

Espoliacio, impunitat i negoci: la segregació de la Marina al 1920

Jesús A. Vila



Espoliació, impunitat i negoci: la segregació de la Marina al 1920

Expolio, impunidad y negocio: la segregación de la Marina en 1920

Expoliation, impunity and business: the segregation of the Marina in 1920

Jesús A. Vila

(periodista)

RESUM

L'article analitza la segregació produïda al 1920 de 935Ha de terres del sud del terme de l'Hospitalet per bastir el port franc de la ciutat de Barcelona. Fa un repàs de la història dels projectes de dipòsits francs i ports francs fins a arribar a la noció de zones franques que al final van prosperar com a eix industrial i motor de l'economia catalana a partir dels anys 60 del segle passat. L'article analitza també la conjuntura d'agregacions territorials que va viure Barcelona des de finals del segle XIX i fins a principis del XX, en el context de les quals es produeix l'annexió de la Marina hospitalenca i també l'estructura de la propietat de les terres segregades i el pes econòmic de les elits catalanes en tot el procés.

Paraules clau: Segregació - port franc - zones franques - motor econòmic - l'Hospitalet

RESUMEN

El artículo analiza la segregación producida en 1920 de 935Ha de tierras del sur del término de L'Hospitalet para construir el puerto franco de la ciudad de Barcelona. Hace un repaso de la historia de los proyectos de depósitos francos y puertos francos hasta llegar a la noción de zonas francas que al final prosperaron como eje industrial y motor de la economía catalana a partir de los años 60 del siglo pasado. El artículo analiza también la coyuntura de agregaciones territoriales que vivió Barcelona desde finales del siglo XIX y hasta principios del XX, en el contexto de las cuales se produce la anexión de la Marina hospitalense y también la estructura de la propiedad de las tierras segregadas y el peso económico de las élites catalanas en todo el proceso.

Palabras clave: Segregación - puerto franco - zonas francès - motor económico - l'Hospitalet

ABSTRACT

The article analyzes the segregation produced in 1920 of 935Ha of lands in the south of the municipality of L'Hospitalet to build the free port of the city of Barcelona. It reviews the history of free warehouses and free ports projects up to the notion of free zones that eventually prospered as an industrial hub and engine of the Catalan economy from the 1960s onwards. The article also analyzes the conjuncture of territorial aggregations that Barcelona lived through from the end of the 19th century to the beginning of the 20th, in the context of which the annexation of the Hospitalense Navy took place and also the structure of the ownership of segregated lands and the economic weight of the Catalan elites in the whole process.

Keywords: Segregation - free port - free zones - economic engine - l'Hospitalet

Aquest article és un avançament del llibre (em premsa): *Quan l'Hospitalet va perdre la platja. Espoliació, impunitat i negoci: un segle de la segregació de la Marina*. L'Hospitalet: Foment de la Informació Crítica, 2020.

1. Introducció

Explicar en poques paraules com i per què es va produir la pèrdua de la meitat del terme municipal de l'Hospitalet ara fa un segle, no resulta fàcil. Els fets són els fets, però explicar-los, sovint comporta aprofundir en realitats múltiples que en justifiquen les causes i probablement els resultats i encara així, quan es tracta de fets històrics, mai hi ha la seguretat total que no hagin intervingut porcions incontrolables d'atzar i efectes conjunturals perfectament imprevisibles. Si d'entrada resulta sorprenent que un terme municipal pugui ser partit en dos sense un ampli consens, encara resulta més sorprenent que no es provoqui un daltabaix en les reaccions del perjudicat. Per tractar d'entendre-ho vam pensar que calia mirar la qüestió des de diferents punts de vista: la dinàmica econòmica, el paper de les elits, l'hegemonia dels partits, el recorregut històric del marc geogràfic, l'estructura de la propietat i els esdeveniments polítics en la conjuntura de la Restauració, de la dictadura de Primo de Rivera, de la República i del franquisme, fins arribar a nosaltres. I tot plegat, de manera sintètica, fixant clarament els protagonistes de la història: primer, la ciutat de Barcelona i la batalla per un port de primera magnitud. Després, la ciutat de Barcelona en el seu desenvolupament urbà vocacionalment annexionista i, finalment, un dels municipis suburbialitzats en aquest cas excessivament involucrat territorialment en les aspiracions de la metròpoli com per no sortir rebut: l'Hospitalet de Llobregat.

A l'hora de determinar què havia passat en realitat, no vam tenir més remei que entendre que s'havia desproveït el municipi injustament de terres que li eren pròpies, que s'havia fet amb una total manca de responsabilitat davant les lleis del moment i que s'havia produït per obtenir-ne un important benefici econòmic. El diccionari hi posa substantius a aquestes accions: *espoliació*, *impunitat* i *negoci*. Sense aquesta espoliació, sense la impunitat aplicada i sense l'objectiu indissimulat d'obtenir astronòmics rendiments econòmics, l'Hospitalet avui disposaria de 935 ha més i, segurament, d'un tros de platja al costat de la Farola.

Això passa en el primer quart de segle, uns anys especialment convulsos a casa nostra, on la lluita de classes està en el seu punt àlgid, abans de la derrota total d'una d'elles a la Guerra Civil. Anys permanents d'*espoliació* de les classes subalternes, d'*impunitat* del poder sobre els drets dels més fràgils i de creixent acumulació de capital, de *negocis* aclaparadors dirigits per les elits econòmiques del país. En aquest sentit, la història de l'Hospitalet del segle xx és, simplement, la història d'una ciutat que és pura mercaderia en mans alienes. Per altra banda, com tantes altres.

L'Hospitalet es deixa arrabassar la meitat del terme reclamant exclusivament uns pocs diners, que es deuen, i preocupat perquè deixarà d'ingressar els tributs dels propietaris que canvien de municipi. Accepta, sense que la llei ho contempli i sense que

ningú surti en el seu auxili, perdre les millors terres de regadiu del sud del Llobregat, i la platja on encara hi resideix un col·lectiu de pescadors, i hi participa activament en el reconeixement de la mutilació soferta, participant en la fixació de les noves fites del terme. Tot plegat, per un port que reclama amplis espais per l'intercanvi i la manipulació de mercaderies, amplis espais que mai farà servir totalment, perquè els administradors de la segregació aviat veuran que el que cal es instal·lar-hi indústries en una part substancial del territori adquirit a preu de ganga i forçadament. D'aquest procés extraordinari de creixement econòmic que s'impulsa des de les terres de Marina, l'Hospitalet no en traurà cap rendiment específic, més enllà de la seva contribució general al progrés del país que, en realitat, no arribarà fins pocs anys abans d'acabar el segle.

La seva debilitat estructural —municipi tradicional d'acollida de mà d'obra, amb la seva terra majoritàriament en mans alienes i sense una mínima burgesia local emprenedora, elements que fixen el seu urbanisme, el seu creixement econòmic i la seva autonomia política— marcarà la seva història al llarg de tots aquests anys i el seu humiliant paper subaltern en aquest punt, l'impedirà fins i tot ser convidat a la taula dels que administren les seves terres espoliades: l'Hospitalet mai no ha format part del Consorci de la Zona Franca creat sobre la base de la gestió del territori segregat.

L'article ha begut de la recerca de múltiples especialistes i companys —des de Manuel Domínguez al seu blog Local-Mundial, passant per Jordi Ferrer Pumareta publicat també a *Quaderns*, fins a la llarga llista que figura a la bibliografia—, i el que s'ha fet, a través dels seus esforços, es presentar una lectura lligada dels fets i una interpretació gairebé inevitable de la catàstrofe. Bo serà que ens submergim en el marc on es produeix el saqueig de terres i la petita i trasbalsadora història del procés.

2. El cop de destrat de la llei de 1920

El dia 12 de maig de 1920 —aquest any 2020 ha fet exactament un segle—, la *Gaceta de Madrid*, antecedent del *Boletín Oficial del Estado* publicava en el seu núm. 133, una llei, aprovada per les Corts, sancionada pel rei Alfons XIII i tramitada pel ministre d'Hisenda Domínguez Pascual, que consta de tres únics articles —en realitat només dos pel que fa al cas que ens ocupa— i escassament una columna de llargada, que retallava el terme municipal de l'Hospitalet gairebé al 50%.

En concret, l'anunci de la *Gaceta*, posa l'accent en tres accions simultànies que s'han considerat vinculades però que, en realitat, podrien haver-se produït separatament en el temps, sense implicació directa entre elles. A saber: 1. L'aprovació d'un projecte de dipòsit franc annex al port de Barcelona i l'expropiació dels terrenys indispensables per fer-lo realitat. 2. La delimitació dels terrenys necessaris de l'anunciat dipòsit que anaven des de la muntanya de Montjuïc fins a la desembocadura del Llobregat i de la línia de costa fins al traçat transversal del ferrocarril de Barcelona a Vilanova i 3. L'agregació d'aquests terrenys referits al projecte al terme municipal de Barcelona.



Pàgines de la Gaceta de Madrid on es publica la llei de maig de 1920 on se segreguen les terres de Marina. Font: Gaceta de Madrid (en línia)

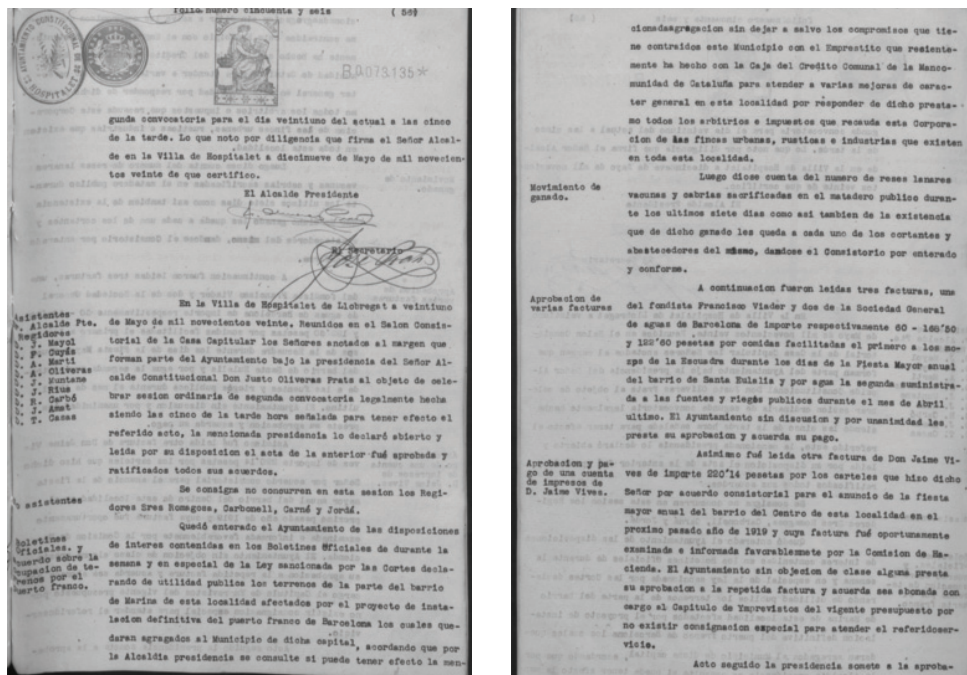
Això que sancionava el rei, determinava en el seu article núm. 1, que es declaraven "de utilitat pública, a los efectos de la ley de 10 de enero de 1879 y el Reglamento para su aplicación, los terrenos afectados por el proyecto de instalación definitiva del puerto franco de Barcelona, formulado por el ingeniero D. José Cavestany y aprobado por la Real Orden del Ministerio de Hacienda de 4 de noviembre de 1918, así como los terrenos comprendidos entre los límites del proyecto y la línea que por el sur delimita la zona marítimo-terrestre, el margen izquierdo del río Llobregat hasta 160 metros aguas arriba del eje longitudinal del puente que el ferrocarril de Barcelona a Vilanova tiene construido sobre dicho río y una línea paralela a la explanación de dicho ferrocarril distante 160 metros del eje de la vía". El mateix article aclareix alhora que "...Los terrenos comprendidos en el párrafo anterior que forman parte de otros términos municipales quedarán agregados al de Barcelona". I finalment, en el segon article, es fixa la norma de l'aspecte que, en aparença, havia de resultar més controvertit: la manera de fer-se efectiva l'expropiació dels terrenys afectats, per la qual cosa indica que "para la efectividad de lo establecido en el anterior artículo, la expropiación de los terrenos de propiedad particular, en lo que sean necesarios para la construcción del Depósito franco o por las urbanizaciones inmediatas al mismo, se llevará a cabo de acuerdo a los preceptos de la citada ley de 10 de enero de 1879 y el Reglamento para su aplicación" aclarint a continuació que "el justiprecio se determinará por el valor que los terrenos tuvieran en dicha fecha de 4 de noviembre de 1918", és a dir, en la data d'aprovació del projecte de port franc i no pas en la data posterior de l'aprovació d'aquesta llei.

El tercer article de la llei es refereix a la declaració d'utilitat pública del dipòsit franc de Santander sense que, en aquest cas, s'esmenti res relatiu als terrenys adjacents ni encara menys a l'agregació dels terrenys afectats, només a la data del justipreu, que s'ajusta a l'aprovació del projecte respectiu d'un any abans.

De fet, aquesta llei de maig de 1920 que segrega la meitat pràcticament d'un terme municipal amb només 19 paraules, crida l'atenció també per la seva simplicitat: executa un projecte d'aparent enorme transcendència per l'intercanvi de mercaderies en un dels principals ports del Mediterrani com és Barcelona, converteix en matèria d'expropiació més de 900 hectàrees de terres de conreu en plena explotació al costat mateix d'una gran ciutat amb un considerable mercat de consum, i la única cosa sobre la que fixa l'atenció és el mecanisme del justu preu dels terrenys expropiables. És a dir, el que veritablement preocupa al legislador i al ministeri encarregat és l'efectivitat econòmica de la decisió presa, que serà, en efecte, allò que històricament resultarà més significatiu com es posarà de manifest en aquest treball. No sembla preocupar gens ni mica el caràcter polític d'una decisió que hagués hagut de provocar més dubtes: l'oposició del municipi que perdia la meitat del seu terme municipal i la seva intervenció en la iniciativa tractant-se com es tractava d'un projecte de forta incidència econòmica i transcendència de futur, en un moment de fort creixement econòmic i demogràfic de l'*hinterland* barceloní.

És precisament aquest aparent servilisme municipal i la manifesta passivitat de resposta, el que resulta més significatiu i és sobre aquesta reacció municipal i les seves ignorades raons i conseqüències, sobre la que se centrarà bona part del present treball. I, necessàriament, sobre tots els aspectes colaterals però transcendents que, al nostre parer, expliquen els fets: les dinàmiques municipals de Barcelona en ordre a desenvolupar el port al llarg de la història, els projectes econòmics de dipòsit comercial i port franc arran del paper de les grans metròpolis portuàries i les conjuntures particulars de creixement econòmic en el moment de desenvolupar-se aquests projectes, l'estructura i interessos de les elits econòmiques de Catalunya i el seu pes en les decisions polítiques del període, l'escàs paper de les lleis municipals, l'estructura de la propietat de la terra als municipis de l'òrbita barcelonina i les dinàmiques agregacionistes de finals del XIX i principis del XX. Aspectes, tots ells, estretament vinculats i explicables en el context històric, que han d'ajudar a entendre la forçada subsidiarietat dels municipis veïns de la gran ciutat.

Valgui com a exponent de tot plegat la reacció municipal produïda uns dies després de la publicació de la llei a la *Gaceta de Madrid*, durant la sessió ordinària del ple municipal reunit a les cinc de la tarda a la Sala Consistorial de la Casa Capitular del 21 de maig amb l'assistència de l'alcalde constitucional, Just Oliveras i Prats,¹ i 9 dels 13 regidors electes. Amb només setze línies, l'Ajuntament es dona per assabentat de "la ley sancionada por las Cortes declarando de utilidad pública los terrenos de la parte del barrio de Marina de esta localidad afectados por el proyecto de instalación definitiva del puerto franco de Barcelona, los cuales quedarán agregados al municipio de esta capital, acordando que por la alcaldía presidencia se consulte si puede tener efecto dicha agregación sin salvar los compromisos que este municipio ha contraído a través del empréstito que recientemente ha hecho con la Caja de Crédito Comunal de la Mancomunidad de Cataluña para atender diversas mejoras de carácter general, dado que responden de este préstamo todos los arbitrios e impuestos que recauda esta Corporación de las fincas urbanas, rústicas e industrias que existen en toda la localidad".



Fulls de l'acta de la sessió plenària de l'Ajuntament del 21 de maig on es dona compte de la llei de segregació de la Marina. Font: AMLH. Llibre d'Actes 1920

El sistema orgànic de municipis i províncies aleshores vigent a l'Estat era el que emanava de la llei municipal d'octubre de 1877, aprovada un any després de la Constitució de la Restauració Borbònica (1876), que en el seu article 3 contemplava que l'alteració d'un terme municipal només podia fer-se "por segregación de parte de un término, bien sea para constituir por si o con otra u otras porciones Municipio Independiente, o bien para agregarse a uno o a varios de los términos colindantes", encara que en el seu article 5 assenyalava que "la segregación de parte de un término para agregarse a otros existentes" només procedeix "cuando lo acuerde la mayoría de los vecinos de la porción que haya de segregarse, y pueda tener efecto sin perjudicar los intereses legítimos del resto del Municipio ni hacerle perder las condiciones expresadas en el artículo 2" que era el que fixava les condicions econòmiques, demogràfiques i físiques que qualsevol municipi havia d'acomplir.

Encara, l'article 6 de la llei garantia que "en cualquiera de los casos de agregación o de segregación, los interesados señalarán las nuevas demarcaciones de terrenos y practicarán la división de bienes, aprovechamientos, usos públicos y créditos, sin perjuicio de los derechos de propiedad y servidumbres públicas y privadas existentes".

Sobta que davant la claredat dels pressupòsits de les agregacions i segregacions municipals que la llei contemplava, l'ajuntament de l'Hospitalet només se n'assabentés de l'aprovació de la segregació de gairebé la meitat del seu terme en el segon ple mu-

nicipal després de la publicació de la llei (n'hi ha un d'anterior del 14 de maig en el qual no hi ha cap notificació al respecte), esperés gairebé un any (fins el març del 1921) per reclamar tímidament allò que es dedueix de l'article 6 de la llei municipal del 1877 i no denunciés l'incompliment flagrant d'allò que deia l'article 5 especialment respecte del consens dels veïns segregats i sobretot dels notables perjudicis que havia de representar per a la resta del municipi perdre una part importantíssima del seu territori històric i de les terres agrícoles més productives.

I encara resulta més significatiu, si hi cap, el silenci al respecte de la Diputació de Barcelona, si es té en compte que precisament l'article 7 de la llei municipal indica que seran les Diputacions provincials les encarregades de resoldre "los expedientes sobre creación, segregación y supresión de municipios y términos", de manera que "sus acuerdos serán ejecutivos cuando fueren adoptados de conformidad con los interesados" i aprovats "mediante una ley" en cas de dissidència. Cal recordar aquí, que allò que publicava la *Gaceta de Madrid* al maig del 1920 era una llei, que no havia estat conseqüència de cap dissidència entre el municipi agregador i el segregat ni hi havia intervingut per res la Diputació Provincial que havia de ser, per aquesta mateixa llei municipal de 1877, l'encarregada de gestionar els expedients de modificacions dels termes dels municipis de la seva província.

És a dir: no hi ha consulta al veïnat ni a l'ajuntament objecte de segregació, no intervé la Diputació Provincial que ha de ser l'encarregada de la gestió de l'expedient de modificació, i la llei es trameta directament des del ministeri d'Hisenda del govern central, sense cap intervenció de la Mancomunitat de Catalunya, i d'una manera apremiant. I el que encara resulta més paradigmàtic: l'ajuntament directament perjudicat només reclamarà en base a l'article 6 de la llei una indemnització pel perjudici ocasionat.

És encara més inaudit aquest passatge històric pel fet que hi ha un munt de resolucions de recursos a partir de la data de publicació de la llei, per disputes entre municipis per qüestions de termes i, en concret hi ha una Reial Ordre del 12 de juliol de 1884, declarant nul un acord de la Diputació de Barcelona que havia resolt l'agregació total del terme de Santa Maria de Sants a Barcelona per no resultar acreditada quina era la voluntat dels veïns d'ambdós municipis.² Com es veu, la Diputació de Barcelona no va intervenir en el contenciós hospitalenc, però, en aquest període, tampoc no era pas la institució més favorable a la preservació dels drets dels municipis petits.

Sembla evident però que, contra el que s'ha dit en algun estudi sobre la qüestió,³ l'ajuntament de l'Hospitalet va actuar amb absoluta negligència al respecte o si més no, amb una displicència difícil de ser entesa. Negligència o displicència que només es poden entendre en base a quatre circumstàncies concretes: la primera, l'important pes de la classe empresarial i financera catalana i la seva influència sobre les institucions de la Restauració; la segona, imbricada amb la primera, la febre encara punyent del moviment agregacionista de Barcelona envers els municipis del voltant en ordre al



Plànol de primers del segle xx que es conserva a l'Arxiu de la ciutat. AMLH. La zona de costa de l'Hospitalet arribava des de la desembocadura del riu Llobregat fins al límit amb la Marina de Sants just on es situava la fàbrica d'adobs químics i àcid sulfúric de Boada i Buhigas coneguda també com la fàbrica del Vidriol. En aquest marge de costa s'alçava el Far del Llobregat en terme municipal de l'Hospitalet. La línia horitzontal que travessa el terme i que és el traçat de la línia del ferrocarril en direcció a Vilanova seria la que marcaria el límit nord de la segregació. És a dir, riu. a l'oest, línia de costa. al sud, límit amb la Marina de Sants per la prolongació de la riera Blanca. a l'est i línia del tren de Vilanova, al nord. Font: AMLH

creixement de la ciutat i el negoci especulatiu de les transformacions urbanes; la tercera, l'escassa capacitat de resposta dels municipis de l'entorn, demogràficament menors, amb poc pes de l'estament benestant, i sotmesos a les mateixes dinàmiques conservadores/liberals de les grans institucions municipals, provincials i estatals, i quarta, el pes de la història, que té a veure tant amb les dinàmiques particulars del

desenvolupament de Barcelona i el seu port, com amb la propietat de la terra al Pla de Barcelona i les terres del rodal.

Tot i que aquestes circumstàncies representen un handicap considerable a l'hora d'articular respostes contundents, no es pot deixar de banda la fragilitat de la resposta municipal. La resposta i les circumstàncies ocuparan, tot seguit, bona part de les argumentacions d'aquest treball.

3. Barcelona, un port que s'ha de fer

El creixement i la consolidació d'una comunitat humana es produeix tan bon punt a les condicions físiques del sedentarisme s'afegeixen les de l'intercanvi de bens. El comerç esdevé el mecanisme de satisfacció de les necessitats primàries pel fet que garanteix una primera acumulació de capital, útil per a la inversió en infraestructures de producció i de distribució que permeten subsidiàriament el creixement econòmic i el desenvolupament social. Els camins i els ports es converteixen, així, en els principals instruments de l'intercanvi. No és d'estranyar, per tant, que l'inici de les grans metròpolis comercials —de la Mediterrània, però no exclusivament— es produeixi allà on són més fàcils els encreuaments de camins per la distribució de mercaderies o l'aprofitament de ports naturals pel comerç naval. Són els casos de Gènova o Marsella, però també de Nova York o Nova Orleans, Londres o Liverpool, Rotterdam o Anvers, Montevideo o Buenos Aires, Singapur o Hong-Kong i Bilbao o Cadis. Els ports i la seva àrea d'influència han jugat arreu un paper de primer ordre en el desenvolupament de les ciutats i en el creixement econòmic dels països i, en el cas de Barcelona, ben aviat es va observar que la importància d'un port comercial era imprescindible per poder competir amb igualtat de condicions que les altres ciutats més dinàmiques del Mediterrani. (Alemany, 1984)

És interessant parar una mica d'atenció a l'evolució històrica del port de Barcelona perquè la seva ubicació determinarà el futur del territori adjacent. En una orografia espacial com la del Pla de Barcelona i davant l'absència d'un contorn marítim que fes factible la creació d'un port natural, la seva construcció no és producte, com en el cas de Marsella o Gènova, de l'existència d'un lloc físic privilegiat que garanteix un aixopluc dels vaixells alhora que un calat imprescindible, sinó directament de l'acció humana. De fet, el Pla de Barcelona és una depressió litoral entre dos rius que determina en la línia costanera una marina sorrenca en forma de platja sense gairebé contraforts, tret de dos únics turons a redós dels quals s'ubiquen els ports primigenis. Un, dels íbers, sota el Montjuïc —a l'alçada d'on acabaria pel sud, l'actual Passeig de la Zona Franca—, i l'altra, dels romans, als encontorns del Mont Taber on avui s'alça el Moll de la Fusta a tocar de Via Laietana, on el carrer Regomir representava la porta tradicional d'entrada a Barcino per la costa. En tots dos casos, el port artificial resulta poc útil per culpa dels corrents marítims que col·lapsen les entrades i fan impossible l'operativitat dels vaixells, —malgrat que en època romana s'arriben a documentar estibes de vaixells de més de cent tones amb una capacitat de 3.000 àmfores—, gràcies a la falla tectònica costanera que és probablement la que fa que el port dels íbers s'a-

bandoni buscant aquest indret més al nord on els corrents marins són més suaus. (Conde, 2015)

El segle XIX, amb la pujança de la revolució industrial, l'aplicació de la força del vapor als nous vaixells i l'increment del calat i el tonatge de les naus, va veure com la preocupació pel port de Barcelona augmentava fins al punt que el Ministeri de Foment va aprovar, al desembre del 1868, la Junta d'Obres del Port, la primera Junta d'Obres de l'Estat que s'havia d'encarregar de gestionar el port marítim, resoldre les seculars mancances del calat i promoure la seva ampliació per acostar-lo a les creixents necessitats d'una ciutat industrial moderna, justament quan acabaven les obres del Canal de Suez i el Mediterrani anava camí de convertir-se en un espai de confluència de mercaderies. En aquells moments, el port de Barcelona ocupava unes 70ha de terreny. En el proper segle i mig el port multiplicaria per 20 la seva extensió per mar i terra. (Alemany, 1995)

L'aprovació de la Junta d'Obres del Port de Barcelona no sorgeix del no res. Ja hem dit que la preocupació per l'entrada d'arenas al port i el rebliment del seu fons és secular, de forma que cap a la meitat de la centúria ja es té una idea clara del paper que hauria de jugar el port de Barcelona en el desenvolupament econòmic i físic de la ciutat i els problemes que cal afrontar de manera decidida per fer-ho realitat. Són anys de febre reformadora malgrat les circumstàncies polítiques refractàries. El Ministeri de Foment neix l'any 1833, sota la Regència de Maria Cristina, un any abans que l'Escola d'Enginyers, Camins, Canals i Ports i quan ja s'ha fet efectiva una Direcció General d'Obres Públiques que ha d'impulsar un programa d'infraestructures imprescindibles per apropar-se a la dinàmica de la revolució industrial en marxa. (Alemany, 1995) A l'any 1851, durant el govern de Bravo Murillo, s'aprova una normativa sobre construcció, administració i finançament dels ports espanyols. Des de l'any 1853 s'adjudica als enginyers civils la competència d'obres sobre els ports marítims i entre els anys 1854 i 1856, en ple bienni progressista, el govern autoritza l'enderrocament de les muralles de Barcelona, després d'un projecte inicial de l'any 1841 de l'higienista Pere Monlau i d'un debat públic extraordinari com a conseqüència de la densitat demogràfica, la insalubritat i l'ofegament urbanístic.

Tres anys més tard d'aquesta data d'enderrocament, l'ajuntament de Barcelona convoca un concurs per ordenar l'eixample de la ciutat i els que hi participen interpreten, encertadament que, juntament amb l'esponjament previst, el desenvolupament del port afectarà al futur de Barcelona tant com a l'organització del seu creixement físic i demogràfic. El concurs el guanya l'arquitecte Antoni Rovira que proposa respecte del port de Barcelona ampliar-lo, construint una dàrsena interior a les Hortes de Sant Beltran, al peu de la muntanya de Montjuïc pel nord. El que millor interpreta, però, el paper que ha de jugar el port en el futur immediat és l'urbanista Ildefons Cerdà que desenvolupa el projecte de port en un document que porta per títol "Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona. Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona" on analitza la importància de connectar la infraestructura portuària amb el ferrocarril i el paper que pot jugar el port en el tràfic marítim intercontinental després de l'o-

bertura del Canal de Suez. Aquest treball de Cerdà incorporava un projecte d'ampliació del port fet per l'enginyer de la província, Josep Rafo, que es pot considerar el primer projecte articulat d'ampliació del port de Barcelona de l'era moderna. (Alemany,1995)

El seu projecte estava basat en un estudi detallat dels corrents marítims i de la climatologia costanera i realitzava una proposta tècnica en virtut de les necessitats econòmiques i industrials de la ciutat futura, molt ben elaborada. Tenia quatre eixos essencials sobre els quals calia actuar amb certa urgència. En un primer nivell, la prolongació del dic de Llevant en un primer tram rectilini per girar després cap a l'interior formant una bocana resguardada i la construcció d'un contradic a l'alçada dels contraforts sud de Montjuïc. El port abrigat suposava d'aquesta manera més d'un centenar d'hectàrees de superfície, mentre que la bocana principal entre el dic de l'Est i el contradic de l'Oest tenia una amplada aproximada de 300 metres. En un segon nivell, l'interior abrigat del port es completava amb la construcció de cinc dàrsenes i un fondejador i una col·lecció de molls als que calia afegir els dos molls adossats del dic i del contradic, amb una longitud total superior als 8km. En un tercer nivell, el projecte incorporava un sistema de magatzems portuaris (*docks*) en la línia de costa, amb una ocupació orientativa de 350.000 m² que permetien una capacitat superior al quart de milió de tones i un conjunt de dics de carenatge pels vaixells necessitats de reforma o rehabilitació al fons del moll nou. I finalment, es contemplava un desviament dels desguassos de clavegueres i torrents a l'interior del port i un dragat extensiu dels fons marins interiors. (Alemany, 1995)

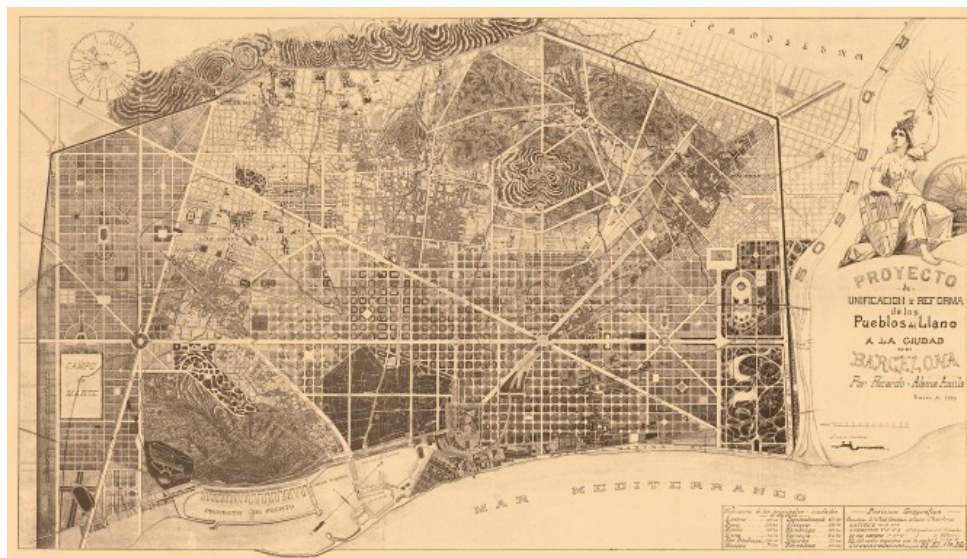
El projecte Rafo, que només es va complir i encara parcialment, pel que fa a la construcció del dic i el contradic i una petita part del moll de la Muralla, suposava convertir el port de Barcelona, en aquells anys de mitjans del XIX, en el primer port del Mediterrani superant de llarg el de Marsella.

Valgui l'extensió descriptiva que hem fet del projecte no realitzat, per marcar la dinàmica imperant per part dels principals tècnics, enginyers i urbanistes que, com Cerdà, tenien una visió avançada del desenvolupament ciutadà: el port havia de créixer necessàriament i havia de fer-ho en sentit sud, és a dir en direcció cap al Llobregat i no pas cap al Besòs en raó de l'evolució històrica de la infraestructura, marcada en bona part pels corrents marítims que amenaçaven constantment el rebliment del seu fons. Tot i així, hi ha qui defensa la construcció de les instal·lacions portuàries cap al nord i fins i tot s'hi dibuixen projectes que encara es mantindran a l'expectativa a primers de segle. (Alemany, 1995) Però si el projecte Rafo tindrà alguna importància, és perquè fixarà diàfanament aquesta tendència: el port ha de créixer i ha de créixer a través de la línia de costa cap al sud i cap l'interior. És a dir, el port podria haver-se projectat sobre la base de guanyar terres al mar, reomplint dics i contradics com va passar històricament amb la illa de Maïans i la construcció de la Barceloneta, però aquest primer projecte, diguem-ne solvent, el que fa és proposar l'apertura de dàrsenes interiors sobre la línia de costa, per guanyar molls terra endins i ocupar subsidiàriament terrenys adjacents pels serveis necessaris de magatzematge, carenatge,

infraestructures viàries i ferroviàries i servituds econòmiques diverses d'una infraestructura portuària d'aquesta magnitud.

Malgrat que el Ministeri de Foment aprova el projecte Rafo, s'ha d'esperar a la creació de la Junta d'Obres perquè algun organisme de gestió s'atreveixi a encetar-lo. Entre 1869 i 1874, amb els recursos propis de l'organisme, es posen en marxa les obres i les ampliacions, però més enllà del dic i del contradic, només s'acaben els petits molls de Barcelona, de Capitanía i de Catalunya, malgrat que s'elabora un nou projecte de redistribució de molls, sense modificar el sorprenent criteri de guanyar mar a la terra i no a l'inrevés. Per cert que és durant aquesta dècada, que es tancarà amb l'Exposició Universal de 1888, que s'inaugura l'Hipòdrom de Can Tunis (1883), un establiment emblemàtic de la poderosa burgesia industrial i financera catalana aficionada a l'hípica que ja havia fundat el Cercle Eqüestre a mitjans del segle XIX. L'Hipòdrom s'aixeca, contradictòriament, a l'antiga Marina de Sants a tocar del mateix territori discutit on Rafo projecta la infraestructura portuària.

Caldrà esperar fins a primers de segle perquè s'aprovi un nou projecte⁴, que serà posteriorment modificat l'any 1904, on substancialment s'actua sobre tres eixos: la prolongació del dic de l'Est un kilòmetre i mig en línia recta a partir del punt en què havia quedat després del projecte Rafo; la construcció de tres molls nous perpendiculars a la costa, el del contradic, el de Ponent i el que s'anomena de Barcelona; la construcció d'un sistema de rafals i magatzems als molls existents, inclòs un que ja estava projectat de l'any 1873 al moll del Dipòsit i, el que resulta molt més important pel nostre treball, per primera vegada, la proposta de construir un gran port interior més a ponent de Montjuïc, és a dir, més enllà del penya-segat i les pedreres, en la línia dels



Plànol del projecte de Ricard Alsina del 1899 on ja es veu tota la Marina de Sants perfectament urbanitzada i el port projectat al peu de Montjuïc. Font: AHCB, R.16421

primers debats que s'estaven obrint a Barcelona sobre el futur Dipòsit Franc. Es construeix també, en aquests anys, l'edifici de la nova Duana el 1903, una estació marítima de viatgers al moll de Barcelona i un embarcador de passatgers, el Mundial Palace a la Porta de la Pau (1907), a més de promoure una important modernització tecnològica en la tasca d'estiba de mercaderies.

Val a dir que aquesta vegada sí que hi ha una decisió ferma sobre l'evolució del port, de manera que les obres que es posen en marxa l'any 1902 i es mantenen ininterrompudament durant una dècada, apleguen no només obres de consolidació del port interior, sinó també de les infraestructures necessàries pel que fa a molls, magatzems i equipaments d'estiba necessaris pel tràfic previst en aquests anys de creixement i consolidació industrial i viatgera, per sobre fins i tot de les necessitats immediates. De fet, el port de 1912 no variarà molt del que podrem visualitzar 50 anys després —més enllà de l'electrificació dels anys vint, amb noves grues i un enllumenat a l'alçada dels nous temps—, quan es torni a plantejar la necessitat d'actuar sobre una instal·lació portuària que ha perdut el tren del tràfic marítim i que ha superat sense gairebé cap intervenció els anys de la república, la guerra civil i el primer franquisme, i que es considera totalment obsolet davant la perspectiva del desenvolupament econòmic i social que els tecnòcrates, en bona part catalans, impulsen durant la dècada dels anys 60.

4. El port franc com a motor econòmic

La consolidació dels Estats-nació arran de la primera revolució burgesa a Europa configura les fronteres nacionals com l'espai on s'han de desenvolupar les forces motrius de l'economia dels països. El comerç exterior i les lleis inherents com el codi de comerç, la uniformitat dels sistemes de mesures, les polítiques monetàries i la implicació política sobre les orientacions que cal introduir en les relacions entre productors i compradors en el mercat internacional, reforcen els sagrats principis de la llibertat d'intercanvis, la propietat privada i el dret a l'enriquiment econòmic, que cimenten el capitalisme com a sistema econòmic universal. Si fins a la consolidació dels Estats-nació, els esdeveniments polítics giraven al voltant de les preocupacions sobiranes de les monarquies absolutes mentre l'economia semblava resseguir dinàmiques pròpies no sempre coincidents amb les tensions dels regnes, amb la creació dels nous estats, les fronteres econòmiques de qualsevol país es fan coincidir estretament amb els seus límits geogràfics i polítics i l'orientació de les tensions es converteix en el mirall on es produeixen els grans conflictes d'intercanvis de mercaderies. Al mateix ritme que els governs burgesos lluiten per eliminar les barreres interiors que frenen el comerç i obstaculitzen el creixement, els Estats imposen fronteres exteriors que impedeixen la lliure circulació de bens i apliquen polítiques proteccionistes o de lliure canvi al servei de les conjuntures econòmiques de les minories emprenedores del capitalisme a l'alça. Totes dues tendències, l'eliminació de les barreres interiors i el reforçament simultani de les fronteres, juguen a favor del nacionalisme d'Estat alhora que potencien les fluctuacions econòmiques dels països.

Entre meitat del segle XIX i fins la fase de la Restauració borbònica, Espanya va anar construint el territori duaner nacional que incloïa tota la península hispànica, incloses les Balears. Quedaven excloses les Canàries, les possessions d'ultramar i les places africanes, i es va anar fixant un sistema duaner per escales que, en el cas de les marítimes, permetien, per les de major grau, tot tipus de tràfic d'importació i exportació i, per les de menor rang, la possibilitat d'admetre simplement mercaderies d'intercanvi en vaixells de cabotatge. Progressivament es van anar imposant els criteris de l'Europa més dinàmica i es van començar a aplicar aranzels i convenis comercials que permetien l'aplicació de mesures proteccionistes o lliurecanvistes en funció de les necessitats dels estocs i altres instruments financers que garantien operacions ràpides que, alhora, reclamaven infraestructures útils per aprofitar al màxim les conjuntures favorables.

En aquest context d'un mercat en expansió i fluïdesa de capitals i instruments que facilitaven l'intercanvi i la intensificació de la producció de mercaderies, l'existència de punts d'acumulació de productes sense necessitat de ser gravats per aranzels amb l'objectiu exclusiu de ser destinats a altres indrets quan el mercat ho aconsellés, resultava extraordinàriament atractiu per industrials i comerciants i col·lateralment pel capital financer. La perspectiva del Dipòsit franc, apareixia així, com un nou instrument econòmic, al servei de l'economia productiva, però sota l'empara del capital especulatiu.

Malgrat que els primers projectes de dipòsits francs estaven contemplats com a simples espais d'emmagatzematge amb enormes restriccions reglamentàries que els feien molt feixucs, els grans ports de mercaderies com Barcelona, Bilbao, Càdis, Santander o Vigo, aviat van reclamar un dipòsit franc propi en la línia del que preveia el model alemany. La iniciativa però, va topar amb la burocràcia estatal, la suspicàcia d'altres ports i l'oposició dels grans monopolistes del cereal de l'interior peninsular, al·legant els perills del contraban i la detracció d'ingressos fiscals. En contra dels dipòsits francs es van pronunciar també diversos economistes que consideraven que l'existència de dipòsits francs no garantia més que acumulacions de productes que afavoririen l'especulació i la deriva de les càrregues cap els grans ports en detriment dels petits. El projecte de Llei de Dipòsits Francs no va prosperar en la seva primera presentació a les Corts l'any 1903, tampoc després, al 1906, com a afegit de la reforma aranzelària, ni quan va tornar a les Corts l'any 1911. Fins al 1914, poc després del començament de la Primera Gran Guerra, no es donaria permís per a la creació del primer Dipòsit Franc al port de Càdis. (Ortega, 1977)

A Barcelona, la preocupació sobre els dipòsits francs bé d'antic, de l'època dels dipòsits generals de comerç a finals de la dècada de 1880, després de l'Exposició Universal, quan ja és manifesta la importància creixent del tràfic marítim i dels enllaços de mercaderies entre continents i quan neix, amb aquest nom, el Foment del Treball Nacional com a patronal unitària dels fabricants tèxtils i industrials diversos de Catalunya. És un dels seus presidents més carismàtics, Joan Sallarés i Pla qui, al mes d'octubre de l'any 1899 en plena crisi industrial, planteja la necessitat d'un banc de

crèdit a l'exportació, una universitat industrial i una zona neutral en les instal·lacions portuàries per potenciar el comerç. El banc i la universitat no trobaran ressò en el govern de Madrid però el dipòsit franc ja estava sent objecte d'atenció per bé que amb moltes resistències, de manera que des del govern es va trobar oportú facilitar els treballs d'una Comissió d'Estudi i Delimitació de la Zona Franca de Barcelona —mitjançant una Reial Ordre de 2 de desembre de 1900— formada per la pròpia patronal Foment del Treball, la Direcció General de Duanes, la Diputació de Barcelona, la Junta d'Obres del Port i l'Ajuntament, que va elevar el 1901 (14/2/1901) un informe-memòria al govern que hauria de resultar determinant pel futur. (Armengol, 2015)

Aquest Informe preveia un port extensiu que superava fins i tot la barrera de la desembocadura del Llobregat i arribava a les Botigues de Sitges al peu del Garraf, amb una extensió que superava les 4.000ha de terres (sense comptar l'espai de mar). Òbviament, l'aposta per un gran port en direcció sud semblava absolutament consolidada i també la creació d'un port amb dàrsenes obertes terra endins, aprofitant el que aleshores es consideraven terres ermes, sorral·ls amb llacs, llacunes i braços de mar inundables, infèrtils i insalubres. L'aparatositat d'aquest informe va ser objecte de forta polèmica, però no tant per l'ocupació que preveia al territori com per els seus excessos inversors. Parlava d'"una extensa red de canales navegables" que configuraven "centenares de islas" envoltades d'infraestructures de comunicació de tot tipus, molls enormes on els vaixells de tot el món "podrían cargar y descargar a cualquier hora del día y de la noche" gràcies als enormes magatzems i dipòsits que s'aixecarien: "graneros, bodegas, silos, cuadras, fábricas, talleres, estaciones..." tot plegat "respetando las leyes del país y al amparo de la libertad de trabajo y de comercio" prosperarien "todas las iniciativas" i trobarien "abundantes elementos de progreso todas las actividades".

Pel que fa al territori, que és la part de tot plegat que més ens interessa, el projecte de la Comissió, comentat i defensat en detall per Bartomeu Amengual que era redactor del *Diari de Barcelona* alhora que Secretari de la Cambra de Comerç de Barcelona i recollit en un llibre de l'any 1903, arrenca de l'escullera de l'Oest, travessa per la línia de costa el morrot de Montjuïc i comença a eixamplar-se, fent un arc fins a la línia del ferrocarril de la costa tocant al municipi del Prat. A partir d'aquí, amb límit en aquesta línia fèrria, baixa un tros fins trobar l'antiga carretera de València; d'aquesta, a l'estació de Castelldefels i d'allà, resseguint la línia del tren, fins a Les Botigues. Les més de 4.000ha projectades en principi, es menjaven tota la marina de l'Hospitalet, la zona costanera completa del Prat i les platges de Gavà i Castelldefels. Com que aquesta reserva d'espai sembla a priori excessiva per l'alt cost de les expropiacions previsibles, Amengual explica que, de moment, no cal reservar tot el territori però també afageix que, en funció de les necessitats, aquesta reserva també podria ampliar-se cap al nord, "a medida que las necesidades económicas lo hagan necesario". En aquesta primera reducció de terreny que explica Amengual es compta, d'entrada, amb les franges paral·leles al riu fins al pont del tren i els terrenys més enllà del Remolar, però avisa que això no ha de ser un impediment per procedir a l'expropiació forçosa de tots els terrenys. I després fa els càlculs: uns 8 milions de pessetes de l'è-

poca, a un bon càlcul de justí preu, tenint en compte que hi ha molts terrenys de propietat pública. (Ortega, 1977)

El primer que el projecte aconsella és sanejar els terrenys, cosa que significa construir canals de desguàs que permetin l'entrada de vaixells i alhora evitar les periòdiques inundacions deltaïques. El riu s'ha de convertir en navegable des de la desembocadura, s'ha de canalitzar en conseqüència fins bastant amunt i, a més, s'ha de comunicar amb el Remolar que també ha de tenir en aquest punt sortida al mar. Si tot plegat no evita les inundacions periòdiques, es recomana canalitzar el riu fins a Sant Boi i, des d'aquest municipi, fer-lo navegable fins al Remolar. De tota aquesta xarxa insòlita de canals, el principal, per vaixells de gran tonatge, connectaria el riu amb el Remolar i tindria cent metres d'amplada a la boca i 8 metres de calat. Els transversals, també anomenats de servei, tindrien trenta metres d'amplada i tres de calat i encerclarien 30 illes on construir els magatzems aixecant el terrenys tres metres sobre el nivell del mar, amb els materials resultants del dragat dels canals i les excavacions.

Per arrodonir el projecte es preveuen dues grans dàrsenes, una a l'entrada del canal principal i una altra a la banda oposada, sobre el Remolar: també s'obriria un canal secundari des del riu, es construiria una estació internacional de tren i una via fins a la dàrsena principal. Posteriorment es podrien construir dics de canalització que mantinguessin expedites les comunicacions dels canals principals amb el mar i les defenses marítimes, per garantir l'entrada de vaixells en totes les èpoques de l'any i preveien totes les adversitats marines.

I com que es preveia que els treballs no es podrien realitzar al ritme que es voldria per les dificultats climàtiques i els desbordaments periòdics, es defensa també fer servir els molls provisionals de la línia de costa, de manera que mentre les obres poguessin anar a bon ritme, el port franc començaria a ser una realitat immediata.

L'escrit d'Amengual afegix alguna dada suplementària però força interessant: les obres corresponen a l'Estat però la Junta d'Obres del Port es reserva la tasca d'organitzar-les i administrar-les. I aclareix: "el sostenimiento de estas obras no exigirá ningún sacrificio al Estado", donat que "la Junta tiene medios para reunir los fondos necesarios para las obras más indispensables y después, con la venta de los terrenos, se obtendrán más de los que se necesitan para continuarlas".

En definitiva, el projecte aprofita les dinàmiques d'altres ciutats europees, com ara Hamburg i Copenhage, que havien construït un port annex a l'històric i argumenta la seva ubicació amb dos relats del tot artificiosos: d'una banda, que l'extensió cap el sud es justifica per la notable industrialització que està patint la costa nord fins al Besòs —oblidant que també la Marina de Sants està força industrialitzada— i, de l'altra, que la zona deltaica és un niu d'insalubritat i per això està infra-explotat, amagant que, de fet, una gran part de la marina deltaica són terres de conreu fèrtils i en plena explotació.

La part menys publicitada del projecte de port i zona franca és l'enorme negoci immobiliari que es dibuixava al seu darrere i que només s'apunta somerament en algunes parts de l'informe i que col·lateralment explica Amengual en el seu escrit. Si el cost total del projecte en el moment de redactar-lo suposava a la vora de 28 milions de pessetes, els terrenys que havien de quedar alliberats i disponibles, un cop acabades les obres, estaven valorats en uns 78 milions de pessetes. (Armengol, 2015)

Estem encara al 1900, a l'època que es reuneix a Madrid el "Congreso Social y Económico Ibero-americano", en el context del qual Foment i les altres institucions econòmiques catalanes demanen al govern la constitució de dos ports francs per actuar de pont comercial amb les noves repúbliques iberoamericanes, un a Vigo i l'altre a Barcelona, i dibuixen el projecte de les 4.000ha entre el morrot de Montjuïc i el massís del Garraf que defensa Amengual. (Alemany, 1984; Ortega, 1977) Tornen a Barcelona, assegurant que la proposta s'ha discutit en el Consell de Ministres i que ja hi havia la promesa d'una primera concessió de zona franca entre Montjuïc i la desembocadura del Llobregat, com a pas inicial de la zona neutral desitjada i gestionada directament per la Junta d'Obres del Port. Al novembre de l'any 1900, aquest organisme envia als ministeris d'Obres Públiques i Hisenda la documentació oportuna per encarrilar el projecte i a primers de desembre, com ja s'ha citat, Obres Públiques dictava una Reial Ordre creant la Comissió encarregada d'establir els límits de la Zona Neutral que ja hem explicat més amunt.

Quan semblava que tot aniria molt de pressa, les coses es van alentar i durant els següents dos anys el projecte no va avançar gens, en part perquè es va incrementar l'oposició dels cerealistes castellans, però també perquè van començar a alçar-se algunes veus autoritzades (com per exemple la del geòleg Norbert Font) en contra de les operacions sobre el territori costaner. També perquè la proposta de la Comissió de les 4.000ha. topava frontalment amb el projecte de Passeig Marítim entre el Besòs i el Llobregat —i amb activitats vinculades al lleure marítim i de caràcter esportiu, científic i cultural que estaven previstes en aquest àmbit i que tenien molts defensors també entre les classes benestants— i, de forma singular, perquè les ciutats de Santander, Sevilla, Màlaga i Càdis reclamaven també l'atenció de l'Estat per aconseguir zones neutrals adjacents als seus ports i això treballava en detriment del projecte de Barcelona. (Armengol, 2015)

Aquests quatre arguments d'oposició van tenir un pes molt divers en els efectes sobre el govern a l'hora d'autoritzar el projecte de Zona Neutral, però és evident que els aspectes econòmics (cerealistes i ports d'Andalusia i Cantàbria) van pesar molt més que no pas els urbanístics (projecte de passeig marítim) i els purament geològics o ambientals. De manera que el 23 d'octubre de 1903, l'aleshores ministre d'Hisenda del govern Fernández Villaverde, l'advocat González-Besada, va enviar a les Corts un projecte de llei per la creació de dipòsits francs a tots els ports espanyols que ho volguessin, que barrava de fet el pas a la implantació de zones neutrals com la de Barcelona. Específicament, el raonament començava referint-se a Barcelona: "...se ha formulado la petición de destinar, cerca del puerto de Barcelona, un territorio, al

que se ha denominado zona neutral o franca, donde habrían de recibirse las mercancías extranjeras, para realizar con ellas operaciones industriales a fin de obtener productos dispuestos para el consumo directo, verificándose tales operaciones con entera libertad y sin pago de impuestos de ninguna clase, con la sola excepción de módicos arbitrios, destinados al sostenimiento de la zona. En realidad —continúa— la primera parte de la petición aludida se refiere a operaciones propias de depósito cuyo establecimiento existe en Barcelona (dipòsit comercial) desde principios del siglo pasado...⁷⁵. L'amplitud del propòsit, afegeix, "ha hecho que otras plazas comerciales como Santander, Sevilla Cádiz y Málaga, hayan solicitado también la concesión de zonas neutrales y [...] que los agricultores de algunas provincias del interior hayan protestado con energía de tal concesión, que juzga ruinosa para sus intereses". I fixa la seva atenció en l'argumentació dels sol·licitants: "Cítase en apoyo del establecimiento de las zonas neutrales el ejemplo de Hamburgo, Copenhague y algunos otros puertos de Europa, olvidando que su situación geográfica y su gran movimiento marítimo les hace puntos obligados de contratación de muchas mercancías que necesitan forzosamente llegar a ellas para abastecer grandes comarcas manufactureras. Desgraciadamente —afegeix— esto no sucede ni en Barcelona ni en ningún otro puerto de España, por la escasísima extensión que tiene en nuestro país el comercio de tránsito". Malgrat això, amb una colla d'aclariments sobre què es podria emmagatzemar i sota quins controls, el ministre proposa atorgar permisos a qui els demani en un projecte de llei que, a les acaballes, va resultar derrotat a les Corts. Un parell de mesos més tard queia el govern i el ministre dimitia. (Armengol, 2015)

5. El pes de Catalunya i el protagonisme de les elits

Tres mesos més tard del projecte González-Besada de dipòsits francs, es complien onze anys de l'aprovació de l'assemblea de les Bases de Manresa que posava la primera pedra del catalanisme polític de la mà de la Lliga Regionalista comandada per Enric Prat de la Riba i Francesc Cambó. El primer d'ells seria elegit president de la Diputació de Barcelona al 1907 i, posteriorment, primer president de la Mancomunitat de Catalunya creada el 6 d'abril del 1914. Des d'aquest moment, el pes de Barcelona en el context estatal, si ja era important fins aleshores, es converteix en molt determinant i allò que havien estat propostes i pressions als governs de Madrid des de l'estructura essencialment econòmica, Foment, Cambra, Junta d'Obres, Ajuntament, adquireix ara un important pes polític que ressuscitarà totes les dinàmiques adormides a Catalunya.

Aquest protagonisme del moviment catalanista que es manifesta obertament amb la reivindicació de la Mancomunitat, tindrà una correlació molt significativa a l'Ajuntament de Barcelona de la mà dels aleshores regidors, Francesc Layret, Jesús Pinilla i Lluís Duran i Ventosa, encarregats d'estudiar una reforma en profunditat de l'Ajuntament —van elaborar un estudi aquest mateix 1907 sota el títol *Reforma de la Administración Local: informe*— per dotar-lo de noves eines de poder. A partir d'aquest informe, la participació de l'Ajuntament de Barcelona en la reivindicació del port franc

que havia estat molt defensada especialment des de la Junta d'Obres i els organismes comercials i industrials, pren una nova embranzida en vincular-se al reforçament de les eines de gestió municipals.

Simultàniament, la reclamació econòmica segueix el seu camí: ja al novembre de 1908, la Cambra de Comerç aprofita el Congrés de Saragossa sobre Exportació de Mercaderies per sol·licitar formalment al govern l'aprovació d'un nou projecte de llei sobre zones neutrals, en la línia del que la Junta d'Obres del Port havia fet un parell d'anys abans, davant Romanones ministre de governació del govern Moret, aprofitant una visita seva a Barcelona. (Armengol, 2015) La proposta no va tirar novament endavant però va servir perquè el govern Maura que el va succeir es veiés en la necessitat de respondre positivament a la inquietud catalana fent aprovar una Llei de Protecció a les Comunicacions Marítimes que, per primera vegada, fixava un mecanisme autònom de gestió dels ports on les institucions locals i les empreses portuàries tindrien presència. Per arrodonir la voluntat de respondre a les inquietuds catalanes es va nomenar el president de la Junta d'Obres del Port, Bosch i Alsina, portaveu de totes les juntes d'obres dels ports espanyols per tractar directament amb el govern la manera de desplegar el reglament. (Armengol, 2015)

Barcelona —i Catalunya— semblava prendre més protagonisme i probablement la bona perspectiva els va fer ser més prudents, de manera que una memòria al ministre de Foment de mitjans de 1910 tornava a reclamar una zona neutral annexa al port de Barcelona però aquesta vegada amb uns límits més modestos que la convertien en més factible, no solament en l'extensió sinó també en la gestió de la franquícia. No obstant el realisme emprat, tampoc va haver resposta positiva del govern central d'immediat i es va haver d'esperar dos anys més perquè el govern evacués una nova proposta que repetia, de fet, els arguments del ministre González-Besada del 1903 i que finalment també va resultar descartada.

Allò que s'havia fet esperar tant de temps i que havia provocat tantes insistències, va sorgir precipitadament a només dos mesos d'esclatar la primera Gran Guerra, al setembre de 1914, quan el primer govern Dato autoritza un Dipòsit Franc al port de Cádiz. La concessió responia a una petició de la Cambra Espanyola de Comerç a La Havana, reclamant un Dipòsit Franc a Cádiz per evitar la pèrdua dels mercats llatino-americans arran de la brusca interrupció del tràfic marítim entre Amèrica i Europa per culpa del conflicte bèl·lic. El cert és que la pressió del catalanisme conservador estava provocant un canvi d'actitud a l'Estat, no tant per la comprensió del problema català que va provocar alts i baixos durant aquest primer quart de segle en funció del pragmatisme de la Lliga i les seves desavinences amb l'esquerra nacionalista i els republicans de Lerroux, sinó més aviat convençuts que l'economia catalana podia actuar de motor del conjunt de l'Estat, sobretot arran de la treballada neutralitat espanyola que deixava oberts de bat a bat els mercats dels països combatents i d'Amèrica. En aquest sentit, el Centre d'Expansió Comercial per boca del seu secretari, va emetre un Informe sobre les zones neutrals a Espanya, del tot favorable a la creació de zones neutrals als principals ports industrials de l'Estat, entre els quals el de Barcelona. D'a-



Concentració a la plaça de Sant Jaume a l'octubre de 1915, per reclamar el port franc. Foto Brangulí, Arxiu Nacional de Catalunya

questa manera, el 21 de desembre de 1914 el govern presentava a les Corts un nou projecte de Llei de Zones Franques que acabaria reeixint a partir de primers de 1916, quan el Govern de Madrid fa arribar a l'Ajuntament de Barcelona, i als organismes industrials i comercials de gestió, la seva voluntat de concedir el tan desitjat Dipòsit Franc un cop aquest hagués estat sol·licitat convenientment.

Abans, però, s'ha de produir encara una forta pressió des de Catalunya, codirigida per la Lliga Regionalista i Francesc Cambó que consideren que al govern central li falta sensibilitat respecte de Barcelona i la seva capacitat de lideratge comercial, justament en aquesta conjuntura en la que mitja Europa es troba en guerra. Paral·lelament a l'encàrrec d'acomodar el projecte de Zona Franca entre el Montjuïc i el Llobregat, que ha de redactar l'enginyer Josep Cabestany, es posa en marxa un moviment institucional i de les entitats catalanes que aconsegueix el suport de 499 municipis per celebrar el diumenge 10 d'octubre de 1915 a la Sala del Consell de Cent de l'Ajuntament barceloní, una Assembla Econòmica acompanyada de centenars de persones congregades a la Plaça de Sant Jaume. Amb aquest impuls, a primers de febrer, l'alcalde de Barcelona sol·licita oficialment la concessió, i demana que el nou Dipòsit Franc de Barcelona tingui les mateixes atribucions que el concedit a Càdis i alhora que la concessió s'adjudiqui a un Consorci format pel propi ajuntament i pels representants de la Cambra de Comerç, la Cambra Oficial d'Indústria, la Societat Econòmica d'Amics del País, l'Institut Català Agrícola de Sant Isidre, el Foment del Treball Nacional i la Junta d'Obres del Port. Juntament amb la sol·licitud, s'incorpora la voluntat de presentar en breu termini els límits territorials del Dipòsit Franc, les instal·lacions aconsellables i les eines de gestió, com són ara els Estatuts, el Reglament intern i les tarifes previstes. (Armengol, 2015)

A finals d'octubre d'aquest mateix any el ministre d'Hisenda del tercer govern Romanones, Santiago Alba, signa un Real Decret, el conegut com a Decret Alba, que concedeix una franquícia portuària al port de Barcelona en forma de Dipòsit Comercial, res de semblant al Dipòsit Franc de Càdis molt més complet, però en canvi accepta que la titularitat de la franquícia vagi a nom del Consorci proposat, amb una esmena, l'eliminació de la Societat Econòmica d'Amics del País i la incorporació d'una representació sindical dels obrers vinculats al port. I demana, així mateix, que se li faci arribar al Ministeri en el termini d'un any una memòria explicativa de l'organització del nou Dipòsit, la relació d'operacions i tarifes previstes, la tributació corresponent a l'Estat, i el límit territorial que es planteja. (Ortega, 1977; Armengol, 2015)

Malgrat que l'Ajuntament de Barcelona havia pres la iniciativa, molt poca cosa al respecte s'havia fet des del dia de la sol·licitud oficial, de manera que, amb l'anunci de la concessió, es posen en marxa acceleradament els projectes que reclamava el Ministeri. El que a priori havia de semblar més complex, que era determinar els límits territorials, és el que més aviat es va resoldre. En canvi, les operacions executives del Dipòsit, la gestió interna, que és el que hauria d'haver estat més clar de bon començament, és el que va costar més. Que l'Ajuntament prengués la iniciativa, una acció que semblava del tot lògica si es té en compte que el port, el Dipòsit i la Zona Franca havien de pertànyer a la ciutat, va topar no obstant amb els obstacles de la Junta d'Obres del Port que veia envaïdes les seves atribucions sobre el port i sobre allò que el port proporcionava.

Havien de passar vuit mesos en la trifulga interna fins que el ple municipal del 7 de juny de 1917 aprovés l'Estatut del Dipòsit Comercial on es fixava el sistema de gestió del Consorci i es preveia un doble reglament intern i un règim orgànic. Encara s'hauria d'esperar quatre mesos més perquè la *Gaceta de Madrid* publicués un Reial Decret on es reconeixia el Dipòsit Comercial de Barcelona amb les mateixes atribucions del de Càdis, gràcies a la intervenció directa del nou alcalde en funcions, Duran i Ventosa, aleshores un dels homes forts de la Lliga i mà dreta de Francesc Cambó. (Armengol, 2015)

Dèiem més amunt que allò que podia resultar més problemàtic —la delimitació dels terrenys on s'havia d'instal·lar el Dipòsit Franc— és el que menys discussió va provocar. La raó és força evident: a l'altra banda de la taula del debat territorial no hi havia ningú, a diferència del que passava en l'àmbit de la gestió on estava la Junta d'Obres del Port reclamant autonomia, i el nou Consorci, reclamant protagonisme. De la gestió del Dipòsit Franc, en principi, tothom havia de sortir-ne guanyador: l'Estat, que cobraria els tributs corresponents a la vigilància i la intervenció del Dipòsit, i el Consorci, on estaven les forces vives econòmiques de Barcelona i de Catalunya que s'haurien de beneficiar del control de mercaderies, dels beneficis fiscals de la franquícia i de les concessions i la gestió immobiliària del producte de les expropiacions. Pels magatzems calia negociar amb la nova empresa Crédito y Docks successora de l'antiga Compañía de Almacenes Generales de Depósito que tenia experiència sobrada en la gestió duanera de les mercaderies i, pel territori, en prou feines calia preocupar-se, més

enllà dels fons que s'havien de destinar a l'expropiació dels terrenys de particulars. Fins al 1920, tot el debat havia tingut una exclusiva dimensió econòmica i no només a l'entorn del port de Barcelona. Des de mitjans del segle anterior, la febre econòmica no és solament industrial i comercial: també és una febre immobiliària en el desenvolupament de la Barcelona moderna arran el projecte d'Eixample, de manera que la forma com es desenvoluparan els fets territorials del pla de Barcelona, servirà d'exemple per la manera com s'afrontarà l'agregació de la Marina de l'Hospitalet per crear el Dipòsit Franc pocs anys després.

6. La fam d'annexions

Barcelona, la capital de Catalunya i una de les ciutats més dinàmiques de la península, va passar de 184.000 habitants el 1857, a 510.000 habitants només 40 anys més tard (1897). Això s'explica en molt bona part per un cúmul de circumstàncies que donen fe de les enormes modificacions produïdes durant la segona meitat del segle XIX arran de l'esclat de la revolució industrial. Aquestes circumstàncies pivoten en gran mesura en el pes de l'economia sobre l'evolució de la societat, però també en la petjada que la història des del segle XVII ha deixat en la manera de resoldre els problemes polítics de Catalunya, especialment arran del fracàs que va suposar el desenllaç de la Guerra de Successió del 1714 pels antics regnes de la Corona d'Aragó i de manera notòria per Catalunya i la seva capital. Tots aquells decrets de Nova Planta promulgats pel primer Borbó entre 1707 i 1716, abolint les institucions i les lleis particulars d'aquests regnes, pretenien dos objectius: acabar amb la monarquia composta dels Àustries per tal de centralitzar l'Estat sobre normes comunes, i castigar la rebel·lió de les elits catalanes en la guerra. Des d'un punt de vista de l'organització municipal, el Decret de Nova Planta català garantia que les parròquies del Pla de Barcelona fora muralles obtinguessin la independència administrativa del cap i casal, mantenint exclusivament la vinculació religiosa. La idea era eliminar el poder de la Barcelona del Consell de Cent i descentralitzar les municipalitats que s'estaven constituint. Els Ajuntaments dels pobles del Pla neixen en aquesta època i els respectius termes municipals resulten en ocasions superiors als límits de la mateixa ciutat de Barcelona encotillada entre muralles.

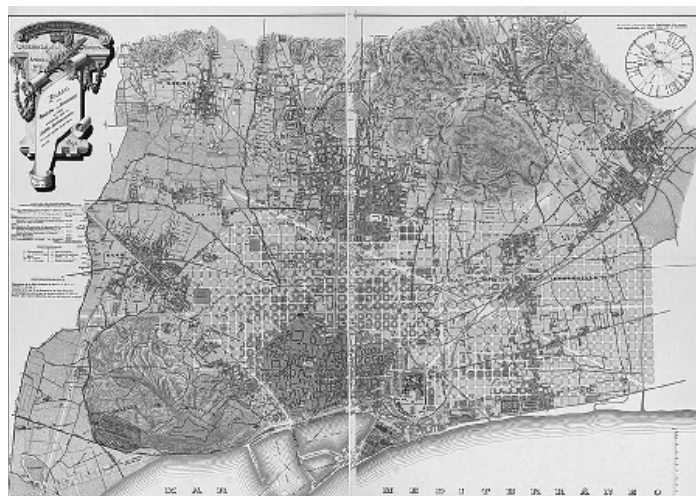
Caldrà esperar a 1854, quan Barcelona fa caure les muralles, per viure el conflicte entre una ciutat que necessita créixer i uns pobles del voltant que han de decidir sobre la seva independència municipal o el seu sotmetiment a la dinàmica barcelonina. La normalització política dels borbons acaba amb la visió horitzontal de l'Estat austriacista però garanteix en canvi l'estabilitat de les fronteres, dels mercats i de l'empenta industrial. Com sempre, la concentració de capitals per la necessària i imminent inversió industrial, es produeix al camp. Els excedents mercantils dels aiguards, vins i productes de secà, permeten als grans propietaris agrícoles invertir en la indústria cotonera. Ja durant el segon regnat de Felip V, Barcelona es destacava per l'existència de les primeres fàbriques d'indianes, per la represa del comerç americà i per l'establiment de les primeres associacions empresarials, la Real Companyia de

Comerç de Barcelona a Índies (1756) i la Real Junta Particular de Comerç (1764), que d'alguna manera substituïa l'antic Consulat de Mar. A finals del XVIII, Barcelona ja era observada pels viatgers estrangers com una ciutat dedicada a la indústria, on arreu de la ciutat medieval s'escoltava el soroll dels telers familiars, dels teixidors a mà. Al 1832, la primera fàbrica a Espanya que fa servir la màquina de vapor i que aglutinava tota la producció en una sola factoria —filatura, telers i tallers i fundició per fabricar-los— és l'empresa dels germans Bonaplata, coneguda com el Vapor, al carrer Tallers, incendiada a l'agost de 1835 i destruïda en un 85%, en el mateix moment en què, a Barcelona, hi ha unes 90 fàbriques de filats, 199 tallers de teixits i 56 d'estampats en plena producció. Uns anys després, a mitjans del XIX, 90 dels 125 vapors que hi ha a Catalunya són a Barcelona, 65 dintre les muralles i la resta a l'extraradi. I tot això dins el saturat i insalubre espai interior de la ciutat, en una superfície aproximada a l'actual barri del Raval (escassament 200ha, amb una densitat al voltant de 700 habitants per Ha, que es considerava una xifra aberrant i sanitàriament perillosa). (Nadal, Jordi, 1983; Nadal, Francesc, 1985)

A Barcelona no hi havia producció propera de matèria prima però, en canvi, disposava d'un port molt actiu amb un trànsit anual d'uns 8.000 vaixells a mitjans de segle. Aquest dinamisme econòmic i el seu volum industrial fa que la ciutat passi d'uns 30.000 habitants, que tenia acabada la Guerra de Successió, als 184.000 de 1857, en el moment de l'enderrocament de les muralles.

Podem imaginar-nos l'aspecte d'aquella ciutat asfixiada pel cinturó de pedra: carrers estrets, sorollosos, plens de fum i sense empedrar, indústries i tallers barrejats amb habitatges petits, d'escassa qualitat, mal ventilats i de sostres baixos, i ultra saturats pel nombre creixent de mà d'obra que reclamava un sistema fabril que només tenia ulls pel rendiment econòmic. I, de tant en tant, explosions de les calderes de vapor a les fàbriques, que provocaven morts i enrenou a dojo. Segons les dades de l'època, la mitjana de vida entre els obrers i les seves famílies no superava els 20 anys d'edat, mentre que el 25% dels infants no arribava a complir els 5 anys. Per acabar-ho d'adobar, després de la guerra de 1714 la meitat del barri de Ribera és ensorrat per les autoritats per bastir una Ciutadella militar capaç de vigilar la ciutat sencera. Barcelona només pot créixer amuntegant les edificacions, aprofitant els solars buits de les destrosses dels bombardeigs freqüents i utilitzant els espais que la desamortització de 1836 deixa entre convents i sagreres. La ciutat tenia poc més de 14km² útils i fregava els 150.000 habitants, de manera que a la ratlla del mig segle l'Ajuntament desaconsella, i després prohibeix, la instal·lació de noves fàbriques.

No pot estranyar doncs, que el crit "d'ensorrem les muralles" es converteixi en un mantra defensat per la classe més desafavorida però, progressivament, per les classes emprenedores d'industrials i comerciants que veuen com la única manera d'expandir-se és obrint fàbriques, i després colònies, als pobles de l'entorn. Els únics contraris a aquesta onada eren les autoritats borbòniques que consideraven Barcelona com una plaça forta i calia mantenir-la inexpugnable, emmurallada i alhora fràgil. (Nadal, 1985)



Plànol de Barcelona i els seus voltants al 1890, J.M. Serra. Es poden apreciar al voltant del nucli antic, els municipis agregats entre finals del xix i principis dels xx.

Font: <http://hdl.loc.gov/loc.gmd/g6564b.ct003195>

A punt de la demolició de les muralles, l'Ajuntament necessitava ordenar el creixement i va nomenar una comissió per posar en marxa un concurs de projectes. Concurs que va guanyar, amb un projecte radial centrat a la ciutat vella, l'arquitecte gracienc Antonio Rovira i Trias, malgrat que, qui finalment va ser l'encarregat de desenvolupar el seu projecte de quadricules en xarxa, va ser l'enginyer Ildefons Cerdà que ja havia presentat a la ciutat un estudi demogràfic i urbanístic previ, que defensava un creixement equilibrat de la ciutat però de límits expressament difosos. En realitat hi havia dos projectes marc: el de Cerdà, de disseny complet planificat i el que volia l'Ajuntament, de creixement en taca d'oli fins a topiar amb els pobles urbanitzats del pla. Aquesta visió del creixement de Barcelona incloïa dues visions paral·leles i complementàries: per Cerdà, i amb això coincidia bastant amb els propietaris de terres fora muralla, es tractava de fer una planificació prudent i acordar una sola ciutat construïda sobre el terreny mancomunitat dels pobles més propers que, en aquells moments, eren set. L'Ajuntament, en canvi, no parlava d'acord ni de planificació, sinó de creixement en funció de les oportunitats, de manera que la fusió s'havia de produir finalment per la via dels fets: quan tots els nuclis s'haguessin convertit en un de sol, en un continuïum urbanitzat. El problema és que aquest propòsit topava amb el conflicte de les jurisdiccions i dels tributs, perquè cada poble tenia iniciativa sobre el seu territori i estipulava la càrrega fiscal pel seu compte.

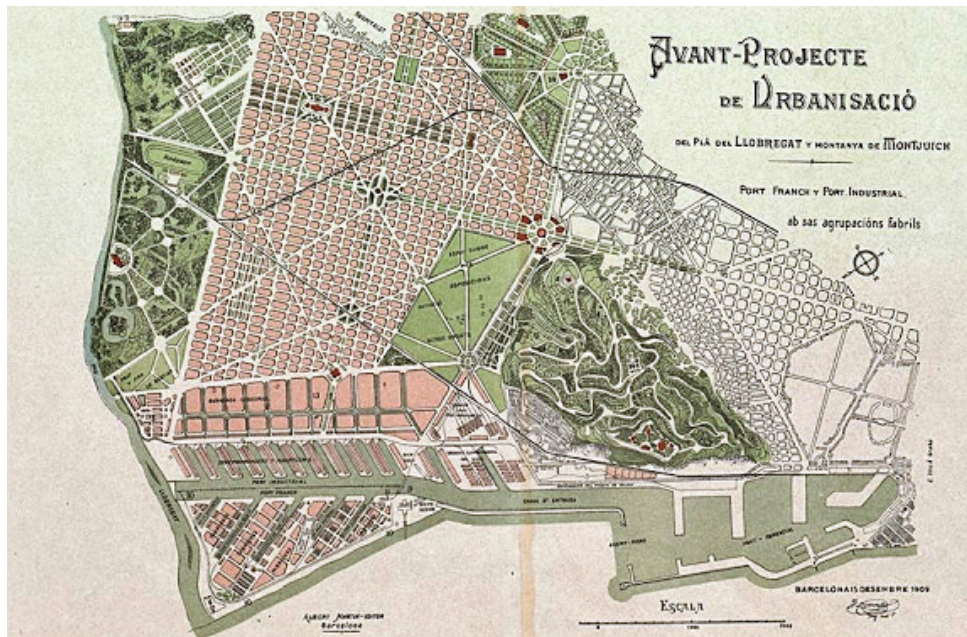
De fet, el creixement de Barcelona i el conflicte de les agregacions té una doble justificació empírica: l'oportunitat d'acumulació de capital per les classes altes de la ciutat i de la rodalia i la disputa sobre els rendiments econòmics de les administracions i la seva autonomia. El projecte de Cerdà és totalment conscient d'això i, de fet, contempla en la seva complexitat la realitat suburbial de la perifèria, la dispersió de la fis-

calitat municipal amb la línia de burots (*el fielato*)⁶ i els límits difusos de la ciutat. En aquest sentit, el seu objectiu, passa per ordenar la globalitat del pla de Barcelona i no només l'espai fora muralles fins als nuclis urbans dels pobles de l'entorn i així, el Reial Decret de maig de 1860 que regula la urbanització futura, recull un projecte d'eixample supramunicipal que inclou, de fet, els termes municipals de Sants, les Corts, Sarrià, Sant Gervasi de Cassoles, Sant Andreu del Palomar, Sant Martí de Provençals i, atenció, Sant Adrià del Besós. És a dir, tot el Pla de Barcelona, des del Tibidabo al mar i des del Besós a la línia entre Montjuïc i Sant Pere Màrtir. El projecte Cerdà obligava, per tant, a entendre-s'hi, i no només a sotmetre's.

La ciutat creix desaforadament, però en cap cas per satisfer les autèntiques necessitats dels seus habitants, encaixats encara en la ciutat vella. La ciutat creix, sobretot, pels immensos guanys que obtenen els propietaris de terres i els constructors. De fet, la ciutat industrial permet l'enriquiment accelerat a través de l'urbanisme, i gairebé sense obstacles, de la burgesia barcelonina que, contra el que sempre s'ha propagat, no és només una burgesia purament industrial sacrificada als vaivens del mercat sinó una burgesia amb un importantíssim component financer capaç d'especular fins a extrems insòlits. Diversos historiadors han estudiat a fons el procés⁷ que està en el moll de l'os de la voluntat agregacionista, així com els enllaços de la nova ciutat amb els nuclis urbans dels municipis que seran absorbits. El procés agregacionista neix, doncs, com a conseqüència de la necessitat de la burgesia financera barcelonina de convertir tot el territori del pla en mercaderia especulativa sota un únic control i aquest mateix impuls s'ha de veure a partir dels inicis del segle xx amb l'extensió del port i l'obtenció de terres per la instal·lació del Dipòsit Franc.

La gran diferència entre el procés agregacionista dels municipis del pla entre 1869 i 1897, a través de múltiples onades, la darrera de les quals és l'agregació de la Marina de l'Hospitalet el 1920 i l'annexió de Sarrià el 1921, és que tot el procés agregacionista que dura gairebé 30 anys pel que fa a la majoria de municipis de l'entorn, es produeix en mig de múltiples renúncies, resistències i cessions contradictòries entre elits locals dels municipis del Pla i les consolidades elits barcelonines, mentre que l'annexió de la Marina hospitalenca és gairebé una operació silenciosa que només aconsegueix una oposició puntual quan es posa en marxa el procés expropiador ja ben entrada la dècada dels anys 20 i per causes que van més enllà del projecte inicial. I, si el procés d'agregació a tot el pla es va dilatar tant en el temps és perquè, a banda especialment de les resistències de les elits locals —i d'alguns sectors republicans i federals dels municipis de l'entorn, especialment la part de la ciutadania més activa al voltant del Partit Republicà Federal—, el govern central va tenir en compte els interessats advertiments d'alguns prohoms de l'independentisme municipal dels pobles del Pla que avisaven que, amb l'annexió dels seus respectius pobles, Barcelona volia assegurar-se la supremacia sobre Madrid com a principal ciutat de l'Estat. (Nadal, 1985)

En el fons de tot el procés sura la realitat sobre les eines i el substrat, sobre els instruments de gestió urbanística i la propietat del sol. Llorenç Ferrer, Antoni Segura i Jaume Suau (1983) que van estudiar a fons l'estructura de la propietat de la terra al



Plànol de l'avantprojecte d'urbanització del pla del Llobregat i de la muntanya de Montjuïc, amb els ports industrial i franc dibuixats per Frederic Armenter el 1909 seguint el criteri d'espina de peix que després perfilarà Blas Sorribas. Es pot veure la Marina de Sants perfectament urbanitzada. Font: Carreras i Candi (1980).

Pla de Barcelona en aquests anys ja van posar de manifest que, des de finals del XVIII i fins bastant avançat el XIX, havien augmentat significativament els propietaris de les terres de secà al pla, augment que va facilitar una polarització entre les grans propietats i les mitjanes i petites, que afavoririen a la llarga la penetració del capital financer en la immediata urbanització en taca d'oli. De fet, el que havia estat una inversió en terres agràries durant el primer quart del XIX per obtenir rendiments agrícoles, modifica la seva perspectiva de guanys cap a finals de segle: l'evidència de beneficis a curt termini és tan notòria, que a l'iniciar-se el darrer quart de segle el nombre de propietaris importants augmenta en nombre i en extensió de terres. Encara més significatiu: cap el 1874, gairebé dos de cada tres propietaris de terres del pla viuen a Barcelona i el 10% a Sarrià, i una mica més de la meitat de les terres del pla en el seu conjunt pertanyen a ciutadans barcelonins i no hi ha propietaris de més de 15 muges que siguin de Gràcia, Horta, Sant Gervasi i Sants, més enllà que un 25% no esmentin la seva residència.⁸

Pel que fa a la categoria socioprofessional, la tercera part dels propietaris de terres són hisendats (pagesia benestant i els seus successors), situant-se darrere d'ells els comerciants, els capitalistes financers i la noblesa. Si a això hi afegim que el poder municipal en aquests anys correspon als partits de tall moderat o conservador, amb breus parèntesis durant el sexenni i la Primera República amb alcaldes del Partit Federal Re-

publicà, entendrem això de les eines i el substrat que expliquen la dinàmica urbanitzadora i els moviments agregacionistes per eliminar obstacles a l'hora de racionalitzar l'espai públic, fins a arribar a un exemple d'urbanització que ben aviat modifica substancialment, i de manera força negativa, els propòsits del pla Cerdà.

Durant el llarg procés per conscienciar de la necessitat que Barcelona tenia de les zones neutrals, van proliferar els estudis i els projectes. Un d'ells, el del enginyer Frederic Armenter, que havia competit directament amb els projectes de Cerdà, dibuixa una planificació íntegra no ja de Barcelona i el Pla sinó també de la totalitat fins al riu del Pla del Llobregat. El que està passant al Pla de Barcelona abans que acabi el segle, assenyalava el camí del que passarà molt poc temps després amb les agregacions de Sarrià i la mutilació de la Marina hospitalenca. De fet, els paral·lelismes resulten inevitables, com es veurà. Tant pel que fa a la propietat de la terra com pel que fa a la composició dels consistoris municipals. A l'Hospitalet, segons les dades que van treballar Joan Casas i pels anys anteriors Maria Pilar Massana i Isabel Pérez⁹, ja des del segle XVIII, 19 propietaris (és a dir, gairebé el 8%) d'un total de 250 registrats aleshores, eren propietaris de pràcticament el 61% de la terra treballada. En sentit contrari, més del 65% dels propietaris tenien només un 11% de les terres inferiors a les sis mujades, que és el mínim considerat per poder viure dels rendiments de la collita. Això no és exacte al que passa al Pla de Barcelona, però s'hi assembla. A l'Hospitalet hi ha molta propietat concentrada en poques mans i molt pagès incapaç de poder viure amb la seva minúscula propietat, però el més significatiu és que dels 250 propietaris de terres, més de 100 viuen a Barcelona i només 82 a l'Hospitalet. Aquest mecanisme de concentració, especialment significatiu a l'Hospitalet, no deixarà d'incrementar-se al llarg dels segles següents.

Des de molt primera hora, aquest fenomen de la "fam de terra" dels propietaris barcelonins, no és, com s'ha vist, cap novetat. Passa a tot el Pla de Barcelona, però també a la resta de municipis de l'entorn proper, a tota la comarca de la vall baixa del Llobregat també, per exemple, com ja es va poder constatar en diferents treballs que va recollir el I Congrés d'Història del Pla de Barcelona¹⁰ i com va posar de manifest, per el cas de Sant Feliu de Llobregat, la recerca exhaustiva de Mari Luz Retuerta.¹¹

7. Reneix el projecte de port franc

De moment, com s'ha vist, el Dipòsit Franc provisional havia d'ocupar els rafals 5 i 6 del moll Bosch i Alsina i uns magatzems de l'Avinguda Icària sota titularitat d'aquesta societat i això va enfortir tant la seva posició que l'Ajuntament va acabar renunciant a la gestió, arrendant els serveis del Consorci a Crédito y Docks i obrint el camí definitiu per la inauguració oficial del Dipòsit el 20 de juliol de 1921, un any després del decret d'agregació de la Marina hospitalenca. Per cert que, en aquesta jornada, on desenes d'autoritats catalanes es van desplaçar fins a la riba del Llobregat per observar en detall el projecte de Cabestany i prendre possessió oficial del nou territori annexionat, va haver una representació del municipi hospitalenc, al front de la qual



Fotografia de l'època on es veu l'alcalde de Barcelona i les autoritats prenent possessió de les terres amb uns cops de vara simbòlics sobre les aigües del Llobregat. Entre les autoritats estava una representació de l'Ajuntament de l'Hospitalet amb l'alcalde Just Oliveras, al capdavant. Font: Hojas selectas, núm. 236, agost 1921. <http://localmundial.blogspot.com/2018/04/la-zona-franca-era-de-lhospitalet.html>

estava l'alcalde Just Oliveres, els regidors Romagosa, Isamart, Carbó i Casas, més el secretari municipal. L'alcalde de Barcelona, Antoni Martínez Domingo, convalescent d'un atemptat per arma de foc d'encara no feia un mes en la convulsa Barcelona dels anys vint, va fer un discurs en castellà on va destacar la mobilització de la societat catalana per aconseguir aquell gran benefici per la ciutat i el seu port, que el situava a l'alçada dels grans emblemes portuaris del Mediterrani com ara Marsella o Gènova. Després d'ell van parlar altres autoritats i al final va prendre novament la paraula, aquesta vegada en català, per assenyalar "que no trigarà a veure's realitzat el somni del poeta¹² d'una Barcelona que s'estengui des del Besòs al Llobregat" i agrair a continuació als alcaldes i als ajuntaments del Prat i l'Hospitalet "les facilitats que han donat al Consorci per la implantació del Dipòsit Franc"¹³ L'acte va acabar amb uns cops reverencials del bastó d'alcalde de Barcelona sobre les aigües del Llobregat, i la instal·lació de les fites que marcaven els nous termes municipals amb sengles paletades de morter que van posar-hi totes les autoritats, inclosos els alcaldes del Prat i l'Hospitalet que hi perdien territori. Martínez Domingo, encara com a membre del partit conservador de Dato, era el mateix que havia acollit al Consell de Cent l'Assemblea Econòmica del 1915 ja referida i ara parlava i exercia com a prohom de la Lliga Regionalista, partit al que s'havia incorporat l'any 1918. El mateix partit, recordem-ho, al qual pertanyia el seu homòleg hospitalenc, amb un pes ben diferent, certament, perquè Barcelona tenia aleshores 710.000 habitants i l'Hospitalet encara no 12.500.

La perspectiva era créixer i Barcelona hi jugava fort. De fet, el port de Barcelona sempre ha viscut de les grans expectatives de creixement, pràcticament fins ara mateix (recordem el recentíssim Pla Delta) i en aquest moment precís, amb l'agregació de les més de 930 hectàrees de la Marina de l'Hospitalet, excedia de molt les seves extraordinàries previsions immediates. Si al 1859 disposava d'unes 70 hectàrees de superfície entre terrestre (10ha) i marítima (60ha) i uns 350 metres lineals de molls, al 1874 —només quinze anys més tard— ja doblava les seves dimensions (20ha terrestres i 120ha marítimes), amb més de 1300 metres lineals d'atrancament. En acabar el període de grans transformacions internes, cap el 1912, el port disposava de 90ha de superfície terrestre i 220ha marítimes i més de 8.500 metres lineals de moll i les seves infraestructures de magatzems i maquinària de càrrega van córrer paral·leles al seu creixement i desenvolupament. És fàcil observar, malgrat les pressions, que l'expropiació de la Marina hospitalenca no podia respondre exclusivament a l'avidesa portuària i que hi havia moltíssim més en joc que simplement ajustar-se a les necessitats d'un port en expansió, sobretot perquè l'any 1912 el port de Barcelona ja cobria les expectatives del moment, era un port modern i rendible i no li calia pensar en un creixement territorial deu vegades per sobre de l'espai aleshores disponible. És veritat que ara fa un segle l'extensió portuària terrestre era notablement inferior a l'actual, de 1.123ha, però cal comptar-hi tot el terreny guanyat a través del desviament del Llobregat que aleshores encara no s'havia plantejat. La perspectiva de negoci, bàsicament immobiliari, com es veurà en els anys subsegüents, explica una gran part de tot el procés. Un exemple: entre els promotors de la Zona Franca hi figurava l'Institut Agrícola Català de Sant Isidre (IACSI) com es ben sabut. I, per tant, la Societat de Crèdit Agrícola, molt vinculada a l'organisme i propietària d'una gran quantitat de terres especialment a Can Tunis, afectades pel projecte. No els hi va saber gens greu als defensors de la propietat agrícola el canvi d'usos del territori, ans al contrari: la plusvàlua sempre mitiga les nostàlgies, si és que hi tenen cabuda.

Mentre tant, l'onada econòmica positiva que va succeir la conflagració mundial, va anar decaient a mesura que es recomponia l'Europa d'entreguerres i la debilitat política dels partits fragmentaris de la Restauració va impedir modernitzar el teixit industrial amb una política dirigida a equilibrar el país, afavorir la inversió privada i pública, i estabilitzar la política militar. Va ser la decrepita política colonialista de l'Estat la que, en definitiva, acabaria provocant el col·lapse després del desastre d'Annual, facilitant l'accés dels militars al poder. Així, doncs, els projectes de Dipòsits Francs van anar decaient sense morir del tot, fins a l'arribada del Directori militar de Primo de Rivera al setembre de 1923, quan la política econòmica torna a revifar i la Dictadura presta una atenció general al comerç marítim i específicament al port de Barcelona. Es tractava de dinamitzar novament el comerç internacional i el port de Barcelona resultava decisiu pel Mediterrani i, en aquest sentit, es van agilitar els tràmits expropiatoris i per tant una política estratègica global de dipòsits francs que posava l'accent, en el cas de Barcelona, en la delimitació exacta i el disseny definitiu del port.

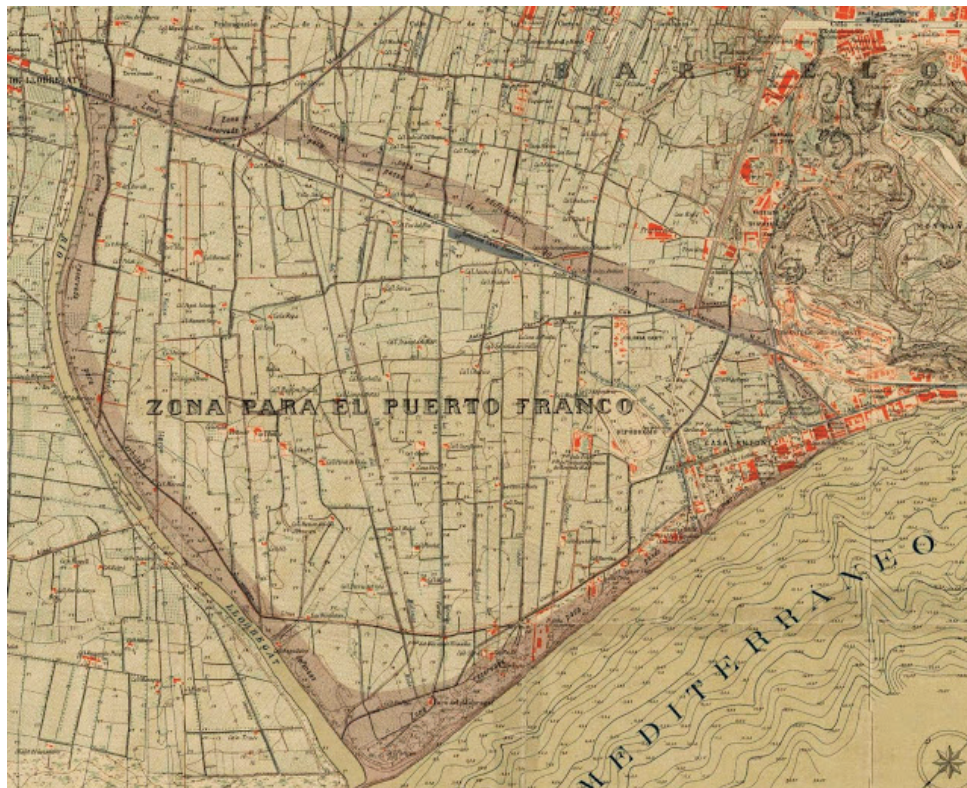
Malgrat que el procés expropiatori es va activar en aquest moment (1927), l'aplicació de la llei de maig del 1920 pel que fa a la intervenció sobre els territoris afectats

va seguir el seu procés. En el ple del 17 de setembre del mateix any de la llei, 1920, l'Ajuntament de l'Hospitalet es fa ressò d'una carta enviada per l'alcalde de Barcelona demanant que l'Ajuntament de l'Hospitalet nomeni una comissió per procedir a la delimitació termenal de les terres segregades. Afirmar la carta que cal nomenar la comissió per donar compliment a "lo dispuesto en el párrafo último del artículo 1º de la Ley del 11 de mayo último relativo al Puerto Franco de Barcelona", amb l'objectiu que aquesta comissió hospitalenca, i la barcelonina ja nomenada, es posin d'acord per fixar els límits termenals. Cal retornar de nou al paràgraf darrer de l'article primer d'aquesta importantíssima llei de 1920 per observar-ne el que diu exactament: "Los terrenos comprendidos en el párrafo anterior, que forman parte de otros términos municipales, quedarán agregados al de Barcelona". O sigui: cal arribar a un acord per fixar els límits exactes de la segregació, perquè sense aquest acord de les comissions respectives, es faria molt difícil l'aplicació pràctica de la llei.

L'Ajuntament de l'Hospitalet tenia, en aquest punt, una segona oportunitat per expressar la seva negativa a satisfer el compliment de la llei de 1920 que, en els seus estrictes termes, vulnerava el que fixava la llei municipal de 1877 en el seu article cinquè, com es veurà tot seguit. Que va haver-hi debat al respecte, ho reflecteix l'acta municipal, però ni el debat seria molt intens ni, de lluny, hi hauria el propòsit radical d'impedir el reconeixement de la pèrdua de terres perquè acaba nomenant-se la comissió que havia de reconèixer el nou límit del terme: "Abierta discusión por la presidencia sobre el particular después de breve discusión acuerda el Ayuntamiento por unanimidad designar como representantes de este Municipio...", a l'alcalde, un parell de regidors i l'arquitecte municipal Ramon Puig Gairalt, que, abans de procedir a la delimitació dels terrenys que havien de passar a Barcelona s'havien d'assessorar "para amoldar sus actos a todo cuanto sea conveniente para la defensa de los intereses de esta localidad afectados por el anteriormente expresado servicio".

L'assessorament per "amoldar sus actos" sembla que va donar un determinat resultat perquè la Comissió finalment prendrà l'acord de reclamar una indemnització, que detallarem tot seguit, i en base a això s'accepta la segregació, s'accepten les noves fites dels termes municipals i s'assisteix com si res a l'acte de reconeixement de la segregació, com ja hem comentat.

Des d'aquesta data de setembre de 1920 en què Barcelona reclama una comissió per determinar les delimitacions fins a l'agost de 1921 es van produir unes quantes sessions del ple municipal de l'Hospitalet on es van tractar assumptes relacionats amb la segregació, cinc de les quals, entre juliol de 1921 i juny de 1922 es recullen en les actes del plenari on es determinen els aspectes que cal considerar per fixar la indemnització final que havia de ser debatuda amb l'Ajuntament de Barcelona mitjançant una delegació conjunta. La demanda hospitalenca es basava en l'article 6 de la llei municipal però, en contra del que seria imaginable deduir, s'acceptava tàcitament la segregació a canvi de diners. El dictamen de la comissió inclou un llistat dels impostos recaptats sobre l'espai agrari (gairebé 600 de les 935ha) i la setantena de cases afectades per la segregació, per demostrar la pèrdua d'ingressos tributaris que,



La delimitació parcel·laria de la Marina amb tots els nuclis habitats i les masies expropiades o en tràmit d'expropiació. Any 1926. Font: <http://cartotecadigital.icgc.cat/cdm/singleitem/colleccion/catalunya/id/2216/rec/9>

finalment, s'avaluen en 18.268,4 ptes. de l'època, una quantitat que suposa únicament el 5% del pressupost municipal corresponent a l'any 1921. Els emprèstits demanats als anys 1907 i 1919 sumaven un total de 120.000 ptes.¹⁴ De manera que el que es valorava com a tributs anuals perduts per la segregació, amb prou feines representava el 15% dels emprèstits d'aquests anys. De fet, l'Ajuntament reclamava una quantitat de 91.342 pessetes (que representa l'import tributari que es deixava d'ingressar en un any multiplicat per cinc) o, de manera alternativa l'assumpció per part de l'Ajuntament de Barcelona d'una desena part del deute pendent que aleshores superava les 878.000 pessetes. És a dir, l'Ajuntament es conformava amb un estipendi d'entre 87.000 i 91.000 pessetes, que es van quedar finalment en 85.000 pessetes rodones, menys del que l'Ajuntament de l'Hospitalet demanava, malgrat que l'acord es va prendre per "unanimitat".¹⁵ Al final, el líquid ingressat per l'Ajuntament en l'exercici 22-23 no va arribar a les 84.000 ptes, descomptat l'1,2% de l'impost sobre pagaments, respecte del qual no se'l va considerar exempt. (Ferrer, 2005)

Delimitats aleshores els termes municipals, es procedeix a la regularització del Dipòsit Franc i a la presa de possessió de les terres segregades i l'Ajuntament de l'Hospi-

talet rep sengles cartes del Consorci i de l'Ajuntament de Barcelona (signades ambdues per Ramon Coll, alcalde de Barcelona, al mes de juliol de 1921) convidant-lo a la inauguració oficial de les instal·lacions provisionals del Dipòsit i a l'acte d'agregació de les terres de Marina, com ja hem vist.

A primers d'agost d'aquest mateix any (1921) el Consorci envia una carta a l'alcalde de l'Hospitalet demanant-li que, per facilitar la formació del pla parcel·lari dels terrenys i les altres propietats afectades pel projecte de construcció del Port Franc, es lliuri una relació dels propietaris, de les propietats i de les adreces, que ha de tenir necessàriament aquest municipi. No deixa de ser curiós que la signi l'alcalde-president del Consorci, (com si fos la màxima autoritat municipal: no oblidem que el president del Consorci és l'alcalde de Barcelona però el Consorci no és un municipi) i que la carta arribi amb segell oficial de la nova corporació. El dia 20 del mateix mes, l'alcalde de l'Hospitalet envia una carta manuscrita de resposta explicant que no se li pot enviar la relació que reclama perquè no consten els domicilis dels "no provats" propietaris però que farà el que calgui per saber les respectives adreces mitjançant els pagesos ("los colonos") que conreen aquelles finques. És a dir, de fet, no hi mostra una gran disponibilitat perquè resultava evident que l'Ajuntament de l'Hospitalet no podria aconseguir les adreces anant finca per finca, però, a més, la carta en destaca una altra dada interessant i és que la majoria de propietats corresponen, com ja semblava evident, a terratinents que no conreen les pròpies terres, presumiblement grans propietaris agrícoles de Barcelona.

Tret d'aquests esdeveniments particulars, el ritme expropiatori és molt lent,¹⁶ de manera que entre 1923 i 1929 s'obren 78 expedients de certificació que són registrats convenientment en els fulls de contribució de l'Hospitalet i a partir del 1926 es conserven cartes de la presidència del Consorci agraïnt la transmissió de dades sobre la contribució rústica i urbana dels expedients incoats¹⁷. Però si la transmissió de propietats era lenta, la regularització del port franc tampoc portava un ritme frenètic.

8. S'animen les expropiacions

Resulta imprescindible, en aquest punt, fer un retrat de la conjuntura històrica perquè és en aquests mesos que es produeix un sobtat canvi de règim. L'alcalde constitucional Just Oliveras i Prats, l'alcalde de la Lliga (reelegit a l'abril d'aquest mateix 1920) que no va posar obstacles a la segregació de la meitat del terme, deixaria l'alcaldia al setembre de 1923, quan l'acabat de nomenar Capità General de Catalunya, Miguel Primo de Rivera, encapçalaria un Directori Militar que va propiciar un cop d'Estat, beneït en darrera instància pel rei Alfons XIII. Val a dir que el cop d'Estat, contra el que podria semblar, no va ser gens malament rebut per la burgesia catalana de la Lliga malgrat que això no va impedir que el canvi de règim, del constitucionalisme borbònic a la dictadura militar, no produís modificacions substancials en la composició dels ajuntaments. Després d'un brevíssim interinatge de tres setmanes, es va nomenar alcalde de Barcelona a un militar, Fernando Álvarez de la Campa, que seria substituït al



Plànol de 1930 del projecte de Blas Sorribas on es veu el projecte de port amb una xarxa de dàrsenes interiors en forma de peix. Aquesta ocupació de la terra per llenques de mar no reeixirà, tot i que l'actual port que ha conquerit terra al mar també ha creat un dàrsena interior superant la línia de costa. Font: (AHCB, R. 12513).

poc pel financer Darío Rumeu fins a la caiguda de Primo de Rivera al gener de 1930. A l'Hospitalet va accedir a l'alcaldia, l'industrial Tomás Giménez del partit del dictador Unión Patriótica que també es mantindria al poder durant gairebé els set anys que va durar el govern Primo de Rivera.

Per reprendre la proposta del port franc, en aquesta nova fase conjunturalment favorable que evocàvem més amunt, es va convocar un nou concurs internacional de projectes l'any 1926 i es va encarregar a l'enginyer pirinenc Blas Sorribas la direcció del nou disseny. El projecte heretava la tradicional estructura de dàrsenes terra endins amb molls en forma d'espina de peix —que ja havíem vist en el projecte d'Armenter— ocupant una gran part de la Marina entre Montjuïc i la desembocadura del Llobregat, connectant el nou port interior amb el ja existent al Morrot per una línia de molls exteriors que dibuixava una bocana paral·lela a la costa. Formava el nou port un canal central de 80 metres d'amplada que s'allargava en un canal central de 350 metres de profunditat fent una curvatura paral·lela al riu i amb una amplada final propera als 50 metres. A partir d'aquest canal central d'amplades diverses s'obrien dàrsenes menors per a usos diferenciats, dotades totes elles amb el més avançat utilitatge de càrrega, amb línies de ferrocarril per càrrega i descàrrega a cada peu de moll. El projecte incorporava així mateix una proposta de futur, recomanant l'ampliació si es

canalitzava el riu i dissenyant una estació ferroviària a Can Tunis amb ample de via europeu i diverses carreteres d'accés i interiors i també una gran refinèria capaç de contenir 4 milions de tones de combustible per aprovisionar el tràfic marítim. (Ortega, 1977)

No deixa de ser curiós que sigui durant aquest interludi de poc més d'un quinquenni de dictadura, que es promoguin a l'Hospitalet iniciatives significatives. La primera d'elles, la presa de consciència interna que l'Hospitalet ja no és el municipi rural i suburbial dels anys de la Lliga, sinó un municipi obert al creixement industrial amb vocació urbana. En només una dècada, 1920-1930, l'Hospitalet havia de triplicar la seva població passant de 12.300 habitants als gairebé 38.000 dels mesos anteriors a la proclamació de la II República. L'ajuntament pren una certa consciència de diferenciació i distanciament respecte de Barcelona, vinculada al seu desenvolupament urbà i, en aquest sentit convoca un concurs internacional d'eixample, renunciant a la seva tradició agrària per abastar la urbanització de tot el terme, un cop perduda la franja agrària de la Marina. El reconeixement implícit d'aquesta pèrdua no exclourà, com veurem més endavant, la primera bel·ligerància del municipi envers una nova proposta d'expropiació forçada del terme i la consideració estratègica, per primer cop en la seva història, que cal ordenar el creixement de la ciutat.

La prova d'això és el Pla d'Eixample i Reforma Interior que signa el que va ser arquitecte municipal des de 1912 fins al 1937, Ramon Puig Gairalt, guanyador del concurs convocat pel municipi. Pocs mesos abans de conèixer-se el projecte de Puig Gairalt, l'alcalde Giménez aconseguix del rei, en consonància amb la consciència del seu protagonisme i del nou impuls que es vol donar al municipi, el títol de ciutat, una mena de reconeixement del pes que es vol atorgar a l'Hospitalet del futur (i qui sap si en compensació de la seva substancial mutilació). Giménez era un exponent del nou règim i dels nous temps, un personatge adscrit a la classe industrial d'arrels locals que havia emigrat a la ciutat i s'havia fet a sí mateix com a empresari d'una serradora de marbre que feia servir un dels antics salts del Canal de la Infanta com a força motriu. Les fotografies oficials que es conserven del personatge donen fe d'aquest tarannà cerimoniós i reglamentarista, investit de l'autoritat del règim i molt afí a la política del dictador, disposat a posar ordre imperativament a la nova ciutat, davant la creixent conflictivitat obrera i el protagonisme sindical. Però això no exclou la sensació que la ciutat que governava tenia dret a ser considerada un objecte de desenvolupament i no només un municipi agrari i subaltern com havia estat històricament.

Que la ciutat prenia consciència d'ella mateixa ho posa de manifest una altra dada circumstancial però prou eloqüent: l'aparició, per primer cop en aquest segle, d'una premsa local amb una certa vocació d'intervenció en la vida municipal. Abans ja existia una publicació impulsada pel mestre i literat Anton Busquets i Punset aleshores director de les Escoles Catalanes del Doctor Robert al municipi, que es deia *La Ressenya*, una revista literària més que no pas un mitjà informatiu local, que aviat s'ajustaria al seu paper amb el nom de *Ressenya Literària*.¹⁸ Aquest nou mitjà que neix l'any 1928, tenia com a capçalera *La Voz de Hospitalet* i un subtítol expressiu en la línia del que



Primera pàgina del núm 24 de la publicació local La Voz de Hospitalet, que va sortir entre 1928 i 1930. A l'esquerra de la portada es pot llegir la informació sobre el malestar per una nova perspectiva de segregació a la Marina. Font: AMLH

dèiem més amunt: "Periódico quincenal defensor de los intereses de la ciudad". Van sortir 38 números, entre l'agost de 1928 i el febrer de 1930 quan, significativament, cau la dictadura de Primo de Rivera (gener de 1930) i el substitueix el General Berenguer. És, per tant, una publicació de la dictadura primoriverista, però és la primera publicació genuïnament hospitalenca del segle.

En el número 24, de juliol de 1929 d'aquest quinzenal, és on s'explica la reacció que produeix la publicació d'un nou Real Decret llei l'11 de juny de 1929 que fa referència al tema que tractem en aquest treball. Un decret que amplia la línia de delimitació del decret de maig de 1920 de segregació de terres en favor de Barcelona, 125 metres al nord de l'eix de prolongació de la Gran Via que era una de les infraestructures que es va promoure en aquests anys i que ja estava en marxa, i contemplada en tota la seva extensió municipal, en els plànols d'eixample redactats per Puig Gairalt. *La Voz de Hospitalet* reflecteix, en una crònica de primera plana, el que titula "Problemas palpitantes": "El Real decreto ley de 11 de junio pasado dispone: que se agregue al término municipal de Barcelona una parte importantísima de nuestra po-

blación afectada por la llamada Zona de Urbanización del Puerto Franco. Además se dispone también que los terrenos comprendidos dentro de la expresada zona están sujetos a expropiación en las mismas condiciones que señala la Ley del año 1920, creando el Puerto Franco de Barcelona. La publicación del expresado Real decreto produjo gran revuelo entre los propietarios afectados por el mismo, los cuales solicitaron el apoyo del Ayuntamiento de Hospitalet y permiso para celebrar una reunión magna en la Casa Consistorial."

La crònica explica que es va fer la reunió en presència de l'alcalde i altres autoritats institucionals i econòmiques i la representació dels propietaris afectats, de manera que es posa de manifest l'oposició al decret i la necessitat d'exposar a les altes autoritats de l'Estat la protesta municipal. L'alcalde sembla arribar fins al mateix Primo de Rivera i al ministre d'Hisenda, que li prometen anular el decret si es posa de manifest que ha estat excessiu. De fet, el nou decret, contempla ampliar l'agregació a Barcelona del que s'anomenen terrenys de la urbanització del port franc, és a dir, una franja de terreny afectada per la prolongació de la Gran Via que resultava òptima per ser urbanitzada com a zona residencial. L'Ajuntament de l'Hospitalet protesta, en nom dels propietaris del terreny, per la segregació d'aquesta franja inclosa en la planificació de Puig Gairalt, que prometia interessants ingressos per a les arque municipals però, tal com la crònica explica, la segregació de les 935ha de fa només nou anys no solament es lamenta sinó que més aviat al contrari "...la comisión ha hecho constar que aplaudía con todo entusiasmo el Real decreto creando el Puerto Franco, por considerarlo no solo de interés para Barcelona, sino de España entera, y que su protesta era únicamente para el Real decreto que hace referencia a las urbanizaciones".

No deixa de ser en bona part surrealista i exponent dels interessos defensats per aquest periòdic que, l'escassa franja de 125 metres d'amplada dels terrenys d'urbanització siguin considerats "una parte importantísima de nuestra población" i s'aplaudeixi, al final de la crònica, la pèrdua de la meitat del terme municipal perquè representa una mesura "no solo de interés para Barcelona sino para España entera". De fet queda clar que la lluita pels terrenys d'urbanització en la qual s'implica l'Ajuntament en ple, lesiona el projecte d'eixample que promou l'Ajuntament de la dictadura de Primo de Rivera i les previsions urbanístiques a l'entorn de la Gran Via que s'estava convertint en la principal porta d'entrada a Barcelona pel sudoest. Curiós paral·lisme amb el projecte de l'Hospitalet-districte financer de l'època Corbacho o els megaplans del PDU Gran Via de l'època de Núria Marín.

9. Les terres expropiades i el polígon industrial

Ja s'ha explicat resumidament, en quin moment apareix el Consorci encarregat de gestionar el dipòsit comercial de Barcelona, justament el 1916. L'any següent s'aproven els Estatuts en el moment que el dipòsit comercial es converteix en dipòsit franc, per permetre una manipulació senzilla de les mercaderies, i ja el 1919 el Consorci aprova les bases per l'arrendament per diferents serveis: la càrrega i la descàrrega,

vigilància i custòdia de les mercaderies, les assegurances i els *warrants*. El 1920 es determina la ubicació territorial concreta i es lloguen aquests serveis a Crédito y Docks de Barcelona SA. És durant la dictadura de Primo de Rivera que s'intensifica l'explo-tació del Dipòsit Franc de tal manera que els 20 milions de recaptació de l'any 1921 passen a més de 400 milions el 1928. Com que les previsions dels primers anys no resulten del tot satisfactòries davant les excessives expectatives, el Consorci sol·licita de l'Estat la concessió en exclusiva (any 1925) de l'extracció de sorra de les platges, que suposa un enorme negoci pel ritme creixent de les obres d'urbanització de Bar-celona i rodalies. Si de bon començament tot el pes de l'operació d'ubicació i concessió del dipòsit franc requeia sobre l'Ajuntament de Barcelona que era el subjecte de l'a-gregació i l'encarregat del procés expropiatori dels terrenys per llei, arran de la con-cessió de l'extracció de sorres, la dictadura descobreix el gran negoci darrere el projecte d'ampliació del Port i converteix el Consorci en un instrument de l'Estat.

Amb la concessió de l'extracció de sorres l'Estat fixa un nou càrrec, el de Comissari Regi del Port Franc i nomena el general Álvarez de la Campa per aquest càrrec, poc després de deixar l'alcaldia de Barcelona. Amb aquesta operació, el que havia estat observat com una mesura al servei del creixement del port i de la ciutat, esdevé una operació centralitzada per l'Estat que encara reforçarà més el seu estatus amb un de-cret de febrer de 1926 convertint el Comissari Regi en el president del Consorci i afegint-hi quatre membres més nomenats pel Comissari com a representants de l'Estat al Consorci, s'excloïa, per tant, l'alcalde de Barcelona com a president i es nomenava només set regidors de l'Ajuntament com a membres de l'organisme, els tinents d'al-calde d'Hisenda i Obres Públiques i cinc regidors. Es van mantenir les altres corpora-cions com a membres del Consorci (la Cambra de Comerç, la d'Indústria, la Junta d'Obres del Port, els representants sindicals vinculats al mar i l'IACSI) i s'hi va afegir un representant del traçat ferroviari. I, per fi, un decret llei de juny de 1929, signat per José Calvo Sotelo, aleshores ministre d'Hisenda, regularia en endavant les fran-quícies portuàries i marcava les diferenciacions entre ports francs, dipòsits i zones franques, obrint la porta al que després seria el polígon industrial de la Zona Franca.

El decret de Calvo Sotelo considerava només ports francs els de les Illes Canàries i les ciutats espanyoles del nord d'Àfrica, on s'establia un règim fiscal diferenciat de la resta de l'Estat. La denominació de dipòsit franc es circumscrivia a allò que els havia defi-nit inicialment com era l'emmagatzematge en trànsit de productes lliures d'aranzels, de manera que podien teòricament obrir-se a qualsevol port, mentre que s'establia un règim nou pel que havien de ser Zones Franques, que contràriament al que succeïa a nivell internacional, no eren espais per afavorir el lliure comerç de productes entre països, sinó projectes encaminats a potenciar l'exportació de la indústria espanyola. D'aquesta manera s'incorporava a la creació de Zones Franques, no solament els avantatges comercials de trànsit de mercaderies sinó també l'establiment d'indústries exportadores que, o no existien, o no havien demostrat aquesta vocació o simplement no eren rendibles per la seva ubicació anterior. El Decret fixa, per tant, una clara vo-cació industrial d'uns territoris que havien tingut un origen vinculat al creixement del port i es desmarca clarament d'aquest objecte. Per convertir un territori en una Zona

Franca ja no és imprescindible que estigui allunyat d'un nucli urbà, al litoral i amb port propi o adjacent. A partir d'aquí, aclarit el futur, el procés s'accelera. Un decret llei de novembre d'aquest mateix 1929 aprova l'expropiació sistemàtica de tots els terrenys des de Can Tunis fins a la desembocadura del Llobregat.

En només nou anys, de maig de 1920 a juny de 1929, el que havia estat una expropiació forçosa per l'ampliació del port amb un enorme protagonisme de l'Ajuntament de Barcelona en plena competència amb la Junta d'Obres del Port, deixava pas a un territori de caràcter industrial, proper al port però desvinculat d'ell, i tutelat pel govern central. (Armengol, 2015)

El canvi d'enfocament, però, no havia de modificar per res la dinàmica empesa. L'expropiació dels terrenys, fixada al 1921, es va iniciar de fet el 1927 i va acabar l'any 1932. Inclouia, com s'ha dit, a més de les 950ha del projecte de dipòsit franc, la franja d'urbanització de la prolongació de la Gran Via reclamada després, de manera que afectava en total a unes 1.100Ha i a uns 500 propietaris. També d'aquest any són les primeres expropiacions de la Marina de Sants a tocar de Montjuïc. (Ortega, 1977)

L'expropiació no va ser fàcil. Molts dels propietaris es van resistir tant com van poder interposant plets i recursos. Van anar quedant sense expropiar les principals finques de grans dimensions, la majoria d'indústries i la urbanització de la Colònia Cantí, on avui s'alcen els habitatges de la Seat i on antigament s'havia ubicat la masia de Can Cantí entre l'hipòdrom i l'antiga carretera de Can Navarro, que van protagonitzar una ferma oposició fins el punt que el Consorci els va reubicar a la finca de Can Vehils a l'Hospitalet, el que després es va conèixer com a barriada de Can Pi. D'allà serien definitivament expulsats l'any 1932. El canvi de propietat dels terrenys no va afectar, però, l'explotació agrària que, en molts punts, es va mantenir fins ben entrats els anys 60 del segle passat. Els pagesos que havien perdut les terres, van seguir treballant-les com arrendataris del Consorci, de manera que aquest va exercir en aquest punt com administrador de finques, cobrant una renda anual pels terrenys en funció de les seves característiques: finques rústiques, urbanes o horts. Al final, les terres van ser expropiades per uns 8 milions de pessetes en total. Si pensem que hi havia uns 500 propietaris, el rendiment de les propietats va ser més aviat ridícul. Com a exemple de la posterior gestió immobiliària sobre aquestes mateixes propietats, el Consorci ingressava gairebé 200.000 pessetes de l'època en concepte de finques urbanes l'any 1935, per 275.000 pessetes de finques rústiques, quantitats que van superar les 300.000 pessetes els anys 40-41 i més de 500.000 els anys 42-44. (Ortega, 1977)

I això que mai es va acabar de fer realitat la nova segregació del decret de l'11 de juny del 29, contra el qual el consistori Giménez es va mostrar resistent i bel·ligerant, postura que va seguir mantenint el consistori que el va succeir, novament amb l'alcalde Just Oliveras, de la Lliga, al capdavant. Per cert que és aquest alcalde el primer que reclama un lloc al Consorci de la Zona Franca en una carta del 13 de maig de 1930, naturalment, sense cap èxit. (Ferrer, 2005) Ell mateix va patir les conseqüències directes de l'espoliació i hi va actuar contra l'expropiació d'una finca seva que posseïa



Imatge de la Marina de l'Hospitalet amb la fàbrica de Seat acabada de construir. Anys 50. Font: <https://enarchenhologos.blogspot.com/2014/06/la-marina-de-sants-i-can-tunis.html>

a la Marina, enviant una carta a l'alcalde perquè fes arribar la queixa al Governador Civil. Com la de l'ex-alcalde se'n conserven altres en el mateix sentit i també algunes cartes, com la dirigida a l'ajuntament perquè n'hi facin arribar una a ell mateix, en la qual se li comunica que prendran possessió de la seva finca d'immediat.

És factible, en aquest sentit, considerar l'inici real de l'impuls de la dinamització industrial de la Barcelona moderna en aquest període de la dictadura de Primo de Rivera, amb un creixent protagonisme del Consorci, fins el punt que és ara quan canvia de nom i comença a conèixer-se com a Consorci de la Zona Franca de Barcelona. El punt d'arrencada va venir amb la signatura d'un contracte amb Ford Motor Company, l'empresa americana de turismes, segons el qual Barcelona es convertia en l'eix de la seva expansió mediterrània, aprofitant la reconversió dels tallers que l'empresa tenia a l'avinguda Icària en règim de dipòsit franc; de manera que s'acoblaven els vehicles que després sortien del port de Barcelona en direcció a França, Itàlia, el nord d'Àfrica i Portugal. Al segon semestre de 1928 van sortir del dipòsit franc més de 3.000 cotxes i un nombre més o menys semblant durant els anys de la República. Això va fer veure que la indústria de l'automòbil podia convertir-se en emblemàtica per aquest espai i, ja durant la dictadura franquista, l'INI que havia estat creat l'any 1941 per promoure la industrialització del país en plena fase autàrquica, va promoure la primera empresa participada de cotxes al maig de 1950: la SEAT. La factoria es va començar a construir sobre dos cents mil metres quadrats en terrenys de la Zona Franca, el desembre d'aquest mateix any, i es va convertir immediatament en el principal motor del futur polígon industrial. (Lebranon, 2009)

L'Exposició Universal de Barcelona de 1929, que es venia gestant a la ciutat des de principis de segle i que es va inaugurar quan ja la dictadura de Primo de Rivera ini-

ciava l'etapa final, va suposar un nou impuls urbanístic i una oportunitat per mostrar al món les potencialitats de la nova Zona Franca que havia canviat de rumb. El seu projecte, presentat amb una monumental maqueta que tenia un joc de llums i aigua molt vistós, va ser un dels principals atractius populars i va servir per vendre el projecte fronteres enllà.¹⁹

Després de la caiguda de Primo de Rivera, l'Ajuntament de Barcelona va intentar recuperar el que havia perdut al si del Consorci, és a dir l'autonomia i el poder executiu de decisió, però no va arribar a temps en els pocs mesos que van anar del final de la Dictadura a l'adveniment de la República i, quan aquesta va arribar, es va permetre que Barcelona recuperés la presidència del Consorci però el govern provisional no va renunciar al seu pes dins l'organisme, nomenant un Delegat especial de l'Estat que actuava alhora com a president del Consell Executiu de l'organisme i com a vicepresident del Consorci. Només després del triomf del Front Popular a l'any 1936, va haver una modificació dels membres, amb la incorporació d'una representació de la Generalitat republicana. (Armengol, 2015)

El trasbals polític dels anys següents no va afavorir gens l'evolució del port franc, ni tampoc la definició dels terrenys que continuaven gairebé intactes. L'any 1934 es van aprovar uns pressupostos per algunes obres indispensables, l'emissari submarí, el dragat del port interior i del canal d'entrada, la tanca del port franc... però no donaria temps a posar-les en marxa, fet que coincidia amb una sensata posició crítica respecte la megalomania que havia suposat històricament aquesta actuació sobre el territori, per un projecte que no estava prou madur i que només representava objectius especulatius per la política de rendes que s'estava aplicant sobre els pagesos al llarg d'aquests anys.

Després del juliol del 1936, el Consorci va quedar reduït a un organisme únic (Comitè Únic del Consorci) format pel delegat de l'Estat, dos representants dels treballadors portuaris i tres representants de la Junta d'Obres del Port, la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona, però manté el projecte de zona neutral i preveu l'establiment d'una gran zona industrial com a motor econòmic de l'immediat futur. No es va invertir gens però es va intentar repensar l'organisme, tot i que sense conseqüències immediates. Mentre tant, ningú no va demanar la reversió dels terrenys —no tenim notícies que l'Ajuntament republicà ho reclamés en cap moment— però els pagesos continuaven sentint-se pertanyents al seu municipi de sempre, fins al punt que la Col·lectiva Agrícola que va sorgir de la col·lectivització de les terres agràries hospitalenques durant la guerra civil, sota l'influx de la CNT, incorporava tots els jornalers i els fruits dels camps treballats de la Marina, que feia al menys una dècada que s'havien segregat.

La situació de les expropiacions de terres segregades es va mantenir fins l'any 1963, quan es van començar a desocupar definitivament les finques. Aleshores molts pagesos van tornar a iniciar recursos ja no només en contra del desallotjament forçat de les terres que conreaven, sinó reclamant de nou la propietat sota l'argument que l'expropiació no havia respost a l'objecte pel qual s'havia legislat, que era un port

franc. Ara, es buidaven les terres per convertir-les en un polígon industrial. Un polígon industrial que, si hi parem l'atenció suficient, no calia fer-se a tocar del port i encara més, no hagués calgut mai segregar-les d'un municipi per passar-les a un altre i, sobre tot, no hagués tingut cap sentit la creació d'un Consorci que les administrés perquè els municipis tenien atribucions sobrades per gestionar la instal·lació industrial en els seus termes.

Malgrat que el decret de Calvo Sotelo fixava criteris sobre el futur del port franc de Barcelona, modificant-ne radicalment el sentit, la caiguda de la Dictadura de Primo de Rivera no va modificar especialment la dinàmica sobre el territori. Com hem vist, al Consorci ja li anava bé com anava tot plegat, perquè obtenia rendes anuals que superaven el justí preu de les expropiacions en el moment de realitzar-se, malgrat l'objecte definitiu del territori era encara en discussió. Quan es va redactar el Pla Comarcal del 1953, sota l'exigència de posar ordre en el model especulatiu immobiliari, els urbanistes encara ampliaven la reserva de sòl pel futur port franc i, a més, perfilaven un altre propòsit que es va mantenir sobre la taula fins a finals de segle, com era la canalització i el desviament del Llobregat. Unes altres 250ha a l'oest del traçat del desviament, que havien de servir com a zona de reserva del port franc per a la instal·lació d'indústria mitjana i gran. Mantenien, no obstant això, els dubtes sobre la concentració industrial que s'havia de desenvolupar en aquest punt, però deixaven oberta la porta a l'establiment d'un polígon industrial capaç d'atraure mà d'obra i creixement econòmic, alhora que havia de suposar una descongestió de la implantació industrial al voltant de Barcelona. (DDAA, 2018)

Per això, quan la Llei 102/1965 de 17 de juliol va destinar els terrenys de l'antic port franc a Polígon Industrial (integrant els estrictament portuaris al Port de Barcelona), es va considerar una enorme oportunitat per afavorir la industrialització en plena època de desenvolupament de l'economia franquista. Sobre l'espai previst es van reservar 400ha per l'ampliació del port comercial i una altra important parcel·la per la implantació d'indústries en règim franc, lliures d'aranzels, però la resta del territori segregat es va desafectar i es va requalificar com a terreny industrial. Al final, la delimitació del polígon industrial acabaria ocupant 728ha.

L'Ajuntament de Matías de España, ja al 1965, arran de la publicació de la llei que consolidava el polígon industrial i, no ho oblidem, en plena competència amb l'Ajuntament del seu correligionari Porcioles i el poder que se'n derivaria a la Corporació Metropolitana de Barcelona uns anys després, va demanar un informe jurídic per conèixer l'estat legal de les terres de Marina i la possibilitat de revertir els terrenys expropiats als seus antics propietaris i qui sap si també reclamar, ni que fos retòricament, la reversió de la segregació. L'informe jurídic es va fer, però la qüestió va quedar arraconada i ni tan sols es va reiterar la sol·licitud, que se'n tingui notícia, d'incorporar l'Ajuntament de l'Hospitalet a la gestió del Consorci.

Tres anys més tard, el 1968, s'aprova el pla parcial del Polígon Industrial de la Zona Franca que confirma la seva delimitació i hi planifica l'espai, de manera que es fa una



Imatge aèria del port i una part de la Marina de l'any 2016. Una demostració exacta que el projecte de port des de Montjuïc al Llobregat s'ha fet realitat i no solament fins la desembocadura del riu, sinó bastant més enllà. Es pot veure a la fotografia, molt ben marcada, la llera antiga del riu i l'actual, i també la ubicació de la Farola que hem dibuixat amb un cercle. A tocar del Far encara hi ha un minúscul tros de platja que és el que l'alcaldessa de l'Hospitalet ha reivindicat recentment. Font: Port de Barcelona. Imatge satèl·lit del 28 de juny de 2016.

clara reserva de sòl amb la idea de concentrar indústries i evacuar-les de l'interior de la ciutat, especialment de la zona de Poblenou. D'aquesta manera s'habilita la instal·lació de les més de 60 empreses que ja han sol·licitat espais industrials al polígon i que estan a prop d'ocupar un milió i mig de metres quadrats. El procés de creixement industrial és tan acusat que al 1971 les indústries estan a punt d'ocupar quatre milions de metres quadrats, donen feina a més de 40.000 treballadors i superen les 150 societats, entre les quals la nova ENASA-Pegaso, Motor Ibérica, successora dels vehicles Ebro i precedent de Nissan, la Bayer o Mercabarna que s'hi instal·la aquest mateix any. Cap al 1975, el sòl industrial és a punt d'exhaurir-se, hi ha una notable concentració de grans indústries —la majoria dels gairebé 50.000 empleats treballen en factories de més de 500 treballadores— i el Consorci, que ha descobert la influència que determina la gestió i les enormes possibilitats de negoci, es llança a noves promocions més enllà de la Zona Franca. Una d'aquestes promocions, l'adquisició de terrenys per al CITE del Vallès (Centre Integrat de Transports i Emmagatzematge) posarà de manifest l'any 1979, una estafa del delegat del govern, José Luis Bruna de Quixano i del secretari general del Consorci, Antonio de la Rosa,²⁰ que qüestionaran la viabilitat de l'organisme com a agència de promoció i desenvolupament econòmic. (DDAA, 2018)

Pel que fa la instal·lació portuària, el pla parcial de l'any 1968 preveia, dins la zona reservada com a Zona de Servei del Port, l'arrencada d'un nou contradic en direcció a la prevista prolongació del dic de l'est. Aquest nou contradic va quedar integrat al moll de l'Energia. Sobre els plànols es dibuixava també una xarxa de dàrsenes inte-



Muntatge sobre una fotografia aèria de la zona sud metropolitana. Es pot intuir el que seria la línia de costa original i l'antiga llera del riu. I tota l'antiga Marina hospitalenca. Font: Elaboració pròpia sobre una imatge de El Llobregat. <https://www.elllobregat.com/noticia/18226/lhospitalet/lh:-vaya-vaya-aqui-no-habra-playa.html>

riors per guanyar línia d'atracament. Al final es va optar per una única dàrsena interior amb diferents molls i la recuperació de port intern amb la prolongació dels dics del sud. Per aquests mateixos anys del pla parcial urbanístic, la Junta d'Obres del Port demana al govern l'establiment de la consideració de port autònom per tal de mantenir una gestió sense traves burocràtiques en la perspectiva d'un port cada vegada més mercantilitzat i amb més connexions internacionals. Deu anys després, el Ministeri d'Obres Públiques del govern Suárez adjudica l'autonomia portuària als ports de Barcelona, Bilbao, València i Huelva. A partir d'aquest moment, el Port Autònom de Barcelona funciona com una empresa amb personalitat jurídica pròpia dirigida per un Consell d'Administració que substitueix la fins ara Junta d'Obres del Port i sense supervisió estatal, com una empresa mercantil regida pel dret privat, malgrat que segueix sent un organisme públic controlat per l'Estat. Cap el 1980, el Consorci ven al Port 120ha de terreny on posteriorment instal·larà la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) que s'acabarà el 1994, el mateix any que s'impulsa el Pla Delta que garantirà el desviament del Llobregat, dos kilòmetres cap al sud, doblant la seva extensió terrestre i consolidant-lo tal com avui el coneixem.²¹

A l'inici del segle XXI hi havia a Espanya una vintena de zones franques i dipòsits francs. Van sorgir com a nusos duaners i encara mantenen aquesta característica però han anat convertint-se en hubs logístics i intermodals. A Europa sumen un centenar i en tot el món n'hi ha uns 2.000. La legislació és comuna a la UE i segons el codi duaner les zones i dipòsits francs són parts del territori comunitari on es poden emmagatzemar per temps il·limitat, transformar i distribuir mercaderies sense l'aplicació d'aranzels, gravàmens ni impostos indirectes. El seu objectiu exclusiu és atraure i fomentar el comerç i els intercanvis internacionals. Per les enormes facilitats logístiques, de tramitació administrativa i fiscal, per la possibilitat d'acumular productes en el millor moment i despatxar-los quan hi ha demanda sense haver de pagar el cost sencer de la mercaderia, per la qualitat d'oferta de les instal·lacions, pel preu i l'eficàcia dels serveis complementaris, les Zones Franques s'han convertit en incubadores empresarials i en uns instruments de gran poder de decisió sobre l'orientació econòmica dels països.²²

Quan l'any 2004 es va produir la substitució d'Enrique Lacalle com a delegat governamental de la Zona Franca de Barcelona, després del triomf socialista, l'alcalde Celestino Corbacho va reclamar la presència del municipi a l'organisme si hi havia l'esperada descentralització en la gestió que havia reclamat l'alcalde Joan Clos. Els beneficis de l'organisme havien estat de 32 milions d'euros en l'anterior exercici i tot feia preveure que els guanys anirien in crescendo en els propers anys. Al 2015, l'actual alcaldessa Núria Marín encara semblava anar més lluny quan anunciava que l'ajuntament que presidia estava estudiant els possibles drets del municipi sobre la forçada expropiació d'ara fa un segle. L'ajuntament de Barcelona segueix, sempre que pot, reclamant l'autonomia que va perdre sobre la gestió total de l'organisme durant la dictadura de Primo de Rivera i l'Hospitalet ja ha anunciat que si ho aconsegueix, en reclamarà la part corresponent. El volum de recursos que genera la Zona Franca és un caramel difícil d'obviar i els tributs que qualsevol ajuntament trauria de la gestió de tot el que aquest territori contempla avui, convertirien les arques municipals en les mines del rei Salomó.²³

Mentre els serveis jurídics municipals porten anys fent veure que estudien la complexitat de la reclamació històrica, alguns propietaris de terres han estat litigant durant anys. Encara l'any 1996 una família presentava un recurs de reversió sobre l'expropiació dels anys 20, per vulneració de les finalitats d'ús de les terres perdudes. El 2012, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya va fallar a favor de la família i va condemnar el Consorci, que va recórrer al Suprem, a indemnitzar al demandant amb 14 milions d'euros. La família era propietària de 140.000 metres quadrats i una masia, Ca la Pepa, dins dels terrenys actuals de la factoria Nissan.²⁴

I, per acabar, aquest mateix any 2020, l'alcaldessa de la ciutat, Núria Marín, va presentar la seva conferència anual acompanyada per una gran fotografia de la Farola —que es va aixecar l'any 1852 a prop de la desembocadura del Llobregat— i amb un gran rètol que deia: "Trenquem barreres a l'Hospitalet". Una de les barreres que es proposava trencar era justament la que es va veure interrompuda amb la pèrdua de

la Marina, la del camí que anava des del nucli urbà, passant per Can Pi, fins a la platja de La Farola molt concorreguda encara als anys 50 del segle passat per les famílies hospitalenques. L'alcalde va revelar que s'estava treballant "perquè el terme municipal pogués recuperar el tros de platja perduda, encara que només siguin uns quants metres al costa del far".²⁵

Demandar permís per fer servir uns quants metres de platja al costat de la Farola, ja ho diu tot sobre el que ha significat realment l'ensulsiada sentimental d'ara fa un segle.

10. Conclusions

El que va passar ara fa un segle a la Marina de l'Hospitalet no es pot sostreure del determinisme de la història, marcada per la geografia, l'hegemonia de les forces econòmiques i la subordinació dels que resideixen a un indret sense posseir la terra que trepitgen. El que va passar a l'Hospitalet amb la meitat del terme va passar també uns pocs anys abans amb la majoria dels termes municipals del Pla de Barcelona. La terra del Pla va servir per acumular capitals en molt poques mans i les rendes agràries van representar el punt de partida de les inversions a la indústria i al comerç i tot plegat en el mar convuls de les relacions polítiques entre classes socials i entre territoris, entre l'Estat i la creixent consciència de país de la Catalunya noucentista. La necessitat d'un port útil, potent i cada vegada més actiu per incentivar el comerç, i l'acció dels corrents marítims que regularment feien inservibles les precàries instal·lacions del port medieval, va apropar la seva realitat de futur cap al Llobregat, com ho hagués pogut fer, en sentit contrari, cap el Besòs, i l'existència d'una plana deltaica inicialment inestable, bastant despoblada i posteriorment molt fèrtil gràcies al regatge de primers del XIX i esquitxada de masos, es va convertir en l'espai idoni pels megalòmans somnis d'ampliació de les instal·lacions portuàries.

A aquests somnis hi van contribuir les noves doctrines de guanys fiscals de les mercaderies i la seva possibilitat de ser transformades i reembarcades sense passar pel tràfic duaner dels països. La realització d'aquest projecte de dipòsit franc, de port franc i després de zona franca, topava sovint amb la resistència econòmica d'altres ports de l'Estat i d'altres estaments econòmics que es veien postergats comercialment, i del mateix govern que basculava conjunturalment entre la necessitat d'impulsar l'economia, incrementar els recursos fiscals i evitar que territoris com Catalunya prenguessin un protagonisme excessiu en el precari equilibri de l'Estat. Mentre tant, els municipis del Pla de Barcelona i del Pla del Llobregat, es veien sotmesos a la imparable dinàmica fabril i a l'enorme mercat de terres enfrontats a una urbanització accelerada i molt productiva econòmicament. Davant d'aquest procés, les resistències van ser escasses. La petita burgesia local dels municipis de l'entorn de Barcelona, vinculada ideològicament als que dominaven el motor econòmic del país, no tenien més sentiment municipalista que el que dimanava del manteniment del seu estatus social i de la seva dinàmica particular d'enriquiment econòmic. Les classes subalternes, amb

un fort pes sindical organitzat, estaven subjectes primordialment a la lluita laboral per salaris dignes i molt menys a la lluita per la qualitat de vida del seu entorn més immediat, de manera que la seva reivindicació municipal era inexistent.

En aquest context es produeix sobtadament la segregació, sense respectar la llei i sense que els organismes supramunicipals que s'haurien d'haver encarregat de dirimir els drets de les parts hi intervinguin per res. Perduda la terra de Marina sense cap resistència territorial, el que vindrà després serà simplement la flagrant evidència de l'espoliació i de la impunitat soferta, quan es posi de manifest clarament el negoci que s'ocultava de bon començament amb tota l'operació. No feien falta tantes hectàrees pel projecte primigeni. Les vies del tren que van marcar la delimitació nord de l'espoliació podien haver estat centenars de metres amunt o avall sense que res justifiqués l'extensió segregada i l'Hospitalet hauria pogut perdre molt més del que va perdre o pràcticament només la zona de platja i un espai adjacent al nord, si el traçat del ferrocarril s'hagués dissenyat per la línia de costa com al Maresme. Fixades les terres segregades i en un context de dictadura, es modifica de pla la proposta inicial i una part del territori s'adjudica al port franc i la resta es converteix en un polígon industrial gestionat per un organisme públic amb la participació directe de l'Estat, sense que el municipi espoliat ni tan sols sigui convidat a participar dels beneficis. I això fins avui.

La segregació de la Marina hospitalenca ha estat històricament l'evidència més flagrant del "patí del darrere" de la ciutat de Barcelona. L'Hospitalet no ha estat només un suburbi de la gran ciutat des del segle XIX. Abans ja havia estat un poble d'inversions de la noblesa (el Baró de Maldà, per exemple), però arran de la segregació ja resulta indissimulable la seva servitud territorial: el seu territori segregat ha servit pel creixement de Barcelona com a ciutat insígnia del motor econòmic des dels anys seixanta i el seu desenvolupament urbà ha estat la rèmora de la ciutat dormitori que Barcelona precisava. I tot això, fins ara mateix. Es podrà dir que aquesta mateixa dinàmica es va produir amb els municipis del Pla des de l'ensorrament de les muralles a mitjan XIX, de manera que Sants, Sant Andreu, Gràcia o Sarrià també van ser impunement espoliats per fer negoci amb el seu territori. Hi ha, però, una diferència substancial, més enllà de les resistències municipalistes que sí que es van registrar en aquests antics pobles del Pla. Sants, Sant Andreu, Gràcia o Sarrià, són indestruïbles de Barcelona. Són Barcelona. No ser Barcelona avui, en el context metropolità, hauria d'exigir una diferenciació i el que és més important: una vocació d'autonomia igualitària. És a dir, qualsevol municipi de la conurbació fora dels límits de la gran ciutat hauria d'exigir dintre dels seus límits estrictes el mateix equilibri d'allò que defineix la qualitat de vida d'una ciutat, a saber equilibri entre residència, serveis, equipaments, infraestructures, espais lliures i oferta laboral, més enllà d'allò que la mancomunitat d'esforços recomana. És possible que la ciutat metropolitana, la vocació metropolitana que l'Hospitalet ha reclamat tantes vegades en els darrers anys, no sigui més que la nova realitat d'allò que va passar ara fa un segle: la manera de restituir-nos la Marina, passa per convertir l'Hospitalet en un barri més de la Barcelona metròpoli.

NOTES.

1. Aquest alcalde, Just Oliveras i Prats, és el mateix que dona nom a la Rambla i que va morir assassinat durant la Guerra Civil. Havia estat alcalde en tres ocasions, en tots els casos com a representant de la Lliga Regionalista: uns pocs mesos al 1916; des del 1918 al 1923, i després, s des de la caiguda de Primo de Rivera i fins l'arribada de la II República. De família benestant, va heretar el negoci cerealista del seu pare i va diversificar els seus negocis creant una exitosa companyia d'autobusos: Autos Oliveras, SA. La Rambla es va urbanitzar durant la seva època a l'alcaldia, en terrenys de la seva família.

2. Resulta interessant la consulta del volum de Luis Falcato en l'edició madrilenya de 1899 on es comenta en detall l'articulat de la llei municipal de 1877 amb inclusió d'un nombre molt significatiu de recursos i resolucions referits a diferents articles de la llei.

3. Jordi Ferrer afirma en el seu article de referència, citat a la Bibliografia: "Es pot dir, doncs, que l'Ajuntament, tot mantenint una postura realista i conformista, ja que s'accepta l'agregació com insalvable, va actuar diligentment en defensa dels interessos del municipi" (pàg. 75) Ens permetem discrepar de l'afirmació. Acceptar la realitat no obliga a conformar-se, però encara més, acceptar l'agregació com insalvable no hauria impedit actuar judicialment contra l'acord, com van fer altres municipis del Pla de Barcelona en la mateixa època, amb resultats desiguals. (NADAL, 1985). I encara: entendre que reclamar una modesta indemnització és actuar en defensa dels interessos del municipi, sembla exagerat. És probable que l'Ajuntament no hagués paralitzat la segregació, però actuar en defensa dels interessos del municipi obligava a resistir-se amb totes les eines disponibles. La primera, el recurs judicial però, quan se li va demanar assistir a l'acte de delimitació dels nous termes es podria haver negat i per tant, hagués impedit, en la pràctica, l'aplicació de la llei de segregació. Com a mínim, una resistència administrativa, hagués obligat probablement a la negociació.

4. Es tracta del projecte de Carlos de Angulo, quart director de la Junta d'Obres, que coincideix gairebé amb el projecte de l'arquitecte Ricard Alsina (1899) que és el primer projecte d'unificació dels municipis del pla per bastir una Gran Barcelona. Fins i tot, en el plànol que acompanyava el projecte de l'arquitecte, es veuen urbanitzades les terres de la Marina de Sants darrere la muntanya de Montjuïc i el nucli de Sants a tocar del terme municipal urbà de l'Hospitalet. Resulta significatiu, també, el dibuix de la Gran Via que havia d'arribar del Llobregat al Besòs i el manteniment d'un passeig marítim en tota la línia de costa. El port però, en el plànol corresponent, amb prou feines arriba a superar el límit del morrot de Montjuïc.

5. Declaracions incloses a l'apèndix del Diari de Sessions de les Corts espanyoles del 23 d'octubre de 1903.

6. Els burots, eren les oficines (despatxos o casetes a peu de carrer) que existien a l'entrada i sortida de les poblacions pel cobrament de les taxes municipals sobre l'entrada i sortida de mercaderies. En castellà se'n deien *fielatos*. Els agregacionistes argumentaven al seu favor que amb la desaparició dels burots s'acabaria amb l'exercici del contraban (municipal) que era força important en aquesta època.

7. Especialment valuosa és l'aportació del geògraf Francesc Nadal en el seu estudi de l'any 1985 sobre la configuració de la Gran Barcelona, referit ja en notes anteriors, però també cal destacar el treball de Carles Verdaguer, *Anàlisi del procés de producció de l'espai urbà a Barcelona. Sants*, de 1980 i les diverses ponències i comunicacions recollides a *El Pla de Barcelona*

i la seva història. Actes del I Congrés d'història del Pla de Barcelona celebrat a l'Institut Municipal d'Història els dies 12 i 13 de novembre de 1982. Ed La Magrana, 1984. Pels orígens del projecte Cerdà també és molt important el treball *Cerdà i Barcelona. La primera metròpoli, 1853-1897*, sota l'edició de Marina López Guallar.

8. FERRER, SEGURA, SUAU. *op. cit.* Sobre les seves dades, càlculs resumits.

9. Veure: CASAS, Joan, "L'estructura de la propietat de la terra a l'Hospitalet, 1875-1905" inèdit. MASSANA, M. Pilar *L'Hospitalet a l'inici del segle XVIII. Homes i terres*. CEL'H, 1984. PÉREZ MOLINA, Isabel. "L'agricultura a l'Hospitalet segons el cadastre de 1718". *Manuscrits*, 8, UAB, 1990

10. Veure especialment el treball referit a un municipi del pla del Llobregat: *Renom*, Mercè: "Inversions barcelonines en les terres de l'entorn. Un cas concret: Sant Joan Despí a mitjan segle XIX" dins *El Pla de Barcelona i la seva història...* Cal parar atenció també als treballs generals sobre propietat de la terra de CODINA, DÍAZ PERERA, JUTGLAR, LÓPEZ GUALLAR, SUAU, SEGURA, TATJER i CARRERAS.

11. Veure la tesina publicada per Edicions del Llobregat, 2010, *La fam del terra dels fabricants de Barcelona*, de M. Luz Retuerta, sobre les inversions de l'industrial Erasme de Gònima a Sant Feliu de Llobregat.

12. El poeta Jacint Verdaguer va incloure al seu llibre *Pàtria*, de 1888, aquests versos: "A Barcelona. Junyits besar voldrien tos peus amb ses onades, esclaus de ta grandesa, Besós i Llobregat, i ser de tos reductes troneres avançades los pits de Catalunya, Montseny i Montserrat". És evident que Martínez Domingo va fer una interpretació una mica lliure dels versos del poeta.

13. *La Vanguardia*, 21 de juliol de 1921.

14. Aquests crèdits anaven en part per urbanitzar la finca de Cal Tres que havia d'obrir la Rambla (després batejada amb el nom de Just Oliveras) justament en terrenys familiars del propi alcalde d'aquest moment: Just Oliveras i Prats.

15. El periodista Joan Carles Valero va fer un càlcul basat en la variació de preus desenal de l'INE fins a 1954 i la interanual acumulada des d'aquest any, segons una fórmula d'interès compost, i resultava una quantitat, al canvi, de 102,871 euros d'indemnització total que va rebre l'Hospitalet per la segregació de 935ha. VALERO, Joan Carles "Barcelona pagó a l'Hospitalet hace cien años solo 102.871 euros por la mitad del municipio". *El Llobregat*, 5 de juny de 2020.

16. Es conserven algunes cartes demanant certificacions de les propietats afectades a l'Arxiu Municipal, així com apunts de baixes d'algunes terres ja expropiades als fulls de contribució urbana i rústica on es veu la lentitud anual de terres tributàriament segregades.

17. Veure el Llibre de Contribucions municipals i documentació complementària. AHLH

18. No hem trobat a les pàgines de *La Ressenya* d'aquests anys cap referència a la problemàtica de la segregació.

19. Veure, entre altres, la *Memòria dels cents anys* que va publicar el Consorci de la Zona Franca l'any 2016.

20. El cas va ser destapat per Narcís Serra quan va accedir a l'alcaldia de Barcelona el 1979. José Luis Bruna va acabar a la presó però Antonio de la Rosa, capità de la *Legión*, advocat de l'Estat i pare del també prou conegut empresari Javier de la Rosa, es va escapar primer a París i després a Sudamèrica i va retornar a Barcelona l'any 1997, després que l'Audiència de Provincial arxivés el cas per prescripció. Antonio de la Rosa va morir a Barcelona l'any 2004. Entre ell i el delegat del Govern havien estafat 1.230 milions de pessetes dels fons públics. No deixa de ser significatiu que la condemna arribés després d'una primera absolució i el posterior recurs de l'Ajuntament de Barcelona. El Consorci de la Zona Franca, directament estafat per la compra de terrenys que en realitat no existien, no va moure un dit en contra de Don Antonio, com era conegut a l'organisme des dels anys del primer franquisme.

21. Veure VILA, Jesús A. "Trenta anys de lluita contra el desviament del Llobregat (1971-2001)" dins *Constructors i consciència de canvi, Una aproximació als moviments socials des del Baix Llobregat*, PRAT, Enric; RENOM, Mercè; RETUERTA, M. Luz (dir) HACHUEL, Esther (coord). Edicions del Llobregat, 2009.

22. Veure MARTÍNEZ COBAS, Francico Xavier; ARTEAGA ORTIZ, Jesús, *Las Zonas Francas en España y su utilidad: delimitación del concepto y perspectivas de futuro*. BOLETIN ECONOMICO DE ICE N° 2758. Universidad de Vigo, 2003

23. *La Vanguardia*, 28.5.2004

24. *La Vanguardia*, 20.1.2015

25. *El Far del Llobregat*, 20.1.2020

BIBLIOGRAFIA

ALBET I MAS, Albert. (2018). El mapa municipal en España: estructura, evolución y problemáticas. Geopolítica(s). Madrid: Ed Complutense.

ALEMANY LLOVERA, Joan. (1995). "La transformació del port de Barcelona en una etapa decisiva: del projecte Rafo (1859) a la primera Guerra Mundial (1914)", *Drassana: revista del Museu Marítim*, [en línia], 1995, Núm. 3, p. 39-45, <https://raco.cat/index.php/Drassana/article/view/108975> [Consulta: 14-9-2020].

ALEMANY LLOVERA, Joan. (1984). *El port de Barcelona i la seva àrea d'influència*. Curs del Cinquantè aniversari. Barcelona.

AMENGUAL, Bartolomé. (1903). *Zonas Neutrales*. Barcelona.

ARMENGOL FERRER, Ferran. *El Port Franc de Barcelona: infraestructures de transport per a la projecció exterior de la ciutat, 1900-1965*. Barcelona.

AZNAR COLET, Javier; GARCÍA DOMINGO, Enric. (2013). "La intrahistoria del port industrial de Barcelona: embarcacions i treballs entre el Projecte Rafo i el Pla d'Estabilització, 1860-1965". Barcelona: EHDAP.

- BADIA FERRER, Jaume. (2015). *La Marina del Prat Vermell: ¿nova centralitat urbana?*, Barcelona: UPC.
- CARRERAS I VERDAGUER, Carles. (1980). *Sants. Anàlisi del procés de producció de l'espai urbà de Barcelona*. Barcelona: Serpa.
- CASAS, Joan. "L'estructura de la propietat de la terra a l'Hospitalet, 1875-1905", L'Hospitalet de Llobregat: 1985. inèdit.
- CASAS FUSTER, Joan. (1985). La formació de la indústria a l'Hospitalet del s XIX. l'Hospitalet de Llobregat: CELH.
- CASAS, Joan. (1986). *Com es fa una ciutat*. L'Hospitalet de Llobregat: Museu.
- CÓDIGO DE BARCELONA. Recopilación, notas e índices de Antonio Carceller y Alberto de Rovira. Ayuntamiento de Barcelona, 1965
- CONDE MORAGUES, LUIS. (2015). "Barcino colonia romana. Preguntas abiertas y algunas respuestas." https://www.academia.edu/22423496/Barcino_colonia_romana_Preguntas_abiertas_y_algunas_respuestas_revised_ [consulta: setembre 2020]
- CONSORCI DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA, *100 años, talento para evolucionar*. Barcelona: Consorci, 2006
- CONSORCI DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA 1916-1918, Barcelona: Consorci, 1998
- DIVERSOS AUTORS. (2018). *El puerto franco y la fábrica de Barcelona. Las edades de la Zona Franca*. Barcelona: MUHBA, Llibrets de sala, 27. Ajuntament de Barcelona.
- DIVERSOS AUTORS (1984). *El Pla de Barcelona i la seva història. Actes del I Congrés del Pla de Barcelona*. Barcelona: La Magrana-IMH, Ajuntament de Barcelona.
- Diversos autors. (1997). *Història de l'Hospitalet. Una síntesi del passat com a eina del futur*. L'Hospitalet de Llobregat: CELH-Ajuntament de l'Hospitalet.
- FERRER, Llorenç; SEGURA, Antoni; SUAUA Jaume. (1983). "L'estructura de la propietat de la terra al Pla de Barcelona durant la segona meitat del segle XIX". *Estudis d'història agrària*, Núm. 6.
- FERRER I PUMARETA, Jordi. (2005). "Una aproximació a l'estudi de les alteracions territorials", dins *Quaderns d'Estudi*, 19. pp. 61-113.
- GRANADOS GARCÍA, J.O. (2013). *Els grans projectes d'actuació a la Marina del Prat Vermell i al morrot de Montjuïc*. Centre d'Estudis de Montjuïc (CEM).

LEBRANCÓN NIETO, Joseba. (2009). "Los depósitos francos en España (1914-1930)." *Investigaciones de Historia Económica*. Santiago de Compostela: IHE, Otoño.

LÓPEZ GUALLAR, Marina (ed). (2010) *Cerdà y Barcelona. La primera metrópoli, 1853-1897*. Barcelona: SECC.

LÓPEZ DE LUCIO, Ramón. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Universitat de Valencia.

Memoria sobre el estado y adelanto de las Obras del Puerto de Barcelona durante los años 1907 a 1910, ambos inclusive. Barcelona, 1911

MARTÍNEZ COBAS, Francico Xavier; ARTEAGA ORTIZ, Jesús, (2003). "Las Zonas Francas en España y su utilidad: delimitación del concepto y perspectivas de futuro." Vigo: BOLETIN ECONOMICO DE ICE Nº 2758. Universidad de Vigo.

MASSANA I LLORENS, M. Pilar. (1985) *L'Hospitalet a l'inici del s. XVIII. Homes i Terres*. L'Hospitalet de Llobregat: CELH.

NADAL, Jordi. (1983). "Los Bonaplata: Tres generaciones de industriales catalanes en La España del siglo XIX". Barcelona: *Anuario de la Sección de Economía*, 3, 6-19.

NADAL, Francesc. (1985). *Bugueses contra el municipalismo. La configuración de la Gran Barcelona y las anexiones de municipios (1874-1904)*. Barcelona: UB.

NADAL, Francesc. (1987). "Geògrafs: regeneracionisme i divisió del territori (1879-1899)". *Documents d'anàlisi geogràfica*, 10. Barcelona.

NAVAS, Daniel. (2018). *Regularitats vs. Irregularitats: L'urbanisme de les transicions a l'Eixample Cerdà*. Tesis doctoral. Barcelona: UPC.

ORDUÑA REBOLLO, Enrique. (2005). *Historia del municipalismo español. Un siglo de municipalismo. El régimen municipal en la Constitución de 1876. La reforma del Régimen Local de la Restauración*. Madrid: Iustel.

ORTEGA, Eloisa. (1977). "La Zona Franca de Barcelona. De Puerto Franco a Polígono Industrial." *Revista de geografía*, num 1-2. pp. 88-106.

PÉREZ MOLINA, Isabel. (1990). "L'agricultura a l'Hospitalet segons el cadastre de 1718". *Manuscrits*, 8, Barcelona: UAB.

PIRES DE ANDRADE, Gustavo. (2015). *El planejament metropolità de la Barcelona pre-democràtica: Plans, protagonistes i referents teòrics (1939-1976)* Tesis doctoral, Barcelona: UPC.

RAFO, José. (1861). *Proyecto para la mejora y ensanche del puerto de Barcelona*. Madrid.

RODRÍGUEZ ALMEIDA, Adrián Ignacio. (2016). "Zonas Francas, antecedentes y ventajas". *Heurística Jurídica*.

SANJUAN MARROQUIN, José Miguel. *Las élites económicas barcelonesas 1714-1919*. Tesis doctoral. Barcelona: UB.

SARRIÓN GUALDA, José. (2000). "L'organització política del Pla de Barcelona abans de 1854. El règim constitucional." *Quaderns del Seminari d'Història de Barcelona*, núm 4. Barcelona.

SEGURA MAS, Antoni. (1983). "El cadastre: la seva història (1715-1845) i la seva importància com a font documental." *Estudis d'història agrària*, 25. Barcelona.

Los luddites catalanes y la quema del vapor Bonaplata el día 5 de agosto de 1835. Cuando la chusma de Barcelona quiso quemar el "Sincotrón". (sense autor) Extraïdo de [http:// negreverd. Blogspot.com.es/](http://negreverd.blogspot.com.es/) julio, 9, 2015

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

VILA, Jesús A. (2009). "Trenta anys de lluita contra el desviament del Llobregat (1971-2001)" dins *Constructors i consciència de canvi, Una aproximació als moviments socials des del Baix Llobregat*, PRAT, Enric; RENOM, Mercè; RETUERTA, M. LUZ (dir) HACHUEL, Esther (coord). Sant Feliu de Llobregat: Edicions del Llobregat.

"Zonas y depósitos francos, un hervidero de beneficios empresariales". (sense autor) *Mecalux news*, 2003

Josefina Vidal Badia, la vida i el recorregut pedagògic de la qual es glossa en aquestes pàgines, va ser professora de llatí al Copem de Santa Eulàlia de l'autor d'aquest article. El seu marit, que va escriure moltes pàgines sobre la història d'aquesta ciutat al butlletí que editava als anys 60 i 70 l'Ajuntament de la ciutat, va ser també professor de francès al mateix institut. Amb posterioritat, i especialment als darrers anys, la relació entre la Josefina i l'autor d'aquest article es va estrènyer considerablement. Aprofitant aquesta feliç coincidència, l'autor vol dedicar aquest treball a la memòria de la Josefina Vidal i del Manuel Grau. Ells n'estarien contents.

