ADOLF ROMAGOSA, L'HOME QUE VA COSIR EL PORT AMB LA CIUTAT

De la infraestructura a la relació: una vida dedicada a unir el port amb Barcelona

Secció: Entrevista
Número de revista: #16

PRIMAVERA 2026
TEXT: Jordi Garriga. Periodista i escriptor.
FOTO: Fons Adolf Romagosa.
Més de vint anys vinculat a l'Autoritat Portuària de Barcelona i gerent de Port 2000 des del 2006 fins al 2016, Adolf Romagosa va viure des de dins la gran transformació del Port Vell i la lenta, complexa i sovint contradictòria reconciliació entre el port i la ciutat.

Enginyer industrial de formació i no especialment vinculat amb la mar fins al seu aterratge al port, avui, sí, és

una d'aquelles persones que sempre s'ha de tenir en compte quan es parla de mar, de port i de totes les persones que, d'una manera o altra, s'hi relacionen o s'hi han relacionat. I és que, com ens explica, la seva tasca principal va ser la de crear relacions, mediar conflictes i, al capdavall, fer de pont entre mons que no sempre es parlaven. Fruit de la seva intensa activitat en aquest àmbit, tot i que ja és jubilat, continua articulant el grup «Desayunos itinerantes», una xarxa viva de persones vinculades al mar, un ecosistema informal que és, potser, la metàfora més clara del seu llegat.

Parlar amb ell és parlar d'urbanisme, però també de cultura, de política, d'empresa, d'economia blava, de memòria col·lectiva i d'una idea persistent: Barcelona encara està aprenent a ser una ciutat portuària.

«El port té l'obligació d'entendre's amb la ciutat»

Vostè va arribar al port en un moment de transformació profunda. Quin record personal li ve més fort d'aquells anys?

El que més recordo no és una obra concreta, sinó un canvi de mentalitat. Quan jo arribo, el port és un món molt tècnic. Molts enginyers, de terminals, de trànsits, de mercaderies. Aleshores, la relació del port amb els clients i amb la ciutat era molt indirecta, molt intermediada.

Jo arribo per dur a terme el Pla de qualitat. En aquell moment es decideix crear el Servei d'Atenció al Client. Semblava una cosa menor, però no ho era gens. Significava dir: «Parlem directament amb qui utilitza el port. Escoltem-lo». I això implicava també parlar amb els propietaris de les mercaderies, transportistes, pescadors, inspectors..., col·lectius molt diversos. Hi havia molts conflictes i la meva feina sovint era fer de mediador. Quan hi havia un incendi, per dir-ho així, ens hi posàvem. Era una feina de bombers, però també de teixidor.

La seva feina al port ha tingut diverses etapes, expliqui-me-les.

Hi ha un primera etapa que és la que li he explicat. Posteriorment, passo a ser el cap de Gabinet del director, Josep Oriol Carreras. Em vaig especialitzar, bàsicament, a solucionar els problemes que sorgien de comunitats com els pescadors, Can Tunis, transportistes… Excepte els estibadors, tots aquells qui tenien algun tipus de conflicte passaven per mi. La tercera i última etapa s'inicia el 2006, quan assumeixo la gestió de Port 2000, l'entitat encarregada de la gran transformació urbanística del Port Vell de Barcelona. Port 2000 significava un pas molt gran quant a canvi de mentalitat del que havia estat i el que havia de ser el Port Vell. Aparentment era una gran obra d'enginyeria, però era molt més que això. Era una obra de relació social amb l'entorn. Era la redefinició de la relació port-ciutat. Vam ser pioners i hi havia una forta crítica interior.

Efectivament, el projecte Marina Port Vell va generar molt debat. Quin balanç en fa avui?

Va ser delicat. Els megaiots generaven recels: semblava que el port es privatitzava. Però també és cert que va posicionar Barcelona en un segment internacional molt potent. El problema no és tant el projecte en si, sinó com s'explica. Si no hi ha relat compartit, la percepció és que és una amenaça.

Es considera, doncs, més un gestor relacional que no pas un gestor d'infraestructures?

Totalment. Quan jo arribo, allò era un món de tècnics d'obra i enginyers, però la meva aportació no va ser projectar edificis o infraestructures, sinó establir relacions. Entendre que el port no pot funcionar només com una màquina logística. És una realitat social. Quan es fa el Port 2000, la gran transformació urbanística del Port Vell, allò és una obra espectacular d'enginyeria. Però després cal una segona transformació: la relació amb la ciutat. Sense això, tot queda en façana.

En aquest sentit, com definiria la seva aportació personal a aquesta gran operació de reconnexió entre la ciutat i el mar?

Com li dic, vaig ser capaç de connectar mons que fins aleshores es miraven amb recel i fins i tot ni es coneixien. I crec que vaig tenir èxit. Miri, jo, quan vaig aterrar al port venia del món de l'automoció i tenia molt clar que havia d'entendre i comprendre el món del mar i la nàutica. Per això, les portes del meu despatx sempre eren obertes per parlar amb qui fos, del que fos. Vam començar fent cafès, amb qui volgués. Un port és un món molt interessant. Sempre hi ha misteris. De manera que jo explicava misteris i ells em parlaven de nàutica. A poc a poc vaig anar creant una xarxa de relacions fabulosa. Tot gent de mar, gent del port, encara que de realitats molt diferents. Ens vèiem, xerràvem i debatíem civilitzadament. Era molt enriquidor per a tothom.

Precisament, més enllà de la política institucional, vostè ha continuat generant xarxa. Parli'm d'aquest grup de WhatsApp que sovint esmenta.

És una cosa molt curiosa. El grup va néixer d'aquesta mena de taula informal que teníem durant l'etapa del Port 2000. Érem quatre, de vegades dos. Explicàvem històries del port, parlàvem del que passava. Amb el temps, aquella taula va evolucionar i quan em vaig jubilar vaig donar-li continuïtat a través del grup de WhatsApp «Desayunos intinerantes». Avui hi ha més de quatre-centes persones: científics de l'Institut de Ciències del Mar, gent de la Barceloneta, professionals de la nàutica, biòlegs, empresaris… El denominador comú és el mar. A mi el que m'interessa és això: establir relacions. Encara que hi hagi discrepàncies. És un reflex de la societat. I demostra que el mar pot ser un punt de trobada. Al capdavall, la gent necessita relacionar-se, i més en la societat tan individualista en què vivim. «Desayunos itinerantes» és com un ecosistema familiar. Ningú no es desapunta. És meravellós.

El 1992 Barcelona «es va obrir al mar». Amb perspectiva, hem sabut aprofitar aquella obertura?

Hem avançat, però ens costa. Barcelona continua sent, en molts aspectes, una ciutat amb port, més que una ciutat portuària. La diferència és subtil però important. Una ciutat amb port tolera el port. Una ciutat portuària l'integra en la seva identitat. Dit això, hi ha hagut un canvi clau: la irrupció de la idea d'economia blava. Quan jo començava, el mar era gairebé únicament un espai d'oci. Avui és innovació, tecnologia, recerca, ocupació. I això transforma la mirada institucional. Quan jo vaig arribar, el mar era un gran desconegut; l'Ajuntament en tenia un gran desconeixement, però amb la irrupció del concepte d'economia blava, tot allò que era lleig i desconegut ha passat a ser una cosa interessant.

Parlem d'aquesta economia blava. És un concepte realment transformador o només una etiqueta?

És transformador si és real. Si és només etiqueta, no serveix de res. Quan el mar es veu com a generador d'activitat econòmica sostenible, llavors canvia el discurs. Apareixen fundacions, plans estratègics, Barcelona Activa implicada, projectes d'innovació… Però el repte és que això cali. Si no arriba a la ciutadania, queda en titular.
Però hem de ser optimistes. Ara l'Ajuntament té el Pla estratègic del litoral i Barcelona està dedicant molta energia a utilitzar el mar com a element dinamitzador de l'economia. És un canvi radical. Quan ens vam inventar el clúster nàutic, cap als anys 2012-2013, vam començar a veure que l'entorn del port era molt

més que no ens pensàvem: el Consorci el Far, la Facultat de Nàutica, l'ICM, el mateix Museu Marítim… Vam poder identificar de forma clara que hi havia molts elements, però molt desconnectats. Necessitàvem explicar-nos. Però vam fer-ho. Actualment, la realitat és molt diferent, i molt millor.

Vostè sovint parla de la necessitat que els grans projectes deixin llegat. La Copa Amèrica, per exemple, què deixà?

Tecnològicament ha estat impressionant. Però el llegat no és només infraestructural. El llegat és cultural. Si la ciutadania no sent que allò forma part del seu relat, desapareix. Barcelona ha de vigilar molt amb els projectes que brillen un any i s'esvaeixen. Una ciutat portuària no és només la que organitza grans esdeveniments. És la que construeix continuïtat.

Ha canviat la relació entre Ajuntament i port en aquests anys?

Sí. Històricament hi havia tensions. Són dues administracions diferents: el port depèn de l'Estat; la ciutat és govern local. Això genera friccions inevitables. Però avui hi ha més voluntat de convivència. Més sensibilitat compartida. El port entén millor que ha de dialogar amb l'entorn. I la ciutat entén millor la complexitat del port.
El balanç global és positiu. Hem passat d'un port que vivia d'esquena a la ciutat a un port que conviu amb ella. Sigui com sigui, el port té l'obligació d'entendre's amb la ciutat.

Barcelona és realment un referent nàutic internacional?

Barcelona no és Mònaco. No és Canes. És una realitat híbrida. Té indústria, creuers, recerca, nàutica esportiva, innovació. Aquesta complexitat és la seva força.
No som els primers en tot, però tenim una base potent: Marina 92, centres de recerca, clubs, formació… El repte és explicar-ho millor i cohesionar-ho.

Vostè defensa crear cultura marítima des de la base. Com es construeix això?

Amb infants i joves. Si el mar és només paisatge, no genera identitat. Si és experiència, sí. Centres de vela, escoles, projectes educatius, fundacions… tot això és clau. Però ha de formar part d'un relat compartit. La cultura marítima no neix sola. S'ha de construir.

Després de més de vint anys al port i gairebé deu de jubilació activa, quins són els reptes urgents?

Primer, consolidar una relació de confiança estable entre port i ciutat; segon, garantir que els grans projectes deixin llegat real; tercer, explicar millor el que fem. Barcelona no pot permetre's que les coses desapareguin sense relat. Una ciutat portuària és també una ciutat que sap explicar la seva història marítima, fins i tot els seus errors.

Quin missatge deixaria als lectors de la revista Argo?

Que el mar no és només horitzó. És economia, cultura, memòria i futur. I que si no existís, l'hauríem d'inventar.

EL DECÀLEG

Un mar?

El Mediterrani.

Una platja?

Sant Sebastià.

Un animal marí?

El cavallet de mar.

Un esport o afició marítima?

La vela.

Un llibre per endur-se a una cala solitària?

El Petit Príncep.

I un disc?

Algun de Nina Simone.

Quin és el seu primer record del mar?

A Tossa de Mar, de petit. Recordo els turistes i un cop que un home s'estava ofegant i jo veia que el socorrista se'l mirava sense anar-hi. «Cal que es cansi. Si no, en lloc d'ajudar-lo ens ofegarem tots dos».

Pensi en el mar i descrigui'n el seu blau.
Serenor.

Si hagués de fugir se n'aniria rumb a...

L'Ametlla de Mar.

Acabi la frase: si no existís la mar...

L'hauríem d'inventar.

No es poden entendre les transformacions del port de Barcelona sense la figura mediadora d'Adolf Romagosa. Foto: Fons Adolf Romagosa.