

El Port Franc de Barcelona: infraestructures de transport per a la projecció exterior de la ciutat, 1900-1965

Ferran Armengol Ferrer

L'evolució dels ports francs en el context internacional

En l'àmbit del comerç internacional, el terme “franc” o “franquícia” fa referència a un espai que queda fora del territori duaner de l'Estat on es troba. Això fa possible que hi entrin i surtin mercaderies sense haver d'abonar drets de duana o aranzels, comerciar amb aquestes mercaderies i, fins i tot, ubicar-hi indústries per a transformar-les en nous productes, igualment exempts d'aranzels. En principi, el règim de franquícia es pot aplicar a qualsevol territori,¹ però el més comú és associar-lo amb un port marítim, i és llavors quan es parla de “ports francs”, “dipòsits francs” o “zones franques” dins d'un port. Diferents del règim de franquícia són, tanmateix, els dipòsits comercials –*docks, entrepôts*– on es poden emmagatzemar i fins i tot manipular mercaderies sota el control de la duana. Tampoc es pot confondre la franquícia portuària amb el reconeixement al port d'un règim d'autonomia de gestió, tot i que l'una i l'altra van lligades moltes vegades.

Des d'una perspectiva històrica, és possible distingir dues modalitats dins de les franquícies portuàries. La primera, i més antiga, els ports francs pròpiament dits, que arrenca a l'Edat Mitjana com una adaptació del règim de franquícia que s'atorgava en aquell temps habitualment a diverses viles i ciutats.² En conseqüència, no es refereix només al port pròpiament dit sinó a tota la ciutat portuària, que gaudeix d'un règim fiscal i duaner singular. La segona modalitat s'aplica en relació a un recinte tancat o a un o diversos magatzems dins d'un port marítim, on es poden desembarcar lliurement mercaderies procedents de països estrangers: és el que es coneix com a “dipòsit franc” o “zona franca”.

Aquest tipus de franquícia es comença a desenvolupar des del segle XVII, com a conseqüència de l'expansió del comerç marítim internacional i la formació dels mercats nacionals, amb el *portofranco* de Gènova,³ establert el 1608, i els ports francs de Marsella, Dunkerque, Baiona i Saint Jean de Luz, impulsats per

1. Com les zones franques de Savoia i el País de Gex, properes a la frontera franco-suïssa, o l'aeroport de Shannon, a Irlanda (Wolfgang Graf VITZTHUM VON ECKSTÄDT, «Free Ports», dins Rudolf BERNHARDT (dir.) *Encyclopaedia of Public International Law*, Amsterdam, North-Holland, 1992-2003, vol. II (1995), pàg. 467-469).
2. Robert HAAS, «Régime International des Zones Franches dans les ports maritimes», *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International*, 21 (1928), pàg. 388.
3. Luisa PICCINO, *Il commercio marittimo e lo sviluppo del porto di Genova tra Medioevo ed Età moderna*, Varese, Università dell'Insubria, maig 2004. Disponible a: eco.uninsubria.it

Colbert més avançat el segle. Després d'alguns alts i baixos,⁴ la franquícia portuària pren embranzida arran de l'obertura del *freihafen* d'Hamburg, espai portuari obert al transport marítim internacional en règim de franquícia i contigu al port vell, que es reservava per al tràfic nacional. El model d'Hamburg seria immediatament seguit per Copenhage i altres ciutats entre els darrers anys del segle XIX i les primeres dècades del XX, i rebria el suport explícit del Congrés Internacional del Comerç i de la Indústria, que tingué lloc a París el 1900.⁵ Després de 1918, els ports francs assumiren una gran rellevància política com a mitjà per resoldre els problemes d'accés marítim o fluvial derivats dels tractats de pau que van posar fi a la I Guerra Mundial. Per aquest motiu, la Conferència de Comunicacions i Trànsit de la Societat de Nacions, que tingué lloc a Barcelona entre març i abril de 1921, aprovà les denominades "Regles de Barcelona" per a la internacionalització dels ports francs.⁶

En l'actualitat, el règim de franquícia encara es manté a nombrosos ports de tot el món i, de fet, està previst que Shanghai, primer port de contenidors del món, obri una zona franca el 2020. Però la seva incidència és ara molt inferior a la d'altres temps, com a conseqüència del procés de liberalització del comerç, impulsat des d'institucions com l'Organització Mundial del Comerç o la Unió Europea.

De l'"ominoso privilegio" a l'Hamburg del Mediterrani: el proteccionisme català davant del port franc

El proteccionisme català s'havia caracteritzat tradicionalment pel rebuig absolut envers les franquícies portuàries. Si bé l'aixecament d'una "casa de port franc" a Barcelona s'havia proposat ja a finals del segle XVII i s'havia aprovat el 1711, en el segle XIX prevalia entre els sectors comercials i industrials barcelonins i a les entitats que els representaven la idea que les franquícies portuàries eren un privilegi absolutament incompatible amb la tradició industrial i comercial de Barcelona i que, en la pràctica, distorsionaven el comerç i afavorien el contraban.

Aquesta actitud es va fer ben palesa en l'oposició radical d'aquests sectors a la concessió de la franquícia a Cadis, reclamada per les entitats d'aquesta ciutat, i es pot veure sintetitzada en l'escrit que Joan Illas i Vidal, un dels més fermes defensors del proteccionisme, va publicar al diari *El Àncora* amb el pseudònim "Berenguer Leal",⁷ titulat «El bien de la nación contra el clamor de Cádiz».⁸ L'article replicava la reivindicació del port franc per a Cadis i retreia a la ciutat andalusa els privilegis que l'havien afavorit històricament i, especialment, a l'e-

4. HAAS, «Régime International...», pàg. 389.

5. *Congrès International du Commerce et de l'Industrie. 1ère section. Examen de la question relative à la création de ports francs, 24-VII-1900*. Disponible a: cnum.cnam.fr/CGI/fpage.cgi?8XAE487/139/100/624/0/0

6. HAAS, «Régime International...», pàg. 378-379.

7. Joan FUSTER SOBREPÈRE, *Barcelona a la dècada moderada (1843-1854). El projecte industrialista en la construcció de l'estat centralista*, Universitat Pompeu Fabra, 2004, tesi doctoral dirigida per J. Fontana Lázaro, vol. I, pàg. 183.

8. *El Àncora*, 842 (21-IV-1852).

tapa de monopoli del comerç amb Amèrica. Això ho contraposava a la tradició de Barcelona, que havia basat la seva prosperitat en la indústria i el comerç actiu, malgrat gaudir des d'antic de privilegis i immunitats.⁹ D'aquest record elogiós de la tradició barcelonina en quedava exclòs, precisament, el projecte de port franc del segle XVIII, que considerava associat a la decadència i a una «era de vértigo».¹⁰

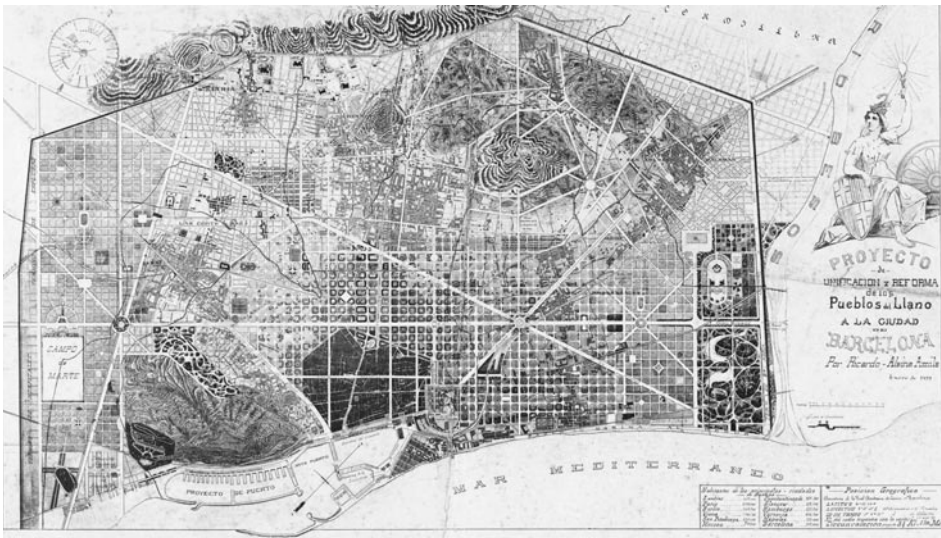
L'alternativa d'aquests sectors a la franquícia portuària era la constitució de dipòsits comercials que gaudissin, de forma més o menys directa, del monopoli sobre el comerç dels productes procedents de determinats països. Aquesta idea l'havia formulada per primer cop la Junta de Comerç, que el 1817 proposava establir dipòsits de productes procedents de les colònies espanyoles d'Amèrica per a la seva reexportació a tercers països,¹¹ i ja el 1827 va formular un projecte de dipòsit comercial a l'edifici de les Drassanes.¹² La mateixa idea es va reproduir mitjan segle XIX, amb la perspectiva de l'ampliació del port de Barcelona segons el pla Rafo i de l'obertura del Canal de Suez, si bé en aquesta ocasió es tractava d'habilitar un o diversos dipòsits comercials al port de Barcelona, seguint el model dels *entrepôts* francesos o els *docks* britànics, gestionats per concessionaris particulars, on es poguessin guardar productes procedents de l'exterior sense pagar aranzels. Aquesta idea, que Manuel Duran i Bas va plantejar el 1857,¹³ es plasmà en la constitució, el 3 de desembre de 1872, de la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito,¹⁴ amb participació de setanta-sis persones i entitats, que incloïen els personatges més rellevants del món econòmic i financer de la Barcelona d'aquell temps, com els Arnús, Girona, Gumà, Planàs, Fabra o Macaya, entre d'altres. Aquella companyia va obtenir el 1873 la concessió d'un dipòsit al port de Barcelona, dotat d'accés ferroviari, i, a partir de 1888, i gràcies a la implantació del règim d'«admissions temporals», podia dur a terme algunes operacions de transformació dels productes emmagatzemats.

Ara bé, arribats al final del segle XIX, les elits barcelonines van veure en el context internacional favorable als ports francs l'oportunitat de reforçar la posició del port de Barcelona en el comerç mundial i, a la vegada, culminar el procés d'expansió de la ciutat, iniciat amb la construcció de l'Eixample i les agregacions dels pobles del Pla. La franquícia permetria al port de Barcelona competir en condicions més favorables amb altres ports mediterranis, en particular els de Gènova i Marsella. A la vegada, la construcció d'un nou espai portuari de característiques

9. «También la ciudad de Barcelona tuvo su edad de puerto muy famoso, depósito general de las mercaderías del Oriente para distribuir las a las provincias interiores de España, corte a la vez de los reyes de Aragón, dotada ricamente de privilegios e inmunidades; pero ni aun entonces fió su prosperidad al tráfico puramente pasivo, producía y esportaba a la sazón una variada colección de artículos, entre los cuales sus manufacturas de lana le valieron muy sonada nombradía, encargándose de confirmarla y estenderla los organizados gremios de sus honrados menestrales».
10. «También esta ciudad [Barcelona...] tuvo su era de vértigo por la prepotencia perdida, y apresuró su decadencia durante los siglos XVI y XVII, pensando detenerla con franquicias para su puerto, favorables a los productores extranjeros».
11. BC (Biblioteca de Catalunya), JC (Fons Junta de Comerç), lligall LIVbis, 1: *Exposición y propuesta sobre establecimiento de Puertos de Depósito de Géneros extranjeros de lícito comercio*.
12. BCJC, lligall LIVbis, núm. 2.2: *Expediente sobre un puerto de depósito en Barcelona, 1827*.
13. Manuel DURAN I BAS, *La abertura del Istmo de Suez y el Puerto de Barcelona*, Barcelona, Joaquín Bosch, 1858.
14. *Gaceta de Madrid*, 36 (5-II-1873).

similars als establerts a Hamburg o Copenhage faria possible d'incrementar notablement la capacitat del port existent i, alhora, disposar d'un nou espai per al desenvolupament de noves activitats industrials i comercials, que al seu torn es veurien afavorides per la franquícia.

Aquest decantament dels dirigents polítics i econòmics de Barcelona a favor del règim de franquícia s'explica, tanmateix, per les circumstàncies que en aquell mateix moment estaven travessant la ciutat i el país. D'una banda, calia trobar la manera de redreçar l'economia, que havia sofert el cop del desastre colonial de 1898, al qual es van afegir una crisi comercial entre Espanya i França, els perniciosos efectes de la plaga de la fil·loxera sobre les vinyes catalanes i una crisi a la indústria catalana per excés de producció. De l'altra, en aquells mateixos anys culminava el procés d'agregació al municipi de Barcelona dels pobles del Pla, que va donar lloc a un projecte d'unificació i reforma d'aquelles poblacions per integrar-se en la ciutat, elaborat per Ricard Alsina Amils el 1899.¹⁵ El pla Alsina reservava com a zona portuària la part del litoral situada als peus de Montjuïc i Can Tunis, la qual cosa permetia plantejar-se la construcció en aquell espai d'un nou port, contigu al ja existent, d'acord amb el model del *freihafen* d'Hamburg.



Projecte urbanístic per a la Barcelona sorgida de les agregacions municipals de 1897, amb ampliació del port al peu de Montjuïc. Ricard Alsina Amils, 1899 (AHCB, R. 16421).

15. Mercè TATJER, «La construcción del espacio costero siglos XIX-XX. Del mundo portuario al mundo del ocio. El caso del Puerto de Barcelona, 1856-1936», dins Agustín GUIMERÀ i Dolores ROMERO (ed.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio Internacional "El sistema portuario español"*, Madrid 19-21 de octubre de 1995, Madrid, CEHOPU (Ministerio de Fomento) i CSIC, 1996, pàg. 371-392.

La Zona Neutral

La primera proposta de Port Franc o Zona Neutral a Barcelona la va impulsar el Foment del Treball Nacional i, de manera singular, el seu president, Joan Sallarès, el mes d'octubre de 1900, i formava part d'un conjunt de mesures que incloïen també la constitució d'un banc per a l'exportació i d'una universitat industrial.¹⁶ El Govern va rebutjar de pla el banc i la universitat, però, en canvi, es va mostrar disposat a estudiar la proposta de Port Franc a Barcelona. Val a dir que el 20 d'octubre de 1900, és a dir, mentre es duïen aquelles negociacions amb el Govern, tenia lloc a Madrid el Congreso Social y Económico Ibero-americano, al qual el mateix Foment llançà la proposta d'establir dos ports francs en territori espanyol per al comerç amb Iberoamèrica, un a Vigo i l'altre a Barcelona, que havien de ser administrats per un Comitè Internacional Hispanoamericà, on serien representades totes les nacions iberoamericanes però que funcionaria en un règim de plena autonomia respecte dels seus membres i que inclouria en particular l'adopció de les seves pròpies disposicions de funcionament i l'establiment dels drets corresponents.¹⁷ Malgrat el caràcter innovador d'aquella proposta, tant perquè es basava en el principi de la franquícia com pel model de cooperació internacional, és possible veure-hi una línia de continuïtat amb la idea d'establir dipòsits als ports espanyols per a la reexportació dels productes procedents de les colònies americanes que la Junta de Comerç havia plantejat infructuosament a principis del segle XIX. És prou significatiu, en aquest sentit, que els promotors d'aquella proposta apel·lessin, sobretot, a la millora de les relacions d'Espanya amb les repúbliques iberoamericanes després de la pèrdua de les darreres colònies espanyoles a Amèrica.

De tornada a Barcelona, els representants del Foment van fer públic que havien obtingut del Govern la promesa de la concessió de la Zona Franca o Zona Neutral –tema que, segons afirmaven, ja s'havia tractat fins i tot, en Consell de Ministres– que es construiria entre el Morrot i la desembocadura del Llobregat i seria gestionada per la Junta d'Obres del Port. En realitat, però, la única cosa que s'havia aconseguit era que el Govern es mostrés disposat a estudiar la proposta que li presentessin el Foment i la Junta d'Obres del Port i a orientar-los sobre els tràmits que calia fer. A partir d'aquí, les coses es van moure ràpidament: la Junta d'Obres del Port assumia fer-se càrrec de les negociacions i adreçava sengles escrits als ministres d'Hisenda i d'Obres Públiques, el 13 de novembre de 1900. I els Ministeris van respondre amb la mateixa celeritat. El 2 de desembre, el ministre d'Obres Públiques dictava una Reial Ordre que creava la Comissió especial per assenyalar els límits de la Zona Neutral.¹⁸ I el 7 de desembre, el ministre d'Hisenda adreçava un qüestionari o “interrogatorio” a la Junta d'Obres del Port i a diverses entitats públiques i privades representatives de la ciutat de Bar-

16. *La Dinastia*, 10-X-1900.

17. *Informe que eleva a las Cortes el Excmo. Ayuntamiento Constitucional de Barcelona sobre el proyecto de Ley autorizando las zonas francas*, Barcelona, Imprenta Elzeviriana, 1915, pàg. 12.

18. *Zona Neutral. Documentos oficiales relativos a su establecimiento en Barcelona. Trabajos de la Comisión Especial creada por Real Orden del Ministerio de Agricultura y Obras Públicas para señalar los límites de la zona neutral*, Madrid, Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, Fomento del Trabajo Nacional i Junta del Puerto de Barcelona, 1901, pàg. 19.

celona, com eren la Diputació Provincial, l'Ajuntament, la Societat Econòmica Barcelonesa d'Amics del País, el Foment del Treball Nacional, la Cambra de Comerç i el Consell Provincial d'Agricultura, Indústria i Comerç.

La Comissió va tenir enllestida, el 14 de febrer de 1901, la memòria del projecte de Zona Neutral.¹⁹ Segons el projecte, la Zona Neutral havia d'ocupar una superfície de 4.020 ha i 34 ca (més de 40 km²), entre l'escullera de l'oest del port de Barcelona i les Botigues de Sitges, als termes municipals de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, el Prat de Llobregat, Gavà i Castelldefels. Venia delimitada per la zona marítima de Barcelona, el riu Llobregat, la carretera de València i el ferrocarril de MZA (línia de Vilanova), que seguia fins a les Botigues de Sitges, on la línia de delimitació anava baixant fins a la vora del mar. Tanmateix, es preveia desenvolupar el projecte en una primera fase en un espai més reduït, entre l'escullera de l'oest i l'estany del Remolar. Es tractava, per tant, de construir un nou port contigu al de Barcelona, tal com s'havia fet a Hamburg i Copenhage. La memòria justificava la idoneïtat de la ubicació, que es considerava preferible a la banda del Besòs per la seva creixent industrialització, i donava també uns curiosos arguments higienistes, que, d'una manera dramàtica i sens dubte exagerada, carregaven les tintes sobre la insalubritat dels terrenys pantanosos del delta del Llobregat, mentre que ocultaven l'existència de nombrosos terrenys de cultiu a la zona.²⁰ El cost total d'aquestes obres es calculava en 27.990.186,99 pessetes, si bé teòricament la inversió s'havia de recuperar amb escreix, ja que el valor dels terrenys que quedarien disponibles un cop finalitzades les obres s'estimava en 78 milions de pessetes. La gestió de la zona es podria encomanar a la pròpia Junta d'Obres del Port o a un altre organisme similar.

Els qüestionaris, per la seva part, feien referència a la conveniència de destinar una Zona Neutral duanera en el port de Barcelona; als tipus d'operacions comercials o fabrils que es podrien permetre dins la mateixa; a les formalitats a les quals caldria subjectar la introducció, l'estada i la sortida de les mercaderies, tant nacionals com estrangeres; als gravàmens que caldria exigir a les mercaderies; a qui s'havia de fer càrrec de la creació i l'administració interna de la zona, i a com es podrien reunir els fons per a crear-la i administrar-la. Les institucions consultades van ser unànimes en alguns aspectes, com ara la conveniència de crear la Zona Neutral o la seva gestió per la Junta d'Obres del Port, però mantenien algunes diferències significatives, sobretot pel que fa a les activitats industrials que havien de ser-hi permeses.

A l'activitat frenètica que havia suposat l'elaboració de la memòria i de les respostes als qüestionaris, va seguir un llarg mutisme del Govern, que va durar més de dos anys. En aquell període, i mentre les instàncies governamentals eludien pronunciar-se sobre les zones neutrals, s'anava obrint un intens debat, tant a Barcelona com a la resta de l'Estat. A Barcelona, la Zona Neutral entrava en

19. *Zona Neutral. Documentos oficiales...*, pàg. 25 i s.).

20. En la taxació dels terrenys compresos en la zona neutral, inclosa en la mateixa memòria, es computen com a terrenys de cultiu un total de 1.078,10 ha entre les Botigues de Sitges i l'estany de Remolar. A aquests terrenys que ja són gairebé una quarta part del total, caldria encara afegir les finques agrícoles de Sants, l'Hospitalet i el Prat, que no apareixen expressament indicades.

contradicció amb altres projectes, com la construcció del passeig marítim del Llobregat al Besòs, sense comptar els riscos que podia suposar des del punt de vista geològic i que va advertir Norbert Font i Sagué. I a la resta de l'Estat, mentre que Santander, Sevilla, Cadis i Màlaga es sumaven a la petició de zones neutrals per als ports respectius, les regions agrícoles, i en particular Castella, llançaven una campanya en contra de les franquícies portuàries, que en llur opinió afavoririen l'entrada de productes estrangers en detriment de la producció pròpia. Des de Barcelona es va respondre a aquesta campanya amb la publicació de nombrosos estudis sobre la franquícia portuària, amb la intenció, sobretot, de demostrar que la Zona Neutral no havia de perjudicar els interessos agrícoles, mentre s'anaven fent algunes previsions de cara a una resposta favorable del Govern, com el plànol realitzat per Frederic Armenter.



Projecte urbanístic per a Montjuïc, el delta del Llobregat i ports franc i industrial. Frederic Armenter, 1909 (AHCB, R. 3652).

Quan finalment el Govern va contestar, la resposta fou una rotunda negativa a les aspiracions de la Zona Neutral a Barcelona. El 23 d'octubre de 1903, el ministre d'Hisenda, Augusto González Besada, presentava a les Corts un projecte de llei per a la implantació de dipòsits francs a tots els ports espanyols, que per si mateix tancava la porta a les zones neutrals que es reclamaven des de Barcelona

i altres ciutats.²¹ Segons el parer del Govern, la implantació de zones neutrals als ports era incompatible amb la situació industrial i comercial del país, i a més, innecessària, ja que les operacions que es proposava dur a terme en règim de franquícia ja es podien dur a terme als dipòsits de comerç o bé a l'empara de la Llei d'Admissions Temporals de 1888.²² Aquest plantejament restrictiu del projecte de González Besada era, tanmateix, insuficient per a superar les reticències de les regions agrícoles espanyoles, per la qual cosa, en acabat, no va aconseguir l'aprovació del legislatiu.

El rebuig del projecte de llei de dipòsits francs va reobrir la reivindicació de la Zona Neutral, que entraria en una fase de gran confusió, que contrastava obertament amb la relativa sintonia mostrada per les institucions interessades en la presentació del projecte de 1901. Sota una vaga referència a la "zona neutral", van anar apareixent en molt pocs anys propostes de signe divers, procedents tant de les institucions directament implicades com del Govern, tot plegat en el context de l'oposició de les regions agrícoles a la franquícia, que anava en augment, i de les reivindicacions autonomistes que arribaven des de Catalunya i més concretament, des de Barcelona. El primer moviment en aquest sentit el va fer la Junta d'Obres del Port, que el 20 d'abril de 1906 va lliurar al comte de Romanones, ministre de Governació, llavors de visita a Barcelona, una extensa exposició reclamant la Zona Neutral.²³ Dos anys més tard, el novembre de 1908, la Cambra de Comerç va presentar en el marc del Congrés de l'Exportació que tenia lloc a Saragossa, una proposta en el sentit de sol·licitar al Govern l'aprovació d'un projecte de llei de zones neutrals. El Congrés va aprovar aquella proposta amb un vot particular, segons el qual les esmentades zones només eren admissibles en supòsits particulars, establerts mitjançant lleis especials i buscant la compensació als transports de l'interior per situar-los en igualtat de condicions.²⁴ Això representava, òbviament, una solució de compromís que potser hagués permetre resoldre el conflicte de les zones neutrals. El Govern, tanmateix, no va donar resposta a aquesta proposta del Congrés de l'Exportació, almenys de manera oficial. En canvi, va llançar el que podria ser una mena de proposta alternativa, l'establiment d'algun tipus d'autonomia administrativa als ports que perfilava, de manera una mica esvaïda, la Llei de Protecció a les Comunicacions Marítimes, aprovada el 1909.²⁵

Aquesta llei va obrir moltes expectatives a Barcelona, ja que donava a entendre que els ports serien gestionats de forma autònoma per ens integrats per les empreses portuàries i ferroviàries i pels ens locals interessats. I encara calia afegir que el president de la Junta d'Obres del Port de Barcelona, Ròmul Bosch i Alsina, havia estat designat representant de totes les juntes d'obres dels ports espanyols per tractar amb el Govern del desplegament d'aquella norma. En

21. «Proyecto de ley presentado por el Sr. Ministro de Hacienda, autorizando al Gobierno para conceder el establecimiento de depósitos francos en los puertos que crea conveniente y con determinadas condiciones», *Diario de Sesiones de las Cortes*, Apéndice 4º al núm. 54, 23-X-1903.

22. «Proyecto de ley...», 23-X-1903: Preàmbul.

23. «Proyecto de ley...», 23-X-1903: apartat Zona Neutral.

24. *Informe que eleva a las Cortes el Excmo. Ayuntamiento de Barcelona...*, 1915, pàg. 32-33.

25. «Ley sobre comunicaciones marítimas de 14 de junio de 1909», *Gaceta de Madrid*, 168 (17-VI-1909), pàg. 1484-1492.

aquell context, la Junta d'Obres del Port va elaborar una memòria que rebaixava notòriament les grandioses expectatives de la Zona Neutral. D'una banda, l'objectiu de la franquícia es deixava en segon terme, ja que, segons l'esmentada memòria, abans calia establir un règim d'autonomia per al port i una gestió "més mercantil" [sic] dels seus serveis, que es podria fer a través de docks i dipòsits francs. De l'altra, es presentava un nou projecte de Zona Neutral, inclòs dins d'un pla general de reforma del port, que revisava a la baixa el format inicialment el 1901, amb la idea de reduir-lo a «términos grandiosos pero prudentes»,²⁶ i no preveia la construcció de cap infraestructura en concret, sinó només l'adquisició de terrenys.

Aquesta nova proposta, però, no va rebre tampoc cap resposta del Govern. Ben al contrari, dos anys més tard es tornava a presentar un projecte de llei de dipòsits francs que venia a ser una nova versió, amb petites modificacions, del projecte González Besada de 1903. I com havia passat amb el projecte de 1903, les regions agrícoles el van rebutjar, mentre anava pujant de to la tensió en el conflicte de la Zona Neutral de Barcelona, ara centrat a l'Aragó.

El Consorci del Port Franc de Barcelona: un intent de gestió portuària municipal

El debat sobre les zones franques o neutrals va donar un gir inusitat arran de l'esclat de la I Guerra Mundial. Tot just iniciat el conflicte europeu, el 22 de setembre de 1914, el Govern espanyol autoritzà l'establiment d'un Dipòsit Franc a Cadis. Com a justificació d'aquesta mesura es va adduir una petició que la Cambra de Comerç Espanyola a L'Havana hauria adreçat al Govern per tal d'establir zones neutrals a Cadis i altres ports espanyols per contrarestar una campanya que la Unió Panamericana hauria llançat per apoderar-se dels mercats de l'Amèrica Llatina, aprofitant el cessament del tràfic marítim amb els ports europeus com a conseqüència de la guerra. La veritat, però, és que l'opinió favorable a la franquícia portuària s'anava estenent pels àmbits governamentals espanyols en detriment de les reserves que s'havien manifestat anteriorment al respecte. Així, un informe del secretari del Centro de Expansión Comercial, Francisco Carvajal Martín, fet públic molt poc després de l'autorització del dipòsit franc de Cadis, rebutjava els arguments contraris a la franquícia portuària i sostenia la conveniència de constituir diverses zones neutrals a l'Estat.²⁷ I en aquest sentit, el 21 de desembre de 1914, el Govern presentava a les Corts un projecte de Llei de Zones Franques.

A Barcelona, la notícia de la concessió del Dipòsit Franc a Cadis va despertar inicialment una reacció de sorpresa i indignació, que ben aviat va donar pas a

26. *Memoria elevada por la Junta del Puerto de Barcelona al Excmo. Sr. Ministro de Fomento en vista de los informes de la Excmo. Diputación Provincial, Cámara Oficial de Comercio, Sociedad Económica de Amigos del País y Asociación de Navieros y Consignatarios acerca de la aplicación al puerto de Barcelona de las prescripciones del artículo 18 de la Ley de protección a las industrias y comunicaciones marítimas*, 8-VI-1910.

27. Francisco CARVAJAL MARTÍN, «Informe sobre las zonas neutrales», *Boletín Oficial de Industria, Comercio y Trabajo*, III, 27 (Novembre 1914), pàg. 40 i s.

una campanya per a reclamar un Dipòsit Franc “com el de Cadis” per al port barceloní, encapçalada aquest cop per l’Ajuntament i la Cambra de Comerç.

Si la Cambra de Comerç havia mantingut una actitud proactiva en favor del Port Franc des d’un primer moment, en canvi, la participació de l’Ajuntament introduïa un factor nou, que es pot explicar en el context de la reivindicació municipalista que el consistori sostenia dins del procés de reforma del règim municipal espanyol, llavors en marxa. Si encara en els “interrogatorios” de 1901 la representació de l’Ajuntament considerava la Junta d’Obres del Port com l’organisme més adequat per gestionar la Zona Neutral, les eleccions municipals que tingueren lloc aquell mateix any van determinar un canvi en l’orientació política del consistori, que evolucionaria cap a la reivindicació de l’autonomia municipal davant de l’Estat, dins la qual es reclamava la capacitat del municipi de construir el port i les restants obres públiques, tal com es manifestava a l’informe sobre la reforma local elaborat pels regidors Layret, Pinilla i Duran i Ventosa l’any 1907.²⁸ S’entén, per tant, que el municipi volgués assumir la iniciativa d’aquell projecte.

La nova actitud governamental envers les zones franques va aplanar el camí cap a una solució satisfactòria a les demandes de les institucions barceloneses, malgrat que novament els sectors agrícoles de Castella i Aragó van fer sentir les seves reticències. Així, ja a començaments de 1916, el Govern va fer arribar a l’alcalde de Barcelona i les altres institucions implicades la seva voluntat d’atorgar a la ciutat el desitjat Dipòsit Franc, un cop se li hagués sol·licitat la corresponent concessió. La resposta va ser gairebé immediata, i el 10 de febrer l’alcalde de Barcelona, Josep Collaso i Gil, signava la instància de sol·licitud, que, en essència, contenia dues peticions. La primera, l’atorgament al port de Barcelona de la mateixa concessió que s’havia fet al port de Cadis, sense perjudici que després es pogués estendre a d’altres ports. I la segona, que aquesta concessió s’atorgués a un consorci constituït per un regidor de l’Ajuntament de Barcelona i els presidents o delegats nomenats per la Cambra Oficial de Comerç i Navegació i Cambra Oficial d’Indústria de Barcelona, la Junta d’Obres del Port, la Societat Econòmica Barcelonesa d’Amics del País, el Foment del Treball Nacional i l’Institut Agrícola Català de Sant Isidre. Aquestes peticions anaven acompanyades del compromís de presentar, el més aviat possible, els plànols dels terrenys i edificis que havien de constituir el Dipòsit Franc, així com el seu estatut, el reglament i les tarifes.

La resposta governamental a aquella petició arribaria amb el Reial Decret de 24 d’octubre de 1916, aprovat pel Govern a proposta del ministre d’Hisenda, Santiago Alba. El “Decret Alba”, com se’l va conèixer, satisfedia només en part la proposta presentada per les institucions barceloneses el febrer anterior, ja que, d’una banda, no es concedia una franquícia portuària, ni tan sols un Dipòsit

28. «La ciudad requiere para su formación y desarrollo la plenitud de las funciones municipales, adquiere todos los caracteres de una comarca perfectamente distinta de las otras y al llegar a la majestad de la metrópoli absorbe con irresistible imperio funciones de carácter regional [...]. Así la ciudad se daría su Carta por ley de su vida, construiría su puerto y todas las obras públicas de su territorio...» (FRANCESC LAYRET I FOIX, JESÚS PINILLA I FORNELL I LLUÍS DURAN I VENTOSA, *Reforma de la Administración local: informe*, Barcelona, Henrich, 1907). El text complet de l’informe es pot consultar a archive.org/details/reformadelaadmi00ayungoog, accessible des de la web de l’Arxiu Municipal de Barcelona.

Franc com el de Cadis, sinó que només s'autoritzava l'establiment d'un Dipòsit Comercial al port. I de l'altra, si bé s'atorgava la concessió al consorci proposat en la sol·licitud, s'establia un canvi en la seva composició, amb la substitució de la Societat Econòmica Barcelonesa d'Amics del País per una representació de les "associacions obreres especialment dedicades als serveis marítics", concepte aquest que el Reial Decret no aclaria.

No era aquest, però, el problema més urgent que afrontaven els promotors del consorci. L'autorització per implantar el Dipòsit Comercial s'havia aconseguit, però en realitat, tot estava per fer. Per començar, calia constituir el consorci que, segons el Decret Alba, era el concessionari. Però tampoc s'havia determinat res en relació amb l'organització i les funcions del Dipòsit mateix, ni sobre les operacions que s'hi podrien realitzar, ni s'havia aixecat cap plànol, ni tan sols s'havia decidit l'emplaçament que havia d'ocupar. Per aquesta raó, en el Reial Decret s'emplaçava el concessionari a presentar al Ministeri d'Hisenda, en el termini d'un any, els plànols i una memòria explicativa de l'organització del Dipòsit, una relació de les operacions que s'hi durien a terme i de les tarifes corresponents i el reconeixement de l'obligació de reintegrar a l'Estat les despeses ocasionades per la vigilància i intervenció al Dipòsit.

Aquestes actuacions s'anirien portant a terme en els anys immediatament següents, sota l'impuls directe de l'Ajuntament de Barcelona, si bé el resultat obtingut fou molt desigual. D'una banda, en molt poc temps s'aconseguiria el reconeixement del règim de franquícia per a aquell Dipòsit i l'aprovació dels plànols de la zona on s'havia d'ubicar. En canvi, l'organització del Dipòsit i la posada en marxa de les seves operacions es va veure notablement obstaculitzada, com a conseqüència de la inexperiència dels tècnics municipals i de l'actitud obstruccionista mostrada per la Junta d'Obres del Port, que no veia de bon grat aquesta mena de municipalització de la gestió portuària.

Així, en la sessió del Ple de 7 de juny de 1917, l'Ajuntament de Barcelona aprovava l'estatut del Dipòsit Comercial, el qual seria, al seu torn, aprovat el 27 d'octubre següent per una Reial Ordre del Ministeri d'Hisenda. L'estatut establia el règim orgànic del consorci, que s'havia de desenvolupar per un Reglament Interior i un "reglament especial", que havia de regir l'organització del treball a les oficines i la responsabilitat dels empleats. El Consorci es configurava com un organisme independent de les autoritats que l'havien constituït i podia funcionar en ple o per mitjà d'un comitè executiu, integrat pel president i dos membres electius. Des del punt de vista organitzatiu, l'estatut desplegava el Decret Alba en relació a la representació municipal, que s'atribuïa a l'alcalde de Barcelona i sis regidors, i a la de les societats obreres dedicades als serveis marítics, de les que quedaven excloses les que representaven els obrers dedicats a la construcció o conservació de les obres del port i els treballadors ferroviaris. Per al ple desenvolupament de les seves funcions, s'atorgaven al Consorci unes àmplies atribucions, tant pel que fa a la contractació de personal com a les operacions necessàries per desenvolupar les seves activitats, que comprenien, entre d'altres, la capacitat d'adquirir els terrenys necessaris, la possibilitat d'arrendar la prestació dels serveis propis del Dipòsit Comercial i l'emissió de *warrants*. Així mateix, l'estatut establia els recursos econòmics del Consorci, entre els quals

destacava la subvenció que l'Ajuntament de Barcelona es comprometia a atorgar en el cas que els ingressos obtinguts fossin insuficients per a cobrir les despeses derivades de la instal·lació i el funcionament del Dipòsit. Finalment, es disposava que, en cas de liquidació del Consorci, la ciutat de Barcelona, representada per l'Ajuntament, n'assumiria l'import.

Malgrat tot, continuava sense quedar clar si el Dipòsit Comercial podria gaudir del mateix estatus que el Dipòsit Franc de Cadis, ja que no se li havia atorgat cap franquícia. Aquesta situació, però, no trigaria a desbloquejar-se. Hi va ajudar, sens dubte, la coincidència en els llocs clau de dos homes propers a Francesc Cambó, Joan Ventosa i Calvell i Lluís Duran i Ventosa, el primer com a ministre d'Hisenda i el segon, com a alcalde accidental de Barcelona. Ventosa accedí al càrrec el mes de novembre de 1917 i, ja el 8 de desembre, la *Gaceta de Madrid* publicava una Reial Ordre dictada el dia anterior, per la qual es reconeixia el Dipòsit Comercial constituït pel Reial Decret de 24 d'octubre de 1916 com a Dipòsit Franc, i se li aplicaven totes les normes dictades per al de Cadis.²⁹

Un cop resolt el problema de la qualificació legal, es va poder avançar en la implantació efectiva del Dipòsit Franc. Amb aquesta finalitat, es va negociar amb la Junta d'Obres del Port de Barcelona i la societat Crédito y Docks, successora de l'antiga Compañía de Almacenes Generales de Depósito, la reserva dels espais necessaris per al Dipòsit Franc dins del mateix port de Barcelona, alhora que se'n planificava la implantació definitiva en la zona entre el port i el Llobregat. Les negociacions amb la Junta d'Obres del Port i Crédito y Docks van concloure amb la cessió temporal al Consorci dels rafals 5 i 6 del moll de Bosch i Alsina i d'alguns magatzems de l'avinguda Icària per utilitzar-los com a Dipòsit Franc fins que es disposés de la instal·lació definitiva. Mentrestant, l'enginyer Josep Cavestany ultimava el projecte de nou Dipòsit Franc entre el port i el Llobregat, que fou aprovat per Reial Ordre de 4 de novembre de 1918. A partir d'aquest projecte, es va aprovar la Llei d'11 de maig de 1920, per la qual es van declarar d'utilitat pública els terrenys que hi estaven inclosos, als quals es va afegir una superfície de 900 ha, pertanyents fins llavors als termes municipals de l'Hospitalet i el Prat de Llobregat i que es va agregar al municipi de Barcelona.³⁰ D'altra banda, es va resoldre la possible incompatibilitat entre els projectes del Port Franc i del passeig marítim mitjançant la modificació de la secció d'aquest darrer entre el port i el Llobregat.

Mentrestant, però, la gestió del Dipòsit Franc no acabava d'arrencar. La societat Crédito y Docks i la Junta d'Obres del Port, que havien cedit al Consorci l'ús dels espais on funcionava, desconfiaven totalment de la capacitat de l'Ajuntament de fer-se'n càrrec,³¹ i per descomptat, no van fer res per col·laborar en l'èxit d'aquell projecte. En acabat, l'Ajuntament va haver de cedir, i el 8 de juliol de 1920, el Consorci arrendava els seus serveis a Crédito y Docks, la qual cosa va permetre, finalment, inaugurar el Dipòsit Franc el 21 de juliol de 1921.³²

29. *Gaceta de Madrid*, 8-XII-1917.

30. *Gaceta de Madrid*, 12-V-1920.

31. AGMMB (Arxiu General del Museu Marítim de Barcelona), Fons Port de Barcelona, Depósito Franco 1916-1920, caixa 1.213, carpeta H2103/02.

32. «Inauguración oficial. El Depósito Franco», *La Vanguardia*, 20-VII-1923, pàg. 7.



Plànol de Barcelona amb els terrenys de l'Hospitalet i el Prat de Llobregat agregats per a implantar-hi la Zona Franca el 1920 (AHCB, R. 8103).

El cert, tanmateix, és que els ingressos que s'anaven obtenint de l'emissió de *warrants* i d'altres operacions similars resultaven molt inferiors als esperats, la qual cosa va fer necessari plantejar-se l'obtenció d'altres recursos. I va ser per aquest motiu que el Consorci va sol·licitar a l'Estat la concessió en exclusiva de l'extracció de sorra de les platges i el cordó litoral de la ciutat, amb l'objecte de destinar-ne els beneficis a la construcció del Port Franc. La concessió s'atorgaria per Reial Decret de 23 de juliol de 1925.

L'Estat pren el control del Consorci

La concessió del servei d'extracció de sorres va servir de pretext al Directori militar per iniciar una modificació radical del Consorci, amb l'objectiu de substituir el control municipal que s'hi havia establert inicialment per un control estatal. Aquest procés va arrencar amb dos reials decrets, dictats i publicats simultàniament amb el que establia la concessió del servei d'extracció de terres; dels quals, el primer instituïa el càrrec de Comisario Regio del Puerto Franco de Barcelona, i el segon, nomenava per a aquest càrrec el general Fernando Álvarez de la Campa.³³

La institució del càrrec de Comisario Regio es va voler justificar per la voluntat del Govern d'estar al corrent del seguiment de les obres del Port Franc, i per aquest motiu se li havien encomanat les funcions de representar l'Estat dins del Consorci, mantenir les relacions d'aquest amb els diferents ministeris del Govern i impulsar les obres. Tanmateix, el preàmbul del Reial Decret de creació del càrrec no deixa lloc a dubtes sobre les autèntiques intencions que perseguia la modificació del Consorci:

...las zonas, depósitos y puertos francos no deben ser, no pueden ser sólo elementos de interés local, ni aun regional; han de ser de interés general para la nación y de utilidad publica por excelencia, y de ahí que su concesión y explotación ha de obedecer a un plan general en el que, sin perjudicarse unos a otros, constituyan en su armónico conjunto la expansión del comercio nacional. De ello se desprende la necesidad de que el Estado, si no su dirección, conserve siempre la tutela de alta inspección y soberanía que le corresponde y que es necesaria para la unidad de conjunto de todos esos organismos...

Es tractava, doncs, de sotmetre el Consorci del Port Franc al control directe del Govern, i de coordinar-lo amb els altres ports i dipòsits francs que es poguessin constituir a l'Estat. I pel que fa a la persona nomenada com a Comisario Regio, el general Fernando Álvarez de la Campa era una persona de plena confiança de Miguel Primo de Rivera, que després del cop d'Estat de setembre de 1923 l'havia nomenat alcalde de Barcelona.

Aquesta voluntat centralitzadora es va confirmar, ja sense embuts, molt pocs mesos després amb el Reial Decret de 20 de febrer de 1926,³⁴ que va introduir una modificació radical en la composició del Consorci amb la idea de consolidar-ne el control pel Govern. A aquests efectes, es modificava l'estatus del Comisario Regio, que deixava de ser un mer representant del Govern i esdevenia president del Consorci, i s'afegia una representació governamental integrada per quatre membres nomenats per Reial Decret a proposta del mateix Comisario Regio. Simultàniament, la representació municipal quedava substancialment rebaixada. L'alcalde de Barcelona, que fins llavors havia presidit el Consorci, quedava, com a tal, fora de la institució, i la representació de la ciutat

33. «Real Decreto de 23 de julio de 1925, creando el cargo de Comisario Regio del Puerto Franco de Barcelona», *Gaceta de Madrid*, 206 (25-VII-1925).

34. *Gaceta de Madrid*, de 21-II-1926.

–de l'Ajuntament– quedava circumscrita als dos tinent d'alcalde d'Hisenda i Obres Públiques i a cinc regidors. Els canvis no van afectar les restants entitats que formaven part del Consorci des de 1917, si bé s'hi va afegir un representant de les companyies ferroviàries les línies de les quals passessin per Barcelona.

La nova organització del Consorci va quedar confirmada definitivament pel Reial Decret-Llei d'11 de juny de 1929, sobre ports, dipòsits i zones franques,³⁵ que portava la firma del ministre d'Hisenda, José Calvo Sotelo, i que seria des de llavors, i encara ho és avui en dia, la norma fonamental en matèria de franquícies portuàries. Vist des d'una perspectiva històrica, aquest Reial Decret-Llei va suposar l'enterrament definitiu de les expectatives d'establir a Barcelona un *freihafen* com el d'Hamburg, és a dir, un espai portuari exclòs del territori duaner de l'Estat i amb una zona industrial. Això s'observa, en primer lloc, en l'ordenació que es va fer de les franquícies portuàries a partir de la distinció entre ports francs, dipòsits francs i zones franques. La qualificació de ports francs es reservava expressament per als ports de les illes Canàries, Ceuta, Melilla i altres possessions espanyoles del nord d'Àfrica, on ja es venia aplicant aquell règim amb anterioritat, i era l'única que implicava l'establiment d'un règim fiscal diferenciat en funció del territori. També els dipòsits francs, que es podien obrir a qualsevol port espanyol, mantenien la seva comesa tradicional, orientada a l'emmagatzematge de productes lliures d'aranzels. En canvi, per a les zones franques s'establí un règim nou, que s'apartava de la pràctica seguida fins llavors a nivell internacional, ja que no es concebien com un espai per afavorir el lliure comerç de productes amb altres països sinó com un mitjà per potenciar les exportacions de la indústria interior. Així, i a més de la realització de les operacions pròpies dels dipòsits francs, s'atribuïa a les zones franques l'objectiu d'afavorir la implantació d'aquelles indústries que, o bé no existissin a l'Estat, o bé no tinguessin caràcter exportador, o haguessin experimentat un decreixement en les exportacions. Per tal de garantir el compliment d'aquesta funció, es preveia la publicació anual d'un llistat d'indústries que quedaven prohibides per raons de seguretat de l'Estat i «respeto a la producció e industrias nacionales preexistentes». Aquest caràcter prioritàriament industrial de les zones franques es veia confirmat per la definició que en feia el Reial Decret-Llei, és a dir, una franja o extensió de terreny, situada en el litoral, aïllada plenament del nucli urbà amb port propi o adjacent. És important la nota del “port propi o adjacent”: ja no era imprescindible que la zona franca formés part d'un port.

Les zones franques establertes pel Reial Decret-Llei eren dues, una a Barcelona i l'altra a Cadis, a les quals es podria afegir una tercera en algun port del nord, si així ho decidia el Govern. Aquesta opció es justificava, en el cas de Cadis, per la seva situació privilegiada entre Europa i Amèrica, i, en el de Barcelona, pel desenvolupament que havia assolit el Dipòsit Franc. L'organització de les zones franques es va determinar de forma comuna per a Barcelona i Cadis. La gestió es feia mitjançant un consorci, estructurat segons el model ja establert el 1926 a Barcelona, és a dir, una representació governamental reforçada, integrada pel

35. «Real Decreto-ley de 11 de junio de 1929, sobre puertos, depósitos y zonas francas», *Gaceta de Madrid*, 164 (13-VI-1929), pàg. 1531.

Comisario Regio, que n'era el president, i quatre vocals nomenats pel Govern, als quals s'afegien cinc regidors de l'Ajuntament respectiu, els representants de la Cambra Oficial de Comerç, la Junta d'Obres del Port, les societats obreres especialment dedicades a serveis marítims, les entitats que contribuïssin a la zona franca i les empreses ferroviàries establertes en el terme municipal. En el cas de Barcelona, s'incloïen, a més, els tinents d'alcalde d'Hisenda i Obres Públiques i els representants del Foment del Treball, la Cambra d'Indústria i l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre.

Malgrat l'aparença d'autonomia administrativa que donava la constitució del Consorci, el cert és que el Govern, i en particular el Ministeri d'Hisenda, es va reservar unes àmplies funcions de tutela sobre les zones franques que comprenien aspectes tan fonamentals com la determinació de les indústries que s'hi podrien establir, l'atorgament de les autoritzacions necessàries per al desenvolupament d'activitats industrials o el sosteniment econòmic del Consorci, que es garantia mitjançant una subvenció anual.

En síntesi, doncs, el port franc que anys abans es disputaven l'Ajuntament i la Junta d'Obres del Port s'havia convertit en un simple polígon industrial, adjacent al port i tutelat pel Ministeri d'Hisenda.

Projectes grandiosos i realitats modestes

Mentre tenia lloc tot aquell procés de reforma institucional, el Dipòsit Franc s'anava consolidant poc a poc. Després de l'aprovació de la Llei de 1920 van començar les expropiacions dels terrenys compresos en el perímetre reservat al Port Franc, que el 1928 es donaven pràcticament per concloses. Ja el 1929, aquells terrenys es van ampliar amb un espai delimitat per la línia del ferrocarril de Vilanova, el carrer Corts, el terme municipal de Barcelona i el marge esquerre del Llobregat.³⁶

També es treballava en la millora dels accessos viaris i ferroviaris al Port Franc, a partir de dos projectes, una autopista entre Barcelona i Bilbao i un enllaç ferroviari en ample internacional entre el Port Franc i la frontera francesa. L'autopista a Bilbao permetria posar en contacte directe el Port Franc de Barcelona amb els nuclis industrials i els dipòsits francs de Bilbao i Santander i havia de ser, en opinió dels seus promotors, lloc de pas obligat dels productes que des de l'Àfrica i l'Orient anaven al nord d'Europa, en evitar-los haver de vorejar la península Ibèrica. A més, sempre segons els seus promotors, faria possible d'apropar a Barcelona la producció pesquera del Cantàbric en vuit hores, gràcies a uns «carruajes frigoríficos modernísimos» i facilitar, en general, el trànsit de productes agrícoles de les regions que havia de travessar.³⁷ L'enllaç ferroviari venia a ser l'actualització d'una vella idea, el lligam de l'ampliació del port de Barcelona amb una connexió ferroviària directa amb París, que a mitjans del segle XIX

36. «Real Decreto-Ley de 11 de junio de 1929, de ampliación de la zona destinada a urbanizaciones colindantes del Puerto Franco de Barcelona», *Gaceta de Madrid*, 164 (13-VI-1929), pàg. 1.533.

37. CONSORCIO DEL PUERTO FRANCO, *Memoria de los Trabajos realizados durante el año 1928*, Barcelona, 1929, pàg. 157-158.

havien defensat Salvador Sanpere i Miquel³⁸ i Antoni de Bofarull.³⁹ En els anys que es llançava el projecte del Port Franc, l'obertura del ferrocarril de Ripoll a Puigcerdà i del Metro Transversal –en origen un enllaç ferroviari– obria la possibilitat d'establir una connexió directa per ferrocarril entre Tolosa –i París– i el centre de Barcelona, més curta que la línia per Portbou i a més, totalment electricificada.⁴⁰ La prolongació d'aquella línia al Port Franc havia de permetre d'anar més enllà i convertir Barcelona en un punt estratègic en el trànsit de mercaderies des d'Àsia i Amèrica a l'interior d'Europa. Per aquest motiu, es va projectar la conversió a l'ample internacional de tota la via des de Puigcerdà fins a Barcelona i del Metro Transversal, i construir un nou brancal ferroviari des de l'estació de la Bordeta del metropolità fins al Port Franc. Hi estaven interessats, no solament el Consorci i els poders polítics i econòmics de Barcelona, sinó també la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que explotava el ferrocarril de Barcelona a Sant Joan de les Abadesses, i les empreses ferroviàries franceses Chemins de Fer du Midi i Paris-Orléans, interessades en la competència que aquesta nova línia París-Mediterrani podia fer als ports de Marsella –que servia la companyia rival Paris-Lyon-Méditerranée– i Gènova. Per un Reial Decret-Llei de 17 de juliol de 1928 es va autoritzar la transformació a l'ample europeu de la línia ferroviària entre Barcelona i Puigcerdà, amb la qual cosa semblava que s'havia superat l'escull més important.

Mentrestant, calia anar posant en funcionament el Dipòsit Franc en les instal·lacions cedides per la Junta d'Obres del Port i Crédito y Docks. Els rafals 4 i 5, on el Consorci havia iniciat les seves activitats, eren substituïts pels rafals 1 i 2, ubicats al bell mig del port, on el 1929 es van instal·lar unes cambres frigorífiques,⁴¹ als quals s'afegia l'edifici de l'antiga Compañía de Almacenes Generales de Depósito, que es va habilitar com a dipòsit de cereals. Així mateix, s'adaptava per al muntatge d'automòbils el magatzem del núm. 149 de l'avinguda Icària,⁴² que seria utilitzat per la Ford Motor Company i funcionaria en règim de Dipòsit Franc des de l'1 de juny de 1928. En els primers sis mesos de funcionament d'aquell taller, hi van ser completament muntats, equipats i envernissats més de tres mil cotxes, dels quals gairebé la meitat es van exportar a Itàlia, Portugal, Romania, Albània, Algèria i Marroc.⁴³ En total, a principis de 1929, el Dipòsit Franc tenia un tràfic de mercaderies proper a les 130.000 tones i els seus magatzems ocupaven una extensió superior als 50.000 m².⁴⁴

A la vegada, s'anaven adoptant diverses mesures puntuals amb la idea de preparar el tràfic per al Port Franc. Es va obrir una oficina de correus al Dipòsit Franc, que podia expedir i admetre paquets postals amb origen o destí a l'estranger, i es va autoritzar l'entrada i emmagatzematge, lliures d'aranzels, de plàtans i altres pro-

38. SALVADOR SANPERE I MIQUEL, *Barcelona. Son passat, present i porvenir*, Barcelona. La Renaixensa, 1878.

39. ANTONIO DE BOFARULL Y BROCA, *Pasado, presente y porvenir de Barcelona*, Barcelona, Sucesores de N. Ramírez y Cia, Barcelona, 1881.

40. FERRAN ARMENGOL FERRER, «L'experiència de l'electricificació del transport a Barcelona», dins LUIS URTEAGA (coord.), *L'electricificació de Barcelona, 1881-1935*, Barcelona, Ajuntament Barcelona (*Barcelona Quaderns d'Història*, 19), 2013, pàg. 171 i s.

41. *Cámaras frigoríficas del Depósito y Puerto francos de Barcelona*, Barcelona, 1929.

42. *Gaceta de Madrid*, 99 (9-IV-1927), pàg. 257-258.

43. CONSORCIO DEL PUERTO FRANCO, *Memoria de los Trabajos...*, pàg. 20.

44. CONSORCIO DEL PUERTO FRANCO, *Memoria de los Trabajos...*, pàg. 23.

ductes de Canàries, mentre es negociava la possibilitat d'entrar en el Dipòsit Franc els olis destinats a l'exportació importats temporalment, l'expedició a Portugal de les mercaderies procedents de Gènova i una reducció de tarifes ferroviàries.

En contrast amb aquests modestos avenços, es va llançar una campanya de propaganda de dimensió internacional per donar a conèixer el Port Franc de Barcelona. Es remetien les memòries anuals del Consorci als principals ports del món, es va obrir un pavelló del Consorci del Port Franc a l'Exposició de 1929 i es va convocar un Concurs internacional d'avantprojectes del port franc, amb l'objectiu d'obtenir idees que servissin per elaborar un projecte definitiu. Convocat l'abril de 1927, aquell concurs va ser extensament difós a través de la premsa internacional especialitzada i els mitjans diplomàtics. S'hi van presentar 56 avantprojectes, procedents de diferents països, que foren examinats per un jurat on, a més del mateix Consorci, hi estaven representats el Ministeri de Foment, l'Ajuntament de Barcelona, la Comandància de Marina, la Duana de Barcelona, la Junta d'Obres del Port, l'Associació d'Arquitectes de Catalunya, l'Escola Especial d'Enginyers de Camins, Canals i Ports i l'Escola d'Enginyers Industrials. El jurat emeté el seu veredicté l'11 de gener de 1929. El primer premi es va declarar desert, si bé es va atorgar un "accèssit al primer premi" al projecte amb el lema *El Puerto del Mediterráneo* de l'arquitecte danès Bjorn Petersen. Ara bé, ni Petersen ni cap altre dels participants al concurs –alguns dels quals foren també premiats– va rebre l'encàrrec de redactar el projecte definitiu, que va recaure en l'arquitecte Blai Sorribas. Presentat el 1930, seria l'últim projecte del Port Franc de Barcelona.



Projecte de port excavat als terrenys de la Zona Franca.
Blai Sorribas, 1930 (AHCB, R. 12513).

De Port Franc a polígon industrial

Després de la caiguda de Primo de Rivera, l'Ajuntament de Barcelona va intentar recuperar el control sobre el Consorci de la Zona Franca. No va ser possible fer-ho amb els últims governs monàrquics. El Govern Provisional de la República es va mostrar aparentment més receptiu, ja que va permetre que l'alcalde de Barcelona recuperés la presidència del Consorci, però a la vegada es va instituir un Delegado especial del Estado, nomenat pel ministre d'Hisenda, que actuava com a vicepresident –com a tal, podia substituir l'alcalde en cas d'absència– i, a més, presidia el Comitè Executiu, òrgan restringit de govern, on l'alcalde no era present.⁴⁵ Per la resta, la composició del Consorci es va mantenir inalterada fins al juny de 1936, quan s'hi van integrar dos vocals en representació de la Generalitat de Catalunya.⁴⁶

Mentrestant, la Zona Franca no aconseguia aixecar el vol. La construcció de les infraestructures en projecte estava totalment aturada, tant pel que fa al port en si mateix com a les connexions viàries i ferroviàries previstes.⁴⁷ El 28 d'agost de 1934, el Consorci aprovava un pla d'establiment d'obres a la Zona Franca,⁴⁸ que preveia, per un import de més de 14 milions de pessetes, diverses actuacions, cap de les quals s'arribaria a portar a terme. Per la seva banda, la implantació de noves indústries avançava també molt lentament. Encara el 1932 es podia obrir un segon taller de construcció d'automòbils en règim de franquícia, ubicat al carrer Mallorca, 433, que seria utilitzat per la societat General Motors Peninsular SA,⁴⁹ i en els dos anys següents només dues indústries obtindrien el permís per a instal·lar-se a la Zona Franca. La viabilitat de la franquícia portuària de Barcelona començava a plantejar dubtes, tal com va reflectir Pierre Vilar el 1934 en el seu estudi sobre el port de Barcelona.⁵⁰

Arran de l'aixecament militar de juliol de 1936, el Consorci va quedar sota el control d'un Comitè Únic integrat pel Delegat de l'Estat, dos representants obrers i els vocals de la Junta d'Obres del Port, la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona. Aquell Comitè va llançar un ambiciós projecte per impulsar la Zona Franca, que, si bé amb un discurs molt diferent de l'habitual, coincidia en la necessitat d'impulsar el projecte per garantir el futur del desenvolupament industrial de Barcelona

...ara que sostenim una revolució per una transformació social, [...] s'ha de demostrar que fem el que no ha fet el règim burgès i si tal vegada ha passat l'oportunitat de fer un port franc, potser seria convenient una zona neutral aprofitant la situació de Barcelona, que és la millor de la Mediterrània.⁵¹

45. «Decreto modificando la reglamentación de la zona franca del puerto de Barcelona», *Gaceta de Madrid*, 156 (5-VI-1931).

46. *Gaceta de Madrid*, 173 (21-VI-1936).

47. En el cas del ferrocarril, es van dur a terme algunes obres d'adaptació de les infraestructures per adequar-les a l'ample de via internacional.

48. *La Vanguardia*, 28-VIII-1934, pàg. 7.

49. Ordre Ministerial d'11 de març de 1932, *Gaceta de Madrid*, 76 (16-III-1932), pàg. 1.893-1.894.

50. Pierre VILAR, «Le port de Barcelone», *Annales de Géographie*, 43, 245 (1934), pàg. 489-509.

51. Joseba LEBRANCON NIETO, *El recinto aislado: La zona franca de Vigo y las franquicias arancelarias desde 1850 hasta la adhesión a la CEE*, Tesi doctoral dirigida per Xoan Carmona Badia, Universitat de Santiago de Compostela, 2009, pàg. 246.

Com no podia ser altrament, la victòria franquista de 1939 va suposar el retorn del Consorci a l'estructura anterior a 1936. Les noves autoritats van mostrar també interès pel projecte de la Zona Franca, que van presentar a la Fira de Milà d'abril de 1940 com a buc insígnia de la recuperació espanyola després de la guerra, i fins i tot van relançar el projecte d'enllaç ferroviari de 1929. Poc després, en el Conveni hispano-argentí de 5 de setembre de 1942 s'acordava obrir un port franc per a l'Argentina al Mediterrani, que es proposava ubicar a Barcelona o a València.⁵²

Malgrat tots aquests projectes, la construcció de noves infraestructures pròpiament portuàries no avançava el més mínim, la qual cosa contrastava amb el creixent desenvolupament de les activitats industrials, sobretot a partir de la implantació de la SEAT. Per aquesta raó, i malgrat que el Pla Comarcal de 1953 preveia encara construir el Port Franc i fins i tot, ampliar-lo amb 250 hectàrees més, la Comissió d'Urbanisme de Barcelona considerava, ja el 1964, que era preferible destinar aquell espai a usos preferentment industrials, amb la finalitat de crear llocs de treball a la ciutat de Barcelona, tot evitant l'èxode industrial cap a les comarques properes.⁵³ D'acord amb això, es va dur a terme la segregació entre la zona industrial i l'espai reservat a la construcció del port interior, que s'integraria en el port de Barcelona.⁵⁴

52. Juan DE ALTUBE, «Posibilidades de establecer un puerto franco argentino en España», *Revista de Estudios Políticos*, 13-14 (1944) pàg. 539-576. Finalment, s'escolliria Cadis, si bé no es va arribar mai a posar en funcionament.

53. Eloísa ORTEGA, «La Zona Franca de Barcelona, de Puerto Franco a Polígono Industrial», *Revista de Geografía*, 11 (1977), pàg. 89 i s.

54. «Ley 102/1965, de 17 de julio, sobre integración en el puerto de Barcelona del puerto interior de la zona franca de dicha ciudad», *Boletín Oficial del Estado*, 173 (21-VII-1965).