

El puerto franco y la fábrica de Barcelona

Las edades de la Zona Franca



VERSIÓN EN CASTELLANO

En el margen izquierdo del delta del Llobregat, entre Montjuïc y el río, late desde hace más de un siglo el epicentro de muchas aspiraciones de Barcelona y de Cataluña.

Ideado hace cien años como un espacio portuario de tráfico de mercancías libre de aranceles, el proyecto del puerto franco no se ejecutó como tal, pero, transformado en un gran polígono industrial, ha sido decisivo para la conurbación barcelonesa y la historia de Cataluña, desde la economía, con la gran industria automovilística, hasta la política, como foco del antifranquismo militante.

Más recientemente, en medio de puerto, aeropuerto, redes viarias y telecomunicaciones, la Zona Franca forma parte de la antena logística de Barcelona en el mundo y es, al mismo tiempo, un espacio de ensayo de fórmulas de innovación económica, urbanidad metropolitana y sostenibilidad ambiental, que tiene en cuenta la pertenencia al delta del Llobregat y la necesidad de preservar sus valores naturales.

GLOSARIO

PUERTO FRANCO: Puerto especial en el que el tráfico de mercancías está exento de pagar los aranceles que suelen ser obligatorios en el resto del territorio. En tiempos preindustriales, era frecuente que hubiera franquicias por toda la ciudad, mientras que los puertos francos modernos tienen zonas libres de aranceles bien delimitadas.

DEPÓSITO FRANCO: Espacio cercano a una aduana y con exenciones tributarias, preparado para almacenar productos importados y efectuar las manipulaciones que tenga autorizadas. La mayor parte de los depósitos francos se han situado históricamente en zonas portuarias.

ZONA FRANCA: Territorio delimitado con beneficios tributarios y de una complejidad y extensión mayores que las de un depósito franco, que dispone de amplias instalaciones donde se pueden depositar, manipular y transformar industrialmente las mercancías.

ÁREA LOGÍSTICA: Zona en la que las empresas se dedican a actividades relacionadas con el transporte, el almacenamiento, la preparación de pedidos, el etiquetado y la distribución de mercancías.

POLÍGONO INDUSTRIAL DE LA ZONA FRANCA: Zona extensa, de 600 ha de suelo industrial y, actualmente, también logístico, situada en el margen izquierdo del Llobregat. Cuenta con unas 300 empresas, además de las ubicadas dentro del recinto de Mercabarna.

CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA: Entidad consorcial del Estado y el Ayuntamiento de Barcelona para la dinamización económica. Gestiona y administra el suelo del Polígono Industrial de la Zona Franca, la Zona Franca Aduanera y el Parque Logístico de la Zona Franca, así como otros espacios en el municipio de Barcelona y en el conjunto de la metrópoli. La alcaldesa de Barcelona preside el plenario del Consorcio, y el delegado especial del Estado preside el comité ejecutivo.

PLATAFORMA ECONÓMICA DEL DELTA DEL LLOBREGAT: Ámbitos de uso industrial, logístico, y también comercial y de servicios, que corresponden a los polígonos situados a caballo del puerto y el aeropuerto de Barcelona. Incluye la Zona Franca, la Zona de Actividades Logísticas del Puerto, los polígonos industriales de El Prat de Llobregat, los terrenos de la Ciudad Aeroportuaria y el distrito económico de la Gran Vía de L'Hospitalet.

LA FORMACIÓN DE UN PAISAJE

2



El delta del Llobregat desde el castillo de Montjuïc, 1917. Josep Brangulí, Archivo Nacional de Cataluña

La desembocadura del Llobregat, con un delta formado en edad geológica reciente, fue un espacio de humedales, con aprovechamientos ganaderos desde la antigüedad. En el siglo xvi se empezaron a desecar zonas húmedas para extender los campos de cultivo, que en el margen izquierdo del río se pudieron regar, a partir de 1820, con el canal de la Infanta. No muy lejos se extendieron los prados de indianas y, durante el siglo xix, aparecieron también las primeras industrias en La Marina de Sants, sobre todo en El Prat Vermell. Allí se ubicaron también uno de los grupos de casas baratas para los chabolistas desalojados con motivo de la Exposición Internacional de 1929.

La incorporación del frente costero del delta a la conurbación metropolitana se produjo a lo largo del siglo xx, con los primeros aeródromos, el aeropuerto de El Prat, las ampliaciones del puerto, el Polígono Industrial de la Zona Franca y las grandes vías de comunicación. La dureza del impacto ambiental de estas infraestructuras ha sido objeto de un volumen notable de estudios críticos y de propuestas a favor de modalidades de empleo más sostenibles.



Paisaje ganadero en el delta del Llobregat, 1910-1915. Josep Brangulí, Archivo Nacional de Cataluña



La desembocadura del Llobregat, 1929. Josep Gaspar i Serra, Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña



La planta de SEAT, el principal conjunto de construcciones en la Zona Franca hasta la creación del complejo de Mercabarna, en fase de ampliación, finales de la década de 1960. Archivo del Consorcio de la Zona Franca



El hemidelta izquierdo del Llobregat, 1961. Vuelos históricos, Área Metropolitana de Barcelona



El hemidelta izquierdo del Llobregat, 1970. Vuelos históricos, Área Metropolitana de Barcelona

LA AMBICIÓN DE UN PUERTO FRANCO

3



Concentración a favor del puerto franco en la plaza de Sant Jaume, 1915. Josep Brangulí, Archivo Nacional de Cataluña

La élite gremial barcelonesa reclamaba a finales del siglo xvii un puerto franco, tal como lo escribió el mercantilista Narcís Feliu de la Penya. A solicitud del Consell de Cent, tanto Felipe V como Carlos de Austria lo concedieron en Cortes, y existió una efímera Casa del Puerto Franco, que no sobrevivió a la guerra de Sucesión.

Los puertos francos modernos, concebidos como recintos cerrados fuera del espacio aduanero de los Estados para la manipulación, la transformación industrial y la exportación de mercancías en tránsito, se inspiraron sobre todo en el *Freihafen* de Hamburgo, operativo desde 1888. En Barcelona, la pérdida de los mercados coloniales incentivó en 1899 la demanda al Estado de la «concesión de un puerto franco o zona neutral». En la Memoria que se presentó en 1901, avalada entre otros por Fomento del Trabajo y la Junta de Obras del Puerto, se proponía extender el puerto franco hasta Castelldefels.

En Madrid, los debates en las Cortes sobre los puertos francos se paralizaban una y otra vez por la férrea oposición de los cerealistas del interior peninsular, hasta que, en 1914, el estallido de la guerra en Europa hizo que el Gobierno español fuera más sensible al tema. Entonces lideraba la petición el Ayuntamiento de Barcelona, con ánimo municipalista y el aval de un amplio movimiento de instituciones, entidades y 499 poblaciones catalanas, como mostró la Asamblea Económica reunida en el Saló de Cent en 1915.



Los ecos de las propuestas mercantilistas llegaron hasta la Exposición Internacional de 1929. Por iniciativa de Agustí Duran i Sanpere, el pabellón de la ciudad de Barcelona exhibió un diorama con una visión idealizada de la Casa del Puerto Franco. Francesc Estorch, Archivo MUHBA



Viñeta de 1934 del caricaturista Ricardo García López, que firmaba con el seudónimo K-Hito, en la que aún se evidencia, en una fecha tan tardía, la pugna política en torno al puerto franco. ABC, 12 de julio de 1934. Archivo del Consorcio de la Zona Franca



Imagen del Sandtorhafen, puerto franco de Hamburgo, década de 1910. Museum für Hamburgische Geschichte/SHMH

LA ADMINISTRACIÓN DEL DEPÓSITO Y LA CREACIÓN DEL GRAN PUERTO

4



El alcalde de Barcelona Antoni Martínez Domingo y autoridades militares en la toma de posesión de los terrenos del Baix Llobregat en nombre del municipio de Barcelona, 1921. Josep Brangulí, Archivo Nacional de Cataluña

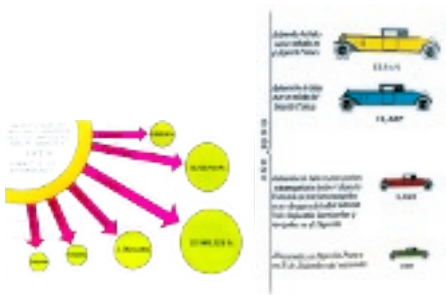
En octubre de 1916 se concedió un depósito comercial al Puerto de Barcelona, que en 1917 fue reconocido como depósito franco, a imagen del de Cádiz. El gobierno de esta infraestructura se confió a un consorcio presidido por el alcalde e integrado por representantes del mundo económico, al que la dictadura de Primo de Rivera añadió en 1926 un delegado o *comisario regio* para asegurar el control estatal.

A la espera del traslado a terrenos propios en el delta del Llobregat, las primeras instalaciones del depósito franco se ubicaron en el muelle de Bosch i Alsina, y otras naves, dentro y fuera del ámbito portuario. El Ayuntamiento de Barcelona tuvo un gran protagonismo en el proceso, no sin reticencias de la Junta del Puerto y de la gestora de espacios Crédito y Docks ante la intervención municipal.

A partir de un primer plan de Josep Cabestany, en 1920 se agregaron al municipio barcelonés 900 ha de L'Hospitalet y una franja de terreno de El Prat de Llobregat, y en 1927 se convocó un concurso internacional para diseñar el proyecto del puerto franco en estos terrenos, declarados de utilidad pública. El año siguiente el Estado autorizó el ancho europeo al ferrocarril a Francia por Puigcerdà, considerado estratégico para captar mercancías en tránsito, y se planteó una autopista de Barcelona a Bilbao. El futuro se ideaba a un ritmo intenso.



Las instalaciones del Depósito Franco con ferrocarril de mercancías, década de 1920. Archivo del Consorcio de la Zona Franca



El Consorcio del Puerto Franco –a partir de 1929, Consorcio de la Zona Franca– ponía en valor el volumen de actividad que se generaba en las instalaciones. Por su especial relevancia, el sector automovilístico se destacaba aparte. *Anuario del Consorcio de la Zona Franca*, 1929. Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona



Las distintas instalaciones que el Depósito Franco de Barcelona tenía a finales de la década de 1920. *Anuario del Consorcio de la Zona Franca*, 1929. Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona



Plano de la zona prevista para la instalación del puerto franco elaborado por los topógrafos del ejército español, 1926. Instituto Cartográfico y Geológico de Cataluña

LA EXPRESIÓN PÚBLICA DE UN SUEÑO

5



Maqueta del puerto franco expuesta en el Pabellón de Barcelona, 1929. Gabriel Casas, Archivo Nacional de Cataluña

El concurso de anteproyectos para el puerto y las instalaciones de la Zona Franca convocado en 1927 se lanzó como una campaña a gran escala de promoción internacional de Barcelona. El pliego de condiciones dictaba que además de las infraestructuras portuarias —un canal interior— y ferroviarias, se debían prever los espacios de almacenes y de actividad comercial e industrial.

Concurrieron ingenieros de todo el mundo y se presentaron 56 propuestas, pero el concurso no tuvo ganador. El proyecto del danés Bjørn Petersen recibió el primer accésit, retribuido con 40.000 ptas. Tiempo después, el ingeniero Blas Sorribas fue el encargado de redactar el proyecto ejecutivo.

La propuesta de Petersen fue la base para construir una maqueta espectacular, con luz y agua, que se instaló en el área dedicada al puerto del Pabellón de Barcelona en la Exposición Internacional de 1929. Si la concentración de 1915 en la plaza de Sant Jaume había recibido el apoyo de la sociedad civil, ahora la ambición del puerto franco pasaba a ser un tema de masas: la maqueta fue uno de los mayores atractivos de la Exposición.

«La parte de la izquierda de la sala está destinada a presentarnos los proyectos del Puerto Franco actual. Un gran diorama nos da una pequeña visión de la zona franca, con sus muelles y canales, sus grúas en movimiento y el encenderse y apagarse de las luces según sea de noche o de día. El agua es de verdad, y tiene un cierto movimiento que hace que algunos barquitos se hundan.

Grandes cuadros contienen los anteproyectos del Puerto Franco premiados en el concurso internacional celebrado y ganado por un ingeniero danés...»

Diario *La Publicitat*, 7 de marzo de 1930



El pabellón de la ciudad de Barcelona en la Exposición Internacional de 1929 acogió, entre otras, una instalación del Consorcio del Puerto Franco. En ella se presentaban los antecedentes históricos de esta aspiración y las propuestas para hacer efectiva la Zona Franca. 1929-1930. Carles Fargas i Bonell, Archivo Fotográfico del Centro Excursionista de Cataluña



Plano del proyecto de puerto franco, obra del ingeniero danés Bjørn Petersen. *Anuario del Consorcio de la Zona Franca*, 1928. Archivo Histórico del Colegio de Arquitectos de Cataluña

LA REORIENTACIÓN: DE PUERTO FRANCO A ZONA INDUSTRIAL

6



Vista actual de la Zona Franca. Archivo del Consorcio de la Zona Franca

El proyecto que Blas Sorribas entregó en 1930 al Consorcio mostraba el puerto franco en su esplendor, con los muelles en espina de pez rodeados de almacenes y fábricas en un recinto cerrado de más de 1.000 ha. El diseño incluso se incorporó al Plan Comarcal de 1953, pero por entonces ya hacía tiempo que todo apuntaba en otra dirección.

La ley de zonas francas de 1929 había aprobado un espacio dual, con un depósito franco y una zona franca, en la que se autorizaban industrias inexistentes en el Estado o que necesitaran apoyo para exportar. La norma alejaba a Barcelona de tener un gran puerto franco cerrado como el de Hamburgo, pero concordaba con las limitaciones y tendencias que ya se notaban en la década de 1930. Las exiguas cifras de mercancías en tránsito, el bajo nivel exportador (excepto en el automóvil) y la escasa inversión para abordar las infraestructuras necesarias hacían difícil un proyecto de la magnitud del puerto franco y, en cambio, hacía mucha falta una zona franca concebida como gran polígono industrial.

La guerra y la política autárquica paralizaron todas las operaciones y las parcelas expropiadas por el Consorcio seguían cultivadas en régimen de arrendamiento por los antiguos propietarios, hasta que la apertura del gran complejo de la SEAT en 1953 afianzó la orientación hacia la constitución de una gran zona fabril.



El decreto de 1929 delimitó las funciones de los puertos francos, los depósitos francos y las zonas francas. Tan solo en estas últimas se permitirían las actividades industriales. *Gaceta de Madrid*, 13 de junio de 1929. Agencia Estatal del Boletín Oficial del Estado



El Grupo de Arquitectos y Técnicos Catalanes para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea (GATCPAC) incorporó el proyecto de Zona Franca con canales navegables al Plan Macià, que buscaba racionalizar y extender la metrópoli, 1932. Archivo del Colegio de Arquitectos de Cataluña



En un contexto bélico y de cambio social revolucionario, en 1937 la CNT defendía que la Zona Franca se convirtiera en una realidad en beneficio del comercio y de la producción. *Solidaridad Obrera*, 22 de junio de 1937. Centro de documentación CEDALL



Inundaciones en los terrenos, todavía agrícolas, del Consorcio de la Zona Franca, 26 de Febrero de 1944. Pérez de Rozas, Archivo Fotográfico de Barcelona



A pesar de que el Plan Comarcal de Ordenación Urbana de Barcelona aprobado en 1953 formalmente preveía aún una Zona Franca con canales navegables, el proyecto de la Zona Franca como un recinto cerrado con canales navegables ya se había reorientado hacia la división entre un área portuaria en el frente marítimo y un polígono industrial abierto en el interior. *Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia*, 1954. Archivo MUHBA

LA FÁBRICA DE BARCELONA

7



Antonio de la Rosa (con la vara), secretario general del Consorcio, muestra el proyecto de Zona Franca, entre otras autoridades y de izquierda a derecha, a Santiago Cruïlles Peratallada, director general de Transportes Terrestres; a Josep Maria Porcioles, alcalde de Barcelona; al subsecretario del Ministerio de Obras Públicas, Santiago Udina Martorell, y al comisario del Plan de Desarrollo, Laureà López Rodó, c. 1966. Archivo del Consorcio de la Zona Franca

La decisión de ubicar SEAT en la Zona Franca por la proximidad a las instalaciones portuarias y por el régimen de franquicia, como complemento de la existencia de mano de obra cualificada en Barcelona, resultó decisiva para su lanzamiento como gran área industrial. Una interpretación más flexible de las restricciones para instalarse ampliaba el campo de posibilidades.

La ley de 1965 completó la definición y delimitación de territorios al adjudicar, por un lado, 400 de las hectáreas expropiadas para ampliar el puerto de Barcelona, y al otorgar, por el otro, el carácter de polígono industrial a todo el interior, con algunos ámbitos de régimen aduanero especial. Tres años después, el Plan Parcial del Polígono Industrial de la Zona Franca consagraba la orientación industrialista e incluía una reserva de espacio para un gran equipamiento público, la Unidad Alimentaria Municipal (el futuro Mercabarna).

Entre 1967 y 1972 el ritmo de instalación de empresas fue intenso. La Zona Franca se perfiló como distrito industrial de la automoción en Barcelona (sector del metal) y como polo de distribución y de industria alimentaria, entre otros sectores. No pocas empresas llegaron por traslado desde zonas urbanas más céntricas, como El Poblenou. La Zona Franca era la gran fábrica de Barcelona en términos técnicos y económicos, pero también sociales y políticos, como foco del movimiento obrero y antifranquista en la metrópoli.



La Zona Franca se convirtió en el gran espacio industrial del municipio de Barcelona y del conjunto de la metrópoli, con una destacada presencia del sector del metal. Sus trabajadores fueron especialmente activos en las luchas sindicales y políticas del franquismo tardío y los primeros años de la democracia. Soldador de la SEAT, década de 1950. Pérez de Rozas, Archivo Fotográfico de Barcelona



Perspectiva aérea de los terrenos para Motor Ibérica, con la planta de SEAT al fondo, década de 1960. Archivo del Consorcio de la Zona Franca



Plan parcial de ordenación urbana aprobado el 16 de febrero de 1968 sobre una extensión de 728 hectáreas. Registro de Planeamiento Urbanístico de Cataluña



Manifestación de los trabajadores de la SEAT, 1979. Pérez de Rozas, Archivo Fotográfico de Barcelona



Convenio laboral de dos empresas vinculadas al grupo en la Zona Franca, 1981. Archivo de Estudios Históricos de la Automoción

Distrito del automóvil

7a



Las instalaciones de Ford Motor Ibérica en el Poble Nou, 1935. Foto Ferran. Archivo Nacional de Cataluña

La industria de la automoción ha sido un puntal histórico del depósito franco y de la Zona Franca. En 1923 Ford se trasladó del depósito franco de Cádiz a la avenida de Icaria de El Poble Nou, en régimen de franquicia desde 1928: en estas naves, en 1929 se montaron 6.904 turismos y 5.123 camiones. General Motors siguió el mismo camino. Instalada primero en Málaga y después en Madrid, en 1932 se trasladó a un taller con franquicia cerca de la Sagrada Familia. Ambas empresas tenían la Zona Franca en el punto de mira. En 1935 Ford se planteó construir una gran factoría, y el mismo año, General Motors planeó una planta para 20.000 vehículos anuales. Pero todo se detuvo con la guerra y la autarquía.

En 1948 el INI autorizó la implantación de SEAT en Barcelona, después de muchas reticencias. La mano de obra cualificada, una industria auxiliar potente y el puerto decantaron la decisión, y la empresa se ubicó en la Zona Franca, donde podía contar con franquicia aduanera y terrenos. En 1953 abrió sus puertas. A partir de 1957 comenzó a producir el Seat 600, y en la década de 1970 superó los 25.000 trabajadores. No muy lejos se ubicaron las dos grandes factorías de vehículos pesados: Motor Ibérica en 1967, procedente de El Poble Nou, y ENASA-Pegaso en 1971, heredera de la Hispano Suiza y procedente de Sant Andreu.



Portada de *La Vanguardia*, 16 de octubre de 1952. Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona



Embarque de coches de SEAT para su exportación a Yugoslavia, 1969. Pérez de Rozas, Archivo Fotográfico de Barcelona



Fabricación del modelo 600 de SEAT, 1969. Pérez de Rozas, Archivo Fotográfico de Barcelona



Actividad en Mercabarna el día de su inauguración oficial por el alcalde Porcioles, 1971. Pérez de Rozas (fragmento), Archivo Fotográfico de Barcelona

Mercabarna abrió sus puertas en la Zona Franca en 1971, con el traslado del Mercado Central de Frutas y Verduras, que desde 1921 estaba en El Born. Le siguieron el Matadero en 1979, el Mercado Central del Pescado en 1973 y el Mercado Central de la Flor el año siguiente. En el recinto está también la ZAC o Zona de Actividades Complementarias, que en 2017 contaba con más de cuatrocientas empresas. En total, el complejo ocupa 90 ha, aloja a unas setecientas empresas y exporta un tercio de los productos que circulan por él.

LA LLEGADA DE GRANDES ESTABLECIMIENTOS LOGÍSTICOS

8



El ramal ferroviario de la calle 4 de la Zona Franca, clave para el transporte ferroviario de mercancías con origen o destino al puerto. El viaducto elevado que cruza la imagen pertenece a la futura línea L10 Sur del metro, 2015. Francisco Urrutia. Archivo del Consorcio de la Zona Franca

Los cambios tecnológicos y la globalización económica, incluidas las deslocalizaciones, junto con la ambición de crear un gran nodo de conexiones intermodales con el puerto y el aeropuerto, las comunicaciones terrestres y las telecomunicaciones, han modificado la accesibilidad y la fisonomía de la Zona Franca.

La disminución de la actividad industrial en las décadas más recientes vació espacios que han ocupado las actividades logísticas. Es el caso de los terrenos que SEAT retornó al Consorcio y que fueron asignados al Parque Logístico de la Zona Franca o, más recientemente, los terrenos liberados junto a la calle A que el Consorcio ha arrendado a la sociedad público-privada que gestiona la Zona de Actividades Logísticas del Puerto.

Sin embargo, la industria mantiene más de un cuarto de la superficie del polígono, entre las que están Nissan Motor Ibérica como fábrica integral y una planta de carrocería de SEAT que se mantiene en la Zona Franca, conectada por ferrocarril con Martorell. Últimamente se estudian modalidades de reindustrialización innovadoras con pequeñas y medianas empresas. Mercabarna, a su vez, se beneficia de las nuevas facilidades logísticas a la hora de proveer a la ciudad y de reforzar su papel como polo de distribución de productos de proximidad.



Trabajos de carga de mercancías. La logística ha ocupado algunos espacios dedicados anteriormente a la industria, década de 2000. Archivo del Consorcio de la Zona Franca



Imagen actual del acceso principal al Parque Logístico de la Zona Franca. Archivo del Consorcio de la Zona Franca



Vista actual de la terminal de contenedores de Barcelona, una de las principales plataformas logísticas del Mediterráneo. Archivo del Puerto de Barcelona

CRUCE METROPOLITANO SOSTENIBLE

9



La reducción de agravios ambientales, la nueva movilidad y el impulso de actividades económicas inclusivas son los retos del futuro de este espacio. Archivo del Consorcio de la Zona Franca

Los retos de futuro que se plantean para la Zona Franca y para el conjunto del delta están en consonancia con la búsqueda de un nuevo modelo de ciudad más vivible. El Ayuntamiento de Barcelona impulsa, en colaboración con los de L'Hospitalet y El Prat, el Plan Director Estratégico de la plataforma económica del delta del Llobregat.

Por una parte, el Plan plantea la reindustrialización y el impulso de actividades económicas innovadoras y que generen puestos de trabajo inclusivos sobre el suelo industrial disponible. Por otra parte, aborda la reducción de los impactos de las industrias y de la implantación de las grandes infraestructuras de comunicación, con el objetivo de avanzar hacia la sostenibilidad ambiental y hacia una mayor urbanidad e integración de este territorio en el conjunto metropolitano, favorecida ahora también por la llegada del metro.



La laguna de Cal Tet, delta del Llobregat, en una imagen actual. Archivo del Consorcio de los Espacios Naturales del Delta del Llobregat



Actualmente, la Línea 9 Sur del Metro llega al Parque Logístico y a Mercabarna. La proyectada Línea 10, en el futuro, conectará la Zona Franca Litoral con el Polígono Pratense. Guillem Riera, Archivo del Consorcio de la Zona Franca

EL PUERTO FRANCO Y FÁBRICA DE BARCELONA

EL ANTIGUO SUEÑO MERCANTILISTA

1681

El *Político discurso*, de Narcís Feliu de la Penya, relata la apuesta de las élites gremiales barcelonesas para conseguir el proteccionismo textil, un puerto franco y una compañía comercial, siguiendo el modelo mercantilista holandés.

1701

El Consell de Cent decide llevar la petición del puerto franco a las Cortes catalanas.

1702

Felipe V concede la Casa del Puerto Franco en las Cortes de 1701-1702, junto con la creación de una compañía mercantil y el libre comercio con América. Carlos III de Austria lo revalidó en las Cortes de 1705-1706, en plena guerra de Sucesión.

1711

Se impulsa la construcción de la Casa del Puerto Franco cerca del muelle, donde ahora está La Barceloneta. Su existencia fue efímera debido a la guerra y a la derrota de 1714.

EL DEPÓSITO COMERCIAL DE PRODUCTOS COLONIALES [1872-1898]

1872

Desde la segunda década del ochocientos, la Junta de Comercio proponía un depósito comercial para almacenar productos coloniales. El tema fue recurrente y, finalmente, en 1872 se constituye en Barcelona la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito.

1873

El Gobierno de la I República autoriza el depósito comercial del puerto, en la línea de los *entrepôts* franceses y los *docks* británicos, y lo concede a la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito.

1876

La unificación italiana había abolido la franquicia de la ciudad de Génova, pero en 1876 su puerto obtiene obtuvo un recinto en régimen franco aduanero moderno. La otra competidora de Barcelona, Marsella, disponía de un gran depósito comercial.

1881

El Senado de Hamburgo incorpora a la ciudad en la unidad aduanera alemana, a excepción de una parte del puerto. Nace así el moderno *Freihafen* o puerto franco de Hamburgo, que pronto se convierte en un referente. Copenhague crea el suyo en 1891.

1888

Se autoriza a la Compañía de los Almacenes Generales a realizar algunas operaciones de transformación de los productos almacenados.

1898

Se pierden las colonias de Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Se pierden las colonias de Cuba, Puerto Rico y Filipinas.

LOS COMBATES POR EL PUERTO FRANCO O LA ZONA NEUTRAL [1899-1915]

1899

El fin de los mercados coloniales, la filoxera y la crisis comercial con Francia incentivan que Fomento del Trabajo Nacional le pida al Gobierno que conceda un puerto franco o zona neutral para fomentar la exportación. En 1900 la Junta del Puerto se adhiere a la petición.

1899

Ricard Alsina propone, en el Proyecto de Unificación de Barcelona con las Poblaciones de su Llano (las agregaciones habían tenido lugar en 1897), un nuevo recinto portuario cerrado al pie de Montjuïc, en la línea del *Freihafen* de Hamburgo.

1901

La Comisión de delimitación del puerto franco propone crear una zona neutral de más de 40 km² en todo el frente costero del delta del Llobregat, excavando su puerto en el margen izquierdo del río—y contiguo al existente—, como en Hamburgo y Copenhague.

1903 and 1911

Los proyectos de ley para crear zonas neutrales se detienen una y otra vez por la férrea oposición de los cerealistas castellanos y aragoneses. Los puertos francos propuestos son diversos, pero el ataque, visceral, se centra en Barcelona y Cataluña.

1914

La parálisis de los puertos europeos a causa de la Primera Guerra Mundial favorece que el Estado acabe resolviendo de manera favorable la demanda de puertos francos. El Ayuntamiento de Barcelona se pone ahora al frente de la petición, en una apuesta clara por una gestión portuaria municipal.

1914-1915

Los agraristas se enfrentan de nuevo al proyecto presentándolo como un conflicto entre periferia y centro peninsular: «El principal porvenir de España está en el suelo». La ley vuelve a pararse.

1915

El 10 de octubre se reúne la Asamblea Económica de Instituciones y Entidades en el Saló de Cent, con el aval de 499 municipios catalanes, en defensa de la Zona Neutral de Barcelona.

LA GESTIÓN DE UN DEPÓSITO FRANCO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUERTO [1916-1929]

1916

El llamado «Decreto Alba», dictado por el Gobierno para salir del callejón sin salida, concede tan solo un depósito comercial. El Ayuntamiento lidera la actuación para ponerlo en marcha, y al año siguiente se consigue la equiparación con el depósito franco de Cádiz.

1917

Se crea el Consorcio del Depósito Franco de Barcelona, origen del órgano de gestión actual. Lo preside el Ayuntamiento de Barcelona y en él figuran Fomento del Trabajo, la Junta del Puerto, la Cámara de Comercio e Industria, el Instituto Agrícola y asociaciones obreras del puerto.

1918

El ingeniero Josep Cabestany proyecta las instalaciones del Depósito Franco entre el puerto y el Llobregat.

1920

Se agregan al municipio barcelonés 900 ha de La Marina de L'Hospitalet para la zona del futuro puerto franco, declaradas expropiables por la Ley de 11 de mayo de 1920.

1921

En julio se inaugura el depósito franco provisional, arrendado a Crédito y Docks, la sucesora de la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito.

1925

Se otorga la exclusividad de la extracción de arena de las playas al Consorcio, como mecanismo de financiación.

1926

Primo de Rivera modifica la composición del Consorcio para asegurar el control estatal. El *comisario regio*, introducido el año anterior, pasa a ser el presidente, en detrimento del alcalde, y supervisa la acción municipal.

1927

Expropiaciones en marcha en el delta del Llobregat y se aprueba el decreto de ampliación de movimientos y mercancías autorizados en el Depósito Franco.

1927

El Consorcio plantea la convocatoria internacional de un concurso de anteproyectos del puerto franco. Se presentan a él 56. Se declara desierto y se otorga un accésit al ingeniero danés Bjørn Petersen.

1928

La factoría de Ford en El Poblenou se incorpora al régimen de depósito franco. La empresa se había trasladado allí desde el puerto franco de Cádiz en 1923, atraída por la mano de obra especializada y por la red de fabricantes de componentes de Barcelona.

1928

Un real decreto autoriza un ramal ferroviario de ancho europeo, no en la línea de Barcelona a Portbou, como había pedido el Consorcio, sino en la vía transpirenaica de Puigcerdà. En paralelo, se propone la autopista de Barcelona a Bilbao para conectar con los puertos y las áreas industriales del Cantábrico.

1929

La promoción del puerto franco, presentado como el gran sueño de Barcelona, culmina en la Exposición Internacional. La maqueta exhibida ejerce un gran impacto en la ciudadanía.

SETTING UP AN INDUSTRIAL AREA [1929-1953]

1929

El Decreto Ley del 11 de junio sobre puertos, depósitos y zonas francas clarifica el panorama. A diferencia del modelo integral del *Freihafen* de Hamburgo, el decreto establece en Barcelona y en Cádiz una combinación dual de depósito franco y de zona franca, esta última concebida como polígono de actividades industriales que o bien no existían en España, o bien les faltaba carácter exportador, o bien, teniéndolo, pasaban por dificultades. El consorcio cambia de nombre y pasa a denominarse Consorci de la Zona Franca de Barcelona.

1930

Blas Sorribas presenta el proyecto ejecutivo del puerto para la Zona Franca que le había encargado el consorcio a raíz del concurso, pero nunca llegó a construirse.

1932

General Motors Peninsular ubica la fábrica en una nave amparada por la franquicia portuaria de la calle de Mallorca, cerca de la Sagrada Familia.

1935

Los proyectos para instalar la fábrica Ford en la Zona Franca y planes similares de General Motors quedan parados por la guerra.

1937

La ambición de un cambio social revolucionario no modifica el rumbo: «Sin duda, la zona destinada al Puerto Franco de Barcelona es el futuro de la zona industrial», y «si tal vez ha pasado la oportunidad de hacer un puerto franco, quizás sería conveniente una zona neutral, aprovechando la situación geográfica» (Comité Único del Consorcio).

1950

Se constituye la SEAT y se inicia a la construcción de una gran planta automovilística justo en medio de los terrenos expropiados de la Zona Franca.

1953

Se aprueba el Plan Comarcal, que mantiene la previsión de un puerto propio de la Zona Franca en el margen izquierdo del delta del Llobregat.

LA GRAN FÁBRICA DE BARCELONA [1953-1977]

1953

La SEAT abre la factoría con el modelo Seat 1400, y se consagra en 1957 con la salida de sus naves del Seat 600.

1965

La Ley 102/1965 integra el puerto interior de la Zona Franca en el puerto de Barcelona y remite al Plan General del Puerto para la delimitación de la zona de servicio de este y de los terrenos que continuarán gestionados por el Consorcio.

1967

Se instalan en la Zona Franca las plantas de Bayer Hispania y de Motor Ibérica.

1967

En el mes de julio, las 60 empresas que han solicitado establecerse en la Zona Franca ocupan 1.289.485 m².

1968

Se aprueba el Plan Parcial del Polígono Industrial de la Zona Franca, que consolida su delimitación y ordenación. El Consorcio quiere promover el crecimiento industrial, paliar la falta de suelo industrial en el municipio y acoger el traslado de fábricas desde áreas más céntricas de la ciudad, como El Poblenou.

1971

Se instala el complejo automovilístico de ENASA (Pegaso), hasta entonces ubicado en Sant Andreu, y Mercabarna, que sustituye al mercado central de El Born.

1971

Las grandes empresas de la Zona Franca, y en especial la SEAT, son protagonistas de una intensa lucha obrera y antifranquista. El 18 de octubre de 1971, Antonio Ruiz muere durante el desalojo policial de la fábrica.

1971

En el mes de diciembre, 149 empresas dan trabajo a aproximadamente 40.000 trabajadores, y ocupan 3.904.040 m².

1972

En el mes de diciembre, las 157 empresas instaladas en la Zona Franca dan trabajo a 46.710 personas, tres cuartas partes de las que trabajan en empresas de más de 500 puestos de trabajo, y en su mayoría en el sector del automóvil.

1975

La mayor parte del suelo del polígono ya está ocupado, y el Consorcio aprueba la promoción de suelo y de actividad en otros lugares.

CRISIS E INCERTIDUMBRES [1977-1994]

1977

La compra de terrenos para el Centro Integrado de Transportes y Almacenamiento en El Vallès desemboca en 1977-1979 en una estafa del delegado del Estado y del secretario general del Consorcio, que queda cuestionado como agencia de promoción económica.

1980

El Consorcio vende al Puerto 120 ha de terreno en las que, posteriormente, se instala la ZAL (Zona de Actividades Logísticas). Cuatro años después se venden 90 ha a Mercabarna. La crisis industrial había frenado la ocupación del polígono.

1987

Tras de una década de crisis industrial, y una vez recuperadas las finanzas del descalabro por corrupción, el Consorcio retoma sus actividades de promoción económica participando en la creación del Parque Tecnológico del Vallès.

1994

El polígono se reorienta hacia la logística con el Plan Delta del Llobregat: un convenio de cooperación en infraestructuras, accesos y medio ambiente entre el Ministerio de Obras Públicas y las administraciones municipales.

ESPACIOS LOGÍSTICOS Y NUEVAS SENSIBILIDADES [1994-2017]

1994

El Puerto de Barcelona construye la ZAL (Zona de Actividades Logísticas).

1995

SEAT devuelve un paquete de 40 ha de los terrenos que ocupa en alquiler, y el Consorcio los destina a crear el Parque Logístico de la Zona Franca.

2001

Se aprueba el Plan Especial del Parque Logístico de la Zona Franca.

2004

SEAT culmina el traslado de las cadenas de montaje a Martorell, y mantiene en la Zona Franca una parte de la producción.

2011

Cierra Iveco, sucesora de Pegaso e Hispano Suiza. El sector del automóvil sigue presente en la Zona Franca con el parque de proveedores, con parte de la producción de SEAT y con Nissan Motor Ibérica.

2014

El grupo Cooperativa Consum, dedicado a la distribución alimentaria, construye una plataforma logística de 92.000 m².

2015

El 29 % de la superficie de la Zona Franca (sin contar Mercabarna y el Parque Logístico) aún es industrial. Se apuntan otros modelos de actividad y el Ayuntamiento propone al Consorcio un nuevo parque para pequeñas y medianas empresas industriales.

2016

Primera conexión directa en metro: se inaugura la línea 9.

2017

La empresa FedEx anuncia la instalación en la Zona Franca de un centro de operaciones de 16.900 m².

2017

El Ayuntamiento de Barcelona anuncia un nuevo Plan Director Estratégico de la plataforma económica del delta del Llobregat, plan que pone un énfasis renovado en los valores medioambientales, el empleo, las sinergias entre las actividades, la calidad urbana y la conectividad de este espacio que es clave para todo el ámbito metropolitano.

