis interiors. Els tres s'havien dedicat a la mercaderia general. Curiosament, havia estat dissenyat com una al·legoria al transcurs de l'any: tenia 4 patis interiors com les estacions, 7 plantes com els dies de la



Fig. 3 Les Docks de Marsella (Foto: JAL)

setmana, 52 portes d'accés com les setmanes i 365 metres de longitud com els dies de l'any. Semblava voler indicar que allà es treballaria fes fred o calor, cada setmana i dia de l'any.

Les similituds del funcionament, les característiques tècniques i de les architectures industrials dels tres edificis van presentar una nova coincidència en el futur de les tres grans construccions una dotzena d'anys després de la visita que vaig fer. Ja he apuntat que el 1980 els tres estaven en clara decadència, poc ocupats, i s'endevinava clarament la seva fi com a magatzems

portuaris. Els tres es van reconvertir a altres usos de caràcter urbà exactament el mateix any, el 1992, però en els casos de Gènova i Marsella es van mantenir els noms històrics de Magazzini del Cotone i Les Docks respectivament, i a Barcelona es va canviar el bonic i precís nom de Magatzems Generals del Comerç pel fals i banal Palau de Mar.

La situació diferent del port quan es projecta i quan funciona el Dipòsit Comercial - Magatzems Generals del Comerç

Calia completar els meus coneixements pràctics amb dades més precises sobre la construcció, funcionament i decadència dels Magatzems Generals del Comerç. Per això, tan bon punt em vaig jubilar de la meva feina als molls, vaig anar a l'arxiu del port de Barcelona, que, per cert, una part havia estat pràcticament abandonada a la primera planta de l'edifici que em disposava a estudiar.

Només començar a estudiar els antecedents de l'entorn dels vells molls on es va aixecar l'edifici, vaig comprendre l'extraordinari canvi que havia representat l'ampliació del port projectada per l'enginyer de camins Josep Rafo i aprovada el 1860. Cap treball anterior és tan extens, complet i profund. Aprovat el 29 de maig de 1860, va ser immediatament incorporat al Pla d'Eixample de Barcelona d'Ildefons Cerdà del mateix any, senyal evident que els dos enginyers havien treballat coordinadament i tenien una visió similar per impulsar el desenvolupament modern de la ciutat i del seu port. Les obres del projecte d'ampliació van avançar lentament, faltaven recursos econòmics i una administració específica per a la gestió d'una infraestructura i uns serveis tan complexos com els d'un port. Les dues qüestions crítiques —manca de recursos i d'administració específica— es van començar a superar amb la creació de la Junta d'Obres gràcies al Decret de l'11 de desembre de 1868 del govern provisional sorgit de la revolució de setembre. En els cinc anys següents les obres van avançar més que en els darrers quatre segles, gràcies a l'aplicació de les modernes màquines de vapor als treballs portuaris.

Des de 1875 es disposava d'un port més ampli, amb un resguard exterior molt més segur (però encara amb algunes deficiències), i un gran moll de ribera, el moll de la Muralla (més conegut després com a moll de la Fusta), que tenia

continuïtat amb el de les Drassanes i Sant Bertran. Però un port no només són les infraestructures dels dics i dels molls, calen mitjans per descarregar, carregar i moure per terra les mercaderies i magatzems per guardar-les. En aquest sentit, hi havia pocs i petits edificis de fusta i un dipòsit comercial construït a la Barceloneta el 1862, relativament allunyat del moll i petit —a penes 2.000 metres quadrats útils— cosa que el feia poc eficient. Per això Mauricio Garran, el primer director del port, el 1881 va elaborar un projecte important del nou Dipòsit Comercial, que va donar lloc al nostre edifici. És interessant llegir-lo detingudament per la informació que aporta sobre les



Fig. 4 Magatzems Generals del Comerç en activitat (Fons Carlos de Angulo, Arxiu del port de Barcelona)

característiques de la seva estructura de ferro, maó i pedra. No repetirem les qüestions referides al seu funcionament, però sí que val la pena apuntar alguns elements molt interessants de la concepció que inicialment es tenia de l'edifici.

El Dipòsit Comercial, nom inicial del magatzem, havia de servir per guardar productes provinents d'altres països que es podrien tornar a embarcar per a l'exportació sense drets de duana. Només si les mercaderies sortien per terra

havien de satisfer els drets. Això comportava que l'entorn immediat es dissenyés completament tancat amb una reixa alta i les portes de relació amb l'exterior estiguessin controlades. Ocuparia, segons el projecte inicial, un solar de 132 metres al front marítim i 62,7 metres d'amplada, però es deixaven lliures per moure les mercaderies quatre metres al moll i sis metres a cada costat, cosa que feia que l'edifici projectat tingués una planta de 120 x 58,8 metres, és a dir, més de 7.000 metres quadrats per planta, i això el convertiria en la construcció més gran i de major capacitat del port. Per la part de terra tindria accés al ferrocarril.



Fig. 5 Dibuix i detall del projecte de 1881 (Arxiu del port de Barcelona)

Altres elements singulars i innovadors de la proposta eren els elevadors mecànics interiors, els serveis contra incendis i la proposta de dos habitatges a la primera planta per als responsables de la vigilància i seguretat del magatzem.

El bonic i precís dibuix del projecte de 1881 mostra el que havia de ser el magatzem més gran del port, com es pot comprovar en la reproducció adjunta. És d'agrair al seu autor el petit homenatge al treball portuari que fa —que no hem vist en altres projectes de la mateixa època— en situar sobre el moll, en un extrem de l'edifici, un treballador transportant en un carretó el que segurament és una bala de cotó en floca.

El Dipòsit Comercial es va començar a construir el 1885, però diferents problemes tècnics i econòmics van ajornar-ne l'acabament fins a principis del segle XX. El 1907 es van acabar les reixes exteriors i, després d'un curt període de gestió de la Junta d'Obres, el 1910 va ser adjudicat a l'empresa Crédito y Docks, que va mantenir la gestió fins abans de la Guerra Civil. Als anys vint ja es va abandonar la proposta que fos un recinte fiscal especial i aleshores se li va

canviar el nom pel de Magatzems Generals del Comerç, que es va mantenir fins a la seva remodelació.

El nostre edifici havia estat projectat el 1881 com a dipòsit comercial segons els principis i característiques dels *docklands* anglesos; va entrar en funcionament a principis del segle XX, quan ja dominava la construcció de magatzems d'una sola planta; va servir als interessos comercials del port i de la ciutat durant més de setanta anys; però, com moltes altres construccions i inclús àmplies àrees



Fig. 6 Construcció del Dipòsit Comercial (Fotografia de Pau Audouard, 1896)

portuàries, no va poder resistir els profunds canvis tècnics, organitzatius i econòmics dels anys setanta del segle XX.

En el darrer període de funcionament comercial, una part del gran magatzem va ser concessionada a l'empresa CEOSA, que va arribar a tenir més de 4.000 metres quadrats al soterrani i tres plantes. Els últims anys, en la dècada dels vuitanta, van ser d'abandó i degradació progressiva. Només dues activitats no comercials subsistien quan es va proposar la seva remodelació en el marc del Pla Especial del Port Vell de 1989: una interessant empresa de construcció de models navals que es va traslladar a un altre magatzem i un dipòsit de

documentació administrativa del port que es va eliminar, cedint a l'arxiu històric imatges i documents importants que es van salvar. La continuïtat de l'edifici va discutir-se, però afortunadament se li va donar continuïtat amb una profunda renovació i un canvi de nom. Els Magatzems Generals del Comerç, nom amb què va ser conegut durant setanta anys, va substituir-se pel nom pretensions de Palau de Mar. El caràcter auster del gran magatzem portuari, completament contrari al d'un palau, havia estat descrit per l'autor del projecte de construcció de 1881 de la següent forma:

La parte artística o arquitectónica del edificio y su carácter exterior y aspecto debe ser severo y sencillo; exento completamente de todo adorno superfluo, ha de representar ostensiblemente el objeto mercantil que tiene y demostrar que en su construcción ha presidido toda la sencillez y toda la economía que son compatibles con su solidez, estabilidad y buenas condiciones.

Les noves activitats, un cop remodelat a fons tota aquesta singular construcció, han estat els restaurants a la planta baixa, el Museu d'Història de Catalunya a l'àrea de llevant i els serveis administratius d'un departament de la Generalitat al gran cos de ponent. Les oficines administratives anteriors van ser reemplaçades per l'interessant centre de professionals i d'empreses tecnològiques Pier01.

Quan passeu per davant dels vells Magatzems Generals del Comerç i, encara millor si entreu a dins, penseu per un moment que va ser un gran magatzem portuari al servei del comerç i de l'economia del país gràcies al treball, continuat i callat, de molts estibadors de Barcelona.

Joan Alemany Llovera

Doctor en Ciències Econòmiques.

Autor de diversos llibres, articles i publicacions sobre organització, economia, planificació i transformació de ports.

Professionalment ha realitzat informes i estudis per molts ports d'Amèrica Llatina i d'Europa.

 Xarxa de Museus
d'Història i Monuments
de Catalunya

 **Museu d'Història
de Catalunya**