

El port franc de Barcelona : infraestructures de transport per a la projecció exterior de la ciutat

Ferran Armengol Ferrer

L'evolució dels ports francs en el context internacional. El cas de Barcelona

Un port franc o zona franca és un espai portuari que queda fora del territori duaner de l'Estat on es troba. Això permet que les mercaderies hi puguin entrar o sortir sense haver d'abonar els aranzels o drets de duana exigits per l'Estat o, fins i tot, que s'hi puguin ubicar indústries de transformació d'aquestes mercaderies en nous productes, igualment exempts d'aranzels.

El contingut i la funcionalitat de les franquícies atorgades als ports han variat, tanmateix, al llarg dels segles. En els seus orígens, que remunten a l'Edat Mitjana, la declaració d'una ciutat com a port franc no es distingia en essència de les franquícies o privilegis que en aquells temps gaudien diverses viles i ciutats, de manera que el règim de franquícia s'estenia, no només al port, sinó a la ciutat sencera, que esdevenia una autèntica "vilafranca del mar".

Amb el desenvolupament del comerç marítim internacional, a partir del segle XVII, va començar una nova etapa en el desenvolupament dels ports francs, concebuts ja com un recinte o espai tancat dins d'un port marítim. A aquest nou model responia ja el "Portofranco" de Gènova, instituint el 1608, i els ports francs que Colbert va impulsar a Marsella, Dunkerque, Baiona i Saint-Jean de Luz, com a contrapès del proteccionisme que implantava a nivell interior.

Aquest desenvolupament dels ports francs es va veure, tanmateix, frenat entre els segles XVIII i XIX, com a conseqüència de diversos factors: a França, la Revolució va suprimir totes les franquícies atorgades als ports, per considerar-les un "privilegi" contrari al principi d'igualtat, i a la Gran Bretanya s'establí una liberalització absoluta del tràfic portuari que feia innecessària la franquícia. Tanmateix, aquesta tendència començà a revertir des del darrer quart del segle XIX, amb l'establiment dels ports francs d'Hamburg (1888) i Copenhague (1893), grans infraestructures de nova construcció, juxtaposades als ports antics i gestionades per les pròpies cambres de comerç o altres entitats on estiguessin representats els interessos econòmics de la ciutat respectiva. Aquesta fórmula va rebre el vistiplau del Congrés Internacional del Comerç i de la Indústria, que tingué lloc a París el 1900 i va aprovar una resolució on s'encoratjava la implantació de ports francs "segons el model d'Hamburg i de Copenhague".¹

Després de 1918, i durant el període d'entreguerres, alguns ports francs, com el d'Hamburg o el de Dantzig, es veieren sotmesos a un règim d'internacionalització, és a dir, d'utilització compartida per diversos Estats per compensar els inconvenients de la divisió fronterera imposada pels tractats de pau que van posar fi a la I Guerra Mundial. La problemàtica derivada d'aquesta utilització conjunta va donar lloc a unes regles específiques, aprovades a la Conferència de Comunicacions i Trànsit de la Societat de Nacions, que tingué lloc a Barcelona entre març i abril de 1921, raó per la qual es van conèixer com a "Regles de Barcelona". Després de 1945, tanmateix, els ports i les zones franques, si bé es mantenen encara en algunes ciutats, han perdut la rellevància que

1. *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 <http://cnum.cnam.fr/CGI/fpage.cgi?8XAE487/139/100/624/0/0>.

havien tingut com a conseqüència de la liberalització del comerç impulsada per l'OMC i per la integració econòmica que es desenvolupa a la Unió Europea.

Barcelona ha seguit una trajectòria singular en relació amb tota aquest evolució, ja que si bé la ciutat no ha arribat mai a tenir ni un port franc ni una zona franca portuària, la idea d'aconseguir una franquícia portuària ha estat durant molt de temps una constant en el debat polític sobre la projecció de la ciutat. Dins d'aquesta trajectòria és possible distingir, a grans trets, les fases següents. La primera, es correspon amb la "Casa de Port Franc", projectada per Narcís Feliu de la Penya el 1683, i aprovada per les Corts de 1701-1702 i de 1705-1706, i es pot vincular amb la política favorable als ports francs seguida al llarg del segle XVII. La segona, es pot identificar amb la Zona neutral impulsada des del Foment del Treball Nacional i la Junta d'Obres del Port des de 1900, inspirada pels referents d'Hamburg i Copenhague. La Zona neutral, tanmateix, no va aconseguir el vistiplau del Govern, que en canvi es va decantar per l'autorització de dipòsits francs a tots els ports que ho sol·licitessin. Així va començar una nova etapa, amb l'autorització del Dipòsit franc al port de Barcelona i la constitució del Consorci del Port Franc, que va aprovar un nou projecte d'ampliació del Port per la banda del Llobregat, que en part reprenia l'antiga Zona neutral. Aquell Consorci del Port Franc, posteriorment Consorci de la Zona Franca va iniciar les expropiacions de les finques necessàries per a la nova ampliació, mentre s'atorgaven les primeres autoritzacions a diversos industrials per a instal·lar-se en aquell espai en règim de franquícia. Tot va acabar, tanmateix, quan la Llei de 20 de juliol de 1965 va segregat els espais portuaris de la resta de la Zona Franca, de manera que els primers es van incorporar al Port i els segons donarien lloc al polígon industrial i el barri que és actualment.

La "Casa de Port Franc" de Feliu de la Penya

La primera proposta d'un port franc per a Barcelona es troba a la coneguda obra de Narcís Feliu de la Penya, *Fénix de Catalunya, compendio de sus antiguas grandezas y medio para renovarlas*, publicada el 1683. Es tractava, concretament, d'aixecar en el port una "casa" o magatzem per dipositar les mercaderies i fer operacions comercials sota el règim de franquícia, prenent com a referència els ports francs de Liorna (Livorno), Gènova, Marsella i altres ciutats marítimes. Aquell projecte es plantejava com un complement de la companyia comercial que constituïa la part essencial del projecte esbossat al *Fénix de Catalunya*, i, de fet, havia de ser aquella companyia la que, juntament amb una representació dels ens locals, s'havia de fer càrrec de la gestió del port franc. Aquella proposta de "casa de port franc" es va presentar a les Corts de 1701-1702, i posteriorment a les de 1705-1706. En ambdós casos, es va concedir l'establiment del port franc, si bé les Corts de 1705-1706 van ser les que van anar més lluny, en aprovar unes normes que en permetrien la posada en marxa. En aquest sentit, es va disposar que la "casa de Port Franc" estaria fora de les muralles de Barcelona i es va constituir una Junta de Portfranch integrada per diversos diputats, oïdors de Comptes de la Generalitat de Catalunya i altres persones designades per les mateixes Corts, dues per cadascun dels tres braços. Aquella Junta de Portfranch va aprovar, ja el 1706, unes *Ordinacions y Cridas* per les quals s'havia de regir el lliure comerç i el despatx de mercaderies al port franc de Barcelona.² Aquestes normes es fonamentaven en una llibertat de comerç pràcticament absoluta, tant pel que fa a la circulació de les

2. *Ordinacions y Cridas disposades per lo libero Comers i despaig de les Mercaderies que entraran i aixiran de la Casa de Portfranch*. Registro de Deliberacions de 1713 inserta núm. 4 entre folis 5 i 6. Text reproduït a *Gaceta Municipal de Barcelona*, I, 6 (9-XII-1914), pàg. 13-16.

mercaderies,³ com a l'accés dels comerciants.⁴ La franquícia s'estenia també a totes les robes i mercaderies que vinguessin dels regnes de Castella, Navarra i Aragó, pel camí ral de Fraga i Lleida.

Aquesta llibertat absoluta es compensava, però, amb determinades mesures destinades a evitar el contraban i altres frauds. Així, per exemple, l'operació de transvasar dins del port franc les mercaderies d'un vaixell a un altre per fer-les sortir fora dels límits de Catalunya s'havia de fer en presència de dos guardes. Altres normes imposaven l'obligació de comunicar a l'autoritat competent l'entrada de determinades mercaderies, com era el cas de l'entrada del vi, el vinagre i els aiguardents, que s'havia de posar en coneixement del credencier del Vi de la Ciutat de Barcelona. Finalment, les ordinacions van fixar les vies terrestres d'accés al "portfranch", que eren el camí ral de Tortosa i Ulldecona per anar a València, el camí de Figueres per anar a França i el camí ral de Lleida i Fraga per anar a Castella, Navarra o Aragó.

El "monstruoso privilegio". L'oposició del proteccionisme català a les franquícies portuàries

Després de l'ensulsiada de 1714, el projecte de port franc de Barcelona havia d'entrar en un oblit perllongat. No solament va ser la supressió de les institucions catalanes, que feia impossible a la pràctica reprendre un projecte d'aquell tipus, sinó també el rebuig que la idea mateixa de la franquícia portuària despertava en el pensament econòmic català dels segles XVIII i XIX. En aquests sectors, en efecte, la concessió de franquícies als ports es considerava com un privilegi absolutament incompatible amb la tradició industrial i comercial de Barcelona que reivindicaven i que en la pràctica distorsionava el comerç i afavoria el contraban.

Aquesta actitud es va manifestar, de manera singular, en l'aferrissada oposició dels sectors industrials i comercials de Barcelona contra l'atorgament del port franc a Cadis. Quan el 1821 es va plantejar a les Corts per primer cop la concessió de la franquícia al port gadità, els comerciants i industrials barcelonins s'hi van manifestar expressament en contra, i van mantenir la mateixa postura sempre que aquesta qüestió es va plantejar al llarg del segle XIX.

La síntesi de tota aquesta línia de pensament es pot trobar 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",⁵ titulat *El bien de la Nación contra el clamor de Cádiz*.⁶ L'escrit replicava la reivindicació del port franc per a Cadis i retreia a aquella ciutat andalusa els privilegis dels quals havia gaudit històricament, sobretot quan tenia el monopoli del comerç amb Amèrica. Això ho contraposava a la tradició de

3. «...se consedeix Port franch a todas sorts de Robas y Mercaderias, que ab embarcacions de qualsevol persona que qualsevol Nació sie seran aportadas per Mar y conduhidas de defora los límits d'aquest Principat».

4. «... serà lícit i permès a qualsevol persona de qualsevol nació y de qualsevol estat, grau, sexo y condició sie, venir per gosar del benefici de la dita Casa de Port franch en la present Ciutat de B(aronelona), com no sien moros y enemichs de sa Magt., ab seguretat de no poder ésser molestat ni entretingut tant en la persona com en los béns, roba y mercaderies que seran posadas en la Casa de Port franch així mentres estaran dins dita Casa com en lo temps y acte de introduhirlas y treurelas de aquella per causa de segrestos emparas, marcas, represàlies ni per qualsevol atre causa ni rahó».

5. J. 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.

6. «El bien de la Nación contra el clamor de Cádiz», *El Àncora*, núm. 842 (21-IV-1852).

Barcelona, que havia basat la seva prosperitat en la indústria i el comerç, malgrat gaudir des d'antic de privilegis i immunitats.⁷ No menys interessant és la valoració negativa que “Berenguer Leal” feia de l'antic projecte de port franc de Barcelona, que associava a la decadència i a una «era de vértigo», que no es va poder deturar afavorint l'entrada de productes estrangers.⁸

A mitjan segle XIX, la perspectiva d'ampliació del Port de Barcelona arran del Pla Rafo i l'obertura del Canal de Suez van donar pas a la idea de convertir Barcelona en port de dipòsit, si bé el que es pretenia no era l'establiment d'un port franc sinó la concessió al port de Barcelona d'un o diversos dipòsits comercials, similars als “entrepôts” francesos o els “docks” britànics. A diferència dels ports francs, aquests dipòsits eren gestionats per concessionaris particulars i feien, tanmateix, possible guardar-hi productes procedents de l'exterior sense pagar aranzels.

Aquesta idea fou plantejada per primer cop per Manuel Duran i Bas, el 1857, com a part d'un projecte que comprenia l'ampliació del port i la millora dels enllaços ferroviaris,⁹ i es plasmà en la constitució, el 3 de desembre de 1872, de la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito,¹⁰ en la qual participarien 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. El 1873, aquella companyia obtingué la concessió d'un dipòsit al port de Barcelona, que, com a novetat, comptava amb accés ferroviari directe. L'establiment per Llei de 14 d'abril de 1888 del règim d'“admissions temporals” va ampliar l'àmbit d'aquells dipòsits en permetre dur a terme algunes operacions de transformació de productes. Però els corrents europeus i internacionals afavorien ja el règim de ports francs i no havien de tardar en arribar a Barcelona.

La Zona Neutral

La concreció de la idea d'introduir un règim de franquícia al port de Barcelona en una proposta tangible requeria, tanmateix, la concurrència d'unes determinades circumstàncies polítiques i econòmiques, i aquestes es van donar justament en finalitzar el segle XIX. Aquelles dates van venir marcades, sobretot, pel desastre colonial de 1898, però cal afegir-hi 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. La ubicació d'una “zona neutral” al port de Barcelona permetria superar aquests problemes i relançar l'economia.

La primera proposta en aquest sentit la va impulsar el Foment del Treball Nacional i, de manera singular, el seu president, Joan Sallarès, com a part d'un conjunt de mesures que incloïen la constitució d'un banc per a l'exportació i d'una universitat

7. «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».

8. «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».

9. M. DURAN I BAS, *La abertura del Istmo de Suez y el Puerto de Barcelona*, Barcelona, Joaquín Bosch, 1858.

10. *Gaceta de Madrid* 36 (5-II-1873).

industrial.¹¹ 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 la representació del Foment havia presentat una proposta al “Congreso Social y Económico Ibero-americano”, que tingué lloc a Madrid el 20 d’octubre de 1900 en el sentit d’establir dos ports francs en territori espanyol per al comerç amb Iberoamèrica, l’un a Vigo, al nord, i l’altre a Barcelona, al Mediterrani, que havien de ser administrats per un Comitè Internacional Hispanoamericà, on hi serien representades totes les nacions iberoamericanes, però que funcionaria amb plena autonomia respecte dels seus membres, inclosa l’adopció de les seves pròpies disposicions de funcionament i l’establiment dels drets corresponents.¹²

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 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. La realitat, però, és que Foment i la Junta d’Obres del Port es van posar d’acord per presentar el projecte davant dels Ministeris competents. 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 igual 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.¹³ I el 7 de desembre, el ministre d’Hisenda adreçava un qüestionari, “interrogatorio”, a la Junta d’Obres del Port i a diverses entitats públiques i privades representatives de la ciutat de Barcelona, com eren la Diputació Provincial, l’Ajuntament de Barcelona, 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.¹⁴ Segons el projecte, la Zona neutral havia d’ocupar una superfície de 4.020 hectàrees i 34 centiàrees (més de 40 km²), entre l’escullera de l’Oest del Port de Barcelona i les Botigues de Sitges, a través dels 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 al 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 Copenhague. 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, basats en el risc que els terrenys on s’havia d’ubicar la zona representaven per a la salubritat de Barcelona i dels pobles del voltant. El cost total d’aquestes obres es calculava en 27.990.186,99 pessetes, si bé la inversió s’havia de recuperar amb escreix, ja que el valor dels terrenys que quedarien disponibles un cop les obres estiguessin finalitzades

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

12. Ajuntament de Barcelona, *Informe que eleva a las Cortes el Ayuntamiento de Barcelona sobre el proyecto de ley autorizando las zonas francas*, pàg. 12.

13. R.O. del Ministerio de Obras Públicas creando una Comisión especial para señalar los límites de la zona neutral proyectada (*Documentos oficiales relativos al establecimiento de la Zona Neutral de Barcelona*, pàg. 19).

14. Memoria de la Comisión para señalar los límites de la Zona neutral dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Agricultura y Obras Públicas (*Documentos oficiales...*, p. 25 i s.).

s'estimava en 78 milions de pessetes. La gestió de la zona es podria encomanar a la pròpia Junta d'Obres del Port o 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; els tipus d'operacions comercials o fabrils que es podrien permetre dins la zona neutral; les formalitats a les quals caldria subjectar la introducció, l'estada i la sortida de les mercaderies, tant nacionals com estrangeres; els gravàmens que caldria exigir a les mercaderies; qui s'havia de fer càrrec de la creació i l'administració interna de la zona, i com es podrien reunir els fons per a crear-la i administrar-la. Les institucions consultades van ser unànimes en alguns aspectes, com la conveniència de crear la zona 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 autoritzades.

A la frenètica activitat que havia suposat l'elaboració de la memòria i de les respostes als qüestionaris, va seguir un llarg mutisme del Govern, mentre s'estenia per les regions agrícoles espanyoles una campanya manifestament hostil a la zona neutral de Barcelona. Finalment, el 23 d'octubre de 1903, el ministre d'Hisenda, Augusto González Besada, presentava un projecte de llei que implícitament suposava una denegació de la petició de zona neutral feta des de Barcelona, a la qual es donava l'alternativa d'obrir dipòsits francs a tots els ports espanyols. Tot i això, aquell projecte de llei no aconseguiria tirar endavant com a conseqüència de les pressions de les regions agrícoles espanyoles, com tampoc ho va fer un segon projecte de llei, presentat el 1911 i que era una versió perfeccionada del projecte de 1903. Mentrestant, des de Barcelona es seguia insistint en la zona neutral i es va arribar, fins i tot, a un acord en el marc del Congrés de l'Exportació que tingué lloc a Saragossa el mes de novembre de 1908, proposant l'establiment de les zones neutrals mitjançant lleis especials i buscant la compensació als transports de l'interior per situar-los en igualtat de condicions.¹⁵ Aquesta proposta, però, no va reeixir i la tensió entre el Govern espanyol, les institucions barcelonines i les regions agrícoles espanyoles a propòsit de la zona neutral es mantindria, almenys, fins a 1914.

Del Dipòsit Franc al Consorci de la Zona Franca

El debat sobre les zones franques o neutrals va experimentar un gir inusitat arran de l'esclat de la I Guerra Mundial. Tant és així que el 22 de setembre de 1914, és a dir tot just iniciat el conflicte europeu, 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 en els àmbits governamentals espanyols s'anava imposant una postura favorable als ports francs, reflectida en un informe del secretari del Centro de Expansión Comercial, Francisco Carvajal Martín, que sostenia la conveniència de constituir diverses zones neutrals a l'Estat, tot rebutjant els arguments contraris.¹⁶

15. *Exposición de la Cámara de Comercio y Navegación, 9-XI-1914*, pàg. 156; i Ajuntament de Barcelona, *Informe...*

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

A Barcelona, la notícia de la concessió del dipòsit franc a Cadis fou rebuda amb sorpresa i indignació, si bé aquella reacció va donar pas immediatament a una campanya de reclamació d'un dipòsit franc "com el de Cadis" per al port barceloní, encapçalada per l'Ajuntament i la Cambra de Comerç. La campanya va topar novament amb l'oposició de les regions agrícoles espanyoles, però en aquella ocasió es va aconseguir, almenys, que el ministre d'Hisenda, Santiago Alba, autoritzés, per Reial decret de 24 d'octubre de 1916, un dipòsit comercial al port de Barcelona. El dipòsit comercial quedava curt per a les aspiracions barcelonines, però gairebé un any després, el 20 d'octubre de 1917, i amb Joan Ventosa i Calvell com a ministre d'Hisenda, se li va atorgar la condició de dipòsit franc, aprofitant la Reial ordre que n'aprovava els estatuts.

Aquell dipòsit comercial o franc es regia pels estatuts esmentats i per la mateixa normativa que ja regia per al dipòsit franc de Cadis. Més interessant, tanmateix, era la fórmula establerta per a la seva gestió, un consorci integrat per l'Ajuntament de Barcelona (alcalde i cinc regidors), pels presidents del Foment del Treball Nacional, la Junta d'Obres del Port, l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre i les Cambres Oficials de Comerç i Navegació, i per «un representant de les organitzacions obreres». La constitució d'aquell consorci era la conseqüència de l'estira-i-arrotonsa que la Junta d'Obres del Port i l'Ajuntament de Barcelona havien mantingut per al control de la zona neutral o port franc. La Junta d'Obres del Port, que en els "interrogatorios" de 1900 era considerada de forma unànime com l'entitat més a propòsit per a gestionar la zona neutral, veia en la concessió de la franquícia una manera d'incrementar la seva pròpia autonomia respecte de l'Estat. L'Ajuntament, després del canvi que van suposar les eleccions de 1901, reivindicava el seu control sobre el port.¹⁷ Finalment, la creació del Consorci suposava el triomf de les aspiracions municipals, ja que es tractava d'un òrgan autònom de gestió d'una franquícia portuària –en la línia proposada pel Congrés de 1900– però controlat per l'Ajuntament.

El nou Consorci –aviat denominat Consorci del Port Franc de Barcelona– es va engregar en un ambient optimista. De seguida es va encarregar a l'enginyer Josep Cavestany l'elaboració d'un projecte de dipòsit franc, que s'havia d'ubicar entre el port i el Llobregat, reprenent en part la idea de l'antiga zona neutral. Mentrestant, però, es va negociar amb la Junta d'Obres del Port i la societat Crédito y Docks (l'antiga Compañía de Almacenes Generales de Depósito) la cessió temporal dels rafals 5 i 6 del moll de Bosch i Alsina i d'alguns magatzems de l'avinguda d'Icària per utilitzar-los com a dipòsit franc fins que es disposés de la ubicació definitiva. El projecte Cavestany fou aprovat per Reial ordre de 4 de novembre de 1918 i va servir de base a la Llei d'11 de maig de 1920 «de expropiación de los terrenos para los puertos de Barcelona y Santander». Amb aquesta llei, els terrenys inclosos en el projecte de dipòsit franc de Cavestany es declaraven d'utilitat pública a efectes d'expropiació forçosa, i el que és més rellevant, es va agregar al municipi de Barcelona una superfície de 900 hectàrees pertanyents fins llavors als termes municipals de l'Hospitalet i el Prat de Llobregat.

Aquell optimisme, però, es va veure aviat desmentit per la realitat dels fets. La gestió directa del Dipòsit per l'Ajuntament o el Consorci es va mostrar de seguida inviable, raó per la qual es va haver de contractar amb Crédito y Docks la prestació del

17. «...La ciudad requiere para su formación y desarrollo la plenitud de las funciones municipales, adquire 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...» (F. LAYRET I FOIX, J. PINILLA I FORNELL, Ll. DURAN I VENTOSA, *Reforma de la Administración local: informe*, Barcelona, Henrich, 1907. El text complet de l'informe es pot consultar a <http://www.archive.org/details/reformadelaadmi00ayungoog>, accessible des de la web de l'Arxiu Municipal de Barcelona.

servei. A això s'afegien els problemes de finançament que requeria una obra com la projectada. En un principi, es comptava amb els ingressos que podia generar l'emissió de warrants sobre les mercaderies dipositades, però la magnitud de la despesa prevista va fer necessari plantejar-se altres recursos, i per aquest motiu es va concedir al Consorci l'exclusiva de l'extracció de sorra de les platges i el cordó litoral de Barcelona.

Amb tot, havia de ser el context polític del país el que acabaria amb aquella experiència de control municipal del Dipòsit franc. Amb el pretext de la necessitat d'estar al corrent del seguiment de les obres llavors en marxa, Miguel Primo de Rivera, president del Directori militar, va instituir, el 23 de juliol de 1925, el càrrec de Comisario regio del Puerto Franco de Barcelona.¹⁸ El Comisario regio s'introduïa en el Consorci com a representant del Govern amb la missió d'inspeccionar el desenvolupament de les obres, si bé en la pràctica va actuar com autèntic dirigent del Consorci. El nomenament de Comisario regio va recaure en el general Fernando Álvarez de la Campa, que va substituir els càrrecs del Consorci nomenats per l'Ajuntament per diverses personalitats properes al règim de Primo de Rivera. Aquells anys es van caracteritzar per tot un seguit de projectes atrevits i un punt fantasiosos, explicables només en el context de l'eufòria econòmica que va envoltar l'Exposició de 1929. Així, es va convocar un Concurso internacional de anteproyectos para la construcción del Puerto Franco, per a determinar les línies mestres que havia de tenir el projecte de port franc. També es va acordar amb la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España la construcció d'un enllaç ferroviari, amb tracció elèctrica i ample internacional, entre el Port franc i la frontera francesa, i es va projectar una autopista entre Barcelona i Bilbao.

Per Decret-llei d'11 de juny de 1929 quedava constituïda finalment la Zona franca del Puerto de Barcelona, que acabaria sent-ne la denominació oficial. El Consorci –ara Consorci de la Zona Franca– mantindria, tanmateix, la mateixa composició. Amb l'adveniment de la II República, l'Ajuntament va intentar recuperar-ne el control, però el ministre d'Hisenda, Indalecio Prieto, no va anar més enllà de substituir el Comisario regio per un Delegado especial del Estado, que actuaria com a president. La Generalitat republicana no aconseguiria entrar al Consorci, amb dos vocals, fins al juny de 1936.

Mentrestant, el 1930 s'aprojava el darrer projecte de Port Franc, obra de l'arquitecte Blas Sorribas, i es començaven a atorgar les autoritzacions per a instal·lar algunes indústries en el recinte de la Zona Franca, però les grans infraestructures previstes per al seu desenvolupament no acabaven d'arrencar, i de fet, l'únic que es va fer va ser prorrogar el contracte amb Credito y Docks. El cert, tanmateix, és que en aquells anys ja s'anava veient que aquell projecte de port o zona franca tenia poques possibilitats d'arribar a fer-se tangible. Així ho va copsar ja Pierre Vilar en el seu estudi sobre el port de Barcelona.

Durant la Revolució i la Guerra Civil, els representants del Foment del Treball Nacional i de la Cambra de Comerç foren substituïts per una representació de les organitzacions obreres. Aquestes organitzacions es van fer seu el projecte de port franc, si bé les circumstàncies no els permetrien anar més enllà.

També es van mostrar favorables a la franquícia les autoritats franquistes, que van presentar el projecte de port franc de Barcelona a l'exposició de 1940 i es van plantejar, fins i tot, l'establiment d'un port franc per a l'Argentina. Mentrestant, seguien les expropiacions a la Zona Franca i la concessió d'autoritzacions per beneficiar-se de la franquícia, la més important de les quals fou, sens dubte, l'atorgada a la SEAT.

18. Real Decreto de 23 de julio de 1925, creando el cargo de Comisario Regio del Puerto Franco de Barcelona.

Tanmateix, cap al 1964 es va imposar l'opinió que la Zona Franca era més interessant com a polígon industrial que com a franquícia portuària, per la qual cosa, i mitjançant la Llei de 20 de juliol de 1965, es segregaven de la Zona Franca els terrenys destinats a port. Era el final d'aquell "port franc" tan desitjat anys enrere.