

INVESTIGACIONES
de HISTORIA ECONÓMICA

IHE. Otoño 2009. Pp. 11-44

Los Depósitos Francos en España, 1914-1930

Free Warehouses in Spain, 1914-1930

JOSEBA LEBRANCÓN NIETO

Universidad de Santiago de Compostela

RESUMEN

En el último tercio del ochocientos, depósitos y zonas francas surgieron en distintos países europeos como una herramienta más al servicio de la política económica. En el cambio de siglo varios puertos españoles quisieron dotarse de esta institución para remediar la pérdida de las últimas colonias de ultramar, atraer tráfico y, en el mejor de los casos, ayudar a la exportación. Tras quince años de debates parlamentarios y polémicas, fueron autorizados durante la Primera Guerra Mundial los Depósitos Francos de Barcelona, Bilbao, Cádiz y Santander. Además de las transformaciones que inicialmente contemplaba el régimen franco, como el tostado del café o la extracción de aceite de copra, no tardaron en desarrollarse otras actividades, principalmente el montaje de automóviles. La instalación de Ford fue un hecho decisivo tanto para los recintos francos como para la empresa norteamericana, que puso la franquicia arancelaria al servicio de su estrategia multinacional. El Depósito Franco permitía montar automóviles empleando componentes foráneos o nacionales, según conviniera, retrasando el pago del Arancel al momento en que el vehículo fuese importado a España o quedando libre de ese derecho si el destino del producto era otro país. La planta de ensamblaje barcelonesa casi alcanzó antes de la Guerra Civil un 40 por ciento de cuota del mercado interno. Además, la filial hispana de Ford tuvo un cierto éxito montando y vendiendo coches en Portugal, el norte de África, Italia o la Europa adriática.

PALABRAS CLAVE: *Depósito Franco; Ford; Industria del Automóvil; Zona Franca*

Códigos JEL: *F14; L62; N14; N64; N74*

ABSTRACT

In the last third of the nineteenth century free warehouses and free trade zones sprang up in several European countries as economic policy resources. At the turn of the century some Spanish ports wished to equip themselves with this institution in order to make up for the loss of the last ultramarine colonies, gain trade and help to promote commodity exports. After fifteen years of parliamentary debate and disagreement, the free warehouses of Barcelona, Bilbao, Cadiz and Santander were established during the First World War. In addition to the processes initially authorized, such as coffee roast or coconut oil refinement, other industries soon developed especially automobile assembly. The establishment of Ford was as decisive for the free warehouses as it was for the American company, which made good use of the duty-free institution. Free warehouses allowed the multinational firm to assemble automobiles using national or foreign components, delaying taxes until the car was imported to Spain or remaining free of those tariffs if the merchandise was sent to another country. The assembly plant of Barcelona made up about 40 per cent of the domestic market before the Civil War, and was successful in assembling and selling automobiles in Portugal, North Africa, Italy or Adriatic Europe.

KEY WORDS: *Free Warehouse; Ford; Automotive Industry; Free Trade Zone*

JEL Codes: *F14; L62; N14; N64; N74*

1. Introducción¹

Las Zonas Francas de Barcelona, Cádiz y Vigo, así como los Depósitos de Bilbao y Santander han jugado a lo largo del siglo XX un importante papel tanto a nivel local como nacional, albergando empresas como SEAT, Ford y Nissan Motor Ibérica o Citroën. Pero éstos, los recintos francos, no son una institución que haya sido convenientemente atendida en España. Son relativamente abundantes las aproximaciones al concepto realizadas por algunos autores, las guías técnicas y los estudios jurídicos². Pero apenas se han analizado sus orígenes, características y evolución desde la perspectiva de la historia económica, excepto la literatura existente sobre las franquicias arancelarias de tipo antiguo, los puertos franceses canarios o acercamientos en clave local³. Siguen manteniendo su vigencia obras veteranas que intentaron abarcar toda la panoplia europea de áreas exentas y recintos bajo franquicia arancelaria⁴.

Estas lagunas se han suplido, en parte, gracias a la profusa actividad ensayística desarrollada en el primer tercio del siglo XX por partidarios y detractores de los recintos francos. Los propios Depósitos Francos también generaron actas, memorias y estadísticas, de las que cabe señalar la calidad y el detalle de las elaboradas por el recinto de Barcelona. Otros recintos bien no realizaron estadísticas con igual esmero, bien no las confeccionaron o no las han conservado. Por último, la legislación publicada en la Gaceta de Madrid, además de reconstruir una institución como ésta, un vaciado exhaustivo permite descubrir en las exposiciones de motivos un pequeño tesoro. Esos considerandos no solo expresaban la retórica oficial sino que también solían trasladar los intereses particulares que apoyaban o impugnaban una disposición, reproduciendo literalmente el memorándum que habían elevado.

¹ Esta investigación forma parte de una tesis doctoral dirigida por el profesor Xoán Carmona Badía; quisiera agradecer las observaciones realizadas a este artículo por el propio Xoán Carmona, los profesores María del Carmen Espido Bello, Mario García Zúñiga y Jesús Giráldez Rivero y por el doctor Jesús Lorenzo Jiménez.

² Respectivamente, Arteaga y Conesa (2000) y Arteaga y Martínez (2003); Paz (1997) y Astarloa (2003); y Clavijo (1979) y Vázquez-Portomeñe (2004).

³ Anes (1987) y Torrejón (2002), entre las primeras, Bourgon (1982), De Luxán y Bergasa (2004) y Miranda (2004), entre los segundos, y Casado (1998) entre los terceros como ejemplo de estos últimos.

⁴ Thoman (1956) y Gombac (1991).

2. Mercado nacional, línea aduanera y recintos francos

La revolución burguesa tuvo en el Estado Nación el marco de sus realizaciones políticas y en el mercado nacional el espacio para llevar a cabo su modelo económico. Éste se articuló bajo los principios de la propiedad privada, la libertad y la igualdad, y se implementó mediante herramientas como el código de comercio, el sistema métrico, las nuevas monedas o la línea aduanera⁵. Por primera vez, se hacía coincidir las fronteras económicas de un país con sus límites políticos. Mientras la eliminación de controles interiores debía conferir unidad a ese territorio, el establecimiento de un cordón exterior de Aduanas marcaba su confín y lo ponía en contacto con otros mercados. Una vez creado el patrón institucional, la industrialización, el desarrollo comercial y los nuevos modos de transporte se encargaron de integrar espacios y colectivos hasta entonces poco o nada comunicados⁶.

Desde el traslado de las aduanas del Ebro a la frontera del reino en 1841 y durante los siguientes treinta años, se fue construyendo en España el Territorio Aduanero Nacional, formado por la Península Ibérica, salvo Portugal, y las Islas Baleares⁷. En su contorno se dispusieron distintas Aduanas, terrestres y litorales, ordenadas en un escalafón que determinaba sus atribuciones comerciales. En el caso de las marítimas, mientras las de primera clase estaban habilitadas para todo tráfico de importación y exportación, las de cuarta únicamente podían recibir mercancías por cabotaje de otros puertos españoles. Fuera de este Territorio Aduanero quedaron las Canarias, las posesiones africanas y las colonias de ultramar⁸. Desde mediados del siglo XIX, los Estados europeos, y entre ellos España, abandonaron paulatinamente el sistema de prohibiciones heredado del Antiguo Régimen⁹. En su lugar se dispuso un concierto de Aranceles, que basculaban entre la protección y un relativo librecambio, y de convenios comerciales que dejaron expedito el camino a la expansión del intercambio internacional¹⁰. Este tráfico debía ser asistido por mejores herramientas

⁵ Sobre la adopción en España de la Peseta, Aixalá (1999), Martín (1999) y Catalán, Sudrià y Tirado (2001), y sobre el sistema métrico, Puente (1982), Ten (1989), Gutiérrez y Peset (1997), Aznar (1999) y Vera (2007).

⁶ Anes (1978), Gómez Mendoza (1982), (1984) y (1985), Comín, Martín, Muñoz y Vidal (1998), Muñoz, Sanz y Vidal (1999), Madrazo (2001), Madrazo y Frax (2001).

⁷ Garzón (1983), López Castellano (1998), De La Torre (2003), Rodríguez Garraza (2003) y Larrinaga (2005).

⁸ Ley de 09/07/1841, *Gaceta de Madrid* 13/07/1841, p. 1, Decreto de la Regencia de 15/09/1841, *Gaceta de Madrid* 16/09/1841, p. 1, Ley de 17/07/1849, *Gaceta de Madrid* 19/07/1849, p. 1, Base 4^a, Real Orden de 30/12/1849, *Gaceta de Madrid* 05/01/1850, pp. 1-2, Real Orden de 31/12/1850, *Gaceta de Madrid* 05/01/1851, pp. 1-2, Real Orden de 27/12/1852, *Gaceta de Madrid* 29/12/1852, p. 2, Ley de 01/07/1869, *Gaceta de Madrid* 02/07/1869, p. 2, Base 1^a y Decreto de 15/07/1870, *Gaceta de Madrid* 24/07/1870 y ss., p. 1.

⁹ Ley de 17/07/1849, *Gaceta de Madrid* 19/07/1849, p. 1, Ley de 01/07/1869, *Gaceta de Madrid* 02/07/1869, p. 2 y Decreto de 11/07/1869, *Gaceta de Madrid* 27/07/1869, pp. 1 y ss.

¹⁰ Costas (1988), pp. 90-102 y 118-119, Serrano (1991), pp. 109-111, Sabaté (1996), Costas (1997), pp. 211-225, Comín (2000), pp. 639-640 y Costas (2000), pp. 462-470.

financieras y por modernos puertos, dotados de nuevas infraestructuras e instituciones¹¹. Entre éstas, los recintos franceses estaban llamados a desempeñar un papel crucial.

La línea aduanera debía proteger la actividad interior, pero al poner en contacto un país con sus vecinos podía representar un grave obstáculo al comercio. Hombres de negocio, barcos y mercancías necesitaban liberarse tanto de aranceles, tasas y arbitrios como del lastre que representaban las formalidades administrativas de cada Estado. Casi nunca un artículo iba desde su origen a su destino definitivo en un único viaje; el transporte estaba plagado de arribadas, tránsitos y despachos parciales¹². Las franquicias arancelarias del Antiguo Régimen estaban desvinculadas de todo concepto de mercado nacional y se extendían por toda una ciudad o incluso una región. Por el contrario los recintos franceses modernos, puestos en marcha a partir del decenio de 1860, eran una de las herramientas aduaneras dentro de la política económica de un país. Estos recintos estaban aislados y se limitaban a unas instalaciones dentro del puerto, pudiendo ocupar todo un muelle o, de forma más común, uno o dos almacenes.

En la década de 1860, las relaciones comerciales edificadas entre las distintas naciones a partir del tratado Cobden-Chevalier y, poco después, las propias peculiaridades de los procesos de construcción de los Estados italiano y alemán crearon una serie de recintos franceses en casi toda Europa. Estas instituciones, vinculadas siempre a un puerto, auxiliaban el tráfico tanto de los países europeos entre sí como con las repúblicas americanas y otros mercados de ultramar. Desde Copenhague en el mar Báltico hasta Génova en el Mediterráneo, estos recintos se pueden englobar en dos grandes modelos. El primero responde a las características del *entrepôt* francés donde se podía introducir un género foráneo libre de derechos y con el mínimo papeleo, facilitando la creación de un importante stock de mercaderías con las que atraer barcos en busca de carga. Al permitirse la manipulación de los géneros depositados, se podían dosificar los despachos de importación, adecuándolos al ritmo de la demanda interior, a la paquetería propia de esa distribución y a los gustos de los destinatarios. A este modelo se pueden asimilar los recintos italianos y los Depósitos de Comercio españoles. El segundo, al que se aproximan las franquicias del norte de Europa, sigue el paradigma alemán del *Freihafen* de Hamburgo, en el que se amplian las operaciones autorizadas hasta permitir toda clase de transformación industrial. Las mercancías salidas de estos recintos podían devolverse al tráfico interna-

¹¹ Cuéllar (2002).

¹² Cualquiera de las sucesivas Ordenanzas de Aduanas es un buen ejemplo de esta afirmación; Real Orden de 05/03/1852, *Gaceta de Madrid* 22/04/1852 y ss., Decreto de 15/07/1870, *Gaceta de Madrid* 24/07/1870 y ss., Real Decreto de 19/11/1884, *Gaceta de Madrid* 20/11/1884, Real Decreto de 15/10/1894, *Gaceta de Madrid* 27/10/1894 y 28/10/1894 y Real Decreto de 14/11/1924, *Gaceta de Madrid* 17/11/1924.

cional, libres de todo pago arancelario, o despacharse al mercado interior, único caso en el que debían enfrentarse a los derechos de importación. En España, los proyectos de Depósitos y Zonas Francas nacieron del deseo de alcanzar las atribuciones del recinto hamburgués¹³.

La reforma Figuerola trató de racionalizar los Depósitos de Comercio, adaptándolos a los recintos que en esos mismos años se estaban creando en Europa¹⁴. Los Depósitos españoles eran muy similares a los entrepôts, pero se enfrentaban a grandes restricciones en su funcionamiento. La normativa sólo ofrecía a las entidades concesionarias los recursos financieros derivados de la imposición de tasas al movimiento comercial, no contemplándose ningún tipo de ayuda o subvención pública. Los géneros extranjeros depositados quedaban libres de derechos, pero sólo estaban permitidas las operaciones imprescindibles para garantizar su conservación. Además, las formalidades documentales a las que se veían sujetos apenas se diferenciaban de las del régimen ordinario¹⁵. Inmediatamente después de la pérdida de las colonias, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Santander o Vigo solicitaron la concesión de un régimen franco mayor, semejante al modelo alemán¹⁶. Esta herramienta permitiría concentrar mercancías, incrementar el tráfico mercante y elaborar productos de exportación más competitivos, algo necesario toda vez que se habían perdido los mercados cautivos de ultramar.

Esta iniciativa chocó con la inercia administrativa, el recelo de otros puertos y la cerrada oposición de los grandes intereses cerealistas del interior peninsular. Temían que la franquicia arancelaria sólo fuera una ocasión para el contrabando, depriendo los ingresos del Tesoro y arruinando a la agricultura. Además, muchos polemistas no compartían los argumentos de los partidarios de los recintos francos, fundamentados éstos en criterios cercanos a las economías de escala y a los efectos de aglomeración. Para sus detractores, la concentración del comercio no generaría

¹³ Molíns (1901) y (1915), García de Zúñiga (1909), Donnet (1915), Consorcio de la Zona Franca de Vigo (1950), Navarro, Marcos y Torralba (1953), Thoman (1956), Clavijo (1979), Oyarzábal (1988) y Gombac (1991).

¹⁴ Decreto de 15/07/1870, *Gaceta de Madrid* 24/07/1870 y ss., Real Orden de 20/06/1872, *Gaceta de Madrid* 28/06/1872, Orden de 31/08/1873, *Gaceta de Madrid* 23/09/1873, Orden de 03/08/1874, *Gaceta de Madrid* 23/08/1874, Real Orden de 10/01/1879, *Gaceta de Madrid* 27/01/1879, Real Orden de 13/01/1886, *Gaceta de Madrid* 01/02/1886, Real Decreto de 30/11/1886, *Gaceta de Madrid* 04/12/1886, Ley de 14/04/1888, *Gaceta de Madrid* 15/04/1888 y Real Orden de 18/11/1889, *Gaceta de Madrid* 28/11/1889.

¹⁵ Real Orden de 17/02/1889, *Gaceta de Madrid* 21/03/1889, Real Orden de 13/05/1889, *Gaceta de Madrid* 06/06/1889, Real Orden de 05/03/1892, *Gaceta de Madrid* 05/04/1892, Real Orden de 31/05/1893, *Gaceta de Madrid* 24/06/1893, Real Orden 08/07/1893, *Gaceta de Madrid* 02/08/1893 y Fomento del Trabajo Nacional (1915c), p. 13.

¹⁶ Fomento del Trabajo Nacional (1899), Fomento del Trabajo Nacional (1915a), pp. 224-233, Molíns (1901), Fomento del Trabajo Nacional (1915b), pp. 302-315, Fomento del Trabajo Nacional (1903a), Graell (1914), Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona (1915), pp. 315-318, Comisión Especial de la Zona Neutral (1915), pp. 250-273, Diputación Provincial de Barcelona (1915), pp. 285-292 y Junta de Obras del Puerto de Barcelona (1915a), pp. 235-238.

mayor tráfico, simplemente lo desviaría hacia los puertos privilegiados con un recinto, en detrimento del resto¹⁷. El proyecto de ley de Depósitos Francos se estrelló contra este muro en su primera propuesta en 1903, cuando intentó ser introducido con ocasión de la reforma arancelaria de 1906 y al ser presentado por segunda vez ante las Cortes en 1911¹⁸.

3. La creación de los Depósitos Francos

La creación del primer Depósito Franco tuvo que esperar a 1914, apenas unas semanas después de iniciada la guerra europea. Entre septiembre y octubre de ese año se autorizó un Depósito Franco en la ciudad de Cádiz¹⁹. El cierre de los principales puertos europeos y las crecientes dificultades para la navegación en el Atlántico llevaron a la Cámara de Comercio de la Habana y a otras entidades económicas americanas a solicitar de España, nación neutral, la apertura de uno o varios recintos francos. Éstos debían sustituir a los puertos y grandes depósitos que hasta entonces, tanto en Alemania como en el Reino Unido, habían servido a la navegación trasatlántica. Entonces, el Gobierno de Eduardo Dato autorizó un Depósito Franco en Cádiz, recurriendo al Proyecto de Ley presentado en 1911²⁰.

Esta decisión creó un gran malestar en otros puertos que, como Bilbao, Santander, Vigo y, especialmente, Barcelona habían luchado durante más de diez años por un proyecto general para todo el país. La Administración, poco después de rechazar estas iniciativas, aprobó por Decreto un único Depósito y ante la solicitud de la Cámara de Comercio cubana, una entidad extranjera. Incluso desde el propio Gobierno se llegó a reconocer que la exclusión de esos otros puertos se debía a motivos políticos. Elegir Cádiz respondía al deseo de evitar que Barcelona o Bilbao dispusieran de una institución sobre la que pesaban grandes temores: la capacidad industrial de esas plazas podía verse amplificada hasta el punto de desplazar al resto de productores nacionales. Para Madrid, la ciudad andaluza contaba además con la

¹⁷ Soto-Hermoso (1912), López Guardiola (1914), Díaz (1915), Rahola (1915), pp. 49-52, Rius y Trilla (1915), Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País (1915) y Marichalar (1948).

¹⁸ Real Decreto de 23/10/1903, *Gaceta de Madrid* 24/10/1903, Fomento del Trabajo Nacional (1903b), Real Decreto de 14/06/1905, *Gaceta de Madrid* 15/06/1905, Real Decreto de 23/03/1906, *Gaceta de Madrid* 31/03/1906, Real Decreto de 13/06/1911, *Gaceta de Madrid* 17/06/1911 y Fomento del Trabajo Nacional (1911).

¹⁹ Real Decreto de 22/09/1914, *Gaceta de Madrid* 24/09/1914, p. 838 y Real Orden de 22/10/1914, *Gaceta de Madrid* 25/10/1914, p. 214.

²⁰ Molíns (1915), pp. 14-15, Horta (1915), Ayuntamiento de Barcelona (1915), pp. 430-432, Fomento del Trabajo Nacional (1915d) y Faro de Vigo, 18/10/1918.

irónica ventaja de estar peor comunicada con el centro de la Península, reduciendo el daño que podría derivarse de la irrupción del contrabando a través del Depósito Franco²¹. Pero esos puertos siguieron pugnando por la obtención de su propio recinto. La contienda europea estaba desarticulando el tejido industrial y comercial existente hasta 1914, haciendo escasear materias primas y bienes intermedios hasta entonces comunes en la importación española, al tiempo que algunas exportaciones tradicionales veían sus mercados cerrarse²². Sin embargo, la guerra también constitúa una ocasión propicia para sustituir importaciones, conquistar mercados hasta entonces controlados por otros competidores o para convertirse en intermediarios necesarios en algunos tráficos²³.

En un Depósito Franco las mercancías extranjeras podían ser introducidas, libres de Arancel, y almacenadas un máximo de cuatro años. Dentro del recinto los géneros sólo podían ser sometidos a manipulaciones muy simples como el cambio de envase y a elaboraciones básicas como el tostado del café, el lavado de lanas o la extracción de aceite de semillas²⁴. Como novedad se contempló que sobre el valor de los géneros almacenados se pudieran emitir *warrants*, unos resguardos al portador, negociables y endosables. La guerra estaba absorbiendo cada vez más capitales, al tiempo que restringía la oferta internacional de crédito, e incrementaba los costes del comercio. El *warrant* permitía a los comerciantes acceder a una línea alternativa de financiación mientras abría una vía de crédito al alcance de otros agentes²⁵. No obstante, quedaban elementos sin resolver en los nuevos recintos: la financiación de las entidades o empresas encargadas de su explotación, las características técnicas que debían reunir las instalaciones, el cumplimiento de la franquicia sobre los envases y la liquidación de derechos de las mercancías de origen español. Desnacionalizadas al ser depositadas, no quedaba estipulado si debían satisfacer de forma inmediata los

²¹ Rius y Trilla (1915), p. 22, Ayuntamiento de Barcelona (1915), p. 159, Fomento del Trabajo Nacional (1915d), pp. 18-19, 42-43 y 55, Cámara Oficial de Industria de Barcelona (1915), p. 8, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia (1915), p. 38, Corominas (1989), p. 107, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Zaragoza (1914), pp. 14-22 y (1916), pp. 8-9 y Molíns (1915), p. 16.

²² García Delgado (1983), Escudero (1986), Alcalá y Sudrià (1989), Sudrià (1990) y Alonso (1995).

²³ Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Oviedo (1915), p. 9, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Zaragoza (1916), pp. 7-8. Fomento del Trabajo Nacional (1915d), p. 12. Ayuntamiento de Barcelona (1915), p. 163 y Cámara Oficial de Industria de Barcelona (1915), p. 28. Corominas (1915), p. 27 y Fomento del Trabajo Nacional (1917), p. 9.

²⁴ Las operaciones inicialmente autorizadas fueron el descascado y tostadura del café y del cacao, el tundido de pieles, el aserrado y trituración de la madera, el lavado de las lanas y la extracción de aceite de semillas, citándose concretamente el de la copra; Real Decreto de 23/10/1903, *Gaceta de Madrid* 24/10/1903, art. 6, Real Decreto de 13/06/1911, *Gaceta de Madrid* 17/06/1911, art. 6 y Real Orden de 22/10/1914, *Gaceta de Madrid* 25/10/1914, pp. 214-215.

²⁵ Ley de 09/07/1862, *Gaceta de Madrid* 10/07/1862, p. 1, art. 1, 3 y 4, Ley de 19/10/1869, *Gaceta de Madrid* 10/11/1869, p. 1, art. 7, Ley de 22/08/1885, *Gaceta de Madrid* 18/10/1885 y ss., Real Orden de 22/10/1914, *Gaceta de Madrid* 25/10/1914, art. 10 y Corominas (1915), pp. 47-49.

derechos adeudados o esperar a su despacho de salida, algo que quedaba bajo la voluntad discrecional de la Administración²⁶.

Tanto en un contexto bélico como de paz, la creación de un Depósito Franco se antojaba como la herramienta idónea para alcanzar los fines perseguidos por empresas, corporaciones y entidades económicas. Mientras a algunas les interesaba captar el mayor tráfico comercial posible otras perseguían impulsar una exportación considerada insuficiente o fomentar una actividad hasta entonces inexistente. Pero las formalidades preceptivas a la puesta en funcionamiento de un recinto podían durar unos meses o prolongarse varios años²⁷. El Depósito de Cádiz fue concedido a la Junta de Obras del Puerto en el otoño de 1914, pero no comenzó su actividad hasta diciembre de 1915. Poco después, en agosto de 1917, la indefinición de los recursos disponibles y la debilidad financiera de la concesionaria recomendaron delegar la explotación en una empresa que tuviera la capacidad financiera y la experiencia necesarias. Así, Crédito & Docks de Barcelona, la sociedad que gestionaba el Depósito de Comercio de esa ciudad, se convirtió en la arrendataria del Depósito Franco gaditano²⁸.

El Depósito Franco de Barcelona fue concedido en octubre de 1916 e igualado al recinto de Cádiz en octubre de 1917, aunque ya estaba en funcionamiento desde finales del siglo anterior, gestionado por Crédito & Docks, como Depósito de Comercio. Al autorizarse el nuevo recinto se sancionó un Estatuto que ofrecía una solución al problema de recursos de los Depósitos, a través de las atribuciones económicas del Consorcio. Éste, entidad concesionaria del recinto, podía establecer y percibir el producto de tarifas, arbitrios, cánones, arrendamientos y multas, emitir *warrants* y, sobre todo, concertar empréstitos y aceptar subvenciones públicas, fundamentalmente del Ayuntamiento. Posteriormente, la explotación de este recinto también fue arrendada a Crédito & Docks, encargado de la gestión cotidiana del Depósito²⁹.

²⁶ Sin apoyo estatal, la única fuente segura de ingresos de los Depósitos Francos eran las tarifas de explotación que se pudieran establecer. Real Orden de 22/10/1914, *Gaceta de Madrid* 25/10/1914, art. 7, 14 y 16, Real Orden de 24/03/1915, *Gaceta de Madrid* 14/04/1915, art. 11 y Fomento del Trabajo Nacional (1915c).

²⁷ Los solicitantes de un Depósito debían presentar una instancia, acompañada de un anteproyecto del futuro recinto. Una vez concedido, el Ministerio de Hacienda debía autorizar su apertura, tras aprobar la documentación jurídica y técnica presentada por el concesionario. Por último, su puesta en funcionamiento exigía el visto bueno de la Administración de Aduanas a las instalaciones del recinto.

²⁸ Real Decreto de 22/09/1914, *Gaceta de Madrid* 24/09/1914, p. 838, Real Orden de 22/10/1914, *Gaceta de Madrid* 25/10/1914, pp. 214-215, Real Orden de 24/03/1915, *Gaceta de Madrid* 14/04/1915, pp. 122-124, Real Orden de 01/12/1915, *Gaceta de Madrid* 06/12/1915, p. 623 y Real Decreto de 04/08/1917, *Gaceta de Madrid* 18/08/1917, pp. 455-457.

²⁹ Real Orden de 27/10/1917, *Gaceta de Madrid* 02/11/1917, p. 268 y art. 6, 19 y 22, Real Orden de 09/02/1920, *Gaceta de Madrid* 19/02/1920, pp. 627-629, Real Orden de 20/08/1920, *Gaceta de Madrid* 25/08/1920, p. 752 y Real Orden de 08/02/1921, *Gaceta de Madrid* 17/02/1921, pp. 534-538.

En el verano de 1918 se concedieron los Depósitos Francos de Bilbao y Santander, adaptados tanto al funcionamiento del recinto gaditano como a la estructura del Consorcio barcelonés. Además, aportaron una novedad al aprobar unas tarifas basadas en los precios de mercado de los géneros almacenados y no en sus valores oficiales, motivado tanto por la ausencia de éstos como por la inestabilidad de precios de la posguerra mundial³⁰. Pero más importante fue que, con el objeto de financiar la puesta en funcionamiento de cada Depósito, ambos Consorcios acudieron a la emisión de obligaciones, al cinco por ciento, con un límite de cuatro millones de pesetas en el vizcaíno y hasta los cinco millones en el cántabro. Mientras aquella emisión fue suscrita íntegramente por la Diputación de Vizcaya, ésta tuvo que ser distribuida entre la iniciativa privada local y algunas corporaciones públicas³¹. Por último, en octubre de 1918 se concedió a Vigo un quinto Depósito Franco que sólo pudo empezar a funcionar, tras múltiples problemas, a finales de 1928. En marzo de 1919 se anunciaron otros dos Depósitos, el de Coruña y el de Gijón que nunca llegaron a estar operativos³².

4. El montaje de automóviles

Tras finalizar la contienda europea, al tiempo que el comercio internacional volvía a una cierta normalidad, despegaron los Depósitos Francos. Su actividad se extendió a operaciones inicialmente no contempladas en estos recintos. La primera de ellas comenzó como una labor auxiliar a la importación de automóviles. Desde la reforma arancelaria de 1906, la compra de automóviles extranjeros completos estaba beneficiada

³⁰ Mazorra y Clavijo (1991), Real Decreto de 30/07/1918, *Gaceta de Madrid* 02/08/1918, p. 353, Real Decreto de 11/08/1918, *Gaceta de Madrid* 13/08/1918, pp. 455-456, Consorcio del Depósito Franco de Santander, Acta del Pleno de 12/04/1919, Real Orden de 30/01/1919, *Gaceta de Madrid* 22/03/1919, pp. 1091-1097 y Real Orden de 15/06/1919, *Gaceta de Madrid* 11/07/1919, pp. 131-138.

³¹ Real Orden de 30/01/1919, *Gaceta de Madrid* 22/03/1919, Disposición 6^a, Real Orden de 15/06/1919, *Gaceta de Madrid* 11/07/1919, Disposición 6^a, Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1921a y 1923), Consorcio del Depósito Franco de Santander, Acta del Pleno de 28/10/1919, Acta del Pleno de 07/01/1920, Acta del Pleno de 20/01/1920, Acta del Pleno de 31/05/1920 y Acta del Pleno de 29/01/1924 y Consorcio del Depósito Franco de Santander (1920).

³² Real Decreto de 25/03/1919, *Gaceta de Madrid* 26/03/1919, pp. 1136-1137, Real Orden de 02/03/1920, *Gaceta de Madrid* 08/03/1920, p. 883, Real Orden de 28/06/1920, *Gaceta de Madrid* 30/08/1920, Real Orden de 23/03/1921, *Gaceta de Madrid* 31/03/1921, p. 1013, Real Orden de 22/04/1925, *Gaceta de Madrid* 12/05/1925, p. 832, pp. 811-818, Real Orden de 08/11/1928, *Gaceta de Madrid* 11/11/1928, pp. 957-958, *Faro de Vigo*, 13/11/1928, Orden de 14/08/1935, *Gaceta de Madrid* 21/08/1935, p. 1543, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vigo (1929), pp. 21-32 y Bernárdez (1932), pp. 282-283.

respecto de su adquisición por piezas³³. Se entendía por *coche completo* aquel en el que el chasis, el motor y los elementos mecánicos estuviesen ensamblados y sólo quedara carrozarlo. Pero mientras la entrada en España de vehículos montados era preferible a su despacho por piezas, su transporte marítimo no³⁴. En el verano de 1918 Ford Motor Co. se instaló en el Depósito Franco de Cádiz para tratar de conciliar ambas exigencias. La primera actividad de la empresa norteamericana se limitó a cambiar las pesadas cajas de madera, en las que los componentes habían sido transportados, por un embalaje de arpillería, más ligero, reduciéndose así la tara sobre el peso bruto total a declarar en el momento de la importación. En otoño de 1919, después de conseguir que las piezas de los automóviles adeudaran por su peso neto, Ford comenzó a ensamblar vehículos en el recinto gaditano, poco antes de constituir formalmente su filial española³⁵. Se montaban los componentes mecánicos traídos del extranjero por piezas y, sobre ese conjunto, se acoplaba una carrocería elaborada *in situ* con elementos nacionales. El automóvil podía introducirse después en España, adeudando como vehículo terminado, o enviarse a Portugal o al Norte de África sin que su precio hubiera sufrido el pago previo de los derechos arancelarios sobre sus componentes³⁶.

En 1922 Ford clausuró su producción en el Depósito Franco de Cádiz y se trasladó a Barcelona, donde abrió una nueva factoría al año siguiente³⁷. Por una parte, la compañía norteamericana estaba preocupada por el acceso de sus productos al mercado español y la ciudad catalana disponía tanto de un mayor mercado de consumo regional como de mejores comunicaciones con el centro de la Península. Además, el nuevo Arancel aprobado en 1922 había incrementado la presión fiscal sobre la entrada de productos automovilísticos e igualado la tributación de las piezas a la de los vehículos terminados, lo que hacía menos interesante el montaje dentro del

³³ En el Arancel de 1906, los derechos sobre los chasis y sobre los vehículos de motor completos equivalían a un 40 y un 20 por ciento, respectivamente, del valor oficial de ambas partidas. En la revisión de 1912 se mantuvo la mayor presión del tributo sobre las armaduras que sobre los automóviles. Además, puesto que pagaban el mismo derecho específico en función de su peso, los automóviles quedaban relativamente menos gravados cuanto mayor fuera el valor que incorporaran. Real Decreto de 23/03/1906, *Gaceta de Madrid* 31/03/1906, p. 1273, Real Orden de 06/04/1906, *Gaceta de Madrid* 10/04/1906, p. 115, Real Decreto de 27/12/1911, *Gaceta de Madrid* 30/12/1911, p. 797 y Real Orden de 01/08/1918, *Gaceta de Madrid* 10/09/1918, p. 678-679.

³⁴ Enviar coches desde Estados Unidos a Europa, en barco, resultaba más barato si se realizaba con ellos desmontados, al ocupar menos espacio de bodega. Al coste de transporte debía sumarse las acusadas alzas que la Primera Guerra Mundial estaba causando en el flete y en los seguros marítimos. Real Decreto de 23/03/1906, *Gaceta de Madrid* 31/03/1906, p. 1276, nota 66 al Arancel y Real Orden de 01/09/1919, *Gaceta de Madrid* 09/09/1919, p. 837.

³⁵ Estapé (1998), pp. 14, 21 y 52.

³⁶ Real Orden de 01/08/1918, *Gaceta de Madrid* 10/09/1918, pp. 678-679, Real Orden de 01/09/1919, *Gaceta de Madrid* 09/09/1919, pp. 836-837 y Real Orden de 06/11/1919, *Gaceta de Madrid* 09/11/1919, pp. 590-591.

³⁷ Real Orden de 21/03/1922, *Gaceta de Madrid* 29/03/1922, pp. 1286-1287. Nadal y Tafunell (1992), pp. 180-181 y Estapé (1998), p. 14.

recinto franco³⁸. Por otra parte, la multinacional tenía previsto fabricar algunos componentes mecánicos. Esto planteaba nuevas exigencias puesto que esas operaciones de transformación no estaban inicialmente previstas en el régimen franco y en Barcelona existía un denso tejido industrial del que proveerse, mientras en Cádiz parecía echarse en falta mano de obra cualificada³⁹.

Con todo, en el otoño de 1926, la compañía norteamericana volvió a solicitar su inclusión en régimen franco, esta vez en el Depósito de Barcelona, ya plenamente operativo⁴⁰. Esta institución no sólo confería estabilidad en el acceso al mercado español ante las cambiantes condiciones arancelarias: en 1923 se habían convertido en específicos los derechos *ad valorem* sobre las partidas relacionadas con el automóvil. También proporcionaba una cierta continuidad frente a la caótica sucesión de medidas de fomento industrial, confusas en su redacción y carentes de continuidad⁴¹. No conviene olvidar que la franquicia arancelaria ofrecía así mismo la flexibilidad que una empresa como Ford necesitaba para aplicar sus directrices. Poco después, en 1928, la compañía norteamericana iba a variar la estrategia de su división europea introduciendo nuevos modelos, en sustitución del Ford T, promoviendo una mayor integración de las plantas de cada país, en torno a la factoría británica de Dagenham, y permitiendo la participación de capitales indígenas a través de filiales nacionales como Ford Motor Ibérica⁴².

Haciendo gala de su influencia sobre la Administración, demostrada desde su llegada a Cádiz, Ford obtuvo una contestación positiva a su solicitud pocas semanas después de presentarla y ante la protesta de algunos constructores nacionales como Hispano Suiza. Así, a comienzos de 1927 la planta de montaje de Ford en el Poblenou comenzó a funcionar en régimen franco⁴³. El Depósito era una plataforma idónea para

³⁸ Real Decreto de 23/03/1906, *Gaceta de Madrid* 31/03/1906, p. 1273, Real Orden de 06/04/1906, *Gaceta de Madrid* 10/04/1906, p. 115, Real Decreto de 12/02/1922, *Gaceta de Madrid* 13/02/1922, pp. 609, 627 y 633, partidas 495, 497, 729, 731 y 732, y Real Decreto de 14/11/1924, *Gaceta de Madrid* 17/11/1924, pp. 777-778.

³⁹ Real Orden de 24/03/1915, *Gaceta de Madrid* 14/04/1915, art. 10 y Real Orden de 21/03/1922, *Gaceta de Madrid* 29/03/1922, pp. 1286-1287. Nadal y Tafunell (1992), pp. 181-182, Estapé (1998), pp. 22-23 y Tolliday (2003), pp. 158-160.

⁴⁰ Real Orden de 08/01/1927, *Gaceta de Madrid* 12/01/1927, p. 268 y Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1929), p. 16.

⁴¹ Ley de 02/03/1917, *Gaceta de Madrid* 03/03/1917, pp. 516-518, Ley de 22/04/1922, *Gaceta de Madrid* 23/04/1922, pp. 298-299, Real Orden de 23/05/1922, *Gaceta de Madrid* 26/05/1922, p. 723, Real Decreto de 12/06/1923, *Gaceta de Madrid* 14/06/1923, pp. 1031-1034, Real Decreto de 30/04/1924, *Gaceta de Madrid* 02/05/1924, pp. 634-638, Real Decreto Ley de 09/04/1927, *Gaceta de Madrid* 10/04/1927, art. 1 y 5, Real Decreto Ley de 31/12/1929, *Gaceta de Madrid* 01/01/1930, pp. 4-8 y Ley de 22/07/1930, *Gaceta de Madrid* 23/07/1930, pp. 539-542.

⁴² Estapé (1998), pp. 17-21 y 39-52. Tolliday (2003), pp. 160-162.

⁴³ Real Orden de 24/03/1915, *Gaceta de Madrid* 14/04/1915, art. 10, Real Orden de 01/09/1919, *Gaceta de Madrid* 09/09/1919, p. 837, Real Orden de 06/11/1919, *Gaceta de Madrid* 09/11/1919, pp. 590-591, Real Orden de 08/01/1927, *Gaceta de Madrid* 12/01/1927, p. 268 y Real Orden de 25/03/1927, *Gaceta de Madrid* 09/04/1927, pp. 257-258.

construir vehículos con chasis y motores recibidos de Norteamérica o de Europa, a los que se añadían otros componentes suministrados tanto desde el extranjero como desde España. Esos automóviles se podían destinar, según conviniera, bien al consumo interior bien a otros mercados del área sin arrastrar los derechos arancelarios sobre los materiales recibidos en la factoría⁴⁴. La actividad creció notablemente; la entrada de automóviles desmontados casi se quintuplicó, mientras la salida de vehículos armados estuvo cercana a triplicarse. Por el contrario, la entrada de coches completos, ensamblados en el extranjero, se mantuvo a niveles muy inferiores. Los componentes, por su parte, eran mayoritariamente destinados a la factoría automovilística; sólo un tercio se distribuía como recambios entre la incipiente red de talleres de mantenimiento.

El mercado interior era el principal destino tanto de automóviles como de recambios, alcanzando ambos productos cerca de dos tercios del total de salidas. Entre 1927 y 1930 se introdujeron en España casi 20.000 vehículos procedentes del Depósito Franco Barcelona. Como las estadísticas de este recinto no detallaron hasta 1930 el número de coches despachados, ha habido que recurrir a una estimación para los ejercicios anteriores. A pesar de las distintas configuraciones y acabados de los vehículos ensamblados por Ford, el peso promedio de cada automóvil se aproximaba a los 1.200 kilogramos⁴⁵. Así se obtiene una cifra cercana a los 12.200 vehículos introducidos en España durante esos tres años, a los que se añaden los 7.500 ya registrados en 1930. Esos 19.700 coches representaron casi un 16 por ciento del total de matriculaciones habidas en España en esos cuatro años, alcanzando en 1929 y 1930 un 20 y un 30 por ciento, respectivamente⁴⁶.

A finales de los años veinte, con esas cifras y si se considera como industria autóctona también a las filiales de firmas extranjeras se puede afirmar que el sector automovilístico español distaba del papel que comúnmente se le ha asignado para todo el período anterior a la década de 1950⁴⁷. La producción de la factoría barcelonesa se recuperó rápidamente de la Gran Depresión, superando ya en 1934 los mejores resultados logrados antes de la crisis. Durante esos años Ford continuó su expansión en el mercado español: tanto en 1933 como en 1934 un 39 por ciento de los automóviles matriculados habían sido montados por la compañía norteamericana en el Depósito Franco⁴⁸. Esto lleva a replantearse el peso de las adquisiciones al extranjero en la motorización del país en los últimos años de la dictadura de Primo de Rivera y

⁴⁴ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1928), p. 119, (1929), p. 20 y (1930), p. 29.

⁴⁵ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1931), p. 38.

⁴⁶ Gómez Mendoza y San Román (2005), p. 555.

⁴⁷ García Ruiz (2003), pp. 13-18, Pérez Sanchó (2003), pp. 128-130 y Aláez, Bilbao, Camino y Longás (2003), pp. 201-202, cfr. Estapé (1998), Catalán (2000) y Estapé (2001).

⁴⁸ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1933), p. 75 y (1935), pp. 71-72, y Gómez Mendoza y San Román (2005), p. 555.

CUADRO 1
LA AUTOMOCIÓN EN EL DEPÓSITO FRANCO DE BARCELONA, 1927-1930
(Toneladas métricas)

		1927	1928	1929	1930	1927-30
Accesorios y piezas	Entradas	124,5	4.102,5	1.334,7	1.286,2	6.847,9
	Salidas	81,7	614,4	950,9	927,7	2.574,7
Automóviles sin Armar	Entradas		3.730,3	15.848,4	17.288,1	36.866,8
Automóviles Armados	Entradas	3.213,6	5.157,2	1.814,9	2.643,1	12.828,7
	Salidas	1.993,5	5.134,3	14.765,0	14.934,7	36.827,5

Fuente: Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1928, 1929, 1930 y 1931)

CUADRO 2
DESTINO DE LOS AUTOMÓVILES ENSAMBLADOS EN EL DEPÓSITO FRANCO DE BARCELONA, 1927-30
(Toneladas métricas)

Distribución total de los Automóviles				Distribución en el extranjero			
Total	Territorio Aduanero	Canarias y Posesiones	Extranjero	Italia	Portugal	Resto de Europa	Norte de África
1927	1.993,5	673,5	750,6	569,3	564,8	4,5	
1928	5.134,3	4.040,7	131,5	962,2	558,9	210,1	48,6
1929	14.765,0	8.494,1	545,5	5.725,4	3.441,9	1.084,8	19,2
1930	14.934,7	9.049,1	694,9	5.190,6	2.589,2	1.392,2	59,4
Total	36.827,5	22.257,4	2.122,5	12.447,5	6.590,0	3.251,9	131,7
%	100,0	60,4	5,8	33,8	52,9	26,1	1,1
							19,8

Fuente: Elaboración propia a partir de Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1928, 1929, 1930 y 1931)

CUADRO 3
DESTINO DE LOS COMPONENTES PRODUCIDOS EN EL DEPÓSITO FRANCO DE BARCELONA, 1927-30
(Toneladas métricas)

Distribución total de los Automóviles				Distribución en el extranjero			
Total	Territorio Aduanero	Canarias y Posesiones	Extranjero	Portugal	Italia	Resto de Europa	Norte de África
1927	81,7	73,0	8,6	7,6			
1928	614,4	248,6	45,6	320,3	211,9	86,2	3,3
1929	949,9	709,4	38,5	202,0	72,8	74,3	28,0
1930	927,7	554,3	56,4	317,0	110,5	84,8	89,9
Total	2.573,7	1.585,3	140,5	848,0	402,9	245,2	121,2
%	100,0	61,6	5,5	32,9	47,5	28,9	14,3
							6,4

Fuente: Elaboración propia a partir de Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1928, 1929, 1930 y 1931)

durante la Segunda República⁴⁹. No hay que olvidar que los coches de Ford, si bien eran importados al mercado interior desde el recinto franco barcelonés, habían sido ensamblados en el país e incorporaban materiales y, sobre todo, trabajo autóctonos.

Por su parte, el despacho al extranjero de automóviles y componentes alcanzaba un tercio de las salidas. Italia y Portugal eran los primeros destinos para los coches y recambios exportados, si bien en la república lombarda se solapaban sus propias importaciones con las de Austria y los Balcanes, realizadas a través del puerto de Trieste. La factoría de la ciudad condal se convirtió en un centro de distribución de piezas hacia Francia, Inglaterra y Gibraltar, Alemania, Bélgica, Holanda, Dinamarca y Suecia, e incluso se realizaban envíos directos hasta Turquía, Argentina y Uruguay⁵⁰. El Norte de África, desde Marruecos y Argelia hasta Alejandría, ocupaba la tercera posición en cuanto a envíos de automóviles desde Barcelona, con casi un quinto de los despachos. Frente a las cifras oficiales de exportación, que para el trienio 1928-1930 únicamente registraban 381 toneladas, desde el Depósito Franco de Barcelona, y sólo en 1929, salieron al extranjero cinco mil setecientas toneladas, algo menos de 5.000 vehículos terminados⁵¹. La filial española de Ford se valió del recinto franco para desempeñar con bastante éxito su papel como redistribuidora regional, tanto por su volumen de ventas como por haberse introducido en el área que inicialmente se le había encomendado a la división italiana. Incluso, salvo el aciago 1932, en los años treinta la planta barcelonesa mantuvo su posición, enviando al extranjero cerca de dos mil coches cada ejercicio⁵².

Cabe señalar que las estadísticas del Depósito Franco de Barcelona presentan algunos problemas. Por una parte, ofrecen los datos en magnitudes físicas, generalmente kilogramos, y no en valor. Esto se debe a que los ingresos de explotación del Consorcio se basaban en las tarifas aplicadas a la manipulación y almacenaje de las mercancías, haciendo que lo interesante fuera averiguar el peso de esos artículos. No sólo porque en los trabajos de descargar, mover y estibar los bultos importaran más sus magnitudes físicas que su precio, sino porque al igual que en el Arancel, el adeudo de los géneros se realizaba en función de su peso. Por otra parte, la comparación de estas cifras con las oficiales de comercio exterior debe tener en cuenta una distinción formal. La entrada y salida de mercancías de un Depósito no es asimilable a la importación y exportación. Todo despacho de géneros desde un recinto al mercado nacional era una importación, pero de ellos habría que descontar los artículos de origen español rein-

⁴⁹ Hernández Marco (1996) y (2002).

⁵⁰ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1930), p. 76 y (1931), p. 38.

⁵¹ Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística (1931), p. 195, Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1930), p. 76 y (1931), p. 38, y Nadal y Tafunell (1992), p. 184.

⁵² Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1933), pp. 31-32 y 75 y (1935), pp. 71-72, y Estapé Triay (1998), pp. 20-21.

troducidos. Sólo las mercancías producidas en España y destinadas a otro país se consideraban exportaciones. Fuera quedaban todas aquellas mercaderías foráneas que fueran vueltas a expedir al tráfico internacional y las españolas que, al ser de nuevo introducidas en el país, se pudieran acoger al beneficio de la reimportación.

5. Otras funciones incorporadas al régimen franco

Tras el inicio de las operaciones de montaje en el Depósito Franco de Cádiz, el suministro naval fue la segunda tarea añadida al régimen franco. Al igual que los de Comercio, los Depósitos Francos acumulaban víveres y pertrechos pero, al contrario que en aquellos, no estaba autorizado el aprovisionamiento de los buques en franquicia arancelaria. Los géneros depositados podían ser despachados a otro recinto y al extranjero, o al Mercado Nacional tras satisfacer los correspondientes derechos⁵³. Al ser las provisiones consumidas a bordo y no tener, en principio, ningún puerto extranjero como destino, no se las podía considerar exportadas. Los Consorcios encontraron oportuno presionar por la supresión del Arancel sobre el aprovisionamiento de buques y empezaron por los combustibles⁵⁴.

Desde finales del ochocientos existían depósitos flotantes, que no eran sino pontones llenos de carbón amarrados en muchos puertos del país. Su devenir había sido muy complicado puesto que a veces se les prohibía almacenar cok extranjero o se obligaba a su suministro tras haber satisfecho los derechos arancelarios. Sólo en algunos momentos se permitió el abastecimiento de mineral foráneo en franquicia arancelaria, atribución que no terminó de consolidarse hasta la década de 1920⁵⁵. Además de estos problemas, los almacenes flotantes eran instituciones totalmente ajenas al Depósito Franco. En 1921 los recintos de Bilbao y Santander ya habían recibido sendas solicitudes para la instalación de depósitos de hidrocarburos, pero no fue hasta 1924 cuando las Ordenanzas incorporaron el almacenamiento de estos nuevos combustibles a las funciones de los Depósitos Francos⁵⁶. Ese mismo año los recintos francos fueron autorizados para aprovisionar de carbón a los mercantes de

⁵³ Real Decreto de 15/10/1894, *Gaceta de Madrid* 27/10/1894 y 28/10/1894, art. 70 y 219, y Real Orden de 24/03/1915, *Gaceta de Madrid* 14/04/1915, art. 12.

⁵⁴ Consorcio del Depósito Franco de Santander, Acta del Comité Ejecutivo de 03/10/1924 y Real Decreto de 14/11/1924, *Gaceta de Madrid* 17/11/1924, art. 256.

⁵⁵ Real Decreto de 15/10/1894, *Gaceta de Madrid* 27/10/1894 y ss., art. 7 y Apéndice 18, Real Orden de 24/11/1889, *Gaceta de Madrid* 17/01/1890, pp. 165-164, Real Decreto de 06/03/1900, *Gaceta de Madrid* 10/03/1900, p. 807y Real Orden de 19/10/1921, *Gaceta de Madrid* 06/11/1921, p. 422.

⁵⁶ Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1921b), p. 4 y (1922), Consorcio del Depósito Franco de Santander, Acta del Pleno de 12/09/1921 y Real Decreto de 14/11/1924, *Gaceta de Madrid* 17/11/1924, art. 247-256.

gran cabotaje y altura y, unos meses después, a la flota pesquera. Se consiguió que la Administración asimilara a la exportación el avituallamiento de un barco en su última escala nacional, antes de iniciar su singladura hasta un puerto extranjero. Finalmente, en diciembre de 1926, se autorizó el suministro de toda clase de provisiones a los buques que no volvieran a tocar en un puerto del Territorio Aduanero Nacional⁵⁷.

La elaboración de margarinas y otras mantecas industriales fue la tercera novedad añadida a las funciones de los Depósitos Francos. En septiembre de 1920 se había autorizado en el recinto bilbaíno el establecimiento de una industria de margarinas, solidificadas a través de la hidrogenización de aceites vegetales. Su concesión estuvo facilitada por la proximidad de ese proceso a la extracción de aceites de semillas, ya permitida⁵⁸. La limpieza y selección del garbanzo para su envasado, autorizada también en el Depósito Franco de Bilbao, fue la cuarta transformación incorporada este régimen, en 1921⁵⁹. La quinta fue la fabricación de mermeladas, almibares y conservas en dulce, concedida en el recinto de Santander en abril de 1929. Casi treinta años antes, los primeros promotores de los recintos francos habían solicitado, desde Barcelona y Valencia, la adición de azúcares foráneos a las frutas autóctonas. Esta estrategia se beneficiaba de que el azúcar cubano era más barato que el español y del acuerdo comercial existente en los años veinte entre ambos países. También pudo aprovechar la franquicia observada sobre los envases extranjeros utilizados y el procedimiento de despacho escogido, que hacía girar los derechos adeudados, especialmente el Impuesto de Transportes, sobre el producto final y no sobre las materias que incorporaba⁶⁰. Si bien estas operaciones eran muy modestas, su importancia radicaba en que ampliaban la distancia entre el régimen aprobado a mediados de la década de 1910 y los Depósitos Francos existentes diez años más tarde.

Este alejamiento entre la práctica y la norma provocó que la Administración se mostrara reticente ante muchas solicitudes⁶¹. Varias iniciativas que pedían la inclusión

⁵⁷ Real Orden de 11/07/1924, *Gaceta de Madrid* 29/08/1924, p. 1069, Real Orden de 12/09/1924, *Gaceta de Madrid* 03/10/1924, p. 37, Real Decreto de 14/11/1924, *Gaceta de Madrid* 17/11/1924, art. 212 y 237, Real Orden de 29/12/1926, *Gaceta de Madrid* 09/01/1927, pp. 221-222 y Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1927), p. 3.

⁵⁸ Real Orden de 22/10/1914, *Gaceta de Madrid* de 25/10/1914, art. 4, Real Orden de 13/09/1920, *Gaceta de Madrid* 22/09/1920, pp. 1089-1090 y Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1921a), p. 6.

⁵⁹ Real Orden de 17/06/1921, *Gaceta de Madrid* 28/06/1921, p. 1154 y Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1921b), p. 4.

⁶⁰ Fomento del Trabajo Nacional (1915a), p. 230, Junta de Obras del Puerto de Barcelona (1915a), pp. 239-240 y (1915b), pp. 278-279, Consorcio del Depósito Franco de Santander, Acta del Pleno de 12/04/1919, Real Orden de 09/06/1928, *Gaceta de Madrid* 18/06/1928, p. 1571 y Real Orden de 18/04/1929, *Gaceta de Madrid* 28/04/1929, p. 580.

⁶¹ Consorcio del Depósito Franco de Santander, Acta del Comité Ejecutivo de 03/10/1924 y Acta del Pleno de 25/10/1924, Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1929), p. 26, Real Orden de 05/09/1924, *Gaceta de Madrid* 06/09/1924, pp. 1226-1227, Real Orden de 25/09/1924, *Gaceta de Madrid* 27/09/1924, pp. 1523-1525 y Real Orden de 23/10/1924, *Gaceta de Madrid* 26/10/1924, p. 420.

de nuevas operaciones en el régimen franco fueron denegadas, como la elaboración de aguardientes compuestos, pedida a finales de 1919 desde el recinto gaditano. El solicitante pretendía obtener un producto de exportación más competitivo mezclando alcohol nacionales y extranjeros, más baratos. En este caso a las impugnaciones realizadas por intereses privados se sumó el celo del Ministerio de Hacienda hacia las bebidas alcohólicas⁶². En 1927 también se frustró el proyecto de establecer un matadero en el Depósito Franco de Cádiz, para elaborar congelados y conservas con carne tanto argentina como nacional, destinados a los mercados interior y exterior⁶³. Pero se llegó incluso más lejos, prohibiéndose actividades que ya se estaban llevando a cabo en algún Depósito. La elaboración de cigarros en el Depósito Franco de Cádiz fue suspendida en 1920 por su colisión con el estanco⁶⁴. En ese mismo año, en Bilbao, se cerró una imprenta dedicada a la edición de libros; al no permitirse instalar un taller eléctrico se denegó el permiso que hubiera regulado la situación de una empresa que ya se había establecido aprovechando las lagunas de la normativa. Poco tiempo después, en el Depósito de Santander, se abrió otra imprenta que, a diferencia de la anterior, limitaba su actividad a la encuadernación y embalaje de libros importados⁶⁵. Por último, el lazareto pecuario que, intermitentemente, venía funcionando en el recinto cántabro, fue clausurado por la presión ejercida por la Asociación Provincial de Ganaderos⁶⁶.

6. Las Ordenanzas de 1924 y el reglamento de Intervención de 1927

En 1922 ya se habían autorizado en los Depósitos Francos el montaje de automóviles, la elaboración de margarinas y la clasificación del Garbanzo. Pero las Ordenanzas que debían acompañar al nuevo Arancel, demoradas hasta 1924, ni incluyeron

⁶¹ Consorcio del Depósito Franco de Santander, Acta del Comité Ejecutivo de 03/10/1924 y Acta del Pleno de 25/10/1924, Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1929), p. 26, Real Orden de 05/09/1924, *Gaceta de Madrid* 06/09/1924, pp. 1226-1227, Real Orden de 25/09/1924, *Gaceta de Madrid* 27/09/1924, pp. 1523-1525 y Real Orden de 23/10/1924, *Gaceta de Madrid* 26/10/1924, p. 420.

⁶² Real Orden de 01/09/1919, *Gaceta de Madrid* 09/09/1919, p. 836 y Real Orden de 06/12/1919, *Gaceta de Madrid* 18/12/1919, pp. 1234-1235.

⁶³ Real Orden de 30/03/1927, *Gaceta de Madrid* 09/04/1927, pp. 258-260 y Real Orden de 08/11/1927, *Gaceta de Madrid* 11/11/1927, pp. 868-869.

⁶⁴ Real Orden de 22/10/1914, *Gaceta de Madrid* de 25/10/1914, art. 2, Real Orden de 24/03/1915, *Gaceta de Madrid* 04/08/1915, art. 8, Real Orden de 19/08/1920, *Gaceta de Madrid* 28/08/1920, p. 785 y Real Orden de 14/10/1920, *Gaceta de Madrid* 06/11/1920, pp. 610-611.

⁶⁵ Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1921a), p. 6, y Consorcio del Depósito Franco de Santander, Acta del Pleno de 09/01/1923 y Acta del Pleno de 28/12/1923.

⁶⁶ Consorcio del Depósito Franco de Santander, Acta del Pleno de 24/02/1927, Acta del Pleno de 02/06/1927, Acta del Pleno de 30/01/1928 y Acta del Pleno de 12/07/1928. Real Orden de 07/05/1927, *Gaceta de Madrid* 13/05/1927, p. 1042 y Real Orden de 02/09/1927, *Gaceta de Madrid* 06/09/1927, pp. 1376-1377.

esas novedades en el reglamento del régimen franco ni dieron respuesta a otras peticiones realizadas desde los Depósitos Francos⁶⁷. En 1923 los consorcios de Cádiz, Barcelona, Bilbao y Santander se habían reunido para consensuar una propuesta destinada a reducir las formalidades exigidas en los Depósitos⁶⁸. El procedimiento se podía simplificar adoptando la puntualización genérica y las declaraciones unificadas, igualando el despacho del Depósito al del muelle, eximiendo del certificado de llegada los envíos al extranjero y dotando a los interventores del Depósito mayores atribuciones ejecutivas. También se solicitó la ampliación del período de permanencia de las mercancías de cuatro a seis años, la formación de paquetes postales en los Depósitos, el establecimiento del servicio de marchamo, la posibilidad de introducir géneros cuya importación estuviera prohibida y la admisión del cacao de Fernando Poo⁶⁹.

Tras el fracaso que supusieron las nuevas Ordenanzas, los consorcios continuaron su campaña, primero de forma conjunta y luego, ante los nulos resultados, por separado⁷⁰. Estas gestiones dieron origen a algunos éxitos, principalmente en lo relativo al suministro naval, pero no consiguieron la necesaria cobertura institucional a muchas iniciativas empresariales, como se ha visto un poco más arriba. Finalmente, el esfuerzo de los Depósitos Francos se vio recompensado con la aprobación, en 1927, de un nuevo reglamento de Intervención aduanera⁷¹. A la Dirección General de Aduanas no se le escapaba la creciente distancia entre la norma y la práctica como tampoco desconocía los resultados de la actividad de los recintos. Con su funcionamiento, la franquicia arancelaria estaba demostrando no dañar los intereses del Tesoro, no constituir un foco de contrabando ni representar una competencia desleal. Así mismo no se puede dejar de considerar que la Administración se contagiara de un cierto optimismo ligado a la moderada fase de expansión que estaba atravesando el comercio⁷².

Para atraer el mayor tráfico internacional posible, la reforma de la Intervención de los Depósitos Francos perseguía simplificar los trámites burocráticos mediante cuatro medidas⁷³. Primero, en un Depósito se admitían toda clase de mercancías,

⁶⁷ Real Decreto de 14/11/1924, *Gaceta de Madrid* 17/11/1924, art. 200-246 y Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1925), pp. 3-4.

⁶⁸ Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1923), p. 6 y ss. y Consorcio del Depósito Franco de Santander, Acta del Pleno de 28/12/1923 y Acta del Pleno de 30/01/1928.

⁶⁹ Real Decreto de 15/10/1894, *Gaceta de Madrid* 27/10/1894, art. 15-21, 97-110, 130 y 251-270, Real Decreto de 17/07/1923, *Gaceta de Madrid* 18/07/1923, pp. 202-203, Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1923), pp. 6 y ss., y Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1924), p. 6.

⁷⁰ Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1926a), Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1926b), p. 6 y Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1928), pp. 114-116.

⁷¹ Real Decreto de 02/10/1927, *Gaceta de Madrid* 05/10/1927, pp. 110-111 y Real Orden de 13/12/1927, *Gaceta de Madrid* 16/12/1927, pp. 1638-1642.

⁷² Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1929), p. 10.

⁷³ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1929), p. 15.

incluyendo las que no hubieran sido consignadas con ese destino en su manifiesto de origen o las que estuvieran sujetas a alguna prohibición temporal⁷⁴. Segundo, mientras los artículos que estuvieran en esos dos casos continuaban sujetos al procedimiento ordinario, el resto de géneros quedaban sometidos a un régimen de Intervención específico. Éste sustituía por una puntualización genérica el farragoso proceso anterior de detallar pormenorizadamente las mercancías a despachar, permitía también unificar varias declaraciones de un mismo operador en un único documento y dotaba al interventor del Depósito de las funciones ejecutivas de los inspectores de muelle⁷⁵. Tercero, las expediciones al extranjero eran eximidas del certificado consular de llegada, emitido en destino, bastando añadir un *conocimiento* a la factura de exportación, dada por la Aduana de salida⁷⁶. Cuarto, se autorizaron nuevas operaciones en los Depósitos Francos, como la transferencia de mercancías entre estos recintos y los de Comercio, el servicio de marchamo, la formación de paquetes postales y la *inutilización* de hierros y neumáticos. La *inutilización* permitía a Ford introducir en el Territorio Aduanero algunos materiales como chatarra, exenta de Arancel o adeudando derechos muy reducidos, para luego ser recuperados en talleres auxiliares o en su red de ventas. El tratamiento postal permitía al recinto barcelonés recibir y exportar mercancías, en pequeños bultos, de una manera muy ágil sobre todo en casos de tránsito o reimportación⁷⁷.

A pesar del alcance de sus medidas, esta reforma no tuvo la trascendencia esperada. El reglamento de Intervención de 1927 no incluyó algunos de los extremos solicitados por los consorcios y no fue capaz de adecuarse al nivel de desarrollo alcanzado por los Depósitos Francos... ni tampoco a las disposiciones que algunos de ellos, especialmente el de Barcelona, estaban logrando acumular⁷⁸. En 1920 el Ministerio de Fomento había concedido al consorcio catalán la declaración de Utilidad Pública sobre los terrenos del delta del Llobregat para que allí construyera un extenso recinto franco. Pero esta institución no contaba con apoyo estatal, debiendo sos-

⁷⁴ Real Decreto de 12/02/1922, *Gaceta de Madrid* 13/02/1922, Disposición 11, Real Decreto de 02/10/1927, *Gaceta de Madrid* 05/10/1927, Bases A y F, y Real Orden de 13/12/1927, *Gaceta de Madrid* 16/12/1927, art. 2 y 18.

⁷⁵ Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1928), p. 3, Real Decreto de 14/11/1924, *Gaceta de Madrid* 17/11/1924, art. 62, Real Decreto de 02/10/1927, *Gaceta de Madrid* 05/10/1927, Bases A, B, E e I, y Real Orden de 13/12/1927, *Gaceta de Madrid* 16/12/1927, art. 2, 10 y 21.

⁷⁶ Real Decreto de 02/10/1927, *Gaceta de Madrid* 05/10/1927, Base K y Real Orden de 13/12/1927, *Gaceta de Madrid* 16/12/1927, art. 23.

⁷⁷ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1929), pp. 15 y ss., Real Decreto de 14/11/1924, *Gaceta de Madrid* 17/11/1924, art. 124, regla 1, Real Decreto de 02/10/1927, *Gaceta de Madrid* 05/10/1927, art. 2 y Bases C, D, H y J, Real Decreto de 13/12/1927, *Gaceta de Madrid* 16/12/1927, pp. 1642-1643.

⁷⁸ Entre las reivindicaciones de Consorcios y particulares destacaba la ampliación del plazo de permanencia de las mercancías depositadas de cuatro a seis años. Real Orden de 13/12/1927, *Gaceta de Madrid* 16/12/1927, art. 16 y 21.

tenerse principalmente con las aportaciones del Ayuntamiento y con las tarifas de explotación recaudadas, insuficientes en todo caso para emprender las obras del nuevo recinto⁷⁹. Las quejas del consorcio ante el Ministerio de Hacienda dieron resultado en 1925, cuando se le concedió al Depósito Franco de Barcelona el monopolio sobre la extracción de arena de las playas, utilizada en la construcción. El dinero que se ingresara de su venta debía destinarse a financiar la compra de parcelas y el inicio de las obras⁸⁰. Para tutelar esta actividad se remodeló la composición del consorcio barcelonés que quedó presidido por un Comisario Regio, nombrado directamente por el Gobierno, encargado de dirigir los trabajos del nuevo recinto. En los meses siguientes comenzó la adquisición de fincas y se convocó un concurso de proyectos, entre ingenieros de todo el mundo, para el planteamiento del futuro puerto y su zona industrial. A esta compleja situación institucional se sumó la llegada de Ford al Depósito Franco de Barcelona y la expansión comercial experimentada por éste a finales de los años veinte⁸¹.

7. La Ley de Zonas Francas

A las limitaciones de las estadísticas de los Depósitos antes señaladas cabe añadir otra, propia del caso barcelonés, como la falta de datos anteriores a 1927⁸². No obstante, las cifras ofrecidas desde ese año tiene el detalle suficiente para conocer su estructura interna, imputarle un valor e ilustrar la actividad de este recinto franco, al menos, en el último tercio de los años veinte. Para alcanzar una valoración aproximada de ese movimiento se han imputado a las magnitudes físicas ofrecidas por las memorias del Depósito las valoraciones unitarias establecidas por la Dirección General de Aduanas para cada mercancía⁸³.

⁷⁹ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1928), p. 42, Ley de 11/05/1920, *Gaceta de Madrid* 12/05/1920, pp. 580-581 y Real Decreto de 23/07/1925, *Gaceta de Madrid* 25/07/1925, art. 2 y 3.

⁸⁰ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1929), Real Orden de 27/10/1917, *Gaceta de Madrid* 02/11/1917, art. 12 y 22, Real Decreto de 23/07/1925, *Gaceta de Madrid* 25/07/1925, p. 588-589 y Real Decreto de 20/02/1926, *Gaceta de Madrid* 21/02/1926, p. 963.

⁸¹ Fue nombrado Comisario Regio Fernando Álvarez de la Campa, Alcalde de Barcelona hasta el año anterior y, por lo tanto, Presidente del Consorcio del Depósito Franco. Real Decreto de 23/07/1925, *Gaceta de Madrid* de 25/07/1925, pp. 587-588 y Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1929), pp. 10, 78 y 139-147.

⁸² Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1928) y Real Orden de 08/02/1921, *Gaceta de Madrid* 17/02/1921, pp. 534-538.

⁸³ Servicio General de Estadística (1927), pp. 178-179 y Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona (1926), pp. 204-243.

CUADRO 4

MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS EN EL DEPÓSITO FRANCO DE BARCELONA, 1927-30
(Pesetas corrientes)

	1927	1928	1929	1930	Total	%
Automoción	29.569.167	105.923.753	160.067.213	172.817.578	468.377.711	59,4
Coloniales	16.064.893	31.504.921	26.153.680	21.823.685	95.547.179	12,1
Cereales	46.532	16.914.658	54.004.763	15.373.419	86.339.372	11,0
Otros alimentos	2.832.916	3.077.355	7.402.522	16.544.156	29.856.949	3,8
Otras mercancías	5.104.767	6.971.012	4.991.815	9.013.354	26.080.948	3,3
Legumbres	56.719	633.447	4.435.188	4.393.154	9.518.508	1,2
Textiles	953.658	2.879.010	3.287.548	1.326.151	8.446.367	1,1
Cueros y pieles	667.643	2.918.597	1.804.606	568.588	5.959.434	0,8
Maquinaria y motores	1.709.204	1.059.347	1.339.826	1.598.092	5.706.469	0,7
Huevos	0	158.690	3.307.190	1.092.346	4.558.226	0,6
Aceite de Oliva	204.102	322.239	2.146.810	1.040.859	3.714.010	0,5
Materias curtientes	5.717	221.756	2.480.884	274.875	2.983.232	0,4
Total seleccionadas	57.215.318	172.584.785	271.422.045	245.866.257	747.088.405	94,8
Total depositadas	66.199.596	175.909.834	282.543.103	268.936.623	788.137.172	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1928, 1929, 1930 y 1931) y de Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística (1931), pp. 1802-193.

La actividad comercial del recinto franco alcanzó su céñit en 1929, año en el que supuso el 16 por ciento del movimiento total del puerto de Barcelona, en volumen, gracias principalmente a concentrar el tráfico de cereales⁸⁴. La composición del movimiento del Depósito Franco barcelonés, en términos de valor, estaba dominada por los automóviles y sus componentes, seguidos de lejos por el café, el cacao, el trigo y el maíz. El resto de epígrafes tenía una participación marginal. Cabe aclarar que los *otros alimentos* y las *otras mercancías* eran cajones de sastre donde se incluían respectivamente bacalao, carne congelada o hielo, y máquinas de escribir o desperdicios de goma. En cuanto a su estructura, la práctica totalidad de las mercancías introducidas en el Depósito barcelonés procedían del extranjero y en una muy

⁸⁴ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1930), pp. 15-18 e Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística (1930), p. 221.

CUADRO 5

ORIGEN Y DESTINO DE LAS PRINCIPALES MERCANCÍAS DEL DEPÓSITO
FRANCO DE BARCELONA, 1927-30
(Porcentajes)

	Toneladas Métricas		Origen de las mercancías			Destino de las mercancías		
	Entradas	Salidas	TAN	TN no A	Ext.	Ext.	TN no A	TAN
Automoción	56.699,6	39.452,1	0,0	0,0	100,0	33,7	5,7	60,6
Maíz	85.416,6	79.247,2	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0
Trigo	79.252,4	76.501,4	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0
Café	14.379,2	14.087,8	0,0	0,0	100,0	0,5	1,2	98,3
Cacao	2.266,3	1.929,2	0,0	47,8	52,2	42,0	0,0	58,0
Legumbres	9.425,9	9.588,9	0,0	0,0	100,0	1,3	0,1	98,6
Algodón en rama	598,5	369,0	0,0	0,0	100,0	9,8	0,0	90,2
Lana en rama	585,7	608,9	0,5	0,0	99,5	27,1	0,0	72,9
Cueros y pieles	1.830,4	1.608,0	0,2	0,0	99,8	23,7	0,1	76,2
Máquinas de escribir	524,7	362,2	0,0	0,1	99,8	1,6	6,7	91,7
Desperdicios de goma	3.584,7	3.023,0	0,0	0,0	100,0	0,5	0,0	99,5

TAN: Territorio Aduanero Nacional (Península y Baleares); TN no A: Territorio Nacional no Aduanero (Islas Canarias y Posesiones africanas); Ext.: Extranjero

Fuente: Elaboración propia a partir de Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1928, 1929, 1930 y 1931)

amplia mayoría se despachaban al mercado nacional. Al lado de este papel fundamentalmente importador, la reexportación se limitaba a los automóviles y el cacao, y la exportación era casi nula, al participar de una forma muy marginal los géneros nacionales.

Importar desde el Depósito Franco podía ser muy útil. Los cambios de envase permitían acompañar el despacho de las mercancías al ritmo de consumo de la demanda interior y las preparaciones comerciales que se podían realizar sobre esos géneros servían para ajustarlos a las preferencias del mercado. Mientras permaneciera depositado, ese artículo no debía satisfacer ningún derecho arancelario o fiscal, con la consiguiente reducción de los costes operativos. Además, con mercancías que podían quedar sujetas a restricciones cuantitativas o prohibiciones temporales, el recinto franco permitía hacer acopios en espera de que se dieran las mejores condiciones comerciales y aduaneras para su importación. Por el contrario, captar exportaciones era más complicado. Muchos productos eran elaborados y vendidos conforme los requerimientos de sus compradores, lo que dificultaba situarse entre

ambos. Así mismo, la transformación de mercancías en tránsito se veía comprometida al estar ya en manos de otros puertos, ya que hacerse un hueco en la división internacional del trabajo no era tarea sencilla. No todo se resolvía por el mero establecimiento de una herramienta de comercio como el Depósito Franco y algunos esfuerzos por conquistar nuevos mercados seguían entorpecidos. El empleo de géneros nacionales continuaba obstaculizado por las exigencias procedimentales que sobre ellos imponía el reglamento⁸⁵.

Tras su reorganización en 1925, el Consorcio barcelonés procuró una gestión más directa del Depósito, lo que acarreó algún conflicto con Crédito & Docks, que seguía encargada de su explotación⁸⁶. El crecimiento de la actividad comercial y sus nuevas atribuciones animaron a la entidad concesionaria a plantear diversos proyectos. En uno, se planeaba comunicar Barcelona con la frontera francesa mediante un ferrocarril de ancho europeo y con Bilbao por autopista⁸⁷. Incluso se preveía la posibilidad de extender la red hasta Vigo, cuyo Depósito Franco comenzaba a entrar en funcionamiento en esas mismas fechas⁸⁸. La llegada de Ford en 1927 no había hecho sino consolidar esa vitalidad. Las tareas de montaje propias del régimen franco comenzaron a estar acompañadas de otras operaciones como la reintroducción en el Territorio Aduanero de elementos nacionales previamente utilizados en el Depósito, o la fabricación de piezas en la factoría. Todas estas actividades sobrepasaban los límites establecidos para los Depósitos Francos en el régimen vigente. Algunas operaciones lograron regularse gracias a autorizaciones discretionales concedidas por el Ministerio de Hacienda, pero otras siguieron funcionando aprovechando los entresijos del reglamento o en una situación de ilegalidad más o menos encubierta⁸⁹. Fueron precisamente éstas las que terminaron por romper los límites del régimen franco.

“Las operaciones que se verifican en el Depósito Franco de Barcelona han adquirido en estos últimos tiempos importancia tan señalada [...] Es evidente, Señor, que la situación actual de los Depósitos Francos no responde en general al cuadro de funciones que la legislación vigente les asigna, sobre todo en lo que hace referencia al establecimiento de determinadas industrias [...]”⁹⁰.

⁸⁵ Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (1926b), p. 9.

⁸⁶ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1929), pp. 9 y 17-18.

⁸⁷ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1928), pp. 177-181 y (1929), pp. 149-159, y Real Decreto Ley de 17/07/1928, *Gaceta de Madrid* 18/07/1928, pp. 307-309.

⁸⁸ Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vigo (1929), pp. 1 y 21-28.

⁸⁹ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1929), pp. 161-162 y (1930), pp. 190 y 203, Real Decreto de 20/02/1926, *Gaceta de Madrid* 21/02/1926, art. 10 y Real Decreto Ley de 11/06/1929, *Gaceta de Madrid* 13/06/1929, p. 1530.

⁹⁰ Real Decreto Ley de 11/06/1929, *Gaceta de Madrid* 13/06/1929, p. 1530.

La ley de Zonas Francas de 1929 y su reglamento, aprobado en 1930, intentaron normalizar la situación existente. Se previó el establecimiento de tres Zonas e inmediatamente dos fueron reservadas a los Depósitos de Barcelona y Cádiz, quedando pendiente de resolver el emplazamiento de la tercera entre alguno de los recintos del norte peninsular. Las Zonas Francas recogían, por un lado, muchas de las peticiones formuladas en los años anteriores por los Consorcios, como la ampliación del plazo de depósito a seis años o la extensión de la franquicia arancelaria a la maquinaria extranjera instalada en el recinto, a las primeras materias de origen nacional y a todos los envases⁹¹. Incorporaban también las distintas actividades que habían ido surgiendo en los Depósitos Francos, al autorizar cualquier transformación y el establecimiento de toda clase de industrias siempre que no interfirieran con las empresas ya establecidas en régimen común⁹². Además, para dar cabida al inmenso recinto que se estaba gestando en el Llobregat, cercano a los diez millones de metros cuadrados, el nuevo régimen posibilitó la existencia de un puerto propio asociado a cada Zona Franca. De este modo los recintos que quisieran podían seguir utilizando el puerto aduanero existente mientras otros, concretamente la de Barcelona, se equipaban con su propia instalación portuaria. Además, para su construcción el Estado se comprometía a conceder una subvención de 43.500.000 pesetas librada durante los siguientes 30 años⁹³.

Pero tras la etapa de expansión vivida por los recintos francos desde el final de la guerra europea, las Zonas Francas y los Depósitos adaptados al nuevo reglamento se debía enfrentar a un panorama muy diferente. La Gran Depresión, desatada precisamente en 1929, no sólo provocó una fuerte crisis industrial y una muy severa contracción del comercio internacional. También trastornó el marco en el que ese tráfico se realizaba. En la nueva década se sucedieron, por parte de todos los países, medidas tendentes a bloquear pagos, establecer controles permanentes sobre el valor y la provisión de divisas, y someter los flujos de mercancías a contingentes, cuando no a prohibiciones⁹⁴.

⁹¹ Real Decreto Ley de 11/06/1929, *Gaceta de Madrid* 13/06/1929, Bases 13^a-14^a y Real Decreto de 22/07/1930, *Gaceta de Madrid* 30/07/1930, art. 34, 106, 108 y 112.

⁹² Real Decreto Ley de 11/06/1929, *Gaceta de Madrid* 13/06/1929, Base 5^a y Real Decreto de 22/07/1930, *Gaceta de Madrid* 30/07/1930, art. 118-121.

⁹³ Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (1930), pp. 189-191 y (1931), pp. 99-100, Real Decreto Ley de 11/06/1929, *Gaceta de Madrid* 13/06/1929, Base 8^a y Real Decreto de 04/11/1930, *Gaceta de Madrid* 06/11/1930, pp. 745-746.

⁹⁴ Sardà (1975) y Serrano (1987).

8. Conclusiones

En el último tercio del siglo XIX los modernos recintos francos surgieron como una herramienta más al servicio de la política económica de cada nación. Establecidos en algunos puertos, estos recintos eran unos enclaves delimitados y aislados de cualquier otra edificación, su funcionamiento se regía por las normas establecidas por la autoridad aduanera del Estado, y su franquicia se limitaba a las mercancías que estuvieran en su interior. Tras empezar a funcionar algunos de estos recintos en Alemania, Francia o Italia, a finales del ochocientos Barcelona, Cádiz, Bilbao, Santander o Vigo quisieron establecer una institución similar para remediar la pérdida de las últimas colonias de ultramar. El recinto franco atraería tráficos y mercancías, facilitaría los tránsitos y, en el mejor de los casos, fomentaría la exportación. Pero en esta campaña se toparon con la reticencia del Tesoro a ver empequeñecer los ingresos del Arancel y con la oposición de amplios sectores agrarios del interior, temerosos de una irrupción descontrolada de productos foráneos.

Tras casi quince años porfiando en sucesivos debates parlamentarios y polémicas, el estallido de la Primera Guerra Mundial y la presión de algunas entidades extranjeras llevaron al Gobierno de Eduardo Dato a conceder un Depósito Franco al puerto de Cádiz. Dadas las prevenciones arriba dichas, el propósito inicial de la Administración era limitar tal institución a la ciudad andaluza, al estimar que su impacto sobre el resto del país sería inferior al que se podría esperar de concederlo a Barcelona o a Bilbao. Pero la presión de estos y otros puertos llevaron a que, al finalizar la contienda europea, se hubieran autorizado otros seis Depósitos Francos, si bien dos nunca llegaron a funcionar y otro, el de Vigo, tardó diez años en iniciar su trabajo.

Desde sus primeros años de funcionamiento los Depósitos de Francos de Barcelona, Bilbao, Cádiz y Santander experimentaron una gran actividad. Además de las transformaciones que inicialmente contemplaba el régimen franco, limitadas al tostado del café, a la extracción de aceite de copra y a una serie de preparaciones comerciales muy sencillas, pronto comenzaron las solicitudes por establecer empresas cuyo cometido quedaba fuera del reglamento vigente. Entre éstas había industrias muy diversas, desde el modesto envasado de garbanzos hasta el montaje de automóviles.

La llegada de Ford primero al Depósito Franco de Cádiz y luego al de Barcelona fue un hecho decisivo tanto para los recintos francos como para la empresa norteamericana. Ésta puso la franquicia arancelaria al servicio de su estrategia multinacional, ya que el Depósito Franco permitía montar automóviles en suelo europeo, emplear según conviniera materiales suministrados por industrias auxiliares nativas y retrasar el pago de los derechos de importación al despachado definitivo de cada vehículo. La planta de ensamblaje instalada en España estaba orientada a satisfacer

la demanda del mercado doméstico, donde alcanzó antes de la Guerra Civil casi un 40 por ciento de cuota de mercado, así como a otros países del área. En este apartado la filial hispana de Ford tuvo un cierto éxito montando y distribuyendo coches no sólo para Portugal o el norte de África, la región que le había sido encomendada, sino también para la Europa adriática e Italia, tarea que le debía corresponder a esta última.

Las distintas actividades que los Depósitos Francos solicitaron o establecieron a lo largo de los años veinte y, sobre todo, el montaje de automóviles llevaron la práctica de estos recintos fuera de lo que inicialmente les deparaba el reglamento... y mucho más lejos de lo previsto por la norma vigente. Durante esa década empresarios, autoridades locales y consorcios, la entidad concesionaria de los recintos, solicitaron continuadamente nuevas atribuciones y la adaptación de la legislación a la realidad de cada Depósito. Pero las distintas respuestas de la Administración eran insuficientes e iban a remolque de la realidad que intentaban regular. Finalmente el Gobierno decidió establecer un nuevo régimen franco con la Ley de Zonas Francas que, si bien daba cabida a todas las actividades, iniciativas y peticiones llegadas desde los recintos, llegó muy tarde... apenas unos meses antes de que el comercio internacional se hundiera a consecuencia del crack bursátil de 1929.

Fuentes

Ayuntamiento de Barcelona

(1915): *Informe que eleva a las cortes sobre el proyecto de ley de zonas francas, Barcelona. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Oviedo* (COCIN-Oviedo)

(1915): *Las zonas francas. En defensa de vitales intereses de la patria y de las hullas y siderurgia nacionales*, Oviedo.

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia (COCIN-Valencia)

(1915): *Zonas francas. Algunos datos y opiniones sobre las mismas*, Valencia.

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vigo (COCIN-Vigo)

(1929): *Vigo ante el II congreso nacional del comercio español de ultramar*, Vigo.

Cámara Oficial de Comercio e Industria de Zaragoza (COCIN-Zaragoza)

(1914): *Las zonas neutrales*, Zaragoza.

(1916): *Informe de las entidades económicas aragonesas contra la concesión de puertos frances, Zaragoza*.

Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona (COCIN-Barcelona)

(1915): "Informe", en Ayuntamiento de Barcelona, *informe que eleva a las cortes sobre el proyecto de ley de zonas francas, Barcelona*, pp. 315-318 [original de 1901].

(1926): *Memoria Comercial del año 1925*, Barcelona.

Cámara Oficial de Industria de Barcelona (COI)

(1915): *informe sobre el proyecto de ley de zonas francas, Barcelona.*

Comisión Especial de la Zona Neutral (CRZN)

(1915): “*Memoria de la comisión para señalar los límites de la zona neutral*”, en *Ayuntamiento de Barcelona, informe que eleva a las cortes sobre el proyecto de ley de zonas francas, Barcelona*, pp. 250-273 [original de 1901].

Consorcio de la Zona Franca de Vigo (CZF)

(1950): *Memoria explicativa de la organización comercial e industria que el consorcio se propone establecer en la zona franca de Vigo, Vigo.*

Consorcio del Depósito Franco de Bilbao (CSF-Bilbao)

(1921a): *Memoria de 1920, Bilbao.*

(1921b): *Memoria del primer semestre de 1921, Bilbao.*

(1922): *Memoria del primer semestre de 1922, Bilbao.*

(1923): *Memoria del segundo semestre de 1922, Bilbao.*

(1924): *Memoria del primer semestre de 1924, Bilbao.*

(1925): *Memoria del primer semestre de 1925, Bilbao.*

(1926a): *Memoria del segundo semestre de 1925, Bilbao.*

(1926b): *Memoria del primer semestre de 1926, Bilbao.*

(1927): *Memoria del primer semestre de 1927, Bilbao.*

Consorcio del Depósito Franco de Santander (CDF-Santander)

(1920): *Libro Diario, Santander.*

Consorcio del Puerto Franco de Barcelona (CPF-Barcelona)

(1928): *Memoria de los trabajos realizados durante los años 1926-1927, Barcelona.*

(1929): *Memoria de los trabajos realizados durante el año 1928, Barcelona.*

(1930): *Memoria anual de la zona franca de Barcelona, 1929, Barcelona.*

(1931): *Memoria correspondiente al año 1930, Barcelona.*

(1933): *Memoria correspondiente a los años 1931-1932, Barcelona.*

(1935): *Memoria correspondiente a los años 1933-1934, Barcelona.*

Diputación Provincial de Barcelona (DPB)

(1915): “*Informe*”, en *Ayuntamiento de Barcelona, informe que eleva a las cortes sobre el proyecto de ley de zonas francas, Barcelona*, pp. 285-292 [original de 1901].

*Gaceta de Madrid (13/07/1841 – 06/11/1930)**Fomento del Trabajo Nacional (FTN)*

(1899): *Memoria de 1898, Barcelona.*

(1903a): *La cuestión de las zonas neutrales, Barcelona.*

(1903b): *Informe sobre el proyecto de ley autorizando el establecimiento de depósitos frances, Barcelona.*

(1911): *Informe que eleva la junta de esta sociedad a la comisión parlamentaria, nombrada para dictaminar sobre el proyecto de ley autorizando el establecimiento de los depósitos frances, Barcelona.*

(1915a): “*Exposición elevada al Sr. Presidente del consejo de ministros*”, en ayuntamiento de Barcelona, informe que eleva a las cortes sobre el proyecto de ley de zonas francas, Barcelona, pp. 224-233 [original de 1899].

(1915b): “*Informe al cuestionario del ministerio de hacienda*”, en ayuntamiento de Barcelona, informe que eleva a las cortes sobre el proyecto de ley de zonas francas, Barcelona, pp. 302-315 [original de 1901].

(1915c): *Informe del fomento del trabajo nacional ante la comisión parlamentaria sobre el proyecto de ley del Excmo. Sr. Ministro de hacienda, proponiendo el establecimiento de zonas francas, Barcelona.*

(1915d): *Memorándum, Barcelona.*

(1917): *Memoria de 1916, Barcelona.*

Instituto Geográfico, Catastral y de Estadística (IGCE)

(1930): *Anuario Estadístico de España de 1930, Presidencia del Consejo de Ministros, Madrid.*

(1931): *Anuario Estadístico de España de 1931, Presidencia del Consejo de Ministros, Madrid.*

Junta de Obras del Puerto de Barcelona (JOPB)

(1915a): “*Exposición al Excmo. Sr. Ministro de obras públicas*”, en ayuntamiento de Barcelona, informe que eleva a las cortes sobre el proyecto de ley de zonas francas, Barcelona, pp. 235-238 [original de 1900].

(1915b): “*Contestación al interrogatorio del Ministerio de Hacienda*”, en Ayuntamiento de Barcelona, Informe que eleva a las cortes sobre el proyecto de ley de zonas francas, Barcelona, pp. 274-285 [original de 1901]

Servicio General de Estadística (SGE)

(1927): *Anuario Estadístico de España de 1927, Ministerio de trabajo y previsión, Madrid.*

Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País (SEAAP)

(1915): *Las zonas francas, Zaragoza.*

Bibliografía

AIXALÁ PASTÓ, José (1999): *La Peseta y los precios: un análisis de largo plazo (1868-1995)*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza.

ALÁEZ ALLER, Ricardo, BILBAO UBILLOS, Javier, CAMINO BELDARRAIN, Vicente y LONGÁS GARCÍA, Juan Carlos (2003): “Los cambios en las relaciones interempresariales en la industria del automóvil: el caso español”, en GARCÍA RUÍZ, José Luís (coord.), *Sobre ruedas. Una historia de la industria del automóvil en España*, Madrid, Síntesis, pp. 191-211.

- ALCALÁ, Francisco y SUDRIÀ, Carles (1989): "The Spanish economy during the First World War: a reassessment", en *IV Congreso de las Asociación Española de Historia Económica*, Alicante.
- ALONSO OLEA, Eduardo José (1995): "Dinámica empresarial en Vizcaya, 1914-1923. Una aproximación", en *Revista de Historia Económica*, año XIII, nº 3, pp. 635-652.
- ANES ÁLVAREZ DEL CASTRILLÓN, Gonzalo (1987): "Exenciones y franquicias en los reinados de Carlos III y Carlos IV", en *Hacienda Pública Española*, nº 108-109, pp. 101-115.
- ANES ÁLVAREZ DEL CASTRILLÓN, Rafael (1978): "Relaciones entre el ferrocarril y la economía", en ARTOLA GALLEGOS, Miguel (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1944*, Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, pp. 355-512.
- ARTEAGA ORTIZ, Jesús y CONESA FONTES, Andrés (2000): "Las Zonas Francas en España", en *Boletín Económico del ICE*, nº 2649, pp. 9-15.
- ARTEAGA ORTIZ, Jesús y MARTÍNEZ COBAS, Xavier (2003): "Las Zonas Francas en España y su utilidad. Delimitación del concepto y perspectivas de futuro", en *Boletín Económico del ICE*, nº 2758, pp. I-VIII.
- ASTARLOA SÁENZ, José Ramón (2003): *Las prácticas aduaneras en las Zonas y Depósitos Francos*, Santander, Asociación Española de Concesionarios de Zonas y Depósitos Francos.
- AZNAR GARCÍA, José Vicente (1999): *La unificación de los pesos y medidas en España durante el siglo XIX: los proyectos para la reforma y la introducción del Sistema Métrico Decimal*, Valencia, Universidad de Valencia.
- BERNÁRDEZ ROMERO, Bernardo (1932): *Tratado de viguismo*, tomo II, Vigo, Ed. Roel.
- BOURGON TINAO, Luís Pablo (1982): *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- CASADO SOTO, José Luis (1998): *El Depósito Franco y el puerto de Santander. 75 aniversario, 1923-1998*, Santander.
- CATALÁN, Jordi (2000): "La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilística española, 1898-1996", en *Revista de Historia Industrial*, nº 18, pp. 113-154.
- CATALÁN, Jordi, SUDRIÀ, Carles y TIRADO, Daniel (2001): "Peseta y protección: el debate historiográfico", en SUDRIÀ, Carles y TIRADO, Daniel, *Peseta y protección: comercio exterior, moneda y crecimiento económico en la España de la Restauración*, Barcelona, UB, 2001, pp. 11-42.
- CLAVIJO HERNÁNDEZ, Francisco Félix (1979): "Los Puertos, Zonas y Depósitos Francos en el Derecho español", en *Hacienda Pública Española*, nº 60, pp. 213-236.
- COMÍN COMÍN, Francisco (2000): "Los economistas clásicos y los políticos liberales ante los problemas de la economía española (1808-1874)", en FUENTES QUIN-

- TANA, Enrique (dir.), *Economía y economistas españoles*, volumen 4, Barcelona, Galaxia Gutenberg, pp. 621-703.
- COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel; VIDAL OLIVARES, Javier (1998): *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Anaya y Fundación de Ferrocarriles Españoles.
- COROMINAS MONTAÑA, Pedro (1915): *Las Zonas Neutrales como instrumento de la economía nacional*, Madrid, Imprenta Clásica Española.
- (1989): *Apología de Barcelona i altres escrits*, Barcelona, Altres Edicions.
- COSTAS COMESAÑA, Antón (1988): *Apogeo del Liberalismo en 'La Gloriosa': la reforma económica en el Sexenio Liberal (1868-1874)*, Madrid, Siglo XXI.
- (1997): "El librecambio, la industrialización y sus desencuentros: argumentos a favor del proteccionismo en la segunda mitad del XIX", en BEL, Germà y ESTRUCH, Alejandro (coord.), *Industrialización en España: entusiasmos, desencuentros y rechazos*, Madrid, Civitas, pp. 205-226.
- (2000): "Industrialización y cuestión arancelaria en España. Reflexiones en torno al liberalismo de Laureano Figuerola", en FUENTES QUINTANA, Enrique (dir.), *Economía y economistas españoles*, Vol. 4, Barcelona, Galaxia Gutenberg-Círculo de Lectores, pp. 459-482.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2002): "Las obras públicas y el marco institucional durante la Restauración. El Ministerio de Fomento (1875-1913)", en TST: *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 2, pp. 71-95.
- DE LA TORRE CAMPO, Joseba (2003): "La economía navarra antes y después del traslado de las Aduanas, c. 1780-1868", en *Notitia Vasconiae: revista de derecho histórico de Vasconia*, nº 2, pp. 239-270.
- DE LUXÁN MELÉNDEZ, Santiago y BERGASA PERDOMO, Óscar (2004): "Puertos Francos e industrialización en Canarias. Un debate abierto: El caso de la producción azucarera en 1884-1892", en RUMEU DE ARMAS, Antonio y DE BÉTHENCOURT MASSIEU, Antonio (coord.), *Anuario de Estudios Atlánticos*, Madrid – Las Palmas, pp. 625-672.
- DÍAZ CANALEJA, Juan (1915): *Castilla y las Zonas Neutrales*, Madrid.
- DONNET PAREJA, Baldomero (1915): "Los Puertos Francos", en *Revista de Obras Públicas*, nº 63, pp. 137-142.
- ESCUDERO GUTIÉRREZ, Antonio (1986): "La minería vizcaína durante la primera guerra mundial", en *Revista de Historia Económica*, año IV, nº 2, pp. 365-388.
- ESTAPÉ TRIAY, Salvador (1998): "Estrategia y organización de una filial: el caso de Ford Motor Company en España, 1920-1954", en *Fundación Empresa Pública, Programa de Historia Económica, Documento de Trabajo* nº 9.807, Madrid.
- (2001): "La industria española del automóvil en el primer tercio del siglo XX: una oportunidad desaprovechada", en *VII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, Zaragoza.

- GARCÍA DE ZÚÑIGA, Eduardo (1909): "Generalidades sobre Puertos Francos", en *Revista de Obras Públicas*, nº 57, pp. 620-622.
- GARCÍA DELGADO, José Luís (1983): "Prosperidad y crisis en la industria española entre 1914 y 1922. Una reconsideración", en ANES ÁLVAREZ DEL CASTRILLÓN, Gonzalo, ROJO DUQUE, Luís Ángel y TEDDE DE LORCA, Pedro (eds.), *Historia económica y pensamiento social*, Madrid, Alianza, pp. 539-560.
- GARCÍA RUÍZ, José Luís (2003): "La industria automovilística española anterior a los Decretos Ford (1972)", en GARCÍA RUÍZ, José Luís (coord.), *Sobre ruedas. Una historia de la industria del automóvil en España*, Madrid, Síntesis, pp. 13-93.
- GARZÓN PAREJA, Manuel (1983): "Legislación de aduanas en el Trienio Liberal", en *Actas del IV Symposium de Historia de la Administración*, Madrid, Ministerio de Administraciones Públicas, Instituto Nacional de Administración Pública, pp. 281-298.
- GOMBAC, Boris (1991): *Les Zones Franches en Europe*, Bruselas.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913): un enfoque de nueva historia económica*, Madrid, Alianza.
- (1984): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913). Vol. I Cereales, harinas y vinos*, Madrid, Alianza.
- (1985): *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913). Vol. II Manufacturas textiles, materiales textiles, minerales, combustibles y metales*, Madrid, Alianza.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio y SAN ROMÁN LÓPEZ, Elena (2005): "Transportes y comunicaciones", en CARRERAS I ODRIOSOLA, Albert y TAFUNELL SAMBOLA, Xavier (coord.), *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX*, vol. 2, Madrid, Fundación BBVA, pp. 509-572.
- GRAELL, Marcelino (1914): *Las Zonas Francas. Su importancia para Barcelona*, Barcelona.
- GUTIÉRREZ CUADRADO, Juan y PESET REIG, José Luís (1997): *Metro y kilo: el sistema métrico decimal en España*, Madrid, Akal.
- HERNÁNDEZ MARCO, José Luís (1996): "La oferta automovilística española antes del Seat-600: 1906-1957", en *Economía Industrial*, nº 307, pp. 131-148.
- (2002): "Los precios de los automóviles importados en la España de los años veinte", en *Revista de Historia Industrial*, nº 22, pp. 157-173.
- HORTA PARDO, Constantino (1915): "La política económica de España y los puertos francos, I", en *Avisador Comercial*, La Habana.
- LARRINAGA RODRÍGUEZ, Carlos (2005): "Comercio con América y traslado de aduanas: el nacimiento del liberalismo en Guipúzcoa en la primera mitad del siglo XIX", en *Anales de Historia Contemporánea*, nº 21, pp. 323-344.
- LÓPEZ CASTELLANO, Fernando (1998): "Teoría y política sobre la libertad de circulación en las Cortes de Cádiz: aduanas interiores y géneros estancados", en *Cuadernos Aragoneses de Economía*, Vol. 8, nº 1, pp. 173-189.

- LÓPEZ GUARDIOLA, Emilio (1915): *Zonas Neutrales. Informe y conclusiones aprobadas por el Consejo Regional de la Federación Agraria de Levante*, Valencia.
- MADRAZO MADRAZO, Santos (2001): "La trascendencia de las rutas de transporte en la España moderna", en VV.AA. (ed.), *La formación del espacio histórico: transportes y comunicaciones: Duodécimas Jornadas de Estudios Históricos*, Salamanca, Universidad de Salamanca, pp. 169-191.
- MADRAZO MADRAZO, Santos y FRAX ROSALES, Esperanza (2001): "El transporte por carretera, siglos XVII-XX", en TST: *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, pp. 31-53.
- MARICHALAR MONREAL, Luís, Vizconde de Eza (1948): *Antología*, Madrid.
- MARTÍN ACEÑA, Pablo (1999): "El sistema monetario en España: la evolución del tipo de cambio de la peseta entre 1868-1975", en MARTÍN ACEÑA, Pablo y TITOS MARTÍNEZ, Manuel, *El sistema financiero en España: una síntesis histórica*, Granada, Universidad de Granada, pp. 203-215.
- MAZORRA MANRIQUE DE LARA, Sonsoles y CLAVIJO HERNÁNDEZ, Francisco Félix (1991): "La valoración de las mercancías en la Renta de Aduanas", en *Valoración en Derecho Tributario*, Madrid, pp. 159-184.
- MIRANDA GUERRA, José (2004): *Los Puertos Francos de Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, Ediciones Idea.
- MOLÍNS, José Elías de (1901): *Puertos Francos. Puertos de Marsella, Génova y Barcelona*, Barcelona.
- (1915): *Puertos y Zonas Francas*, Barcelona, Tip. El Anuario De La Exportación.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel, SANZ FERNÁNDEZ, Jesús y VIDAL OLIVARES, Javier (1999): *Siglo y medio de ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- NADAL OLLER, Jordi y TAFUNELL SAMBOLA, Xavier (1992): *San Martí de Provençals, pulmó industrial de Barcelona, 1847-1992*, Barcelona, Columna.
- NAVARRO ALONSO DE CELADA, Gustavo, MARCOS MARCOS, Juan José y TORRALBA CREMADES, Antonio (1953): *Las Áreas Exentas como instituciones de política aduanera utilizables para nuestro enlace con Hispanoamérica*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica.
- OYARZÁBAL LECUONA, Alberto (1988): "El Puerto Franco de Hamburgo", en *Aduanas*, nº 360, pp. 65-67.
- PAZ PÁEZ, Carmen (1997): *Áreas exentas: Zonas Francas, Depósitos Francos y Depósitos Aduaneros*, Madrid, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Madrid.
- PÉREZ SANCHÓ, Miguel (2003): "La industria del automóvil en la Comunidad Valenciana: el caso de Ford en España", en GARCÍA RUÍZ, José Luís (coord.), *Sobre ruedas. Una historia de la industria del automóvil en España*, Madrid, Síntesis, pp. 127-166.

- PUENTE FELIZ, Gustavo (1982): "El sistema métrico decimal: su importancia y su implantación en España", en *Cuadernos de historia moderna y contemporánea*, nº 3, pp. 95-126.
- RAHOLA, Federico (1915 [1914]): "Las Zonas Neutrales y los Puertos Francos", en CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE VALENCIA, *Zonas Francas. Algunos datos y opiniones sobre las mismas*, Valencia, COCIN, pp. 49-52.
- RIUS CASAS, José y TRILLA ROSTOLL, Marcial (1915): *El pleito de las Zonas Francas*, Zaragoza, Centre Català.
- RODRÍGUEZ GARRAZA, Rodrigo (2003): "El tratamiento de la Libertad de comercio y las Aduanas en Navarra (1717-1841)", en *Notitia Vasconiae: revista de derecho histórico de Vasconia*, nº 2, pp. 129-190.
- SABATÉ SORT, Marcela (1996): *El proteccionismo legitimado: política arancelaria española a comienzos de siglo*, Zaragoza, Civitas.
- SARDÀ DEXEUS, Joan (1975 [1936]): *La intervención monetaria y el comercio de divisas en España*, Barcelona, Publicaciones del Servicio de Estudios de Banca Mas Sarda?: Serie R.
- SERRANO SANZ, José María (1987): "La política comercial ante la crisis del veintinueve: el primer bienio republicano", en GARCÍA DELGADO, José Luís y TUÑÓN DE LARA, Manuel (coord.), *La Segunda República española, el primer bienio: II Coloquio de Segovia sobre historia contemporánea de España*, Madrid, Siglo XXI, pp. 135-152.
- (1991): "La Renta de Aduanas en España (1849-1935)", en *Hacienda Pública Española*, nº 1.
- SOTO-HERMOSO, Marqués de (1912): *Bonos de Exportación, Depósitos y Puertos Francos*, Barcelona.
- SUDRIÀ I TRIAY, Carles (1990): "Los beneficios de España durante la Gran Guerra. Una aproximación a la Balanza de Pagos española, 1914-1920", en *Revista de Historia Económica*, año VIII, nº 2, pp. 363-396.
- TEN ROS, Antonio Enrique (1989): "El sistema métrico decimal y España", en *Arbor: ciencia, pensamiento y cultura*, nº 527-528, pp. 101-122.
- THOMAN, Richard S. (1956): *Free Ports and Foreign-Trade Zones*, Cambridge- Maryland, Cornell Maritime Press .
- TOLLIDAY, Steven (2003): "The origins of Ford of Europe: from multidomestic to transnational corporation, 1903-1976", en BONIN, Hubert, LUNG, Yannick y TOLLIDAY, Steven, *Ford, The european history, 1903-2003*, Vol. I, Paris, pp. 153-241.
- TORREJÓN CHAVES, Juan (2002): *El Puerto Franco de Cádiz (1829-1832)*, Cádiz, Universidad de Cádiz.

- VÁZQUEZ-PORTOMEÑE SEIJAS, Juan José (2004): *Los Consorcios administradores de Zonas Francas. El Consorcio de la Zona Franca de Vigo*, Barcelona, Atelier, D.L.
- VERA, Héctor (2007): "Medidas modernas: el sistema métrico decimal como proceso de racionalización social", en GIROLA, Lidia y OLVERA, Margarita (coord.), *Modernidades: narrativas, mitos e imaginarios*, Universidad Autónoma Metropolitana, Anthropos, pp. 187-214.