

Laureà Figuerola i el port de Barcelona

Joaquim Tosas

President de l'Autoritat Portuària de Barcelona

El treball i el llegat polític i econòmic de Laureà Figuerola és conegut fonamentalment per la creació de la pesseta l'any 1868 i l'elaboració de l'aranzel lliurecanvista de 1869. La primera mesura correspon a la política monetària i la segona a la política comercial exterior. En els dos casos les decisions es varen prendre essent Figuerola ministre d'hisenda del govern, sorgit de la revolució de setembre de 1868 "la Gloriosa" que donà lloc al període conegut com Sexenni Liberal. Aquestes mesures econòmiques de caràcter general i estructural significaren una nova política econòmica i una nova ordenació del sistema econòmic que devia influir en el comerç i en els transports i particularment en el tràfic dels ports. Però a més d'aquestes dues qüestions de caràcter general les concepcions polítiques liberals i l'acció administrativa inspirada per Laureà Figuerola varen incidir en l'aprovació de mesures molt directament relacionades amb el tràfic marítim, el finançament i l'organització dels ports.

El coneixement del port de Barcelona

Una primera aportació concreta de Laureà Figuerola al coneixement del tràfic del port de Barcelona foren les dades publicades en la seva interessant obra *Estadística de Barcelona en 1849*. Com han posat de manifest nombrosos historiadors de l'economia i la societat de Barcelona del segle XIX aquesta elaboració estadística de Figuerola és, junt a la *Monografia estadística de la classe obrera de Barcelona en 1856* d'Ildefons Cerdà i les dades del *Diccionario Geográfico – Estadístico– Histórico* de Pascual Madoz, una de les obres cabdals per conèixer la situació de la ciutat a mitjans del segle quan s'estaven produint els grans canvis de la industrialització. En l'*Estadística de Barcelona* les primeres taules de l'estadística industrial corresponen al tràfic de cabotatge i al tràfic exterior (que en diu de "largo curso") del port de Barcelona i de les províncies marítimes de Catalunya pels anys 1845, 1846, 1847 i 1848. També aporta valuosa informació sobre la matrícula de vaixells i la marina mercant de la província marítima de Barcelona en aquest anys. El fet que les seves estadístiques més econòmiques comencin amb les dades del port de Barcelona (al qual se li dediquen trenta pàgines del treball) és justificat per Figuerola amb els següents interessants arguments:

«Barcelona no es agricultora sino en muy pequeña parte; sus blasones más preclaros escritos están en las leyes marítimas, que la Edad Media acatara por la perfección que habían alcanzado los experimentos comerciales formulados despues como axiomas. Y no solo por veneración a tan gloriosas tradiciones que el ilustre Capmany ha hecho indelebles sino por la importancia actual de esta industria para vivificar la manufacturera y agrícola, le concedemos el primer puesto en nuestro estudio»

Gràcies a aquestes estadístiques aportades per Laureà Figuerola sabem que per mitjana anual, durant els anys considerats varen entrar i sortir pel port de Barcelona 8.764 vaixells amb 328.582 tones de mercaderies i 58.429 tripulants en cabotatge i 1.395 vaixells amb 205.979 tones i 16.757 tripulants en tràfic exterior o de ("largo curso").

Mesures de Figuerola que més varen incidir en el port

Les mesures impulsades o inspirades per Figuerola que més varen incidir en l'activitat del port de Barcelona i en la marina mercant catalana foren les normes sobre la legislació bàsica d'obres públiques, els drets que es satisfien en els ports i la creació de les Juntes d'Obres com a organització principal per a l'administració i gestió dels ports.

Les *Bases generales para la legislación de obras públicas* va ésser un decret aprovat el 14 de novembre de 1868 pel ministre de foment, Manuel Ruiz Zorrilla que per primer cop establia unes normes clares sobre la construcció de les infraestructures. Les Bases tenien un esperit radicalment liberal inspirat, sens dubte, per Laureà Figuerola, tot i que el seu pròleg fou escrit per José Echegaray. El ministre de foment, Manuel Ruiz Zorrilla i el director general d'obres públiques, l'enginyer de camins Jose Echegaray formaven part del grup de liberals de l'anomenada "escuela economista" liderada intel·lectualment per Figuerola. Encara que les Bases Generals per a la legislació d'obres públiques no varen tenir una incidència directa molt important, varen introduir alguns dels principis modernitzadors per a la construcció d'infraestructures que varen ésser recollits per la llei de 13 d'abril sobre obres públiques ja aprovada i aplicada durant el període de la Restauració.

El primer dels decrets que varen afectar directament al tràfic marítim fou el decret de supressió del dret diferencial de bandera signat per Figuerola com a ministre d'hisenda el 22 de novembre de 1868. El dret diferencial de bandera era un recàrrec que es pagava per la importació de merca-

deries en vaixells estrangers. D'aquesta manera es protegia la marina mercant de bandera espanyola en el tràfic marítim internacional. La mesura proteccionista del dret diferencial es complementava amb una normativa també proteccionista de la construcció naval i de la navegació donat que era obligat comprar i carenar els vaixells en drassanes espanyoles i embarcar tripulacions del país.

Laureà Figuerola va impulsar també el decret de 22 de novembre de 1868 en que es racionalitzava el sistema d'ingressos dels ports espanyols. Es reduïa a un únic impost anomenat de descàrrega els ingressos del tràfic comercial dels ports. A la vegada aquest decret liberalitzava alguns aspectes importants de la marina mercant com la introducció de vaixells estrangers, la possibilitat de carenar els vaixells espanyols a drassanes estrangeres, vendre els vaixells espanyols a estrangers o permetre tripulants d'altres països en vaixells de bandera espanyola en determinades condicions.

Alguns autors del segle XIX varen mantenir la tesi que la supressió del dret diferencial de bandera i les mesures liberalitzadores varen ser la causa de la crisi de la marina de vela tradicional de construcció catalana. Avui està àmpliament acceptat que la desaparició en pocs anys de les drassanes catalanes va ser deguda al ràpid desenvolupament dels canvis tècnics associats a la revolució del vapor en la navegació i a la incapacitat dels vells mestres d'aixa d'assimilar les noves formes de la construcció naval en casc d'acer i propulsió mecànica. En canvi les mesures liberalitzadores de la navegació devien incidir positivament en el tràfic marítim exterior dels ports i les noves lleis d'obres públiques en el desenvolupament de les infraestructures.

La Junta d'Obres

Però la norma que més va incidir en el desenvolupament del port de Barcelona fou el decret d'11 de desembre del 1868 de creació de la Junta d'Obres. El decret està signat pel ministre de foment, Manuel Ruiz Zorrilla, que formava part destacada de la corrent liberal de la "escuela economista" liderada intel·lectualment per Laureà Figuerola. D'altre banda tractant-se de Barcelona i d'una norma que tenia una component també econòmica de finançament del port, la incidència del ministre d'hisenda en l'elaboració i aprovació d'aquest decret devia ser molt destacada.

El Decret d'11 de desembre de 1868 va crear la primera Junta d'Obres d'Espanya en el port de Barcelona. Aquest tipus d'organisme descentralitzat per a l'administració dels ports ben aviat es va estendre a tots els grans

ports. En aquest sentit cal destacar que la segona Junta d'Obres creada, fou la de Tarragona, que va néixer molt poc després de la de Barcelona, pel decret de 18 d'octubre de 1869. Les Juntes d'Obres de Ports han estat els organismes que han gestionat l'activitat dels ports durant gairebé 125 anys i, particularment, el port de Barcelona durant 110 anys ja que el 1978 va ser substituïda pel Port Autònom. Uns organismes com les Juntes que es varen crear durant un Govern Provisional (el sorgit de la revolució de setembre de 1868) i que varen resistir una nova monarquia (la dels Savoia), la Primera República, la Restauració borbònica, la Dictadura de Primo de Rivera, la Segona República, la Dictadura franquista i els primers anys de democràcia devien ser ben concebuts i ben adaptats a les necessitats dels ports d'aquesta llarga època. Les Juntes varen suposar la creació d'uns organismes moderns i descentralitzats, molt avançats en les concepcions i condicions administratives de l'Espanya del darrer terç de segle XIX.

El pròleg i l'articulat del decret d'11 de desembre de creació de la Junta d'Obres del Port de Barcelona recull clarament l'esperit liberal de Figuerola almenys en tres qüestions bàsiques: primera en la confiança en la iniciativa d'un organisme específic per dur a terme les obres programades del port que l'Estat no havia estat capaç de realitzar; segon, en la composició de la Junta que mantenia representants de l'Estat (3), de la Diputació (2), de l'Ajuntament (2), de la Junta d'Agricultura, Indústria i Comerç (2) i dels comerciants i naviliers (4); tercer, en autoritzar un sistema de finançament de les obres que preveia ingressos de nou tipus com eren els recàrrecs sobre els drets tradicionals, els provinents de la gestió econòmica i els derivats de l'emissió d'emprèstits.

La Junta del Port de Barcelona va significar la creació de l'organisme i l'adopció d'un sistema de finançament descentralitzat que varen permetre acabar les obres del projecte de Josep Rafo de 1859. Amb aquestes obres el port de Barcelona superava definitivament els gravíssims problemes de manca de resguard i de reblaniment interior que durant més de quatre segles havien limitat la seva activitat.

En definitiva, en menys d'un mes (desde el 14 de novembre al 11 de desembre de 1868) es varen aprovar quatre normes jurídiques degudes directament a Laureà Figuerola des del ministeri d'hisenda o inspirades per ell i realitzades pels seus companys de l'escola liberal del ministeri de foment que varen tenir una incidència transcendental en el desenvolupament històric del port de Barcelona.