ADOLF ROMAGOSA, EL HOMBRE QUE COSIÓ EL PUERTO CON LA CIUDAD



De la infraestructura a la relación: una vida dedicada a unir el puerto con Barcelona

Sección: Entrevista
Número de revista: #16

PRIMAVERA 2026
TEXT: Jordi Garriga. Periodista y escritor.
FOTO: Fondo Adolf Romagosa.

Más de veinte años vinculado a la Autoridad Portuaria de Barcelona y gerente de Port 2000 desde 2006 hasta 2016, Adolf Romagosa vivió desde dentro la gran transformación del Port Vell y la lenta, compleja y a menudo contradictoria reconciliación entre el puerto y la ciudad.

Ingeniero industrial de formación y no especialmente vinculado con el mar hasta su aterrizaje en el puerto,

hoy, sí, es una de aquellas personas que siempre debe tenerse en cuenta cuando se habla de mar, de puerto y de todas las personas que, de una u otra forma, se relacionan con él o se han relacionado. Y es que, como nos explica, su principal tarea fue la de crear relaciones, mediar conflictos y, al fin y al cabo, hacer de puente entre mundos que no siempre se hablaban. Fruto de su intensa actividad en este ámbito, aunque ya está jubilado, sigue articulando el grupo «Desayunos itinerantes», una red viva de personas vinculadas al mar, un ecosistema informal que es, quizás, la metáfora más clara de su legado.

Hablar con él es hablar de urbanismo, pero también de cultura, política, empresa, economía azul, memoria colectiva y una idea persistente: Barcelona todavía está aprendiendo a ser una ciudad portuaria.

«El puerto tiene la obligación de entenderse con la ciudad»

Usted llegó al puerto en un momento de profunda transformación. ¿Qué recuerdo personal tiene más fuerte de esos años?

Lo que más recuerdo no es una obra concreta sino un cambio de mentalidad. Cuando yo llego, el puerto es un mundo muy técnico. Muchos ingenieros, terminales, tráficos, mercancías. Entonces, la relación del puerto con los clientes y la ciudad era muy indirecta, muy intermediada.

Yo llego para llevar a cabo el Plan de calidad. En ese momento se decide crear el Servicio de Atención al Cliente. Parecía algo menor, pero no lo era en absoluto. Significaba decir: «Hablamos directamente con quien utiliza el puerto. Escuchémoslo». Y esto implicaba también hablar con los propietarios de las mercancías, transportistas, pescadores, inspectores... colectivos muy diversos. Había muchos conflictos y mi trabajo era a menudo ejercer de mediador. Cuando había un incendio, por así decirlo, nos volcábamos en él. Era un trabajo de bomberos, pero también de tejedor.

Su trabajo en el puerto ha tenido varias etapas, explíquemelas.

Hay una primera etapa que es la que le he contado. Posteriormente paso a ser el jefe de gabinete del director, Josep Oriol Carreras. Me especialicé, básicamente, en solucionar los problemas que surgían de comunidades como los pescadores, Can Tunis, transportistas… Salvo los estibadores, todos aquellos que tenían algún tipo de conflicto pasaban por mí. La tercera y última etapa se inicia en 2006, cuando asumo la gestión de Port 2000, la entidad encargada de la gran transformación urbanística del Port Vell de Barcelona. Port 2000 significaba un paso muy grande en cuanto a cambio de mentalidad de lo que había sido y lo que debía ser el Port Vell. Aparentemente era una gran obra de ingeniería, pero era mucho más que eso. Era una obra de relación social con su entorno. Era la redefinición de la relación puerto-ciudad. Fuimos pioneros y existía una fuerte crítica interior.

Efectivamente, el proyecto Marina Port Vell generó mucho debate. ¿Qué balance hace hoy?

Fue delicado. Los megayates generaban recelos: parecía que el puerto se privatizaba. Pero también es cierto que posicionó a Barcelona en un segmento internacional muy potente. El problema no es tanto el proyecto en sí, sino cómo se explica. Si no existe relato compartido, la percepción es que es una amenaza.

Así pues, ¿se considera más un gestor relacional que un gestor de infraestructuras?

Totalmente. Cuando yo llego, aquello era un mundo de técnicos de obra e ingenieros, pero mi aportación no fue proyectar edificios o infraestructuras, sino establecer relaciones. Entender que el puerto no puede funcionar solo como máquina logística. Es una realidad social. Cuando se hace el Port 2000, la gran transformación urbanística del Port Vell, eso es una obra espectacular de ingeniería. Pero después es necesaria una segunda transformación: la relación con la ciudad. Sin eso, todo queda en fachada.

En este sentido, ¿cómo definiría su aportación personal a esta gran operación de reconexión entre la ciudad y el mar?

Como le digo, fui capaz de conectar mundos que hasta entonces se miraban con recelo e incluso ni se conocían. Y creo que tuve éxito. Mire, yo, cuando aterricé en el puerto venía del mundo de la automoción y tenía muy claro que debía entender y comprender el mundo del mar y la náutica. Por eso, las puertas de mi despacho siempre estaban abiertas para hablar con quien fuera, de lo que fuera. Empezamos tomando cafés, con quien quisiera. Un puerto es un mundo muy interesante. Siempre hay misterios. De modo que yo contaba misterios y ellos me hablaban de náutica. Poco a poco fui creando una red de relaciones fabulosa. Todo gente de mar, gente del puerto, aunque de realidades muy distintas. Nos veíamos, charlábamos y debatíamos civilizadamente. Era muy enriquecedor para todos.

Precisamente, más allá de la política institucional, usted ha continuado generando red. Háble me de este grupo de WhatsApp que a menudo menciona.

Es algo muy curioso. El grupo nació de este tipo de mesa informal que teníamos durante la etapa del Port 2000. Éramos cuatro, a veces dos. Contábamos historias del puerto, hablábamos de lo que pasaba. Con el tiempo, aquella mesa evolucionó y cuando me jubilé le di continuidad a través del grupo de WhatsApp «Desayunos itinerantes». Hoy hay más de cuatrocientas personas: científicos del Instituto de Ciencias del Mar, gente de la Barceloneta, profesionales de la náutica, biólogos, empresarios… El denominador común es el mar. A mí lo que me interesa es eso: establecer relaciones. Aunque haya discrepancias. Es un reflejo de la sociedad. Y demuestra que el mar puede ser un punto de encuentro. Al fin y al cabo, la gente necesita relacionarse, y más en la sociedad tan individualista en la que vivimos. «Desayunos itinerantes» es como un ecosistema familiar. Nadie se desapunta. Es maravilloso.

En 1992 Barcelona «se abrió al mar». Con perspectiva, ¿hemos sabido aprovechar aquella apertura?

Hemos avanzado, pero nos cuesta. Barcelona sigue siendo, en muchos aspectos, una ciudad con puerto, más que una ciudad portuaria. La diferencia es sutil pero importante. Una ciudad con puerto tolera el puerto. Una ciudad portuaria lo integra en su identidad. Dicho esto, ha habido un cambio clave: la irrupción de la idea de economía azul. Cuando yo empezaba, el mar era casi únicamente un espacio de ocio. Hoy es innovación, tecnología, investigación, empleo. Y eso transforma la mirada institucional. Cuando yo llegué, el mar era un gran desconocido; el Ayuntamiento tenía un gran desconocimiento de él, pero con la irrupción del concepto de economía azul, todo lo que era feo y desconocido ha pasado a ser algo interesante.

Hablemos de esa economía azul. ¿Es un concepto realmente transformador o solo una etiqueta?

Es transformador si es real. Si es solo etiqueta, de nada sirve. Cuando el mar se ve como generador de actividad económica sostenible, entonces cambia su discurso. Aparecen fundaciones, planes estratégicos, Barcelona Activa implicada, proyectos de innovación… Pero el reto es que eso cale. Si no llega a la ciudadanía, se queda en un titular.
Pero debemos ser optimistas. Ahora, el Ayuntamiento tiene el Plan estratégico del litoral y Barcelona está dedicando mucha energía a utilizar el mar como elemento dinamizador de la economía. Es un cambio radical. Cuando nos inventamos el clúster náutico, allá por los años 2012-2013, empezamos a ver que el

entorno del puerto era mucho más de lo que pensábamos: el Consorcio El Faro, la Facultad de Náutica, el ICM, el propio Museo Marítimo… Pudimos identificar de forma clara que había muchos elementos, pero muy desconectados. Necesitábamos explicarnos. Pero lo hicimos. Actualmente, la realidad es muy distinta, y mucho mejor.

Usted a menudo habla de la necesidad de que los grandes proyectos dejen legado. La Copa América, por ejemplo, ¿qué dejó?

Tecnológicamente ha sido impresionante. Pero el legado no es solo infraestructural. El legado es cultural. Si la ciudadanía no siente que aquello forma parte de su relato, desaparece. Barcelona debe tener mucho cuidado con los proyectos que brillan un año y se desvanecen. Una ciudad portuaria no es solo la que organiza grandes eventos. Es la que construye continuidad.

¿Ha cambiado la relación entre Ayuntamiento y puerto en estos años?

Sí. Históricamente había tensiones. Son dos administraciones distintas: el puerto depende del Estado; la ciudad es gobierno local. Esto genera fricciones inevitables. Pero hoy existe más voluntad de convivencia. Más sensibilidad compartida. El puerto entiende mejor que debe dialogar con el entorno. Y la ciudad entiende mejor la complejidad del puerto.
El balance global es positivo. Hemos pasado de un puerto que vivía de espaldas a la ciudad a un puerto que convive con ella. Sea como fuere, el puerto tiene la obligación de entenderse con la ciudad.

¿Barcelona es realmente un referente náutico internacional?

Barcelona no es Mónaco. No es Cannes. Es una realidad híbrida. Tiene industria, cruceros, investigación, náutica deportiva, innovación. Esa complejidad es su fuerza.
No somos los primeros en todo, pero tenemos una base potente: Marina 92, centros de investigación, clubes, formación… El reto es explicarlo mejor y cohesionarlo.

Usted defiende crear cultura marítima desde la base. ¿Cómo se construye eso?

Con niños y jóvenes. Si el mar es solo paisaje, no genera identidad. Si es experiencia, sí. Centros de vela, escuelas, proyectos educativos, fundaciones… todo esto es clave. Pero debe formar parte de un relato compartido. La cultura marítima no nace sola. Se debe construir.

Después de más de veinte años en el puerto y casi diez de jubilación activa, ¿cuáles son los retos urgentes?

Primero, consolidar una relación de confianza estable entre puerto y ciudad; segundo, garantizar que los grandes proyectos dejen legado real; tercero, explicar mejor lo que hacemos. Barcelona no puede permitirse que las cosas desaparezcan sin relato. Una ciudad portuaria es también una ciudad que sabe contar su historia marítima, incluso sus errores.

¿Qué mensaje dejaría a los lectores de la revista Argo?

Que el mar no es solo horizonte. Es economía, cultura, memoria y futuro. Y que si no existiera, deberíamos inventarlo.









EL DECÁLOGO

¿Un mar?

El Mediterráneo.

¿Una playa?

Sant Sebastià.

¿Un animal marino?

El caballito de mar.

¿Un deporte o afición marítima?

La vela.

¿Un libro para llevarse a una cala solitaria?

El Principito.

¿Y un disco?

Alguno de Nina Simone.

¿Cuál es su primer recuerdo del mar?

En Tossa de Mar, de pequeño. Recuerdo a los turistas y una vez que un hombre se estaba ahogando y yo veía que el socorrista lo miraba sin acudir a él. «Tiene que cansarse. Si no, en lugar de ayudarle nos ahogaremos ambos».

Piense en el mar y describa su azul.
Serenidad.

Si tuviera que huir se iría rumbo a…

L'Ametlla de Mar.

Termine la frase: si no existiera el mar…

Deberíamos inventarlo.



No pueden entenderse las transformaciones del puerto de Barcelona sin la figura

mediadora de Adolf Romagosa. Foto: Fondo Adolf Romagosa.