

De la necessitat de sanejament del delta, a l'ampliació del port de Barcelona

Per una raó diferent a la de 1891, després d'un segle, el Llobregat quedarà desviat

José M. Milagro

Els focus de paludisme endèmic que eren les llacunes i els terrenys pantanosos del delta del Llobregat van induir l'illustre enginyer de camins i arquitecte barceloní Pere Garcia i Fària a planificar l'any 1891 el desviament del Llobregat des de Sant Boi de Llobregat fins a la llacuna del Remolar, obra que no va arribar a ser realitzada, però que va servir de suport pocs anys més tard per a plantejar-la com a remei contra les inundacions de la zona causades per les freqüents i cabaloses avingudes del riu. De la conveniència de desviar el Llobregat hom va passar a l'alternativa de canalitzar-lo, però les necessitats d'ampliació del port de Barcelona, que sorgeixen a mig i llarg termini s'imposen perquè la Generalitat, d'acord amb el "Pla de Costes" vigent definit com a modificació del Pla General Metropolità de 1976, ha resolt desviar el riu dos quilòmetres a ponent de la seva desembocadura actual.

Desembocadura actual que serà desviada.



El "Projecte de canalització del riu Llobregat des del pont de Mercabarna fins al mar, seguint la solució del desviament intermedi", fou redactat per la Junta d'Aigües de la Generalitat de Catalunya el setembre de 1987. El termini d'execució de les obres ha estat establert en 30 mesos i el pressupost de licitació en 3.766.296.232 pessetes. A aquesta quantitat, cal afegir-hi 688.600.000, que és la xifra en què s'estima el valor de les expropiacions, i 130.015.621 pessetes en concepte de vigilància i control de l'execució dels treballs. Sumant les xifres esmentades, la quantia total, segons el projecte abans citat, és de 4.584.911.853 pessetes.

Segons el "Conveni de Col·laboració" subscrit el 27 de desembre de 1985 (BOE de 12 de febrer de 1986) entre el MOPU i la Generalitat de Catalunya en matèria d'obres hidràuliques, el cost estimat i compromès pel MOPU per a aquesta actuació de canalització i desviament del Llobregat, en el tram comprès des de 130 metres aigües amunt del pont de Mercabarna fins a la desembocadura al mar, és de 4.000 milions de pessetes.

En aquest "Conveni de Col·laboració", totes dues institucions acordaven "realizar cuantas actuaciones de tipo técnico, financiero y administrativo sean precisas para que", entre unes altres coses, "los proyectos y actuaciones para la contratación de las obras para el encauzamiento del río Llobregat en su tramo final se inicien inmediatamente después

de que se hubiere aprobado por la Generalitat de Cataluña la revisión del planeamiento urbanístico provisionalmente aprobado por la Corporación Metropolitana de Barcelona", revisió que implicava la "Modificació del Pla General Metropolità de Barcelona en l'àmbit de la zona costanera". Aquesta Modificació del PGM, que fou aprovada provisionalment pel Consell Metropolità el 26 de juny de 1986, va obtenir l'aprovació definitiva, per resolució del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Xavier Bigatà, el 17 de desembre de 1986. Per la clàusula 20 d'aquesta resolució, s'aprovava "definitivament el desviament del riu Llobregat, suspens però l'executivitat d'aquesta modificació del Pla General mentre no es redacti el projecte constructiu que precisi la llera i les ribes del riu, tenint en compte els estudis portuaris en curs de redacció pels organismes competents".

El desviament concertat entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i la CMB desplaça la desembocadura del Llobregat uns dos quilòmetres a ponent del lloc actual, i el projecte és conegut com l'"intermedi" perquè el traçat de la nova llera que es construeix a partir de 130 metres aigües amunt del pont de Mercabarna és com la línia bisectriu entre el marge dret de la llera actual i el marge esquerre de la llera definida en el Pla General Metropolità, aprovat definitivament el 14 de juliol de 1976 i que, com podem intuir, situava la desembocadura quatre quilòmetres a ponent de l'actual.

El desviament del Llobregat fou concebut a final del decenni dels seixanta com a solució a les necessitats d'ampliació de les instal·lacions del port de Barcelona, és a dir, com el remei més adequat per a facilitar-ne el creixement a mig i llarg termini, ja que deixar el llot del Llobregat dins la dàrsena en una futura ampliació portuària no és raonable pels problemes d'arrossegaments i el dragatge consegüent que això implicaria⁽¹⁾.

El "Pla de Costes"

En el "Pla de Costes", pel qual es modifica el PGM de 1976, es proposa, com a alternativa a la canalització de la llera actual, el desviament del Llobregat per una nova llera, que seguiria aproximadament la sèquia del centre per damunt de la finca de Ca n'Arena i pel límit de l'actual urbanització del Polígon Industrial Pratenc. El nou traçat compliria totes les funcions que s'han anat reclamant al llarg d'aquest raonament i, a més a més, seria el camí més curt per al desguàs del riu al mar, és a dir, aquell que en igualtat de condicions de la infraestructura de desguàs produiria unes afectacions territorials menors ja que, en el cas d'efectuar el desviament, el traçat de l'actual llera del riu es podria recuperar com a territori útil. A més a més, la nova llera no afectaria l'equilibri de l'aquífer profund. En canvi, permetria una ampliació del port mar endins, a uns costos acceptables i amb una extensió que podria cobrir les necessitats d'un llarg període ⁽²⁾.

Però el desviament del Llobregat a la zona del seu delta té una llarga història d'alternatives, prouges i defalliments, propòsits i decepcions, projectes i oposicions que explicarem ara, encara que sigui de manera sumària.

Motivació diferent

Això que avui es justifica amb dades econòmiques com una actuació imprescindible per a ampliar el port de Barcelona i dotar-lo de prou terra ferma i recer per garantir un sistema operatiu capaç de competir amb els altres dos grans ports del Mediterrani Occidental, Marsella i Gènova, va tenir ara fa un segle una altra motivació ben diferent: l'eliminació d'un focus permanent de paludisme.

Sembla obvi fer notar que qualsevol actuació per desviar el riu construint una altra llera implica també una canalització adequada, és a dir, una obra que permeti un desguàs fàcil i suficient de les avingudes al mar, avingudes que són molt cabaloses i terribles perquè el Llobregat i els seus afluen-

ents formen un sistema hidrogràfic de caràcter torrencial i les avingudes hi tenen gairebé sempre conseqüències catastròfiques. Per tant, el desviament que s'ha tractat des de fa cent anys és una obra que implica també la pertinent canalització.

El desviament plantejat ara fa un segle té la seva referència més eloqüent en el "*Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona*", redactat per Pere García i Fària l'any 1891 i publicat en tres volums el 1893. García i Fària era enginyer de camins i arquitecte i, en aquella època, Cap del servei de sanejament de l'Ajuntament de Barcelona. Era considerat com un dels continuadors més fidels de l'obra d'Ildefonso Cerdà. L'esmentat projecte incloïa un "*Plano por curvas de nivel de Barcelona y pueblos vecinos. - Masas edificadas de Barcelona y sus suburbios*", redactat el 20 de febrer de 1891, on es definia el nou traçat o desviament del riu Llobregat des de la localitat de Sant Boi de Llobregat fins al mar passant per la zona del sistema d'estanys del Remolar. Ja l'any 1889 García i Fària havia encarregat a l'escriptor Felip d'Hereta i Moros que redactés un llibre sobre "Lo sanejament del Baix Llobregat", que fou publicat el 1890 i que propugnava el desviament del Llobregat. Per tal d'eliminar els focus insalubres del Baix Llobregat, hom entenia com a obra fonamental la dessecació de llacunes i terrenys pantanosos que tant contribuïen al paludisme endèmic de la zona.

Evitar inundacions

A la proposta de desviament plantejada per García i Fària per al sanejament del delta, s'hi va afegir, uns quants anys després, la necessitat imperiosa d'executar l'obra per tal d'evitar les inundacions que periòdicament es registraven a la zona a causa de les avingudes torrencials del riu, avingudes atribuïdes a la deforestació que va patir la conca del Llobregat a causa de la desamortització dels béns eclesiàstics decretada per Mendizábal. El remei -hom ja



Zona final de la canalització ja feta i origen del desviament projectat.

pensava així en aquells anys de final de segle— consistia en una política de repoblació forestal de les conques que anaven a parar al Llobregat, i en un programa de construcció de preses per laminar les avingudes i treure'n profit per a nous regadius.

El 16 de gener de 1898 va tenir lloc una avinguda d'uns 2.500 m³/s, coneguda com "la riuada de Sant Antoni" i que, entre unes altres desgràcies, va destruir el pont de fusta que hi havia entre Cornellà i Sant Boi i va inundar el delta. Es considera que aquesta fou l'avinguda més gran del segle XIX al Llobregat.

Com a signe de la preocupació pública per les calamitats produïdes per les inundacions, podem citar les sessions de la Diputació Provincial de Barcelona en aquells darrers anys del segle XIX i primers del XX. El fet és que l'any 1900 la Comissió de Foment de la Diputació tenia ja el projecte de desviament de la llera, segons informa la premsa barcelonina del dia 23 de maig d'aquest any. Malgrat aquesta referència, que podem trobar als diaris d'aquella data, consta també que, pocs me-

sos més tard, el 9 d'octubre, la mateixa Diputació va acordar consignar 25.000 pessetes per a la formulació d'un avantprojecte de desviament del Llobregat, a la vegada que suprimia la quantia establerta anteriorment per al sanejament del riu. El fet és que de la preocupació de la Diputació—que no feia sinó recollir la inquietud pública que hi havia al Baix Llobregat— es va passar, l'any 1903, a una Reial Ordre del Ministeri de Foment, per la qual s'autoritzava la constitució d'un sindicat per a la formalització i tramitació administrativa de les obres, com a interlocutor únic amb l'Estat.

No obstant això, al principi del segle "*se empezó el trabajo sistemático de secar y acondicionar las antiguas marismas y ciénagas que, aparte de ser terreno improductivo, constituían un tradicional foco de paludismo endémico*" (3).

L'avinguda de 1907

Per si encara faltaven motius per a justificar la necessitat de desviar el Llobregat en el delta, construint-hi una nova llera amb capa-

citat adequada per a desguassar les avingudes torrencials, entre els dies 12 i 24 d'octubre de 1907 hi va haver unes pluges tan copioses a la conca del riu que van produir quatre inundacions consecutives del delta (els dies 12, 16, 22 i 24). Les aigües desbordades del riu van assolir, a la localitat del Prat del Llobregat, una alçada d'1,50 metres (4).

Era natural que, després de tantes adversitats, hom tornés a insistir en la necessitat de desviar el Llobregat i en la urgència de constituir el Sindicat autoritzat el 1903, però això no va assolir la desitjada majoria d'adhesions a causa d'interessos econòmics als termes municipals de l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat, on les inundacions de 1907 aconsellaven, segons els propietaris de terres, executar simplement obres de canalització. No obstant això, en una reunió celebrada a mitjan febrer de 1908 pels propietaris de finques al terme municipal de Cornellà de Llobregat, a la vegada que es decidia estudiar la solució de la canalització, es conclouia també el següent: "*Que es conveniente, a la*



vez que trazar y ejecutar las nuevas líneas de encauzamiento, adoptar y realizar la derivación o desvío proyectado, a partir de San Baudilio a la laguna del Remolá (sic), corriendo los gastos o costes de este desvío a cargo del Estado y demás entidades que se consideren interesadas, con la cooperación de los propietarios beneficiados de la parte derecha del río".

Del port franc a la Zona Franca

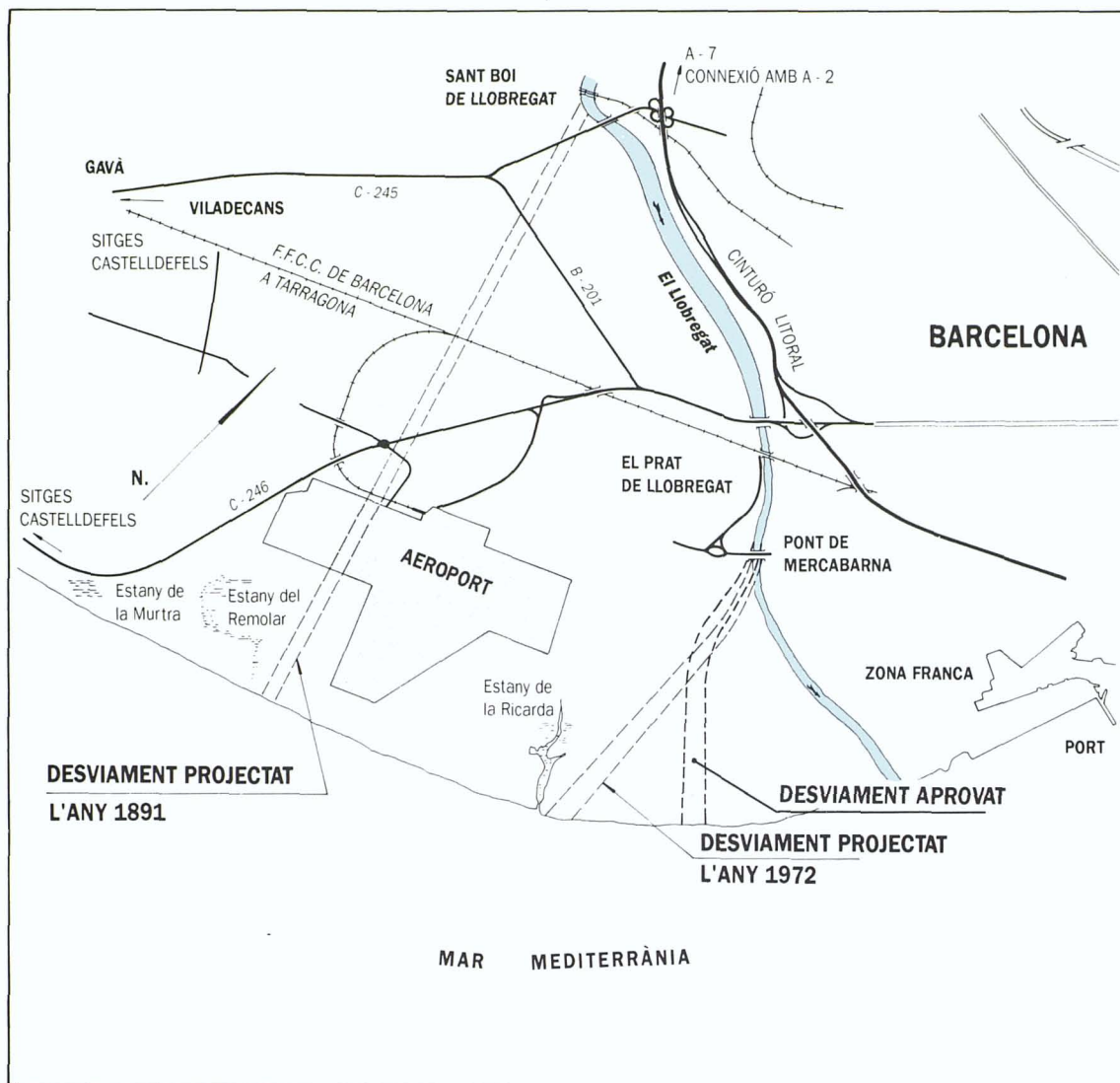
Malgrat les evidències que, de manera permanent, sustentaven la necessitat de procedir a realitzar, almenys, les obres de canalització del Llobregat al seu delta, van passar els anys fins que, a la "Gaceta de Madrid" del 21 de març de 1929, va aparèixer un Reial Decret-Llei del Ministeri de

Foment pel qual es creava la *Confederación Sindical Hidrográfica del Pirineo Oriental*, l'Assemblea de la qual atorgava representació oficial al port franc de Barcelona, "a quien afecta el encauzamiento del Llobregat de modo directo" perquè –com afirma en unes línies anteriors– li "es necesario". No obstant això, el port franc –per als serveis del qual fou autoritzada l'any 1920 la segregació de 900 hectàrees de terrenys conreats de la Marina, de l'Hospitalet de Llobregat– ho va deixar de ser quan, per Reial Decret d'11 de juny de 1929, es va crear la Zona Franca, del Consorci de la qual, com en el del Port Franc anteriorment, formaven part l'Ajuntament de Barcelona i unes altres institucions (5). El fet és que ni el Consorci del Port franc, ni el de la Zona Franca, van adqui-

rir cap compromís formal d'intervenir en l'assumpte de la canalització o del desviament, la disjuntiva on s'encallaven sense prou força per a triar els qui defensaven una actuació o l'altra. Així, tenim que el Baró d'Esponellà, en la IV Assemblea de la Confederació Sindical Hidrográfica del Pirineu Oriental, celebrada el 24 de novembre de 1930 declarava que "no se sabe dónde irá el encauzamiento del río, ni si será una desviación, o si pasará por donde ahora pasa". És més, en aquesta Assemblea es va plantejar l'interrogant següent: "qué relación ha de haber entre el Puerto franco y la Confederación".

La calamitat del 25 de setembre de 1962

Els anys següents van anar passant sense que ningú hagués de-



cidit res més que deixar passar el temps fins que la resolució de canalitzar o de desviar el riu anés acompanyada de raons poderoses i dels recursos econòmics adequats. L'ocasió es presentà —com sempre que s'abrivava la consciència popular per lamentar o proposar a causa d'una calamitat— amb les pluges del 25 de setembre de 1962, que van causar, a la conca del Besòs i a la conca baixa del Llobregat, nombroses víctimes i danys abundants, en gran part perquè les riudes les van produir durant la nit. Fou llavors quan, arran del Consell de Ministres celebrat a Barcelona l'1 d'octubre de 1962, el cap d'estat va autoritzar la canalització del Llobregat des de Martorell fins al mar, al mateix temps que "declarava de reconeguda urgència" les obres, com també l'ocupació dels

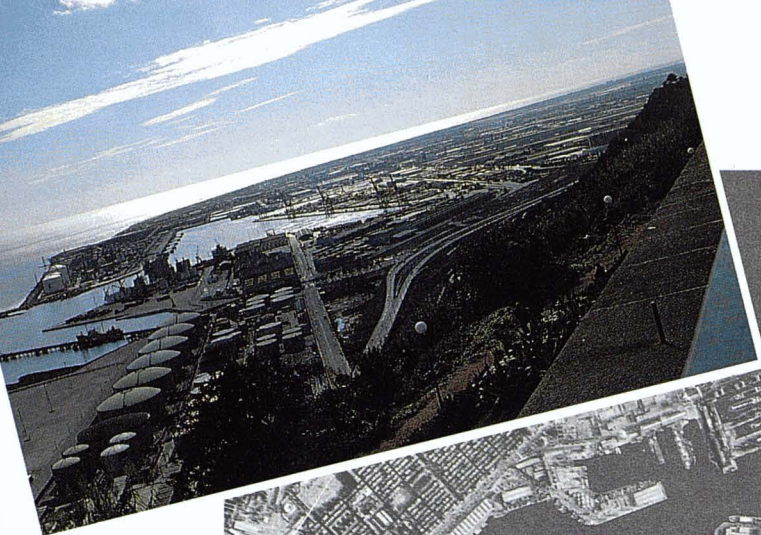
terrenys necessaris a l'efecte d'expropiació forçosa. (6).

En virtut de l'esmentada autorització del Govern, el Ministeri d'Obres Públiques redactà, l'any 1964, un estudi previ i, en el mateix any, un avantprojecte de canalització des de Molins de Rei fins al mar. Un any després, el 1965, quedà redactat el projecte, que atorgava al llit una capacitat de 4.000 m³/s. El 2 de març de 1968 fou aprovat tècnicament i definitivament aquest projecte.

Estudi de la Cambra de Comerç

Al mateix temps, la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona va fer un acurat estudi sobre l'entorn portuari, una de les conclusions del qual proposava "el desvió del Llobre-

gat desde San Baudilio para ir a desembocar en la laguna del Remolar tras haber discurrido por la esquina sudoccidental del aeropuerto". Amb motiu d'aquest treball, es creà, per Ordre de la Presidència del govern de 14 de juliol de 1969, una "Comisión Interministerial para el estudio del puerto de Barcelona y su entorno portuario", a proposta de la qual, la comissió delegada del govern per a Assumptes Econòmics va ordenar, el 20 de gener de 1971, que es considerés un nou traçat del Llobregat en el seu tram darrer. El nou projecte, amb la inclusió del desviament, va quedar redactat el 31 de desembre de 1972 i dividia les obres en tres trams, el tercer dels quals comprenia el desviament des del Prat de Llobregat fins al mar. Aquestes obres tenien un pres-



El port de Barcelona ampliarà la seva àrea de serveis.



supost total de contractació d'11.668.538.783 pessetes, més 375.672.392 pessetes del cost estimat per a expropiacions, remoció i reposició de serveis afectats. El termini d'execució de les obres s'establí en tres anys.

Aquest projecte va estar a informació pública els mesos de gener i febrer de 1973 i en aquest tràmit foren presentades unes 600 alegacions, la immensa majoria de les quals impugnaven el desviament del Llobregat, la desembocadura del qual es situava uns 4 km a ponent de l'actual.

Suspensió de les obres

Les obres de canalització dels trams I (Molins de Rei-Sant Boi de Llobregat) i II (Sant Boi de Llobregat-el Prat de Llobregat) foren adjudicades el 14 d'octubre de 1974, per un import total de 995.560.398 pessetes i un termini d'execució de 42 mesos. Les obres del tram III (el Prat de Llobregat-mar), solució amb desviament, foren adjudicades el 24 de gener de 1975 amb un pressupost de 485.958.066 pessetes i

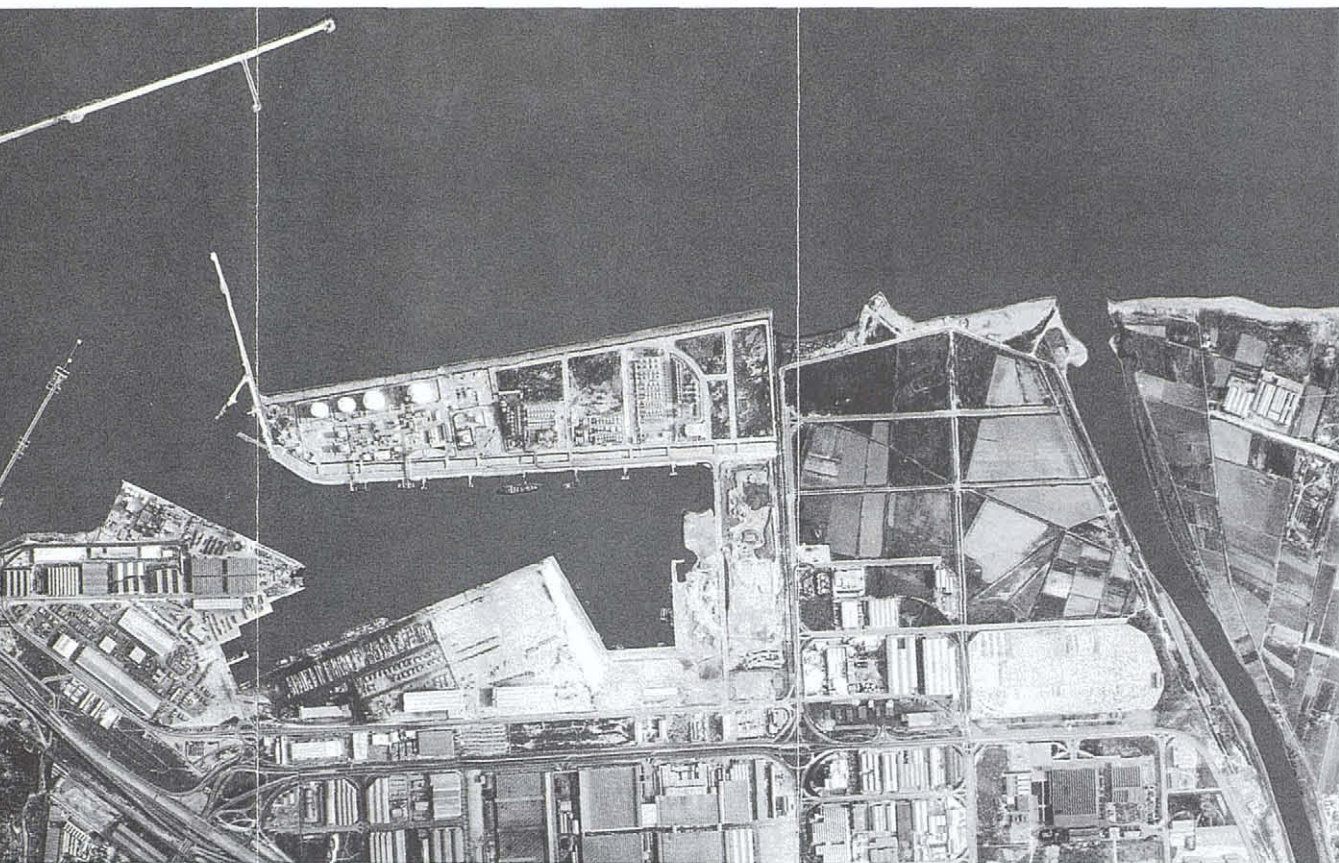
un termini de 39 mesos. La longitud d'aquest tram era de 5.250 metres, dels quals 3.775 metres corresponien al desviament constituït per la nova llera. El 4 d'abril de 1975 es va estendre acta de comprovació del replanteig i s'hi feu constar que no es disposava dels terrenys necessaris, per la qual cosa es suspenia el començament de les obres. El desassossec de la gent del Prat, que era manifest des que l'any 1973 es va treure a informació pública el desviament del Llobregat, va anar creixent durant els anys següents sempre que hom sospitava o sabia que hi havia la intenció d'iniciar-ne les obres. En vista de la impossibilitat pràctica de tirar endavant l'actuació sense manifestacions públiques de notable risc social, una Ordre Ministerial de 25 de febrer de 1978 ratificà la suspensió del començament de les obres i féu que l'empresa adjudicatària no rescindís el contracte, sinó que proposés la construcció de la canalització entre el final del tram anterior i el pont d'accés a Mercabarna, la qual cosa fou acceptada pel MOP. Quedava per a una decisió administrativa o política posterior execu-

tar el desviament o, simplement, la canalització.

Una moció de la Diputació

No hem de passar per alt que el 21 de juliol de 1976 la Diputació de Barcelona, presidida per Joan Antoni Samaranch, va aprovar en sessió plenària una "moció de apoyo a los ayuntamientos del Prat, Viladecans, Gavà y Castelldefels sobre el proyecto de desvío del río Llobregat". La preposició "sobre" era un simple eufemisme perquè es tractava d'una moció "contra" el desviament, moció que va ser aprovada a iniciativa de Joan Antoni Samaranch el qual, en contradicció amb aquesta moció, a totes les reunions de la ja esmentada Comissió interministerial –a la qual pertanyia en representació de la Diputació– en les quals es tractà del desviament del Llobregat es va pronunciar –i així consta en les actes corresponents– a favor de l'obra.

Igualment, cal subratllar la manifestació popular integrada per unes 25.000 persones, que va tenir lloc el setembre de 1976 al



Prat de Llobregat, contra el desviament i a favor de la simple canalització.

No hem de silenciar tampoc la tasca de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona que, amb fermesa inalterable, va mantenir sempre el seu suport al desviament –fins i tot en les sessions de la Comissió Interministerial– i que, a la reunió celebrada per la seva Comissió d'Assumptes marítims del dia 8 d'octubre de 1976, va elevar al Comitè Executiu de la Corporació un dictamen en el qual se sol·licitaven gestions urgents "para alcanzar el objetivo necesario del desvío del Llobregat, como condición indispensable para la futura ampliación portuaria".

Per fi, és necessari destacar que el Pla General Metropolità de 1976 recull, en la seva programació, el desviament del darrer tram del Llobregat, tal com havia estat formulat en el projecte del MOP de 1973.

Decisió de la Generalitat

La vigília que Catalunya recobrés la normalitat democràtica de les

seves institucions polítiques pròpies, el MOP va desistir definitivament d'adoptar cap decisió sobre l'espínós assumpte de la disjuntiva desviament o només canalització, i va traspasar a la Generalitat la responsabilitat plena de pronunciar-se sobre el tema.

Per això, es va constituir una Comissió d'Estudi del Futur Port de Barcelona la qual, en la seva reunió del 6 de març de 1982, va acordar la "canalización provisional del río Llobregat", amb exclusió del desviament projectat al seu dia, però tenint en compte que "esta canalización no sea una barrera para el desarrollo de los terrenos de la margen derecha del río". L'alcalde del Prat de Llobregat es va abstenir de votar la resolució, que tots els altres membres de la Comissió van aprovar.

Un cop redactat el Pla de Costes, que inclou la modificació del Pla General Metropolità amb la definició d'un desviament de només 2 km a ponent de l'actual desembocadura, la Corporació Metropolitana de Barcelona i l'Ajuntament del Prat de Llobregat van signar un acord, pel qual

s'establia el compromís de canalitzar adequadament el tram final del Llobregat fins que uns quants anys més tard –que podien ser deu o més– hom demostrés la necessitat d'ampliar el port de Barcelona mitjançant l'obra del desviament. L'acord –realitzat al marge dels organismes que han d'adoptar la decisió directa– no sembla que fos res més que paper mullat.

Les obres executades fins ara, en virtut de l'autorització del Decret-Llei d'11 d'octubre de 1962, han tingut un cost total de 2.902.441.429 pessetes segons les liquidacions aprovades el novembre de 1986 pel MOPU.

El cabal de disseny utilitzat en el projecte actual ha estat de 4.000 m³/s, en correspondència amb la canalització construïda algües amunt però "se han adoptado amplios resguardos, para cubrir la eventualidad de avenidas superiores o posibles desviaciones en determinadas hipótesis junto a la desembocadura", de manera que la nova canalització amb desviament "podrá soportar, con niveles de seguridad

aún razonables, un caudal punta de 5.000 m³/s".

Com que la capacitat del tram final de la llera actual no sobrepassa els 1.300 m³/s –la qual cosa implica un risc notori d'inundacions– el projecte n'ha previst l'ampliació i millora per a un cabal aproximat de 2.000 m³/s. Aquestes obres es faran abans que comencin les del desviament i amb un termini d'execució no superior a vuit mesos. Ha estat decidit també el dragatge de la llera actual aigües amunt del pont de Mercabarna, entre l'origen de la nova canalització i el pont de Renfe. El termini total de les obres, incloent-hi el de vuit mesos per a millorar la llera actual, es calcula en trenta mesos comptats a partir de la data de la signatura del contracte. Al cap de 16 mesos d'iniciades les obres, hom pretén que la llera actual passi, d'una capacitat de 2.000 m³/s a prop de 3.000 m³/s. També s'estableix que el rebliment de la llera actual del riu, amb els productes sobrants de les excavacions de la nova canalització, s'executi en un termini no superior als sis mesos. Quedarà terraplenat, en tota la seva longitud, el llit que s'abandona.

JM. M. □

NOTES:

1. "En la actualidad, el puerto se extiende desde la ciudad antigua hasta el cauce del río Llobregat, que constituye el límite occidental de esta gran infraestructura. Desde un punto de vista técnico no es razonable hacer desembocar un río de las características del Llobregat en el interior del puerto. Tampoco es aconsejable, en términos económicos, ampliar el puerto mar adentro más allá de unas cotas determinadas de profundidad. Por otra parte, la expansión del puerto mediante el dragado de territorios interiores podría afectar seriamente el delicado equilibrio hidráulico del terreno subfluvial del delta del Llobregat". (...) "La solución proyectada para la canalización del río, que desplaza la desembocadura 2 km al sur de la actual a la vez que abre un cauce en un tramo de más de 2 km., tendrá una gran incidencia sobre el futuro del puerto, que podrá crecer hacia poniente sin obstáculos" (Proyectar la Ciudad Metropolitana, Obras planes y proyectos, 1981-1986, Corporació Metropolitana de Barcelona, març 1988).

2. Pla de Costes, Corporació Metropolitana de Barcelona, juny 1987, pàg. 57.

3. José Gabriel CATALÁN LAFUENTE, Benito OLIVER CLAPÉS i Juan José ALONSO PASCUAL, "Estudio Hidrológico del río Llobregat", Barcelona 1971, pàg. 22.

4. El temporal de pluges torrencials va afectar de gran manera el Pirineu comprès entre els rius Cinca i Ter. Un editorial de *La Vanguardia* del dia 15 d'octubre de 1907 assenyalava, amb paraules dramàtiques i accent desolat, "el horrendo estrago causado por las avenidas del Ebro, del Segre, del Noya, del Cardener i del Llobregat, con su lúgubre cortejo de ruinas y miseria". Després de qualificar d'"impía" -atreviment inaudit- l'aigua que "a los pobres labradores ha arrebatado sus plantíos", explica que "las pérdidas se cuentan por millones y millones; las víctimas de la catástrofe por muchísimos miles" i subratlla "Hay que acabar con la infausta máxima de: Hisenda vora el riu, ara plora, ara riu. "Vale más no reir nunca, para no tener que llorar después".

5. L'impuls amb què per aquelles dates hom volia desenvolupar les activitats econòmiques de Barcelona mitjançant, primer, el seu port franc, i després la Zona Franca, va induir el Ministeri de Foment a promulgar un Reial Decret-Llei, de 17 de juliol de 1928, pel qual s'incorporava l'ample europeu a la línia ferroviària Barcelona-Puigcerdà. Aquesta disposició legal es va efectuar a instàncies del Consorci del Port Franc de Barcelona.

6. Decret-Llei d'11 d'octubre de 1962, núm. 41/62, del cap d'estat (BOE de 16 d'octubre de 1962), article 118, 11r. b. Manca canalitzar el Llobregat des de Martorell a Sant Boi de Llobregat, cosa que es podria fer amb la construcció de l'autopista lliure de peatge, prevista pel MOPU, entre Martorell i Barcelona, seguint el curs del Llobregat i repenjant-se en la plataforma de coronació de la canalització en tots dos marges.