



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Rupturas Urbanas. Análisis de las relaciones entre la morfología urbana y la estructura social en la Barcelona contemporánea

Alejandro Morcuende González

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tdx.cat) i a través del Dipòsit Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX ni al Dipòsit Digital de la UB. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX o al Dipòsit Digital de la UB (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tdx.cat) y a través del Repositorio Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR o al Repositorio Digital de la UB. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR o al Repositorio Digital de la UB (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tdx.cat) service and by the UB Digital Repository (diposit.ub.edu) has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized nor its spreading and availability from a site foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository is not authorized (framing). Those rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

CAPÍTULO IV

LOS BARRIOS DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA



Algunos de estos barrios desaparecieron, otros están desapareciendo, otros fueron absorbidos por el entorno edificado, otros no tienen nombre o concreta delimitación, otros... La Zona Franca es una zona sin historia pese a la gran historia que tiene. Quiero decir que si la historia no se escribe, la historia no existe, pues la historia oral se extingue con quienes la forjaron, y si pasa a sus herederos, sin los puntales de la erudición escrita, se transforma en leyenda.

FRANCISCO CANDEL

Prólogo a Can Tunis, el ocaso de un barrio, 1993

La Zona Franca i els seus habitants saben molt bé què és la misèria. La majoria dels seus habitants han sofert els desarralaments propis de la immigració, els malestars directament connectats a l'absència dels béns més elementals de subsistència des de la vivenda, a l'aigua i la sensació terriblement revoltant de saber-se de la ciutat sense estar-hi.

RAIMON BONAL Y JOAN COSTA

Els barris de la Zona Franca el 1977. Un exèrcit industrial de reserva, 1977

Una vez definido en el tercer capítulo el marco metodológico y el esquema analítico sobre el que descansa el marco teórico-interpretativo detallado en el segundo capítulo es el momento de ponerlos a prueba, de finalizar el camino de ida y emprender el de vuelta hacia la comprobación científica de las hipótesis. Se presentan, en primer lugar, los aspectos generales del caso de estudio que además de situarlo en el tiempo y en el espacio, permitirán apoyar sobre ellos algunos resultados y conclusiones.

Va a abordarse, también, con mayor detalle y profundidad la evolución histórica del caso de estudio, los barrios de la Zona Franca de Barcelona. Lo que sigue es fundamentalmente una historia de su espacio. Se propone, como ha quedado recogido en el capítulo anterior, una periodización del caso de estudio en base a la dominación económico-política en cada momento. Por último se presenta un análisis de cómo la planificación urbana ha actuado en el área de estudio. Estos elementos son, también, definitivos para las conclusiones que se recogen en el quinto capítulo de la investigación.

4.1. ASPECTOS GENERALES DEL ÁREA DE ESTUDIO

En este primer epígrafe, se aborda, en primer lugar, el análisis del emplazamiento de los barrios de la Zona Franca, enumerando los objetos imprescindibles para su ubicación en el espacio. Se analizan, en segundo lugar, todos los tiempos que se cruzan y atraviesan el caso de estudio, explicación que se construye sobre la atención a la toponimia. Por último, se incluye, también, un análisis de la población, que ofrece ciertas pistas para una aproximación a las características demográficas del área de estudio. Todo ello se recoge con el objetivo de establecer las primeras coordenadas necesarias para situar el caso de estudio.

4.1.1. El emplazamiento

Siguiendo la vía metodológica apuntada por Milton Santos a lo largo de la formulación de su teoría sobre la Geografía, en el territorio se combinan un sistema de objetos y un sistema de acciones que se pueden explicar por las verticalidades conectadas al funcionamiento normal de la globalización y que a su vez generan unas horizontalidades en el territorio que pueden ser adaptaciones o resistencias a la misma globalización y sus efectos (Santos, 1996).

Los objetos, como su nombre indica, independientemente de su materialidad, son objetivables e identificables y pueden perdurar a lo largo del tiempo, generando inercias y constantes, u oponiendo frenos y obstáculos. Las acciones en cambio siguen en general el curso de la historia, en función de la capacidad de los diversos agentes que en cada etapa se encuentran en el campo de acción. Las acciones se recogen en el siguiente epígrafe. No pueden ser insertadas en las etapas propuestas, ya que también algunas acciones se adelantan al momento de su hegemonía o perduran más allá de ella.

En este sentido, pues, resulta necesario, en primer lugar, aislar y definir los grandes objetos que conforman el territorio estudiado, para posteriormente analizar las acciones que generan o les afectan en las distintas etapas definidas de la evolución histórica del caso de estudio.

Los grandes objetos presentes en el área de estudio y que han tenido mayor influencia a lo largo del tiempo son principalmente tres: la montaña de Montjuïc, el mar Mediterráneo y el río Llobregat. Se podría pensar inicialmente que se da preeminencia explicativa a los elementos del medio físico, pero, como se verá, los tres ejercen su papel de objeto relevante a causa de los usos sociales que se les han ido dando. Por otro lado, hay que destacar que sobre la montaña existe mayor documentación y análisis, quizás por la preeminencia de la tierra, de lo sólido, en los estudios geográficos. Los otros dos elementos en cambio, ligados al agua, se encuentran con muchos más obstáculos para su análisis concreto.

La montaña de Montjuïc tiene tan sólo 173 m de altitud, pero su localización junto al mar, con un abrupto espejo de falla que le hace frente, aumenta la impresión de relieve acentuado (Roca, 1994). Un fragmento de la gran falla que fracturó el viejo macizo catalano-balear y que delinea el litoral catalán. Muchos lugares se encuentran a esa misma altitud o aun superior (Madrid se encuentra a 667 m o Ávila a 1.132 m) o muy superior (Ciudad de México a 2.250 m o La Paz a 3.640 m) y aparecen, en cambio, como situadas en un llano. En muchas ciudades las colinas y promontorios se han urbanizado más

o menos armónicamente con el conjunto, como las famosas siete colinas de Roma, la Croix-Rousse o la Fourviere de Lyon o la ciudad vieja de Vitoria.

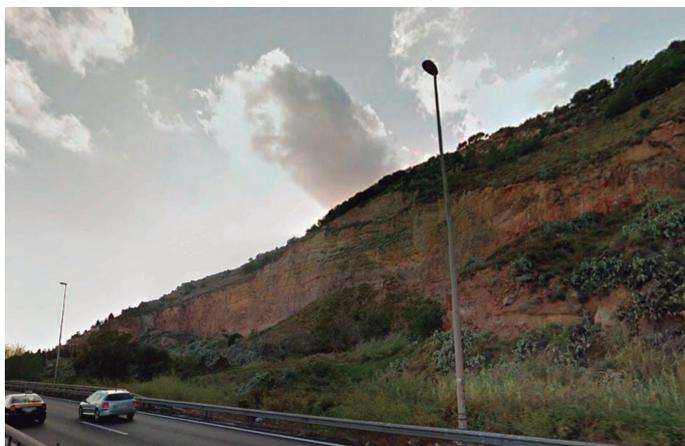


Figura 1. Espejo de la falla de Montjuïc. Fuente: GoogleEarth

No es el caso de Montjuïc, cuyo origen tectónico suponía un afloramiento de areniscas miocénicas muy útiles como material de construcción, y su altura un mirador y una defensa para la ciudad de Barcelona situada al norte de la montaña. En 1563, el dibujante flamenco Anton van Wijngaerde (1512/25- 1571), que realizaba retratos de las ciudades españolas por encargo de Felipe II, produce la primera vista de la ciudad de Barcelona, desde Montjuïc, que aparece coronado por el fuerte que precedió a la construcción de la fortaleza del castillo. Pero dicho dibujo con su otra vista de la ciudad desde el mar no fueron descubiertos localmente hasta entrada la década de 1980, aunque la mayoría se conservan en la Biblioteca Nacional de Viena (Kagan, 1986).

A partir de la vista de la ciudad que se publicó por vez primera en Colonia en 1572 a cargo de F. Hogenberg y G. Bravn¹ en su famosa obra *Civitates Orbis Terrarum* deviene clásica la representación gráfica de la ciudad desde la montaña, con la inclusión de alguna figura humana en primer plano. Montjuïc se consagra así como atalaya de la ciudad, siempre mirando hacia el norte.



Figura 2. Vista de Barcelona, Anton van den Wyngaerde, 1563. Fuente: Cartoteca ICGC.

1 Se ignora si alguno de los autores conocía la obra de Wijngaerde.

Es la misma visión que en la poesía elaboró Mossén Cinto Verdaguer (1845-1902) en 1883, en su famosa *Oda a Barcelona*². En efecto, la montaña de Montjuïc se dirige directamente a la ciudad admirada de su rápido crecimiento y, en un momento dado, la llama diciendo que es hueso de sus huesos. Una clara referencia del cura literato al hecho de que de la montaña se extrajo las piedras con las que los edificios de la ciudad se fueron construyendo, hasta mucho después de la muerte de Verdaguer³.

Esto permite enlazar con la otra característica que relaciona la montaña con la ciudad, como yacimiento de materiales para la construcción, de fácil acceso y transporte. Ello conllevó la apertura y explotación de numerosas canteras de diferente envergadura y de la misma forma que desde una vertiente se diseñó el mirador privilegiado de la ciudad, en la otra vertiente las canteras son aprovechadas para la construcción del cementerio municipal en 1900 y para su conversión en vertederos de residuos urbanos a gran escala. Alguna cantera de la vertiente urbana fue aprovechada en la urbanización y ajardinamiento ejemplares que se llevaron a cabo. Especialmente destacable es la que fue transformada en teatro griego, junto a la gran rosaleda.



Figura 3. La otra cara de Montjuïc. Vista aérea del Cementerio del Suroeste.

Fuente: Arxiu Històric de Sants.

2 Poema presentado a los Juegos Florales de aquel año y que ganó el premio especial. El ayuntamiento de la ciudad la publicó 100.000 ejemplares. Dicha oda inauguró una serie de odas a la ciudad a cargo de poetas posteriores, como Joan Maragall (1860-1911) o José Agustín Goytisolo (1928-1999).

3 Se cita el año 1954 como el del cierre de las canteras de Montjuïc. Los últimos edificios construidos con este material fueron los que flanquean ambos chaflanes del Paseo de Gracia con la Gran Vía de les Corts Catalanes, lado mar.

Esta dicotomía de usos no se corresponde en modo alguno a la tradicional diferencia de vertientes montañosa entre umbría y solana; bien al contrario, la contradice. El sector norte de la umbría, generalmente abandonado a las masas forestales por su menor insolación, se ha dedicado a los usos nobles, especialmente a partir de la celebración de la exposición internacional de 1929, y se ha conectado con el centro de la ciudad. El sector de la solana, en cambio, tradicionalmente el área más explotada por su orientación para los cultivos y la residencia se ha transformado en un auténtico patio trasero de la ciudad. Los barrios de barracas se levantaron desde el tercer decenio del siglo XX junto a los vertederos y algunos polígonos de infravivienda se construyeron rápidamente, aislados y con escasos medios de comunicación.



Figura 4. Fachada urbana monumental de Montjuïc. Fuente: Arxiu Històric de Sants.

Este efecto de patio trasero, acentuado si cabe por la propia invisibilidad física que la montaña provoca entre una y otra vertiente, se ha extendido a lo largo de la historia a todo el territorio que ocupan los barrios de la Zona Franca y sus fábricas y servicios. El traslado de la cárcel modelo en 2018 será la última de las decisiones de marginación de este territorio hasta el momento.

El mar como objeto geográfico, aunque referido al caso de estudio concreto, es mucho más amplio y menos analizado. A pesar de que, en general, los mares ocupan casi las dos terceras partes del Planeta, su conocimiento también es mucho más escaso, el mar no tiene prácticamente lugares. En este caso se trata del mar Mediterráneo, de tan antigua civilización que permite todos los caminos y en todas las direcciones en un ámbito donde

diversas civilizaciones se han desarrollado en los últimos milenios. Más allá de las condiciones ambientales que el mar Mediterráneo acarrea consigo y de las relaciones dialécticas que se establecen entre las aguas marinas y las continentales en la propia conformación de un delta, que se amplían más adelante, en este trabajo lo que interesa destacar es el trabajo humano que produce un nuevo territorio en la interfaz entre mar y tierra que son los puertos.

De un litoral abierto en las dos direcciones, formado de tierras llanas por los sedimentos del río, que permite la pesca y el baño sin dificultades, se debe pasar a analizar los impactos que la función portuaria ha tenido en este caso. Mucho más cuando el topónimo Port se encuentra enraizado largamente en el territorio estudiado.

Durante el imperio romano se desarrolló en las orillas meridionales de Montjuïc, que estaban protegidas por la montaña de los vientos del norte, un primer puerto del que se han encontrado numerosas pruebas en las excavaciones geológicas y arqueológicas (Marqués, 1975). Evidentemente estas orillas en los primeros años de la era cristiana se encontraban mucho más hacia el interior, antes que los aportes del río colmataran el delta actual.



Figura 5. Vista de las instalaciones del Puerto. Fuente: Foto autor.

Pero precisamente, los sedimentos del Llobregat, a la vez que generaban y moldeaban el delta, colmataban el puerto romano y lo hacían impracticable. Por tanto, los restos de la actividad humana se han convertido en yacimiento geológico, como se ha visto. Quedó el nombre de Port, relacionado o no

con esta primera ubicación, en una torre en las faldas de Montjuïc y en una capilla dedicada a Nuestra Señora cuya historiografía real aparece compleja y contradictoria y que, sin embargo, no nos detendremos aquí a considerar.

El litoral avanza más o menos rápidamente a medida que progresa la deforestación en la cuenca del Llobregat, formando una playa que favorece la localización de personas e instalaciones ligadas a la explotación marinera tradicional. Primero fue casi exclusivamente la pesca, posteriormente serían los establecimientos de baños y de restauración y algunas viviendas. Todo ello concentrado en el sector más oriental del delta, junto a la montaña, dando origen al núcleo de Can Tunis, y que se trata más adelante. De hecho la invisibilidad existente entre ambas vertientes de la montaña no supuso lógicamente, ningún descuido, sobre todo de parte de la ciudad de Barcelona, donde residía el poder económico y político que irradiaba sobre un gran territorio alrededor, donde se encuentra también el modesto delta del río Llobregat.

Puede ilustrar este hecho la excelente imagen de la segunda mitad del siglo XVI de Wijngaerde con una perspectiva desde el mar. En el ángulo izquierdo se destaca la montaña de Montjuïc con la torre de defensa y vigía que aparecía en la otra imagen ya comentada y detrás se observa el bajo litoral del área de estudio, relativamente poco explotado en relación con el resto del litoral urbano.



Figura 6. Detalle de la montaña de Vista de Barcelona, Anton van den Wyngaerde, 1563.

En contraste con lo bucólico de la imagen, la presencia de lagunas y canales del río generó una atmósfera poco sana con presencia del paludismo, que en el municipio vecino de El Prat de Llobregat perduró hasta bien entrado el siglo XX (Codina, 1971). Sants i L'Hospitalet devienen así un ejemplo concreto de lo que el geógrafo Vilà Valentí (1925) denominó *La*

otra cara de Cataluña, un país de agricultores (Vilà, 1971); estos agricultores recogen un topónimo tradicional que es un regalo del mar: la Marina, para indicar los terrenos, salinizados y poco fértiles que bordean las costas. Un topónimo que ha adquirido valor contemporáneamente, valorizado por el sentido anglosajón de la palabra que se refiere a los sectores dedicados a la navegación deportiva y de lujo.

Progresivamente la ciudad de Barcelona se interesa por esta área de expansión con la anexión del municipio de Sants en 1897, con los proyectos de ampliación del puerto y de la ciudad más o menos contemporáneos y con el proyecto fracasado de creación de una Zona Franca, que lleva a la expropiación del litoral del municipio de L'Hospitalet de Llobregat. Más adelante se analiza el proceso de producción del espacio ligado a estos hechos, pero en cuanto al papel del mar, del agente marítimo, el puerto comercial de Barcelona acaba ocupando todo el litoral, incluso un área ganada al mar tras el desvío del río Llobregat inaugurado en 2001. Los depósitos de graneles líquidos de la CAMPSA acaban ocupando el antiguo barrio de Can Tunis que desaparece físicamente dejando como herencia la leyenda controvertida de su nombre planeando por un territorio difuso (Baños, 1993).

El río se destaca como tercer objeto geográfico, aunque no tanto como eje hidrológico, sino como constructor de la gran llanura del delta, tema que ya ha sido tratado dada la dialéctica constante entre la tierra y el mar. Una construcción que es la otra cara de la moneda de la erosión que se produce a lo largo y ancho de toda su cuenca.

El delta del Llobregat constituye una de las escasas llanuras en el litoral de Cataluña, marcado por la falla a la que ya se ha hecho alusión. Su formación reciente explica que los colonizadores romanos debieran escoger el pequeño promontorio del Táber, de 16 m de altitud, para emplazar su primera Barcino, núcleo originario de toda la ciudad posterior. Con el crecimiento urbano, especialmente a partir de la cuarta década del siglo XVIII, cuando se inicia la manufactura del algodón, los municipios vecinos a la capital empiezan a adquirir interés para las oligarquías urbanas. El delta entonces, como el más pequeño del río Besós, en el extremo opuesto, ofrece la posibilidad del establecimiento de algunos prados donde extender a secar las indianas que se fabricaban en la Ciudad; el más conocido, pero no el único, ha sido el conocido como Prat Vermell de la familia Bertrand, donde en el momento de la mecanización se estableció una de sus fábricas que en 1851 ya estaba en funcionamiento⁴.

4 Cabe recordar que en Sants funcionaba ya desde 1840 el Vapor Vell, gran factoría algodonera de la familia Güell, y desde 1847 La España Industrial de los Muntadas (Carreras, 1980).

ampliando el territorio barcelonés a costa del delta occidental, del municipio de El Prat de Llobregat con el desvío y canalización ya comentado.

Así, el río como un objeto geográfico ha acabado produciendo una vasta extensión de terreno, en gran parte de propiedad pública, totalmente llana y adecuada a recibir todo tipo de actividades, de acuerdo con las necesidades y objetivos de las oligarquías de cada momento que responden a una lógica alejada del propio territorio

4.1.2. Los tiempos

Cuando se estudia un territorio a gran escala aparece con gran claridad las contradicciones y rupturas temporales. Los tiempos largos y cortos que definiera Braudel en su estudio sobre el Mediterráneo (Braudel, 1949), y los tiempos lentos y los tiempos rápidos que estudió Milton Santos posteriormente (Santos, 1996).

Hasta ahora se ha presentado una periodización general cuyo desarrollo detallado se presenta a continuación, dentro de la concepción del tiempo histórico de la evolución del capitalismo, es decir, el tiempo largo de las pequeñas escalas. En un trabajo que pretende estudiar las rupturas urbanas resulta imprescindible previamente abordar los distintos tiempos y sus ritmos que pueden encontrarse en el área de estudio. A grandes rasgos se pueden distinguir, al menos, tres líneas del tiempo.

En primer lugar, puede hablar de un tiempo de la metrópolis en conexión directa en sus inicios con los tiempos de la industria, pero que ha integrado posteriormente los procesos económicos de la terciarización. Las consecuencias generales de este proceso se pueden esquematizar en una progresiva afirmación de la ciudad de Barcelona como centro privilegiado de la toma de decisiones, mientras que el crecimiento, por encima de divisiones administrativas, de ciudades y núcleos más o menos adyacentes impone una ruptura de la jerarquía urbana tradicional como consecuencia del aumento de la densidad de los flujos en todas direcciones (movimientos de personas en direcciones distintas por motivos de estudio y/o trabajo, movimientos por razones de ocio y consumo, cambios en las sedes y sucursales de las empresas, movimientos de mercancías, entre otros).

Una excelente representación gráfica de este proceso temporal se puede apreciar en la secuencia de mapas de crecimiento del área urbana (Figura 9). Los cambios en los usos del suelo (Figura 10), por su parte, constituyen

una concreción de cómo estos tiempos se materializan en el territorio. Ello será abordado, con mayor detalle, en los sucesivos epígrafes.

Se dan también, por supuesto, un tiempo lento que se corresponde al de los vecinos y vecinas de los núcleos habitados. La toponimia que intenta identificar el área de estudio es una forma indirecta de abordar los distintos tiempos que se están analizando.

En primer lugar, hay que destacar los topónimos de primer orden: Marina y Zona Franca. Como puede verse en la Figura 8 el término Marina se refiere a un uso del suelo agrícola caracterizado por la presencia de eriales y pastos en un entorno litoral. La Zona Franca, por otro lado, aunque tenga un origen etimológico aduanero y comercial, tiene un contenido claramente industrial que en este caso protagonizó la empresa SEAT.

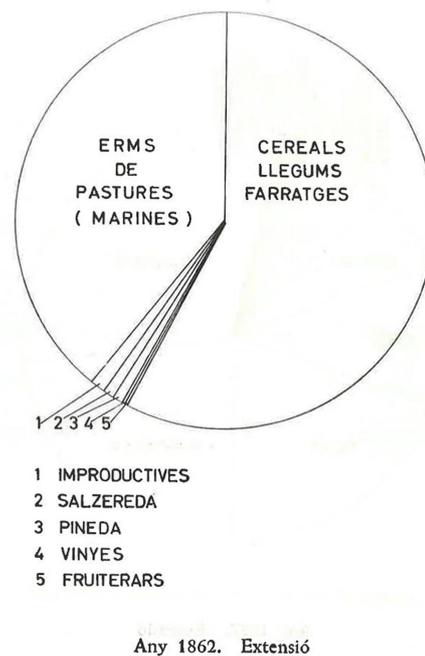


Figura 8. Gráfico de los usos del suelo en el delta de Llobregat. Fuente: Codina, 1971.

Con el paso del tiempo la toponimia industrial se ha ido erosionando, al menos, en dos direcciones. La primera desde las posiciones de aquellos que pretenden ir haciendo desaparecer el indiscutible pasado obrero de los barrios de la Zona Franca. Y la segunda, la de aquellos que no quieren asociar los barrios a un proyecto económico de las élites del Puerto Franco y después del Polígono Industrial.

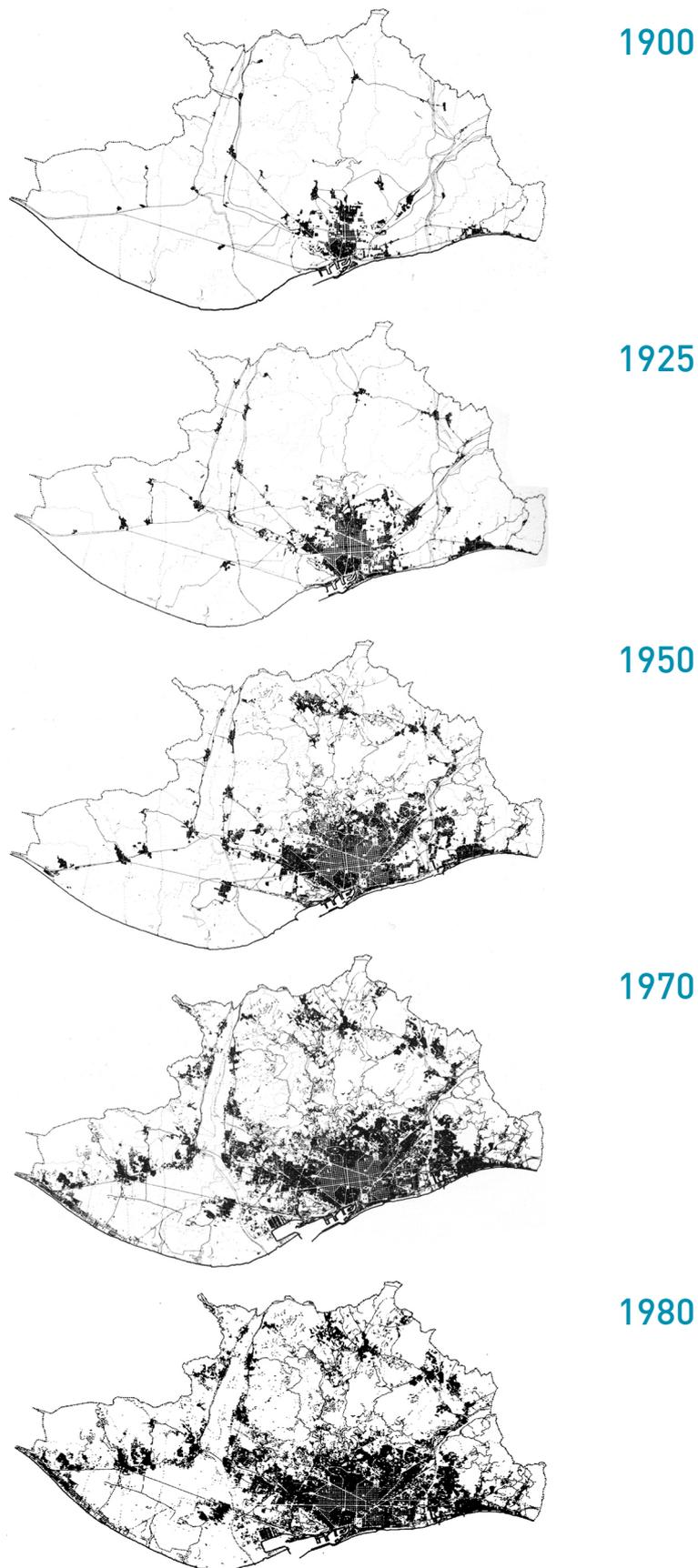
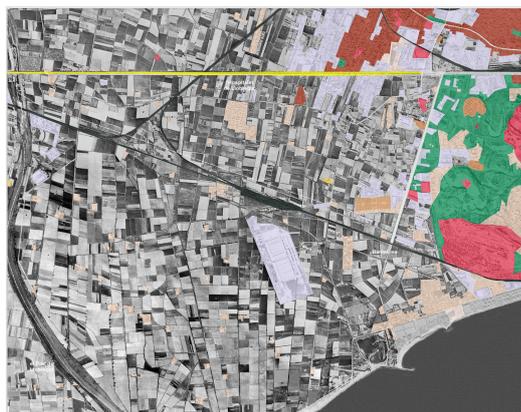


Figura 9. Representación de la expansión urbana metropolitana. Fuente: AMB.

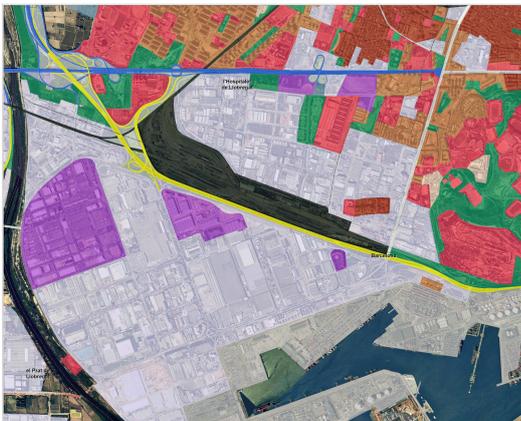
1956



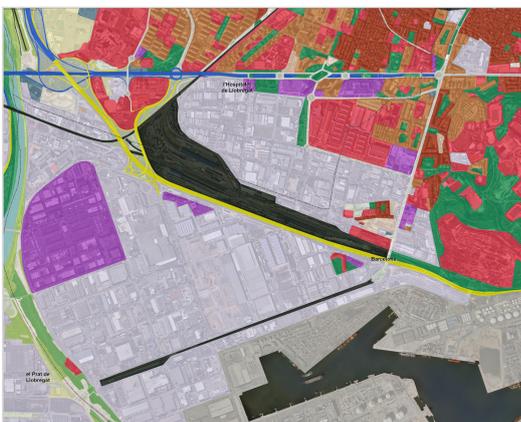
1977



2000



2011



- 1. RESIDENCIAL**
 - Casc antic
 - Edificació en illa tancada
 - Edificació aïllada plurifamiliar
 - Edificació en filera
 - Edificació unifamiliar
 - Residencial indiferenciat
- 2. INDUSTRIAL**
 - Industrial
- 3. TERCIARI**
 - Oficines o comerç
- 4. PARCS**
 - Parc o jardí
- 5. EQUIPAMENTS**
 - Equipament
- 6. INFRAESTRUCTURES**
 - Port
 - Aeroport
 - Ferrocarril
 - Autopista o autovia
 - Carretera nacional
 - Carretera autonòmica
 - Via urbana principal
 - Espai viari intersticial
 - Servei tècnic
- 7. AGRÍCOLA**
 - Agrícola
 - Indústria rural
 - Hivernacle
- 8. ESPAI NATURAL**
 - Bosc o zona arbrada
 - Vegetació arbustiva
 - Prat
 - Altra vegetació (de ribera, ...)
 - Riu, estany o bassa
 - Platja
 - Sòl nu
- 9. ALTRES**
 - Pedrera o extracció minera
 - Ús provisional

Figura 10. Evolución de los usos del suelo. Fuente: AMB

El término Marina, en cambio, se ha visto contaminado del sentido anglosajón para referirse a los puertos de amarre de barcos de ocio, a todas luces insólito para la morfología, usos y apropiaciones sociales de estos barrios. Esta asociación se recoge en la denominación administrativa de los barrios de 2006. En la pugna entre uno y otro topónimo el de la Marina hace fortuna debido, en gran parte, a la asimilación del sentido anglosajón, incluso es reivindicado por diferentes grupos vecinales. Dicha pugna es, pues, una buena muestra de la convergencia de los tiempos metropolitanos.

En un segundo nivel hay tres topónimos que pueden representar un tiempo más lento de escala local: Port, Can Tunis y El Prat Vermell. Los tres términos constituyen la reivindicación de los orígenes históricos de los barrios que se estudian. Deshechado Can Tunis por sus connotaciones de marginalidad, los otros dos han adquirido un prestigio como concreción de las dos Marinas administrativas: La Marina de Port, y la Marina del Prat Vermell. De estos dos es el último el que más utilización común ha alcanzado, identificándose con una de las barriadas, las Casas Baratas.

Finalmente, la toponimia de las barriadas permite analizar los tiempos lentos de los habitantes actuales de la Zona Franca. La Figura 11 recoge toda esta toponimia con una localización figurada e imprecisa desde el núcleo del distrito hacia el mar, cuya formación histórica se analiza en los apartados siguientes. En la figura se refleja con una gran claridad el aislamiento de las barriadas y la falta de unidad orgánica de todas ellas, que dan a entender la existencia de una parte significativa de sus habitantes que desarrollan su vida cotidiana sin salir de los límites de sus barriadas. Un hecho notable es la no representación de las tres grandes manzanas donde vive la mayor parte de la población.

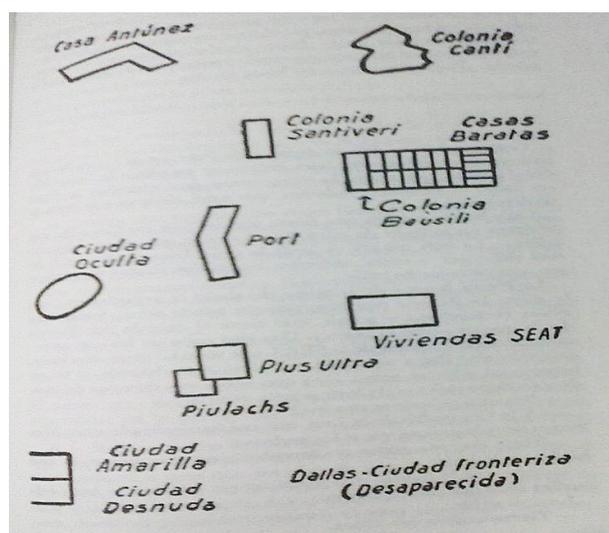


Figura 11. Croquis de los barrios de la Zona Franca, de autoría desconocida.

Fuente: Arxiu Històric de Sants.

4.1.3. Hacia una Geografía Social de la Zona Franca

Se han analizado los datos del AMB sobre los del censo del 2011 y por sección censal. A partir de los trabajos de Josep Serra Batista en la institución, los mapas reflejan tan sólo el territorio estrictamente habitado de las secciones censales de todo el conjunto metropolitano. Si este hecho ya es por sí mismo importante en cualquier lugar, mucho más lo es en el caso de los barrios de la Zona Franca, en que la superficie de locales industriales y de equipamientos y servicios es totalmente mayoritaria, con lo que los mapas habituales del distrito resultan completamente distorsionadores.

Se cuenta así, pues, con una aproximación bastante afinada, a gran escala, a las superficies en las que residen los habitantes censados. El barrio de la Marina de Prat Vermell, por ejemplo, cuenta tan sólo con una sección censal, que comprende todo el puerto comercial y todo el polígono industrial de la Zona Franca, cuando tan solo las barriadas de las Casas Baratas, con la colonia Bausili y las casas de la RENFE a un lado del paseo y la colonia Santiveri y el vecino nuevo edificio apenas aún por ocupar, al otro están realmente habitados.



Figura 12. Secciones censales del Distrito Sants-Montjuïc.

Fuente: Ayuntamiento de Barcelona.

El problema de las secciones censales es que se diseñan para facilitar los procesos electorales y, en un territorio como el analizado, la fragmentación y la dispersión de sus barriadas añaden una nueva distorsión que no aparece, en cambio, en otras áreas de urbanización densa y consolidada, como las del resto del distrito o, más aún, las del Ensanche.

Por otro lado, dado que las secciones requieren unos mínimos y máximos de población, éstas cambian a lo largo del tiempo en función del crecimiento y decrecimiento de la población, con lo que las comparaciones históricas resultan difíciles cuando no imposibles. En este caso, en 1981 existían 5 secciones censales, que aumentaron a 16 en 1991, mientras que se redujeron a 10 en 2001, para aumentar de nuevo a 18 en el censo del 2011 y el padrón actual.

Por todo ello, no se pretende realizar una detallada Geografía social de los barrios, por otra parte, lejos de los objetivos formulados, sino tan sólo complementar algo la escueta información demográfica que se presenta habitualmente en las fichas de los dos barrios en que se estructuró el área.

En el caso de estudio, no se precisa retroceder demasiado en el tiempo para entender los grandes rasgos de una Geografía social dado que, excepto unos pocos precedentes de valor histórico y antropológico, la urbanización de estos barrios ha sido muy reciente a consecuencia del proceso contradictorio de industrialización y desindustrialización que se genera en los albores de la gran crisis del capitalismo de fines del siglo pasado.

Así, unas primeras informaciones del censo de 1981 muestran que en total los barrios de la Zona Franca contaban con una población de tan sólo 3.716 habitantes. Esta cifra permite poner de manifiesto un hecho que sigue siendo muy relevante en la vida cotidiana del sector que es la enorme disparidad entre la población residente y la población trabajadora y visitante. Además probablemente comparte la mayor parte de los rasgos de los suburbios que son ciudades dormitorio de dimensiones diferentes, con escasa población diurna y mucha población nocturna y con el mismo contraste entre días laborables y no laborables.

Pero que los pocos residentes trabajaran en un porcentaje desconocido en el sector, contrasta especialmente con las decenas de miles de trabajadores y de usuarios que se apropian cotidianamente de las infraestructuras y de algunos espacios públicos de los barrios. Si se comparan estos casi cuatro mil habitantes, con los miles de empleados de las factorías automovilísticas SEAT y Motor Ibérica, o las eléctricas Philips y Lámparas Zeta, o los empleados y clientes de Mercabarna o los funcionarios del Área Metropo-

litana, para citar tan sólo las más importantes, la desproporción es evidente (Catalán, 2011). Esta característica probablemente la comparte con las áreas centrales de la ciudad que se han despoblado, mientras acogen números crecientes de actividades terciarias de todo tipo y de usuarios y visitantes. De ello podría deducirse que estos barrios ponen en duda la virtualidad del esquema simplista de la dualidad entre centro y periferia (Carreras, 2017).

Desde este primer momento y hasta el padrón de 2016, la población de los barrios ha alcanzado los 31.022 habitantes, lo que supone un crecimiento del 734% en 45 años, que contrasta con la dinámica decreciente de la población en el conjunto del municipio barcelonés en el mismo período. Resulta importante, en cambio, destacar que este crecimiento numérico no ha redundado en modo alguno en la compactación y la integración de la vida social de estos barrios, que han mantenido su fragmentación y el alejamiento de sus diversos núcleos. No se ha producido la llamada mancha de aceite de los crecimientos urbanos en general, sino que se mantienen las operaciones residenciales aisladas y las implantaciones descoordinadas de los servicios y oficinas de empresas privadas y públicas. Hecho que mantiene el crecimiento de la población trabajadora no residente a pesar del cierre de algunas grandes fábricas que agitó los últimos decenios el siglo pasado.

Por supuesto, como en el caso del conjunto municipal, este crecimiento no ha sido ni lineal ni continuo, dado que en 1991 la población se había casi multiplicado por cuatro, con 11.295 habitantes, que diez años después, consecuencia de la crisis se había reducido a 9.588. A pesar de la reducción se percibe la llegada, como en el conjunto de Cataluña y de España de inmigrantes procedentes del norte de África, de América Latina y de Asia; entre 2000 y 2011 habrían llegado según el padrón 4.474 habitantes.

El último censo de 2011 registra posiblemente el punto álgido del crecimiento demográfico, con 36.083 habitantes, que se han reducido ligeramente desde entonces, en buena parte porque aún no se puede registrar el impacto de las nuevas promociones residenciales, privadas y públicas que se dispersan en el territorio. Así, el padrón municipal de 2016 registraba 31.022 habitantes, un 12,5% de los cuales tenían nacionalidad extranjera. Los grupos más numerosos son los procedentes de Pakistán, de Marruecos y de la república Popular de China.

Los mapas que se comentan son los que elabora el Servicio de Estudios Territoriales del Área Metropolitana de Barcelona en aplicación de las variables que se utilizan para definir unas categorías que guían la intervención pública en la continuación del famoso Pla de Barris (Ruiz, 2018). Estos mapas encuadran las secciones censales en que se dividen los barrios de

El mapa del paro es el más homogéneo, aunque el paseo de la Zona Franca sigue marcando una dicotomía entre ambos lados, en detrimento del sector oriental (figura 16). En total en estos barrio el número de parados alcanzaba las 5.026 personas este año, lo que representaba un 34,0% de la población ocupada.

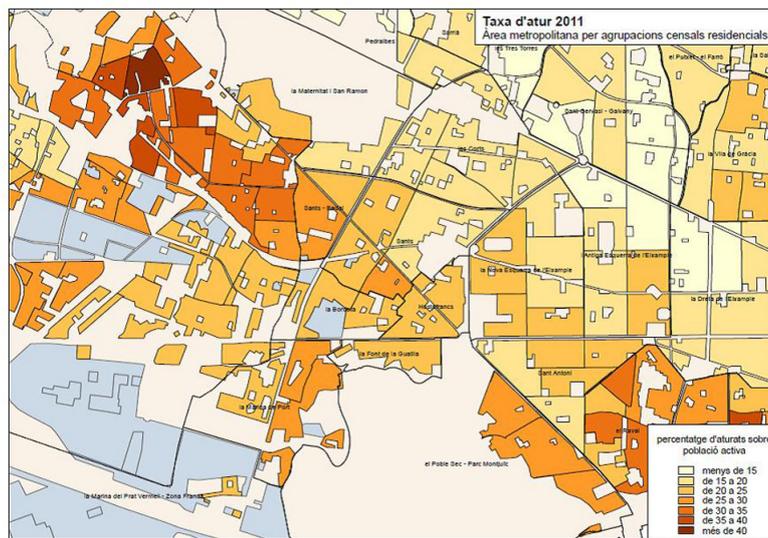


Figura 16. Porcentaje de parados sobre la población activa. Fuente: AMB.

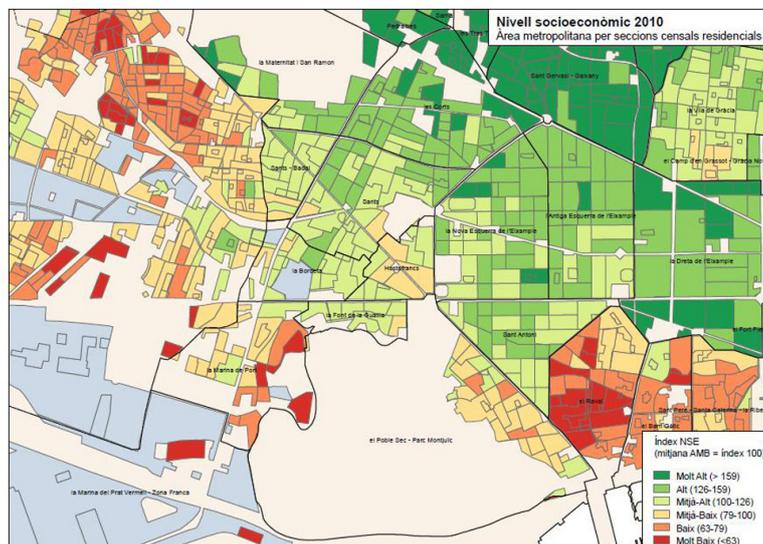


Figura 17. Índice Nivel Socioeconómico. Fuente: AMB.

El mapa que representa el nivel socioeconómico en relación a la media de toda el Área Metropolitana es el más dispar dentro del sector de estudios (Figura 17). Aunque el índice sobre el que se elabora es algo discutible, se sigue apreciando la dicotomía vertical de los barrios, en detrimento de los

4.2. UNA PROPUESTA DE PERIODIZACIÓN

Se aborda a continuación la aproximación histórica al espacio de los barrios de la Zona Franca. Es importante señalar, a su vez, que la reconstrucción histórica del área de estudio es una tarea imprescindible y aún hoy por hacer. Los documentos, libros e informes de los que se dispone para acercarse a la historia de estos barrios son aún hoy dispersos, incompletos, y a menudo puede encontrarse información contradictoria en unas y otras fuentes. La mayoría de los textos a los que se va a hacer referencia en el presente capítulo, puntos de partida imprescindibles para alcanzar un conocimiento riguroso del caso que se estudia, son de carácter periodístico, acaso buenos compendios del ambiente cultural y social, y escritos desde los mismos barrios de la Zona Franca.

La historia que en las siguientes páginas se recoge es una aproximación confeccionada para facilitar el análisis, no persigue el rigor historiográfico ni la exhaustividad de los hechos y acontecimientos. Lo que a continuación se expone es un recorrido tejido a partir de los tres elementos que componen el esquema analítico, esto es, las decisiones político-económicas que afectan a estos barrios, el proceso de urbanización del que se han visto acompañadas dichas decisiones y la evolución de la vida social que finalmente ha ido conformando las diferentes identidades de los barrios de la Zona Franca a lo largo del tiempo.

Es un trazado histórico hecho, por tanto, de muy diversas fuentes incluida la literatura, la inagotable literatura que a la Zona Franca legó Paco Candel (1925-2007), su cronista indiscutible de la segunda mitad del siglo XX. Candel asumió rápidamente el papel de la voz de los sin voz; dio a conocer los barrios al exterior sin dejar de mantener su relación con el interior y creó casi sin darse cuenta toda una nueva modalidad de periodismo urbano que ha tenido muchos seguidores en Barcelona, como se ha visto en el tercer capítulo (Carreras, 2003).

Apoiada sobre su obra, pero realizada desde fuera de los barrios de la Zona Franca, es como hay que entender los primeros epígrafes del presente capítulo, pensados más para servir de fundamento al análisis de las rupturas urbanas, esas relaciones sociales surgidas de las contradicciones del modo de producción dominante sobrepuestas unas a otras a lo largo del tiempo.

4.2.1. El origen de los barrios de la Zona Franca

En los sucesivos y muy distintos trabajos de campo que se han ido realizando a lo largo de la investigación se ha podido ir construyendo una visión propia de los barrios de la Zona Franca. Trabajos de campo que se han realizado en solitario, junto al *Grup d'Estudis Comercials i Urbans* de la Universitat de Barcelona, y, los más, acompañado de estudiantes del Máster Oficial de Planificación Territorial y Gestión Ambiental y del Posgrado en Estudios Urbanos, ambos de la Universidad de Barcelona. Son por tanto más de una decena de jornadas en las que se han afilado diferentes técnicas y herramientas de análisis, con objetivos y aproximaciones diversas, que han ayudado a configurar el conocimiento y a hilar un discurso en torno a qué representan los barrios de la Zona Franca en relación con la ciudad de Barcelona.

En algunas de esas jornadas de trabajo de campo se convino iniciar las explicaciones, primero desde la terraza de la sede del Área Metropolitana de Barcelona, desde la que pueden contemplarse con facilidad todas las infraestructuras dispuestas, los objetos, en los barrios administrativos de la Zona Franca, recorriendo la historia de la ciudad a través de la montaña de Montjuic.

Las últimas salidas de campo han confirmado que es la Montaña la que sin duda ofrece una mejor explicación a la situación y localización de los barrios de la Zona Franca, siempre en relación al resto de objetos como el mar y el río. Ya se han mencionado las tres caras de Montjuic. Ninguna de ellas puede no ser tenida en cuenta en esta investigación. La primera de las caras de Montjuic es la falla que da al mar y que históricamente ha centrado los debates de conexión entre lado y lado, el de las atarazanas y las instalaciones industriales y logísticas del puerto, ideas que quedaron fundamentalmente recogidas en el finalmente frustrado Plan Jaussely. El Plan de León Jaussely (1875-1932) pretendió una adaptación del ensanche previsto en el Plan Cerdà a las tramas propias de los antiguos municipios, que en la redacción del Plan Jaussely acababan de ser anexionados a la ciudad de Barcelona. Coinciden en el tiempo la anexión de los municipios, la llegada y consolidación de las ideas reformistas y la consolidación del proyecto de la burguesía catalana de inicios de siglo con la Lliga Regionalista como expresión política.

Las dos caras restantes forman parte de la misma moneda. Lo que debe ser visto y admirado, y lo que es rechazado y debe permanecer oculto. Una y otra cara son resultado de procesos políticos, económicos y sociales que se

entrelazan y cruzan hasta nuestros días. Muy conocida es la tradición de Exposiciones y Ferias de Muestras con las experiencias de 1888 y 1929 en particular. Una tradición que se desarrolla en el tiempo hasta hoy cuando la ciudad de Barcelona acoge algunas de las más importantes ferias como el Mobile World Congress, y antes la extraordinaria cita de los Juegos Olímpicos de 1992, que acabaron de urbanizar y dar forma a la Montaña de Montjuic tal y como hoy la conocemos.

La otra cara de la montaña que mira al mar mediterráneo se descubre como el mejor lugar en el que ubicar todo aquello que no quiere ser visto. Se ubicó en un lejano 1890 el Cementerio del Suroeste en el que depositar los restos humanos y así ocultar la muerte. Más tarde, no mucho más, hacia 1925 llegarían las primeras barracas en la misma cara de la montaña, primera de las consecuencias de la concesión del Puerto Franco y las consecuentes expropiaciones. En paralelo se empezarían a instalar los trabajadores llegados de todos los puntos de España para la construcción de la Exposición Universal de 1929. Una zona apta, pues, para la exclusión y la marginación.

Ese es el marco sobre el que construir una historia que permita tejer un análisis sobre lo que ha acontecido a lo largo de un siglo y medio en la vasta zona que se extiende entre Montjuic y el río Llobregat. La propuesta que contiene el presente capítulo pretende ofrecer una periodización, como ha sido enunciado en el anterior capítulo, a partir de la dominación político-económica en cada momento.

Es harto complicado imaginar cómo eran lo que hoy se conocen como los barrios de la Zona Franca, un área que ocupa más del doble que el distrito del Eixample, 7,4 kilómetros cuadrados frente a más de 16. El paisaje industrial -cuyo pasado aún hoy debe ser defendido y reivindicado frente a los intentos de desdibujar la herencia obrera de la Zona Franca- y las cada vez más imponentes instalaciones del puerto que impiden, sin el uso de antiguas fotografías, representar, conocer y explicar el pasado de los barrios de la entonces realmente existente Marina de Sants. Los procesos de transformación y los esfuerzos de desmemoria transcurren, por tanto, en paralelo, lo que añade complejidad al área de estudio y a su comprensión.



Figura 19. Mapa de la localización aproximada de las Masías conocidas en el área de estudio. Fuente: Arxiu Històric de Sants.

Hace más de un siglo y medio la zona que se extiende desde el río a la montaña era un entorno eminentemente rural. En ese entorno surgen las dos barriadas originales. Si hay un núcleo habitado que ofrece continuidades y rupturas explicativas del devenir de los barrios de la Zona Franca ese es Can Tunis, el primero y más original. A pesar de que algunas informaciones sitúen el origen de Can Tunis entre el siglo X y XII (Fabre, Huertas, 1976) lo que a continuación se describe ocurre a finales del siglo XIX e inicios del XX.

Las dos pistas sobre los remotos orígenes de lo que se conoce como Can Tunis quedan recogidas una, en la imprescindible colección *Tots el barris de Barcelona* de Jaume Fabre (1948-) y Josep Maria Huertas Clavería (1939-2007). El capítulo al que se hace referencia, titulado *Can Tunis, un barri en agonia*, se inicia ofreciendo el dato del documento más antiguo que se conserva datado en el año 1030 y que se refiere a la original capilla de Nostra Senyora de Port, inicialmente ubicada en Can Tunis y que tras ser destruida durante la Guerra Civil Española (1936-1939) fue reconstruida en su actual localización, en el barrio de Port.



Figura 20. Playa de Can Tunis a principios del siglo XX. Fuente: Arxiu Històric de Sants.

Por su parte, en un pequeño trabajo, *Can Tunis, l'ocàs d'un barri* uno de los historiadores de los barrios de la Marina de Sants, Julio Baños (n. 1935), sitúa ese origen en un documento de 1397 en el que se hace referencia a la queja elevada al Ayuntamiento por los vecinos de un núcleo denominado Fraga por los problemas de salubridad que provocan las aguas del estanque de Port. Ambos textos, sin embargo, coinciden en situar en la década final del siglo XIX y los primeros años del siglo XX el origen de Can Tunis como barrio primigenio de la Zona Franca, cuando Can Tunis era Can Tunis.

La fecha aproximada de 1850 da inicio a los diferentes procesos urbanizadores que han ido dando forma hasta hacer desaparecer el núcleo original de Can Tunis. La vida tradicional debía ser muy parecida a la que describió y explicó Jaume Codina en su tesis doctoral centrada especialmente en el delta occidental, en torno al Prat del Llobregat y que significativamente había denominado en una obra anterior *La gent del fang* (Codina, 1966 y 1971). Llanuras de aguas estancadas, fangosas, de pobre rendimiento y paludismo endémico hasta la construcción de los canales, como el de la Infanta, inaugurado en 1819 (Codina, 1971) y el descubrimiento de los pozos artesianos en 1877 (Codina, 1971). Alrededor de mitad del siglo XIX se llevó a cabo la desecación del estanque de Port (Fabre, Huertas, 1976). Una actuación promovida por la Sociedad Agrícola que pretendía instalar en el mismo una nueva zona industrial, como se hizo con mayor éxito a lo largo del río Besós. El área industrial tardó en llegar por los sucesivos problemas de inundaciones y salubridad de la zona, que tuvieron como episodio más grave el de 1905 con la epidemia de peste bubónica que afectó a la ciudad de Barcelona en la que murieron veintitrés personas de las cuales cuatro de ellas eran vecinos de las barracas de Montjuïc. Este es quizás el origen también del lazareto que allí se ubicó junto a balnearios y baños medicinales.

A medida que el siglo XX fue avanzando el contraste con lo anteriormente mencionado se agudiza, también en los diferentes relatos consultados para la construcción de este recorrido histórico-analítico. Baños describe en sus escritos un Can Tunis diferente, equiparado a cualquier otro barrio de Barcelona, formado por una amplia mayoría de gentes de clase media en el que conviven pescadores, payeses que trabajan las aún tierras fértiles del delta y obreros de las primeras industrias situadas ya entrado el siglo XX. Hasta quince fábricas se contabilizan sólo en Can Tunis, algunas de nombres propios aún reconocibles de las que Baños destaca la Fábrica de Papel, Can Mateu del Ferros⁶, Santiveri -cuya historia mejor encarna a la de Can Tunis-, la CAMPSA, los Astilleros, Can Quintana, entre otras.

Que Can Tunis fue a lo largo de su historia una zona de contraste es algo que los testimonios escritos o visuales corroboran. A aquel Can Tunis enfermo e insalubre se contraponen la construcción en 1883 del Hipódromo, inaugurado por el alcalde Francesc Rius i Tauler (1833-1889) en Julio del mismo año. Esta infraestructura formó parte del proyecto de la Exposición Universal de 1888, y junto a la playa y el Balneario Zoraya hacían de Can Tunis una incipiente zona de ocio no sólo para la burguesía del momento, la playa que se extendía hasta la farola, acogía durante todo el verano a las gentes de la ciudad de Barcelona.

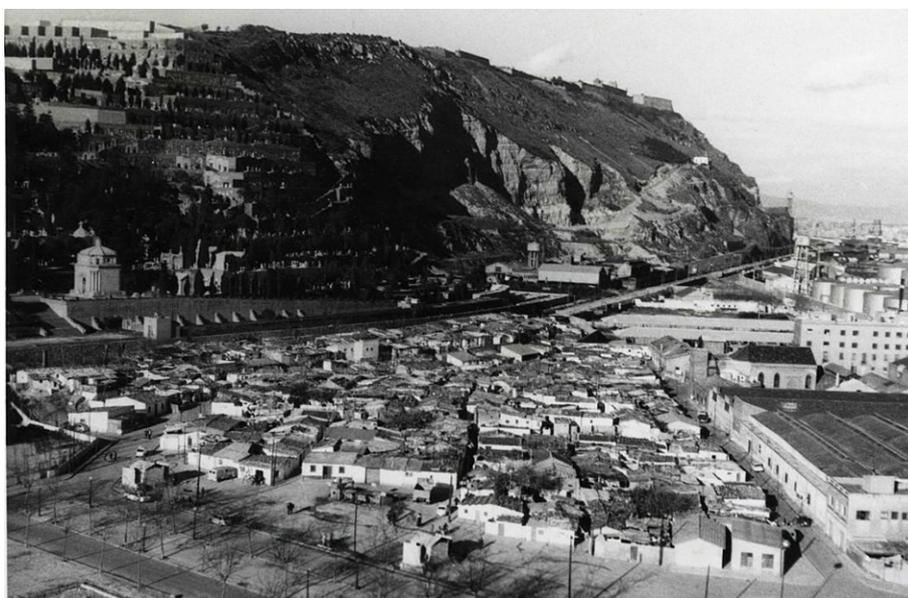


Figura 21. Núcleo de Can Tunis en el momento de su mayor expansión.

Fuente: Arxiu Històric de Sants.

⁶ Propiedad de Miquel Mateu i Pla (1898-1972), primer alcalde franquista de Barcelona (1939-1945).

En las décadas finales del siglo XIX e inicios del XX más allá de la playa de Can Tunis el entorno rural y agrícola era completo. En la zona se ubicaban un gran número de masías y fábricas de la primera industrialización, de muy difícil determinación. Aunque en principio el núcleo rural original era conocido como Port, hoy ese topónimo acoge a un conjunto de diferentes barriadas. En cambio, el topónimo administrativo actual, La Marina del Prat Vermell, conserva la memoria de los tradicionales prados de indianas que caracterizaron al primigenio barrio de Port. Hasta seis prados se instalaron en el barrio de Port cuando en 1846 el Ayuntamiento de Barcelona prohibió la instalación de industrias en la ciudad. Cabe recordar que en 1897 el municipio de Sants, junto a otros, fue anexionado al de Barcelona, y con él, su marina.

4.2.2. El proyecto del Puerto Franco y el Depósito Provisional

La llegada del siglo XX supuso el inicio de ciertos debates políticos y económicos que acabarían transformando el área del delta del Llobregat en algo más parecido a lo que hoy conocemos como Zona Franca. Dicho topónimo también se acuñó entonces cuando el gran proyecto económico del momento era la proyección y proliferación de zonas francas en España. El fuerte crecimiento industrial, junto al crecimiento de la población, y la decadencia de ciertos sectores productivos asociado a la pérdida de las colonias en 1898 puso la estrategia de creación de zona francas en el debate.

La petición para la concesión e instalación de una zona franca en la ciudad de Barcelona fue promovido por los siguientes agentes: Fomento del Trabajo Nacional, Dirección General de Aduanas, Diputación Provincial de Barcelona, Junta de Obras del Puerto y el Ayuntamiento de Barcelona (Codina, 1971). Todos ellos dirigieron la solicitud al Gobierno de España en 1901. Los conflictos de intereses, sobre todo entre los grupos dominantes, no se hicieron esperar. Criticada por proteccionista, y acusada de perjudicar a las industrias próximas a Catalunya la concesión del puerto franco fue concedida el 24 de Octubre de 1916 y no como puerto franco, sino como Depósito franco, como el de Cádiz. Cabe tener en cuenta que los puertos dependían, y dependen, del Ministerio de Fomento, esto es, del Estado central, que explica la pugna entre una élite y la otra, la representada por el Fomento de Trabajo Nacional de ámbito catalán.

Antes de la instalación del puerto franco fue instalado un depósito comercial que administró el Consorcio de la Zona Franca, agente imprescindible para la comprensión de las transformaciones del área de estudio a partir de

entonces. El Depósito provisional fue ubicado principalmente en el entonces denominado Muelle de Bosch y Alsina, hoy Muelle del depósito en el Port Vell.

En paralelo, sucede que el 20 de Julio de 1921 Antoni Martínez Domingo, Alcalde de Barcelona, toma posesión quedando anexionados a la ciudad de Barcelona los terrenos pertenecientes a los municipios de l'Hospitalet de Llobregat y de El Prat de Llobregat. Terrenos deltaicos en los que se pretendían ubicar las instalaciones del Puerto Franco. El proyecto llevaba entonces cinco años concedido, y la anexión era un paso que acercaba un poco más el Puerto Franco. La ocasión se lo merecía y a la toma de posesión simbólica acudieron además del alcalde de Barcelona, Severiano Martínez Anido, gobernador civil, Josep Puig i Cadafalch, Presidente de la Mancomunitat, Joan Vallès i Pujals, Presidente de la Diputación, Just Oliveras, Alcalde de Hospitalet, y Jaume Sallés, Alcalde del Prat (Ortega, 2007).

La llegada de la dictadura del Capitán General de Cataluña. Miguel Primo de Rivera (1870-1930), que se extendió de 1923 a 1930, supuso un nuevo impulso para el proyecto del Puerto Franco. En 1926 se celebró el concurso del que surgió elegido el proyecto del ingeniero de caminos, canales y puertos Blas Sorribas Bastarán (1862-1935). El proyecto de Sorribas preveía, como puede observarse en la imagen (Figura 22), un canal interior principal de diferentes anchuras del que surgen las diversas dársenas también de diversas dimensiones de acuerdo a los servicios que debían prestar. La superficie total prevista dedicada a usos industriales y comerciales era de 630 hectáreas. El proyecto preveía también el encauzamiento del río Llobregat y la conexión con el resto de Europa a partir del ferrocarril de ancho europeo.



Figura 22. Proyecto del Puerto Franco de Blas Sorribas. Fuente: Atlas de Barcelona.

Con la Exposición Internacional de 1929 en un horizonte próximo, la dictadura de Primo de Rivera supuso también una transformación importante de los barrios de la Zona Franca. La llegada a Barcelona durante la década de los años veinte de más de 350.000 personas que se emplearían en las obras de la Exposición y de la construcción del metro transversal requirió de medidas para la reubicación de muchas de las barracas que toda esa población necesitó construir para vivir (García, 1974). A lo largo de los años veinte, se originó y consolidó lo que se conoce como barraquismo, un paisaje típico de la montaña de Montjuïc que convivió con el paisaje de Can Tunis y su playa descrito unas líneas más arriba.

La respuesta a las necesidades habitacionales del momento alumbraron lo que puede considerarse como la primera política de vivienda en España. Tras numerosas protestas por las paupérrimas condiciones materiales que caracterizaba la vida en las barracas y el grave problema de sobrepoblación con los realquilados, el Gobierno respondió con el Real Decreto del 10 de Octubre de 1924 por el que se fomentaba la construcción de Casas Baratas, lo que explica que puedan encontrarse conjuntos de este tipo en casi todas las provincias de España (Fabre, 2005). Para la construcción de dichos conjuntos habitacionales se crea en 1927 el Patronato de la Habitación de Barcelona que pronto, en 1928, cedió todos los poderes a la sociedad Fomento de la Vivienda Popular, S.A., entidad que efectuó la compra de los terrenos, que para el caso de la Zona Franca se corresponde con una superficie de más de 57.000m² en el denominado *Prat d'En Cirés*. Aunque de interés extraordinario para el conocimiento del desarrollo de la política pública de vivienda en Barcelona, el recorrido de las instituciones públicas y mercantiles de promoción de vivienda pública no es recogido en este apartado; puede consultarse para una primera aproximación la tesina de licenciatura de Teresa García de Castro de la Peña de 1973, titulada *Política Urbana en la época de la Dictadura en Barcelona. Los grupos de vivienda Eduardo Aunós y Ramón Albó*.

En Barcelona, los proyectos de Casas Baratas fueron ubicados en áreas totalmente periféricas en el momento -aún hoy lo son muchas de ellas- en áreas caracterizadas por su ruralidad o su incipiente urbanización, como se ha demostrado con el análisis de la etapa precedente. Los conjuntos *Eduard Aunós*, *Milans del Bosch*, *Baró de Viver* y *Ramón Albó* fueron la concreción de dicha política de vivienda en la ciudad de Barcelona.

Los ubicados en la Zona Franca, el grupo *Eduard Aunós*⁷, formados por 533 viviendas y más de 2300 vecinos y vecinas, se caracterizaban -antes

7 De *Eduard Aunós Pérez* (1894-1967), leridano que pasó de la Lliga Regionalista, el partido de Francesc Cambó (1846-1947) a la Falange y fue diputado, incluso ministro con Primo de Rivera. Abogado de formación publicó numerosas obras entre las que destaca una curiosa *Estampas de Ciudades* (Madrid: Ed. Austral, 1942).

de su última reforma en 1998- por tener una trama uniforme cerrada por cuatro calles formando un área rectangular que la hace reconocible en fotografías, planos y mapas (Figura 23). La trama tan sólo quedaba rota por la localización del edificio en el que se ubicaban las instalaciones escolares en el centro del barrio. Las viviendas eran en su totalidad casas unifamiliares de un piso con comedor, tres dormitorios, cocina, patio con lavabo y un pequeño jardín interior, que hacía un total de 80m², menos las situadas en las esquinas que tenían una superficie de tan sólo 46m².



Figura 23. Grupo Eduard Aunós de Casas Baratas. Fuente: Arxiu Municipal de Sants.

Las condiciones de habitabilidad, y con ellas las condiciones de vida, no mejoraron mucho para los vecinos y vecinas antes de las barracas hoy de las Casas Baratas. Ello especialmente a partir del deterioro de los pobres materiales de construcción que generaban perennes humedades y goteras.

Con el avance del no nato proyecto del Puerto Franco fueron necesarias expropiaciones de terreno a más de 500 propietarios. Como se mencionaba con anterioridad, dichas expropiaciones supusieron el inicio del fin del barrio de Can Tunis, a la vez que la consolidación de la Colonia Santiveri, cuya historia queda marcada por el ritmo de las expropiaciones. Las resistencias a dichas expropiaciones tuvieron su mayor dureza en el caso de la Colonia Cantí y de algunas industrias. El final de la historia es conocido: el Puerto Franco nunca llegó a existir, los propietarios expropiados cambiaron de arrendatario y hasta 1963 no hubo modificación alguna hasta la instalación de las industrias de mediados del siglo tras la pionera apertura de la SEAT en 1952.

En referencia a la Colonia Santiveri, su origen se sitúa en la fundación de la empresa homónima por Jaime Santiveri Piniés (1861-1938), regente de una camisería en el centro de Barcelona. A causa de una dolencia pulmonar, a la que los médicos en España no encontraban tratamiento posible, Jaime Santiveri viajó al balneario sanatorio de Sebastián Kneipp (1821-1897), sacerdote alemán que desarrolló la medicina natural y alternativa. La curación de Santiveri le llevó a la comercialización de los productos de Kneipp en España, instalando la primera fábrica de productos naturales donde antes se ubicaba su camisería en la calle Call de Barcelona. Era el año 1885.

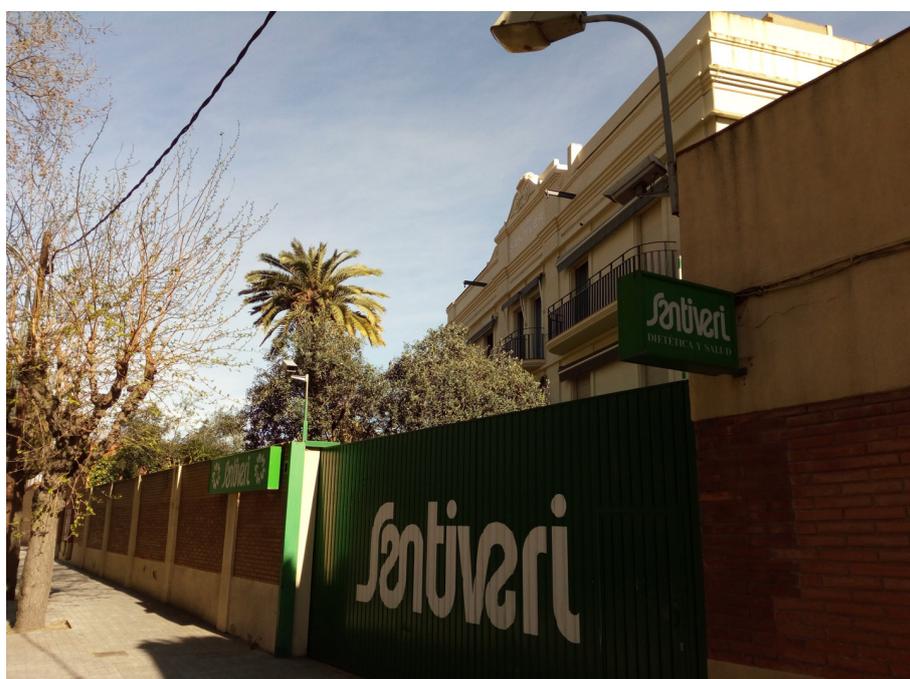


Figura 24. Vista actual de la sede social de Santiveri, junto a la colonia homónima.

Fuente: Foto Autor.

En 1914, la familia Santiveri adquiere los terrenos de Can Tunis en las que permanecen hasta las primeras expropiaciones de la CAMPSA, que la obligan a resituar las instalaciones en el Paseo de la Agrícola. Santiveri permaneció en el barrio de Can Tunis pues hasta 1928, cuando a causa de las expropiaciones del Consorcio para la construcción del Puerto Franco la obligaron a desplazarse hasta su actual ubicación en la calle Encuny en donde aún hoy se encuentra la finca, la fábrica y la colonia Santiveri.

Otra de las piezas de ese conjunto incierto, que se conoce como Port, es el barrio de Plus Ultra, que inició sus obras en 1925 y al finalizarse fue bautizado con este nombre en conmemoración del vuelo trasatlántico del hidroavión Plus Ultra. A bordo del mismo, los pilotos comandante Ramón

Franco (1896-1938)⁸, el capitán Julio Ruíz de Alda (1897-1936), y el teniente Juan Manuel Durán González (1899-1926) completaron un vuelo desde La Rábida a la ciudad de Buenos Aires. Los protagonistas de la efeméride dan, aun hoy, nombre a las tres calles del barrio. La familia Piulachs construyó en 1929 y 1963 las siguientes promociones de Plus Ultra, y la última La Vinya, en 1966, reconocible por su impresionante dimensión –especialmente espectacular en la llegada al Carrer Mare de Déu de Port desde el barrio de Can Clos– y sus pequeñas ventanas ojivales.



Figura 25. Vista actual del conjunto La Vinya. Fuente: Foto Autor.

4.2.3. La industrialización de los barrios de la Zona Franca

Los últimos procesos urbanizadores mencionados responden, sin duda, a la segunda gran oleada migratoria a la ciudad de Barcelona, la que se inicia a causa del proceso industrializador de la década de los años cincuenta. La política económica de la dictadura franquista encuentra un antes y un después en la década en la que se inicia esta tercera fase. Dicha política económica tendrá una afectación directa en el desarrollo urbanístico de las décadas siguientes hasta casi el final del siglo XX.

Si hubiera que fijar una fecha para el inicio de este tercer período analítico sería la del 9 de mayo de 1950, el día en que fue creada la empresa Sociedad Española de Automóviles de Turismo, comúnmente conocida como

⁸ Ramón Franco era el hermano del Dictador Francisco Franco, que murió en 1938 en plena Guerra Civil en extrañas circunstancias, como tantas otras personas del entorno del general.

SEAT. A partir de entonces, y hasta hoy, es imposible disociar la empresa automovilística del proceso urbanizador y de la composición social mayoritaria de los barrios de la Zona Franca, a pesar de los esfuerzos por desmemorar el pasado obrero de estos barrios.

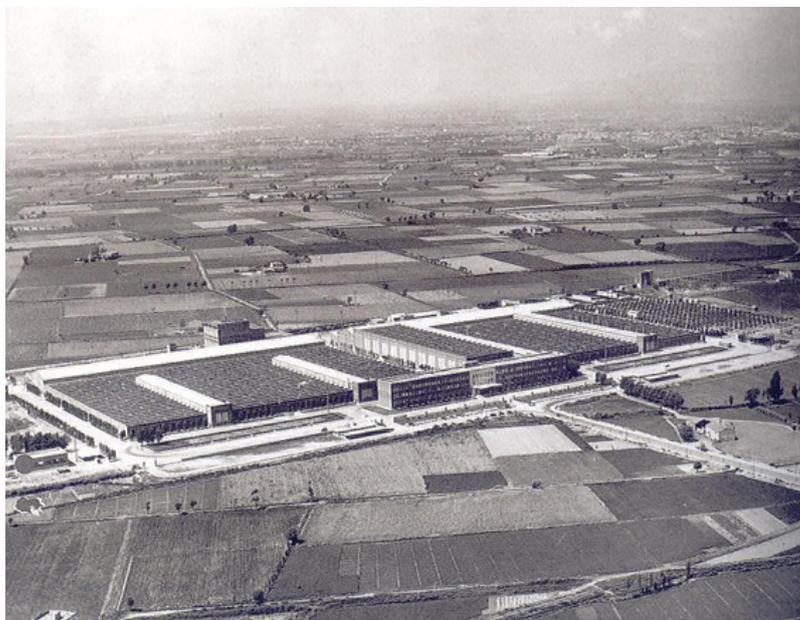


Figura 26. Vista aérea de la fábrica original de SEAT. Fuente: Arxiu Municipal de Sants.

El proceso hasta la creación de SEAT fue largo y tortuoso, interrumpido nada más y nada menos que por la Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Las primeras negociaciones se establecieron en el año 1940 entre el Banco Urquijo y la empresa Fabbrica Italiana Automobili Torino, FIAT, fundada en 1899 por el industrial Giovanni Agnelli (1866-1945), con el objetivo de crear la Sociedad Ibérica de Automóviles de Turismo. Las negociaciones se vieron interrumpidas en 1943 con la invasión aliada de la Italia fascista, con la que venía colaborándose a nivel industrial y militar durante la Guerra Civil Española suministrando todo tipo de material automovilístico (Vallejo, 2008).

El proyecto sólo se retomó en 1947, una vez constituida la República Italiana en 1946, con el impulso del Banco Urquijo, la FIAT y el Instituto Nacional de Industria, al que se le encomienda en 1949 el nuevo intento de creación de SEAT. La dictadura podía así motorizar la población española y dar un impulso a la industria y al consumo generalizando en poco tiempo la adquisición del modelo 600, auténtico símbolo de la España de los últimos años cincuenta y sesenta. Por su parte Italia recuperaba un mercado tradicional y en expansión.

El 13 de noviembre de 1953, salía el primer modelo 1400 de la fábrica de la Zona Franca en la que los primeros años se empleaban alrededor de 950 trabajadores. La plantilla pronto llegaría a los 5.000 trabajadores en 1957, lo que obligó a la empresa estatal más importante a ofrecer viviendas al menos al 20% de la plantilla (Catalán, 2011). La consecuencia es evidente.

A pesar de que las fuentes son contradictorias, cabe suponer que alrededor de 1953 se inició la construcción de los primeros bloques de pisos propiedad de la empresa SEAT en los que debían ubicarse a unos 900 trabajadores. En la década de los años setenta, cuando la empresa llegó a tener 32.000 trabajadores, había en total aproximadamente 1700 viviendas.

La ubicación, en primer lugar, de una de las empresas -en este caso pública la mayoría de su existencia- más grandes de España, y en segundo lugar, el proceso urbanizador consecuencia del modelo de colonia industrial, hacen del fenómeno SEAT un elemento articulador también de la lucha política y social tan común a los barrios de la Zona Franca. Doblemente controlados y reprimidos, es importante tener en cuenta que la vivienda debía ser entregada al abandonar la empresa, la SEAT supone también, por un lado, la constitución de las organizaciones obreras más importantes durante la dictadura franquista y el advenimiento de la restauración borbónica en 1978. Y por otro lado, el reforzamiento de un movimiento vecinal cuya mayor fortaleza se muestra también en los años finales de la dictadura y hasta la consolidación de los ayuntamientos democráticos.



Figura 27. Vista aérea de las Casas de la Seat. Fuente: Arxiu Municipal de Sants.

Las paupérrimas condiciones de vida que se encontraron los vecinos del barrio de la SEAT y un interlocutor claro y poco receptivo -la empresa-,

explican en gran parte la contribución al fortalecimiento del movimiento vecinal por parte del vecindario de dichos barrios. Como en anteriores ocasiones, los problemas asociados al estado de las viviendas, que aún hoy marcan la vida en numerosas barriadas de la Zona Franca, surgen de sus propios orígenes. Esto, seguramente, ayude a entender la enorme complejidad que los trabajos urbanísticos de mejora presentan –aun hoy– en polígonos y conjuntos habitacionales que se ubicaron donde no debían.

En este caso, los terrenos en los que quedaron ubicados tanto la fábrica como las viviendas de la SEAT eran, antes de la instalación, campos de cultivo en los que evidentemente eran necesarios canales de riego que acostumbraban a estar contaminados o abandonados. Todo ello haría de la zona de difícil habitabilidad. Si hoy muchos de aquellos problemas pueden darse por solventados es sobre todo a causa de una constancia en la lucha por la mejora de las condiciones de vida de vecinos y vecinas (Fabre, Huer-tas, 1976).

Los barrios de la SEAT llegaron a contar con farmacia, guarderías y parvu-larios, dos escuelas segregadas por sexos bajo tutela religiosa, un ambu-latorio de medicina general, una zona deportiva, una comisaría de policía y el cine Capri, entre otros equipamientos. Todo ese conjunto llevó a formar un auténtico barrio considerado por el resto de barriadas que forman lo que se conoce como la Zona Franca como el que gozaba de mejores con-diciones. Lo que no impidió que en 1974 se produjera la famosa estafa de la Cooperativa Virgen de Núria vinculada a la SEAT, en la que 72 familias habían estado pagando durante cinco años cuotas para la construcción de las viviendas, que estaban siendo desviadas para la construcción de chalets en el municipio de Castelldefels. La connivencia del constructor, la coope-rativa y la empresa era evidente, y los vecinos decidieron la ocupación de los bloques de pisos a medio acabar en la navidad de 1974.

La urbanización de esta tercera etapa, que responde a la segunda gran olea-da de inmigración de los años finales de la década de los cuarenta e inicios de los cincuenta, acoge también la construcción del barrio del Polvorín, o Ciudad Amarilla, por parte del Instituto Municipal de la Vivienda, esto es, por parte del Ayuntamiento de Barcelona. Con el objetivo principal de seguir reubicando a las personas que habitaban las barracas, el 25 de mayo de 1950 se aprueba la expropiación de una finca a la empresa Fomento de Obras y Construcciones con el objetivo de construir unas 1200 viviendas.

Los edificios levantados en el Polvorín con centro en la Plaza Llorca cons-taban de planta baja más dos pisos de altura, eran de entre 34 y 40 metros cuadrados. La primera fase fue inaugurada por el alcalde Antoni Maria Si-

marro el 27 de octubre de 1953, y contaba con 22 bloques y 248 viviendas acogidas a la protección oficial, recogida en la Ley de 1939. Una segunda fase en la que tan sólo se construyeron 38 viviendas subvencionadas, y una última promoción con 140 viviendas, en un proceso de construcción del barrio que se alargó hasta el año 1964.



Figura 28. Vista aérea del Polvorín (Ciudad Amarilla) y de Ferrocarriles Catalanes.
Fuente: Arxiu Municipal de Sants.

Siempre alrededor de la Plaza Llorca el barrio del Polvorín se desarrolló sin apenas equipamientos y más de treinta años después en 1975 el Alcalde en aquel momento, Enric Masó Vázquez (1924-2009), hacía las siguientes promesas para el barrio: asfaltado de las calles, construcción de un centro social, ampliación de las plazas de guardería, entre otras (Bonafant, Costa, 1977).

El Fomento de Obras y Construcciones merece una mención aparte. Constituida en 1900, el FOC era la sociedad continuadora de la empresa Piera, Cortinas y Compañía cuya actividad se centraba en la explotación de las canteras de Montjuïc y la construcción de edificios e infraestructuras. Ello explica que el FOC tuviera numerosas propiedades en la ladera de Montjuïc en la que se irían ubicando los diferentes barrios de montaña de la Zona Franca.

En 1952, Barcelona acogió también el XXXV Congreso Eucarístico convocado por el Papa Pío XII, que dará nombre a la todavía hoy Plaza ubicada en la Avenida Diagonal. La Plaza Pío XII urbanizada para la ocasión era el lugar en el que se celebraron los principales actos del encuentro, la gran misa final. Entonces en la Avenida Diagonal se encontraba un importante

núcleo de barracas que al proceder a la urbanización de la zona fueron desalojadas y su población reubicada, una parte en lo que más tarde sería el barrio de Verdún en el distrito de Nou Barris, y una gran mayoría en el recién creado barrio de Can Clos.

Iniciado en 1951 y promovido por el Instituto Municipal de la Vivienda el barrio de Can Clos se ubicó en la inmediaciones de una antigua cantera en aquel momento ya reconvertida en vertedero, en un proceso común tras el cierre de la explotación de las numerosas canteras de Montjuïc. El nombre lo toma, como en otros muchos casos, de una antigua finca agrícola de la zona (Bonal, Costa, 1977).



Figura 29. En primer plano la Bóbila Piulachs, los huertos de Can Mestres, y las nuevas y antiguas edificaciones de Can Clos. Fuente: El Periódico.

La primera promoción de 124 viviendas y 10 locales fue construida en 28 días. Estas viviendas tan sólo tenían 30 metros cuadrados y constaban de una planta baja más una planta. Las personas allí alojadas fueron trasladadas desde la Diagonal a sus nuevas viviendas, aún inacabadas, en grandes camiones. Un informe de 1965, firmado por el sociólogo Joan Estruch (n. 1943) y el geógrafo Josep Olives (n. 1943) aseguraba que el 72% de las personas que allí vivían entonces provenían de las barracas de la Plaza Pío XII, y tan sólo el 3,6% no tenía un origen barraquista (Estruch, Olives, 1965). En 1964 otra promoción construyó 189 viviendas, esta vez de cuatro plantas. Las dos promociones sumaban entonces 313 viviendas, todas de alquiler, y albergaban a casi 1000 personas.

El año 1971 es de difícil olvido para los vecinos y vecinas de Can Clos. El 5 de diciembre de 1971 tras unas fuertes lluvias torrenciales un dique de contención de uno de los vertederos cedió inundando el barrio con todo

tipo de residuos, además de varios camiones. Las consecuencias fueron, obviamente, dramáticas (Fabre, Huertas, 1976). El efecto de las lluvias y de las basuras sobre un barrio construido hacía veinte años en unas condiciones misérrimas provocaron la pérdida de hasta 26 viviendas.

Las protestas no se hicieron esperar y es aún recordado el corte ininterrumpido de la carretera por parte del vecindario que impidió a los camiones de la basura acceder a su volcado en los vertederos de Montjuïc. Esa es, sin duda, primero los carros tirados por animales y luego los camiones, una de las imágenes más recordadas de la miseria de Can Clos y los barrios de la Zona Franca. Las protestas lograron paralizar la creación de hasta siete vertederos más. Aún hoy, y a pesar de la reforma de la mayoría de los edificios en 1980, el barrio sigue teniendo importantes problemas de inundaciones y filtraciones de aguas.

La instalación de la SEAT en 1952 en un entorno aún en gran parte rural coincidió con la redacción del Plan Comarcal de 1953. En aquel Plan quedaron todavía recogidas las intenciones de ubicar el Puerto Franco concedido sólo como depósito, no se olvide, en el año 1916. Se recogió también la intención de ampliar la superficie en 250 hectáreas a partir del encauzamiento del río de Llobregat.

A pesar del intento de nuevo el Puerto Franco nunca fue una realidad. A partir de la revisión del Plan Comarcal en 1964 y con la Ley del 17 de Julio de 1965 los terrenos que debían ser destinados a la instalación del Puerto Franco fueron finalmente dedicados a la ubicación de un Polígono Industrial, el más extenso de España en aquellos momentos.

¿Por qué no fue nunca materializado el Puerto Franco a pesar de la concesión, las expropiaciones y los Planes? Es esta una cuestión de relevante interés pero que en modo alguno puede ser resuelta sin fundamentar ni documentar su respuesta.

En 1967, se constituyó la sociedad mercantil Mercados de Abastecimientos de Barcelona SA, lo que comúnmente se conoce como Mercabarna, y que forma parte de un proceso general en las capitales de provincia de España. Se iniciaron entonces también las obras donde debían instalarse los diferentes mercados centrales en el momento descentralizados por la ciudad. En 1971, se traslada ya al Polígono Industrial de la Zona Franca el Mercado Central de Frutas y Hortalizas, que hasta entonces se ubicaba en el viejo Mercado del Born. En 1979, es trasladado el Matadero, ubicado junto a la Plaza de España. En 1983 fue el turno del Mercado Central del Pescado, que hasta su traslado a la Zona Franca se encontraba en la Calle Wellington

junto al Parque de la Ciutadella, y el 1984 se completan los traslados con el Mercado Central de las Flores, cuyo edificio acoge hoy el Teatro Lliure de Montjuïc.

La instalación de la SEAT en 1952, la transformación al fin en 1965 en un Polígono Industrial de la superficie prevista para el Puerto Franco cincuenta años antes, y los sucesivos traslados de los Mercados Centrales a las nuevas instalaciones de Mercabarna son las principales actuaciones político-económicas que transformaron como nunca a los barrios de la Zona Franca.

El proceso urbanización, en parte fruto de esa política económica, en esta tercera etapa comprendida aproximadamente entre 1950, con el inicio del proceso industrializador, y hasta el fin del siglo XX, cuando el declive industrial llega a sus máximos, se atomiza en las últimas décadas. Las dos manzanas que cierran los patios interiores de Can Sabaté y de los Jardines del Mediterráneo, y el conjunto que envuelve casi por completo la antigua fábrica de Can Farrero, y el conjunto conocido como Pantera Rosa, son las piezas urbanas que se consideran las más consolidadas desde el punto de vista urbano.

Los cuatro conjuntos a los que se hace referencia se organizan entre los ejes del Paseo de la Zona Franca y de la Calle Mare de Déu de Port, y alrededor de la Plaza de la Marina de Sants. Se caracterizan también por no tener ningún tipo de planificación, ya que cada una de las parcelas que los forman fueron construidas en momentos diferentes en un proceso que se inicia en 1966 y finaliza en 1995.

4.2.4. Los barrios de la Zona Franca en el capitalismo en crisis

Se aborda a continuación, la última de las fases analíticas que comprende el proceso de la crisis industrial y su superación a partir de la substitución de los usos industriales por usos de servicios y logísticos. Como todas las crisis la del sector industrial en la Zona Franca tiene un origen relativamente espaciado en el tiempo respecto a sus primeras consecuencias.

Recuérdese que el lento proceso de centralización de los Mercados Centrales para la constitución de Mercabarna en la Zona Franca se dió entre 1971 y 1985. Es importante retener dicho proceso ya que es coincidente con el inicio de la crisis del petróleo en 1973 y supone el primer giro en el proceso de salidas de las industrias y la llegada de las empresas de servicios.

La crisis de las industrias queda bien descrita si se atienden a los cierres, ventas y reestructuraciones de las empresas más importantes, no sólo del Polígono Industrial, sino también para los barrios de la Zona Franca, en las que se empleaban una gran mayoría del vecindario. SEAT es, sin lugar a dudas, la empresa más emblemática de la Zona Franca, de acuerdo al proceso descrito en la etapa precedente que corresponde a la segunda industrialización del país protagonizada por el sector automovilístico.

Son algunos, no muchos para la importancia industrial y empresarial del caso, los trabajos que han analizado la historia de la SEAT. Su historia representa bien las etapas económicas y políticas de España. Sus orígenes surgidos del entendimiento entre el Instituto Nacional de Industria y la FIAT, es decir, con un pesado protagonismo del Régimen franquista, su espectacular desarrollo a lo largo de tres décadas, el proceso de privatización que acompaña a la democratización del país, y las últimas décadas de reestructuración y crisis.

La creciente competencia en el sector automovilístico en el momento y la oferta de compra de SEAT por parte de FIAT no respondía a los intereses de la matriz italiana, por lo que la década de los ochenta se inició con la ruptura de los acuerdos con FIAT, la venta de sus acciones al INI y el consecuente aumento de sus participaciones al 95%. A pesar de los fuertes cambios administrativos, y del momento político en el que se dan, SEAT continúa su crecimiento y lanza nuevos productos que aún hoy son emblema de la empresa.

El acuerdo comercial firmado en 1982 con Volkswagen compromete a SEAT a la producción de 120.000 unidades y a la exportación de 50.000 de ellas. Cuatro años después, Volkswagen adquirió, primero, el 51% de la empresa y más tarde el 75%. SEAT dejaba de ser lo que había sido hasta ahora, y en 1987 producía ya 400.000 unidades al año de las que exportaba 250.000.

Tras sucesivos años de crecimiento, en 1993 es inaugurada la nueva fábrica en el municipio de Martorell, lo que implica a su vez la reconversión de la planta de la Zona Franca. SEAT vendió también en el mismo año la planta de Pamplona y la financiera FISEAT. Era 1994 y el Polígono Industrial pasaba a albergar unas naves, en las que llegaron a emplearse más de 30.000 trabajadores. A pesar de haber sido objeto de algunas propuestas de reutilización, hoy aquellas naves están parcialmente ocupadas por la empresa estadounidense FedEx, además de que SEAT mantiene en las instalaciones algunas oficinas y servicios comerciales.

De ese conjunto empresarial automovilístico que en décadas pasadas se ubicaba en el Polígono Industrial de la Zona Franca hay que destacar tam-

bién el caso de la Nissan Motor Ibérica. Creada en 1919 por Henry Ford e instalada primero en Cádiz, la Ford Motor Ibérica, SAE fue ubicada en 1923 en la avenida Icaria de Barcelona. Tras la Guerra Civil española la Ford Motor Ibérica quedó brutalmente endeudada y, en lógica con la política económica de la dictadura franquista, la empresa fue nacionalizada en 1954, dando lugar a la Motor Ibérica, S.A. Diez años después, en 1965 Ford abandonó definitivamente el accionariado de la empresa a la que accedió en 1966 de nuevo el capital norteamericano de Massey-Ferguson.

Instalada en 1972 en el Polígono Industrial de la Zona Franca, la apuesta de Massey-Ferguson finalizó en 1979. Sus acciones fueron vendidas a la empresa japonesa Nissan que en pocos años llegó a tener el 82% de las mismas. Se crea así la Nissan Motor Ibérica, S.A. Las dificultades por las que atravesó Nissan al finalizar el siglo XX, provocaron su colaboración y fusión con la francesa Renault, que en 1999 asumió el 44% de Nissan Motor Ibérica.

No fue hasta 1988 que la empresa no abandonó sus instalaciones originales en la Avenida Icaria, quedándose en exclusiva con la planta de la Zona Franca. Una fábrica que resulta ser la única que funciona en la actualidad, de todo aquel enorme protagonismo del sector automovilístico en la década de los años setenta y ochenta.

La Empresa Nacional de Autocamiones, S.A. completa la concentración automovilística en el Polígono de la Zona Franca. Creada en 1946 a iniciativa del INI a partir de la nacionalizada Hispano-Suiza, la ENASA tenía como objetivo la fabricación de vehículos pesados y transportes públicos en un momento de gran aislamiento de España. Instalada antes en Madrid, donde construyó la Ciudad Pegaso emulando el modelo de SEAT, similar a las colonias industriales, y en Valladolid, no fue hasta 1980 que instala los servicios de ingeniería en el Polígono de la Zona Franca. Diez años más tarde fue vendida al grupo industrial IVECO propiedad de la italiana FIAT, que produjo componentes para las otras dos plantas españolas hasta el cierre de la planta de la Zona Franca en el año 2011.

Para cerrar el cuadro general del largo proceso de abandono de las industrias es importante destacar también el caso emblemático de la Sociedad Española de Lámparas Eléctricas Z, comúnmente conocida como Lámparas Z. Fundada en 1908 por Lluís Muntadas i Rovira, hijo de Josep Antoni Muntadas propietario de La España Industrial Lámparas Z tomó impulso en el proceso de integración con la empresa Philips. Un proceso que se inicia con una tímida colaboración y participación en 1914 y se consolida finalmente años más tarde con el compromiso por parte de Lámparas Z de la total producción de las bombillas de Philips.



Figura 30. Vista aérea de la fábrica de LámparaZ, hoy la biblioteca Francisco Candel y el Centro de Salud de los barrios. Las bóvilas hoy son la Plaza de la Marina.

Fuente: Arxiu Històric de Sants.

La empresa situada, en sus primeras décadas, en la calle México junto a la Plaza de España de Barcelona, tarda nueve años en completar su traslado al Polígono Industrial desde 1950 a la finalización de la década. En aquel momento Lámparas Z producía componentes elementales para la economía de consumo que se abría paso: fluorescentes, tubos catódicos, vinilos, entre otros.

Este último caso retiene importancia por el protagonismo que la empresa Philips tuvo también en la Miniwatt, empresa de componentes electrónicos y pequeños electrodomésticos, última filial de Philips en España. Lámparas Z cerró sus puertas y abandonó la Zona Franca en 1998, y Miniwatt lo hizo en 2005 ambas tras fuertes protestas sindicales.

El largo proceso desindustrializador, aunque se diera a más velocidad que el industrializador, ninguno de los dos del todo completo, ocupó la década final del siglo XX y la primera del XXI. En paralelo la Zona Franca de Barcelona continuó, y continúa, recibiendo la ubicación de nuevas empresas y nuevos usos; los industriales al parecer han sido sustituidos por los logísticos y de servicios como ya anunciaba el traslado de los Mercados Centrales y la constitución de Mercabarna en las décadas de 1970 y 1980, en una dinámica que certifica, de nuevo, que en la Zona Franca de Barcelona todo cabe.

El espacio litoral entre la montaña de Montjuïc y el río Llobregat acogió el original Puerto de la ciudad de Barcelona. A pesar de ello, y fruto seguramente de lo oculto que se resulta estar tras la Montaña, el Puerto de la ciudad suele ser pensando tan sólo como alguna de sus partes, a menudo la relacionada con el puerto deportivo y de ocio. Tras tres grandes reformas de ampliación en 1860, en 1900 y en 1965, la cuarta llegaría en 1989 de la mano del Plan Director del Puerto de Barcelona.

Dicho Plan Director proponía, con el año 2011 como horizonte, la expansión del espacio portuario ante el incipiente crecimiento y el posible colapso de las instalaciones del puerto. La escasa concreción llevó a la revisión del plan en 1998 con el documento *Actualización del Plan Director: Determinación de las necesidades de financiación 1997-2011*, en el que se diseñan las obras, sus fases y su financiación.

A pesar de ello no fue hasta diciembre del año 2001 que se colocaba la primera piedra del dique del Este, al que le seguirían el dique Sur y el Muelle Prat, para lo que fue necesario el desvío del Río Llobregat, previsto ya en el primer Plan Director. Terrenos ganados al río en los que fueron ampliados los servicios de la Zona de Actividades Logísticas que sitúan su superficie actual en 259 hectáreas.

El año 2005, la Autoridad Portuaria, perteneciente al Estado, convocó el concurso para la explotación del Muelle Prat que fue concedido en 2006 a la oferta presentada por la empresa de capital hongkonés Hutchinson Port Holdings y el conglomerado catalán Grup Mestres. Con la salida de este último en el año 2011, la sociedad Hutchinson inició el desarrollo de la terminal semiautomatizada Barcelona Europe South Terminal (BEST), que hoy explota todo el Muelle Prat.

La tradición ferial y de exposiciones de Barcelona es bien conocida, y en párrafos anteriores han tenido que ser mencionadas algunas de las Ferias y Muestras más importante que para el caso urbanizaron a inicios del siglo XX la montaña de Montjuïc. En un ya lejano 1993, quizás también como anuncio de los procesos que se avecinaban, fue creada la empresa FIRA2000, S.A. con el objetivo de construir y desarrollar el recinto ferial de la Gran Vía, situado entre el municipio de Hospitalet y la Zona Franca en Barcelona.

Los primeros años del siglo XXI suponen para la Fira una resituación de las prioridades, y en el año 2001 presenta su Plan Estratégico 2001-2010 con los objetivos, entre otros, de mejorar los espacios de la Fira, finalizar las instalaciones de la Gran Vía, ofrecer más servicios, así como mejorar la proyección internacional. El año 2003 ocupa en esa nueva fase inaugurada

en el 2001 una cita importante, el arquitecto japonés Toyo Ito (n. en 1941) gana el concurso para el diseño de los alrededores del recinto ferial, con el ya emblemático Hotel Porta Fira.

Tres años más tarde, en 2006, se celebra por primera vez en Barcelona el *Mobile World Congress*, la cita del sector de telefonía móvil más importante del mundo. Al año siguiente, el congreso del móvil fue trasladado a las instalaciones de la Gran Vía inaugurada en el año 2007 con más de 200.000 metros cuadrados de superficie. Se iba consolidando así no solo las actividades de ferias y muestras de la ciudad, también se consolidaba la sustitución de los usos industriales de parte del Polígono de la Zona Franca, y se empezaba a intuir un posible nuevo centro metropolitano alrededor de la Plaza Europa en Hospitalet de Llobregat, plaza que articula la pieza urbana en la que queda ubicada la nueva sede de la Fira de Barcelona.

Pero la actual Plaza de la Marina de Sants es quizá el elemento urbano que más ha aportado a los barrios de la Zona Franca en este último período de análisis. Dicha Plaza es hoy el centro articulador, junto a la gran avenida del Paseo de la Zona Franca, de los barrios de la Marina. Contemplado en el Plan de Acción Municipal 2000-2003, en ese último año es que se inauguró el nuevo, y actual, espacio de la Plaza, que contiene un espacio público al uso y una zona subterránea en la que se ubica el nuevo mercado municipal.

Anteriormente en ese espacio, hoy el de mayor centralidad de ambos barrios, se ubicaron unos almacenes de una conocida cadena de Grandes Almacenes española, desde 1950, El Corte Inglés S.A. En este momento las fuentes municipales y empresariales consultadas permiten imaginar que dicho almacén estuvo en funcionamiento desde 1962, año en el que El Corte Inglés se instala en la Plaza Cataluña, y hasta la instalación de los almacenes de la empresa en la calle Bolivia de Barcelona, donde aún hoy se sitúan.

El emplazamiento en el que se ubicaron los almacenes de El Corte Inglés durante ese tiempo no se transformó definitivamente hasta el año 2003. El Mercado municipal, que antes se conocía como el Mercado de Port -a cientos de metros del original barrio de Port-, se ubicaba en otras dependencias, hoy un centro para ancianos y dos promociones de vivienda para jóvenes y personas mayores. Dicho mercado se inauguró en 1973 en el marco de una política de construcción de mercados estables durante los años sesenta y setenta, décadas de fuerte crecimiento demográfico en todo el país. Además los barrios de la Zona Franca iniciaron su urbanización al final de los años cincuenta e inicios de los sesenta, cuestión a la que había que dar cierta respuesta con nuevos equipamientos. El Mercado de Port se situó de acuerdo al proceso urbanizador en el lugar en el que aquel momento mayores ne-

cesidades cubría, sin olvidar que muchos núcleos urbanos ya constituidos se encontraban a más de un kilómetro de distancia del mercado.

Sin embargo, en la década de 1990 la morfología y composición de los extensos barrios de la Marina urgían una resituación del mercado. Sobre todo si lo que se perseguía es que cumpliera, por un lado, con sus funciones de abasto, y, por el otro, ofreciera centralidad a un conjunto urbano, que como ya se ha comentado, se ha caracterizado siempre por su heterogeneidad y fragmentación. Así pues se procedió al traslado del Mercado de Port a la Plaza de la Marina, donde anteriormente se albergaron los almacenes de El Corte Inglés, primero, y más tarde equipamientos para las asociaciones de vecinos.



Figura 31. Manifestación de los trabajadores de la Philips. Al fondo los almacenes de El Corte Inglés. Fuente: Arxiu Històric de Sants.

La Plaza de la Marina es hoy el espacio que más relaciones sociales diferentes contiene, además de las comerciales si es que estas no son sociales. El espacio público -la plaza- situada en la parte superior de las instalaciones del mercado es hoy el centro de los barrios de la Marina -o de la mayoría de ellos-. Una centralidad definida a través de su accesibilidad que con la llegada del metro, prevista para el año 2018 tras décadas de espera, no hará sino reforzar su centralidad. También por la situación físicamente central de la plaza, entre la carretera Mare de Déu de Port -antiguo eje entre los núcleos urbanos originales- y el Paseo de la Zona Franca, que articula hoy los dos barrios de la Marina. Y por último por los servicios -principalmente el mercado, que como es habitual genera la localización de muchos otros tipos de establecimientos comerciales y de ocio- en unos barrios que carecen de una amplia oferta de comercios y otros servicios.

No estaría completo el cuadro de los mercados de los barrios de la Marina sin incluir el „Mercadillo de la Zona Franca“, acaso la manifestación comercial más conocida del área de estudio. El mercadillo es una alternativa comercial espontánea, que tiene sus orígenes en los años de la posguerra civil española, a lo largo de la década de los años cuarenta, marcados por la escasez y la pobreza. El núcleo urbano que albergó, y sigue albergando, esa expresión comercial son las Casas Baratas, construidas en 1929. En sus orígenes los vecinos de las Casas Baratas sobrevivieron vendiendo todo tipo de artilugios y comestibles a las puertas de sus casas, donde también se vendían las cosechas de las tierras agrícolas aledañas. A pesar de la prohibición por parte del Ayuntamiento de Barcelona, la práctica no se interrumpió y el mercadillo sigue siendo hoy una cita obligada de los domingos para los vecinos de las diferentes barriadas de la Zona Franca y quizás también de más allá.

El mismo año en que era finalmente trasladado el nuevo Mercado municipal a la Plaza de la Marina, en 2003, se ultimaba también una de las más recientes urbanizaciones y que en esta tesis se ha convenido en denominar como la Ciudad Jardín de la Marina de Port. El conjunto, ubicado en la parte noroeste del barrio administrativo de la Marina de Port junto al Jardín de los Derechos Humanos, lo forman tres polígonos de viviendas. Aunque de diferentes alturas los tres contienen las plantas bajas con jardín y de dos a cinco plantas.

La Ciudad Jardín de la Marina pertenece a un nuevo tipo de vivienda jamás visto en los barrios de la Zona Franca. Hoy ya son diferentes piezas urbanas las que incorporan jardines, piscinas y otras comodidades. La intención, por tanto, de acercar hasta estos barrios un nuevo tipo de residente es clara. Los topónimos, esta vez de sus calles, de nuevo apuntan y refuerzan esa intención, todos con claras connotaciones progresistas. El conjunto al que se está haciendo referencia queda delimitado por dos calles propias de la Zona Franca, la calle Energía y la calle Fonería, y a la vez por dos de reciente creación, la calle Francesc Boix Campo (1920-1951) fotógrafo y militante del PSUC, y la calle Jane Adams (1965) conocida feminista y reformadora estadounidense. El conjunto queda completado con las calles interiores de Gernika en referencia a la localidad vasca que sufrió el bombardeo de la aviación nazi en 1937 y, Soweto ciudad sudafricana símbolo de la resistencia contra el régimen del apartheid.

El proceso urbanizador de esta última etapa continúa con el desarrollo de la zona sur del barrio administrativo de la Marina del Prat Vermell. Un barrio con algo más de 1000 habitantes y con una de las superficies más grandes vacante o en transformación. En él ya se han desarrollado promociones de vivienda pública a lado y lado del Paseo de la Zona Franca, así como

la previsión de construir más de 2.000 viviendas por parte del Consorcio de la Zona Franca, y sobre todo ya se va consolidando el conocido como Edificio Distrito 38 en el número 46 del Paseo de la Zona Franca.

Hasta ese nuevo “parque empresarial urbano” se desplazaron en primer lugar, la Sociedad General de Aguas Barcelona tras abandonar la conocida como Torre Agbar en la Plaza de las Glorias Catalanas de Barcelona en el año 2014 de manera provisional. Dos años más tarde ubicó sus instalaciones la Agencia Tributaria de Cataluña cuando abandonó su antigua sede en la Calle Fontanella de Barcelona. Ambas instituciones comparten, junto a un inmenso Mercadona, el edificio Distrito 38 diseñado por el arquitecto japonés Arata Isozaki (n. en 1931), entre cuyas obras se encuentra también el Palau Sant Jordi.

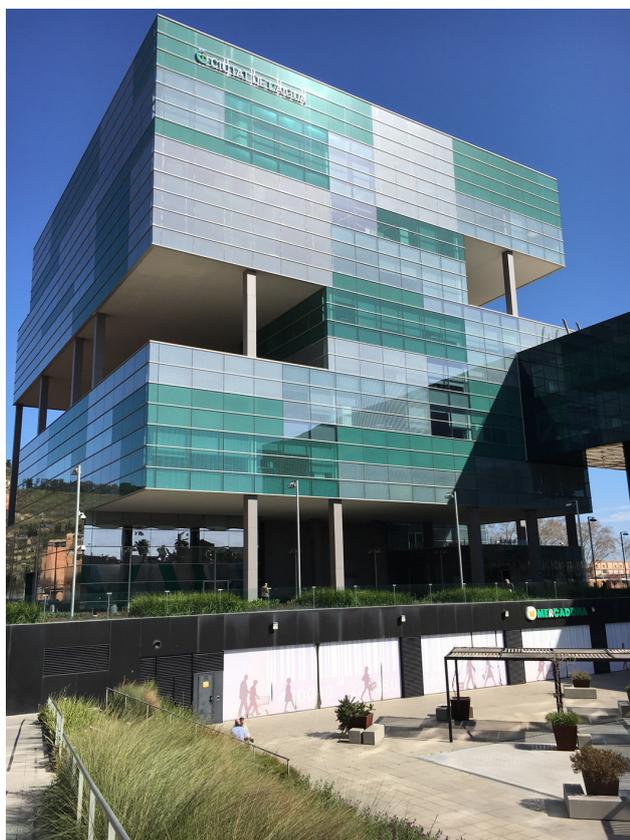


Figura 32. Vista actual de la Ciudad del Agua. Fuente: Foto autor.

La tendencia creciente de la presencia de Administraciones Públicas se inicia cuando en 1973 los arquitectos Agustí Borrell Calonge (1940-2006) y Carles Borrell Calonge (n. en 1943) proyectaron los edificios que, tras su

inauguración en 1975, acogen las instalaciones del Área Metropolitana de Barcelona desde Octubre de 1985. Se consolidará la tendencia una vez finalicen las obras del Campus Administrativo de la Generalitat de Catalunya en la que quedarán ubicadas Consejerías y otros servicios gubernamentales en unas instalaciones de más de 46.000 metros cuadrados en unos terrenos propiedad de la empresa Fira 2000 S.A. con los que la Generalitat de Catalunya prevé un ahorro en alquileres de 40 millones de euros al año.



Figura 33. Campus Administrativo de la Generalitat de Cataluña. Fuente: Foto Autor.

Es importante mencionar la ubicación de otra gran empresa como Abertis, que en 2003 instaló parte de sus servicios de gestión de las concesiones de autopistas en uno de los dos edificios diseñados por Ricardo Bofill, en el que también tiene su sede el Consorcio de la Zona Franca.

Las últimas instalaciones, y en contraste con lo comentado hasta el momento, son el recinto del Centro de Internamiento de Extranjeros en el año 2006 en pleno Polígono Industrial, y el reciente acuerdo entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat de Catalunya por el que se ubicará la nueva cárcel de Barcelona en los solares detrás de la sede de la AMB, a cambio de la definitiva y esperada llegada del Metro a los barrios de la Zona Franca.

4.3. LA PLANIFICACIÓN URBANA EN LA ZONA FRANCA

Por último, va abordarse a continuación el papel que la planificación urbana, los proyectos y las realidades, ha tenido sobre el área de estudio. Lo hasta ahora analizado viene a reunirse con una síntesis de las principales intervenciones urbanas en la Zona Franca para más tarde ofrecer resultados relevantes en lo que a la relación entre espacio y sociedad se refiere. Resultados que serán tratados, esta vez como conclusiones, en el capítulo quinto.

En el segundo decenio del siglo XXI y tratando de un sector urbano de una ciudad que inició oficialmente la planificación urbana en un lejano 1860, los efectos de la planificación deben ser evidentes. De la planificación urbana entendida a la vez como disciplina de carácter técnico por sus intervenciones, y social por sus argumentos. Mucho más puede esperarse en este sector concreto de la ciudad que, por lo menos desde mediados de los años 80 del siglo pasado alberga, como ya se ha mencionado, la sede central de la institución metropolitana de Barcelona, con todos sus gabinetes y servicios y de Barcelona Regional, que lleva a cabo todas las tareas de base de la planificación en la región metropolitana. Hace, pues, más de tres décadas que todos los días laborables acuden y trabajan decenas de técnicos y políticos, de administrativos y funcionarios que se dedican a todos los aspectos relacionados con la planificación, incluso conocen, estudian y analizan la ciudad y piensan sobre su futuro.

Una rápida atención a los edificios que albergan a dichas instituciones, de su concepción (pensada para otras funciones cuando la AMB se hallaba junto a la plaza de Fernando de Lesseps, uno de los conflictos tradicionales de la planificación barcelonesa por la construcción de la Ronda del Medio), de su localización, de la urbanización y paisaje de su entorno y de su accesibilidad manifiesta bien a las claras la ausencia total de cualquier plan, excepto los que tengan que ver con los aspectos contables de las finanzas locales. Quizás sea éste todo un símbolo de que en ausencia de la fuerza del Estado en la regulación territorial, el capital se muestra desvergonzadamente en la producción del espacio.

Por tanto, aunque no sea visible, no existe el caos, sino que hay un orden creado por los intereses en juego y a diversas escalas. Pero no sería tampoco cierto afirmar a partir de la simple observación que la planificación urbana ha estado ausente en los barrios de la Zona Franca. Los planes urbanísticos han llegado de una forma u otra, con consecuencias diversas que resulta necesario analizar y desvelar.

En 1860, el municipio de Sants era aun independiente y no entraba en el ámbito del plan Cerdà, si no era como lugar con el que comunicar la capital en expansión. La carretera Real abierta en el siglo XVIII conectaba directamente con el Paralelo de Barcelona, mientras que el ferrocarril de Martorell bordeaba la fábrica de La España Industrial. Tan sólo el barrio barcelonés de Hostafrancs se unía al proyecto de Ensanche, guardando su morfología tradicional.

Con la anexión municipal de 1897, éste último barrio y los barrios históricos de Sants conservaron su estructura, casi como muestra de resistencia, sino de inercia, en cambio el sector de la Marina, más desvinculado del resto si cabe, como se ha visto, por el proyecto de prolongación de la Gran Via de les Corts Catalanes, quedaba abierto a los planes de la capital, aunque oculto tras la montaña de Montjuïc. Se mantenían, como se ha visto, las actividades rurales conectadas por el viejo camino de Nostra Senyora de Port hasta Can Tunis y sus actividades marineras. El proyecto aprobado en el ayuntamiento de Sants de 1890 de paseo de la Industria –hoy Paseo de la Zona Franca- no se realiza hasta que Barcelona lo concreta a partir de la Gran Via y como acceso a la Zona Franca, como su nombre indica.

La primera oleada de planes urbanísticos afecta al sector en torno al proyecto del plan de enlaces del arquitecto occitano Leon Jaussely (1875-1932), entre 1903 y 1907. En todos ellos, a partir del estrecho paso del Morrot, entre la falla de Montjuïc y el mar, la ciudad novecentista se expandía por el llano de la Marina, como una pequeña Barcelona suroccidental. Nada se hizo de todos los hermosos dibujos de los arquitectos que elaboraron y reelaboraron dichos planos.



Figura 34. Plan Jaussely. Fuente: Atlas de Barcelona.

Un precedente local de la ciudad Belle Époque que se proponía fue quizás el hipódromo, construido en 1883 y cuya superficie central llana recibiría los primeros vuelos a partir de 1910. O la residencia mortuoria del cementerio Nuevo, de Montjuïc, construido en 1890 aprovechando viejas canteras y desniveles, mirando al mar, bien oculto de la ciudad.

El proyecto de puerto franco, como se ha visto, empujado sin éxito por los intereses empresariales catalanes devoró cualquier intento de prolongación urbana de la ciudad al otro lado de la montaña. A partir de la creación del Consorcio de la Zona Franca en 1916, se produce la expansión de las expropiaciones hasta el curso del Llobregat, con la consiguiente anexión de la Marina de l'Hospitalet de Llobregat. La propiedad pública de la gran extensión delimitada por un continuo muro de ladrillos permite la aparición de un parcelario geoméricamente regular, de grandes solares de alquiler, que la ya comentada lenta y compleja evolución histórica de su ocupación ha disimulado en un irregular paisaje de vacíos y ocupados y de edificios de formas y alturas diversas.



Figura 35. Mapa de la Zona para el Puerto Franco. Fuente: Atlas de Barcelona.

El puerto comercial de la ciudad ha ido mermando terrenos al polígono, a partir de la lógica de otra institución pública, en este caso de titularidad estatal; cabe señalar cómo en los años setenta del siglo pasado la política se basó en la excavación de dársenas en tierra firme, mientras que en los primeros años del siglo actual se terraplenaron terrenos ganados al mar y al río, a partir de su desvío, en una estrategia menos depredadora, ambientalmente al menos.

El urbanismo racionalista del GATCPAC pasó de largo de este sector, como ha devenido habitual. La mayor operación fue la prolongación de la Gran Vía barcelonesa para conectar con la famosa Ciutat del Repós i de les Vacances, en las dunas consolidadas de Gavá i de Castelldefels de los años 1931-1938. Este corte territorial se agrandó a medida que la carretera adquiría mayor densidad de tráfico, especialmente a partir de la consolidación del aeropuerto de Barcelona, en el delta occidental del Llobregat.

Puerto, industrias, almacenes y servicios imponen la primacía de las grandes infraestructuras de transporte, tanto de carreteras como de ferrocarriles. Ellas imponen también la construcción de los escasos, reducidos y aislados conjuntos habitacionales. La RENFE y los Ferrocarriles Catalanes, cada una por su lado, construyen algunas viviendas junto a sus vías, como, por ejemplo, las del conocido como tren de la Potasa, mientras predomina la lógica de las colonias industriales, como la Santiveri, la Bausili y, sobre todo, la SEAT, cuya morfología responde a las modas arquitectónicas de cada época.

En el caso de la SEAT, el arquitecto clave es el madrileño César Ortiz-Echagüe Rubio (n. 1927), casualmente hijo de quien fuera uno de los primeros presidentes de la empresa; entre 1954 y 1956 construye, junto con los arquitectos madrileños Manuel Barbero (1924-1992) y Rafael de la Joya (n. 1927) el edificio arquitectónicamente más valorado, los comedores para los trabajadores; en 1956 ambos arquitectos habían realizado el edificio de la Escuela de Aprendices de la Factoría SEAT, en el paseo de la Zona Franca. Ortiz-Echagüe, entre 1959 y 1964, construyó el polígono de viviendas, financiado por la empresa y por el Banco Popular y entre 1958 y 1960 el edificio de la SEAT de la Gran Vía, para almacén, exposición, venta y laboratorios de la empresa. Una política de la vivienda avara e incongruente construye conjuntos aislados de baja calidad, especialmente en lo alto de la montaña, junto a algunas viejas canteras convertidas en grandes vertederos de residuos sólidos urbanos. Como se ha visto, mención aparte merecen las famosas Casas Baratas, que responden a una política estatal de modelo fascista italiano, que tienen aquí nombre de colonia, pero que nunca fue ya que la fábrica Serra, o Prat Vermell, ya no funcionaba, ni sus ocupantes fueron trabajadores industriales.

En los largos años, de crecimiento económico barcelonés además, que van entre la aprobación del plan comarcal del 1953, con su secuela el plan provincial del arquitecto tarraconense Manuel Baldrich i Tibau (1911-1966) y la aprobación definitiva del Plan General Metropolitano en 1976 se produjeron pocas operaciones urbanísticas en el sector.

Por un lado, cabe destacar en los años sesenta del siglo pasado la apertura del primer cinturón de ronda que destruyó el viejo ayuntamiento de Sants y convirtió en carretera lo que fuera el paseo de las acacias de la avenida de la Zona Franca (Candel, 1977). No por anecdótico resulta menos significativo el hecho de las diversas y desgraciadas vicisitudes que el cruce de esta ronda con la Gran Vía ha generado a lo largo de los últimos cincuenta en la mal llamada plaza, dedicada a Ildefons Cerdà, el pionero del urbanismo barcelonés.

Por otro lado, el crecimiento demográfico de la población municipal en estos años, fue relativamente escaso en el sector, con construcciones irregulares y modestas a lo largo de la carretera de Port, mientras los bloques plurifamiliares cada vez más altos, fueron configurando algunos conjuntos de grandes manzanas abiertas a lo largo del paseo de la Zona Franca. En las cercanías de la Gran Vía, en cambio aparecían los bloques aislados, con mayores alturas.

Y llega el gran documento urbanístico, el Plan General Metropolitano de 1976, el famoso plan comarcal, vigente aún hoy, a pesar de los procesos de revisión que se han iniciado infructuosamente.

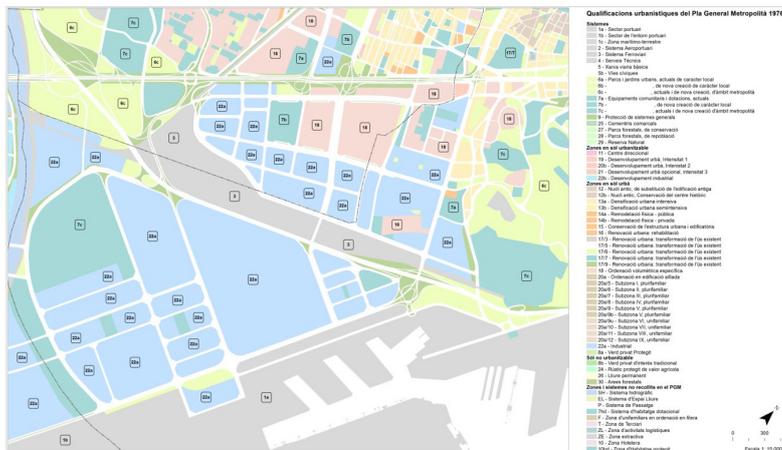


Figura 36. Clasificación urbanística del Plan General Metropolitano de 1976 para el área de estudio. Fuente: AMB.

Observando el mapa (Figura 36), dado que faltan algunos sectores del actual barrio de la Marina de Prat Vermell, no se aprecia que la mayoría de la previsión de usos del suelo es la dedicada al puerto de Barcelona (zona portuaria en la típica denominación del zoning urbanístico a la moda en aquella época); más de 224 ha, lo que significa un 37,0% de la superficies total de los dos barrios actuales. En cambio, si que se aprecia la importancia del suelo previsto como industrial, con un total de 437,3 ha, es decir otro 29,2% del suelo planificado.

En conjunto, por tanto dos usos que ocupan las dos terceras partes del suelo. El sistema viario básico, que no contemplaba las actuales rondas, representaba el tercer elemento en importancia al que se dedicaban 164,3 ha, es decir el 10,9% del suelo; si se le añade el sistema ferroviario (85,8 ha) el suelo dedicado a las infraestructuras de comunicación alcanzaba un 16,6% más. Los equipamientos, teniendo en cuenta que ya hacía 5 años que funcionaba Mercabarna, preveían 104,1 ha, es decir un 6,9% del total y los espacios verdes de distinto tipo tan sólo 62,7 ha, un 4,2% del total, ya que los jardines de Montjuïc se incluyen en otros barrios del distrito III. Con ello se constata que el plan metropolitana reservaba para la urbanización residencial tan sólo unas 77 ha, menos del 6% del total. Sólo estas cifras y su importancia relativa demuestran bien a las claras el carácter marginal que los planificadores de la ciudad del momento otorgaron a los barrios de la Zona Franca.

La gestión posterior de un plan general durante esos más de cuarenta años, más de lo que la dictadura duró, se ha basado en los cambios introducidos a través de la planificación parcial. Los cambios de uso, especialmente de industrial a servicios y equipamientos, llevados a cabo en el polígono de la Zona Franca son un buen ejemplo de ello; la titularidad pública del suelo facilitaba en este caso las operaciones. Pero en estos años se ha producido lo que se ha considerado la gran transformación de Barcelona, que algunos llegaron a denominar el Modelo, de difusión internacional, no exento de debate (Bohigas, 1985; Capel, 2005).

La pregunta que cabe hacerse es cómo el diseño urbanístico de este modelo y su implementación más o menos rápida ha afectado a este sector. No basta destacar la pobreza de los resultados urbanísticos constatados en el análisis anterior, ni acudir a la anécdota de la fallida pista de esquí *indoor*, en relación con los no natos Juegos Olímpicos de Invierno de Barcelona. Detrás de unas actuaciones, y más aún de la falta de actuación, es necesario recordar que por debajo de las apariencias técnicas de la planificación urbana existe siempre una doctrina, una concepción del mundo y de lo urbano que las Ciencias Sociales deben desvelar, tanto en las obras realizadas, como en su carencia, como es el caso. Para responder adecuadamente a la cuestión planteada, pues, lo mejor es acudir a quien fuera el gran teórico de la transformación barcelonesa, reconocido a nivel internacional, el arquitecto Oriol Bohigas (n. 1925), que ha sido prolífico en obras y en discursos y quien entre 1980 y 1991 dirigió el urbanismo municipal y entre 1991 y 1994 su política cultural. Es decir: todo.

El pensamiento de Bohigas es fácilmente vinculable a la planificación urbana de los barrios de la Zona Franca. En 1963 publicó su primer libro,

en la editorial que presidía justamente, con el expresivo título de *Barcelona entre el Pla Cerdà i el barraquisme*. El libro es una recopilación de artículos y trabajos, publicados anteriormente de forma dispersa, que ha tenido un papel cuasi canónico entre los arquitectos, entre otras cosas porque desde el año siguiente fue profesor de la ETSAB y desde 1977 su director. El libro se cierra con un interesante capítulo publicado en 1957, titulado significativamente *Elogi de la barraca*. Se podría considerar así que se sitúa en lo alto de Montjuïc, mirando hacia el sector estudiado, y, por tanto, de espaldas a la ciudad, como se ha señalado, hecho poco habitual. Y que, en realidad, no se da.

Lo que se encuentra en este texto es que el arquitecto, que desde 1951 había creado el grupo profesional R y que en 1962 crea el grupo MBM, de Josep Maria Martorell i Codina (1925-2017) y David MacKay (1933-2014), que han diseñado más de un millar de proyectos arquitectónicos, muchos de ellos edificios plurifamiliares de viviendas, realiza aquí un encendido y provocador elogio de la vida en las barracas y en las viviendas de autoconstrucción, por su carácter más humano, es decir, más natural y social, en sus palabras.

Elogio que constituye un furibundo ataque, al estilo de los acostumbrados exabruptos de Bohigas, a los polígonos de viviendas de los suburbios, a los que ha contribuido con sus obras. Destaca cómo el Ensanche no se construye, en un paisaje de paredes medianeras entre solares que esperan la especulación inmobiliaria. Tan sólo salva de la quema el experimento de la Casa Bloc de Sant Andreu, uno de los escasos proyectos realizados por el Comisariado de la Casa Obrera de la Generalitat de Cataluña, en 1936. Se trata de una reivindicación del racionalismo de los años treinta, cuyo revulsivo en Barcelona, y en la cara de Montjuïc, fuera el pabellón de la república de Weimar, de Ludwig Mies Van der Rohe (1886-1969), reconstruido a partir de 1983, justamente cuando Bohigas reinaba en el urbanismo barcelonés.

Podría afirmarse que se trata de un elogio de quien no ha vivido nunca en las condiciones del barraquismo, que compadece a los pobres niños burgueses que han de jugar en sus grises patios interiores; unos niños que, según él, acuden a malas escuelas, mientras los hijos de las barracas son libres, entre otras cosas porque no tienen escuela alguna. Quizás el poema de Jaime Gil de Biedma (1929-1990) que encabeza esta tesis también sea algo paternalista sobre los barraquistas, pero al menos se distancia en el análisis y clama por la actuación política alternativa de los hijos de las barracas de Montjuïc. El elogio de las barracas del arquitecto, no se fija en el modelo

fascista de las casas baratas, ni en el carácter mixto de vivienda e industria que se da en los barrios de la Zona Franca, ni por los aspectos sociales, artísticos y estéticos de todo el sector. La mirada del elogio de las barracas, pues, pasa por alto lo cercano y dibuja ya una concepción urbana marcada por una fuerte dialéctica centro periferia.

Una dialéctica que aparece reforzada aún en su otra obra, *Reconstrucció de Barcelona*, publicada un año antes de la concesión a la ciudad de Barcelona de la organización de los Juegos olímpicos de verano de 1992, para la que se estaba sin duda preparando. Esta obra es fundamental en lo que tiene de breviario doctrinal de algunas estrategias que articulan el llamado y discutido modelo Barcelona, como muestra el hecho de que fuera traducido a la lengua castellana en 1986 y al italiano en 1992, por lo menos.

Las dos líneas de fuerza que estructuran el plan Bohigas son la renovación del centro y la monumentalización de la periferia. Los barrios de la Marina, ni la Zona Franca no aparecen ni en sus exámenes, ni en sus ejemplos, ni tan siquiera en sus exabruptos. Que no son parte del centro es evidente, pero, en cambio, llama profundamente la atención que tampoco sean parte de la periferia, que, al parecer, estaría más lejos, en l'Hospitalet o más allá incluso.

El único elemento cercano analizado es lógicamente la anilla olímpica, culminación de la fachada de Montjuïc que se iniciara en 1929, a golpe de gran evento. La única obra que impactó al sector fue la construcción de la ronda litoral, para mejorar la circunvalación de la ciudad; la ronda entra por el estrecho marítimo, siguiendo las vías del ferrocarril y contribuye a aumentar las barreras internas, ya de por sí bastante importantes.

Aunque no existe ninguna obra que vaya en la línea de la monumentalización de la periferia, no puede dejar de mencionarse algunos planes de rehabilitación de polígonos de viviendas que se han ido produciendo. No se trata del caso de la reconstrucción de algunos bloques de Can Clos, a raíz de las terribles inundaciones de diciembre de 1971. Se trata de la política de rehabilitación total o parcial de los deficitarios polígonos de vivienda de las dos dictaduras del siglo XX. La más importante ha sido el derribo de las Casas Baratas y la construcción de nuevos bloques con 340 viviendas de 70 m² (frente a las 533 originales de 38 m²) que se iniciaron en 1988 y se entregaron en 1993 y 1996. Un barrio nuevo, con una gran parte de los mismos habitantes, con sus costumbres tradicionales (como el comentado mercadillo de los domingos) y hábitos, incluso con su mismo nombre, grupo Eduardo Aunós, el citado prohombre leridano de la Lliga.

Menos integral ha sido la muy posterior remodelación de las Casas de la SEAT, con el ajardinamiento y mejora de los espacios públicos y, sobre todo, la colocación de ascensores exteriores en los bloques centrales más antiguos; hay que tener en cuenta que en el censo de edificios de 2001, se contabilizaron 274 edificios de más de 4 plantas aún sin ascensor en los Barrios de la Zona Franca. Aquí si se ha ido cambiando progresivamente el nombre original por el de barrio de San Cristóbal (el patrón de los automovilistas) y en 2017 se dio el nombre de una calle marginal a Antonio Ruiz Villalba, obrero de la SEAT, muerto por la policía en los conflictos de 1971.

Posteriormente cabe consignar la renovación de algunos bloques del barrio del Polvorín y la construcción de rampas y escaleras mecánicas para mejorar la accesibilidad; mejoras que aún hoy contemplan incluso la construcción de un ascensor. Renovaciones, reconstrucciones y rehabilitaciones que no cambian la geografía social de los barrios (Ruiz, 2017), ni consiguen la integración entre los núcleos dispersos entre el llano y la montaña.

Recogiendo el argumento de la obra anteriormente comentada de Bohigas, este sector mantiene solares vacíos, paredes medianeras como entonces el Ensanche, abierto a todas las especulaciones del mercado inmobiliario, en este caso mediadas tan sólo por la propiedad pública del Consorcio de la Zona Franca, a su vez promotor inmobiliario. Una mediación que llevó a principios del 2000 a la programación de un total de 869.237 m² de techo de vivienda, un 47,5% de promoción pública, y el resto privadas, junto a las Casas Baratas (Figura 37), que diseñó Barcelona Regional (situada en los edificios administrativos del Área Metropolitana al otro lado de las vías de su ubicación y que ha iniciado su construcción en bloques y equipamientos dispersos, como la comisaría de los mossos d'Esquadra. Mediación también que más recientemente se ha concretado en el intercambio entre ayuntamiento de Barcelona y Generalitat de Cataluña, por el que el primero cede un solar para el centro de detención de Barcelona, junto a los edificios del AMB, a cambio de que el gobierno termine la línea 10 de metro que se espera hace años y cuyas vías elevadas constituyen una fantasmal ampliación de la frontera entre el puerto y el polígono industrial.

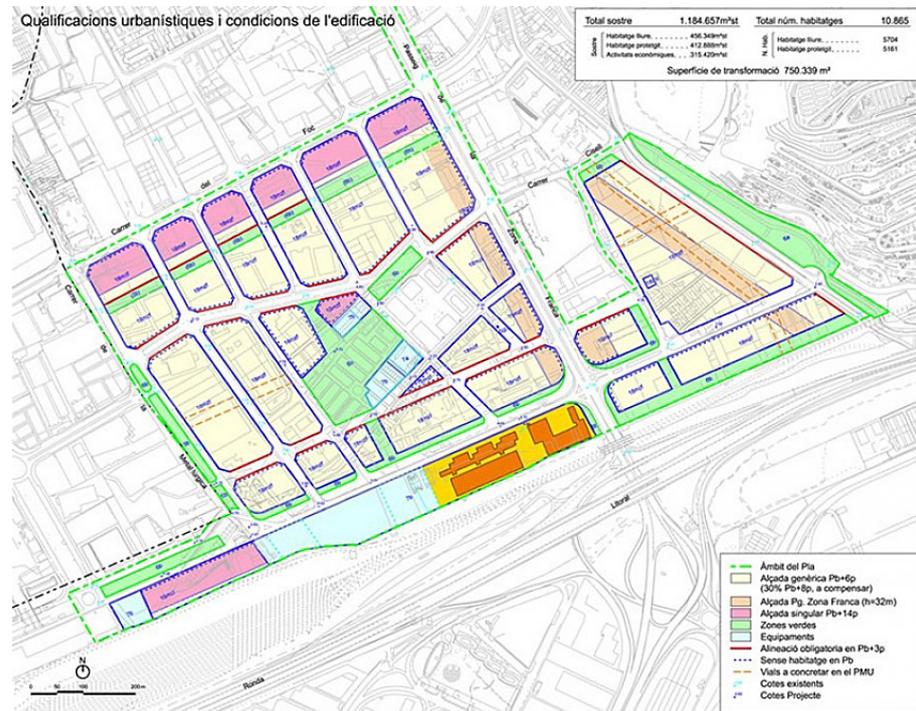


Figura 37. Plan de Urbanización de la Marina del Prat Vermell. Fuente: Barcelona Regional.

Quizás podría interpretarse que en todo este sector la planificación urbana sigue las corrientes del llamado postmodernismo, que se basa en la realización de proyectos puntuales que deberían tener un efecto catalítico sobre los agentes vecinos. Las guías de arquitectura que se publican sobre Barcelona no suelen incluir nunca ningún elemento en esta área; como máximo la ordenación del Fossar de la Pedrera, en el cementerio, por parte de la arquitecta Beth Galí (1950), familiarmente relacionada con Bohigas (Hernández-Cros, Mora, Pouplana, 1972; González, Lacuesta, 2000). Pero, en cambio, y en diversas épocas, han actuado algunos de los llamados *starchitects* (La Cecla, 2008) en el sector, desde el arquitecto catalano uruguayo Antonio Bonet Castellana (1913–1989), que tiene algún notable edificio en el vecino municipio de El Prat, en el polígono denominado Estrellas Altas (1965–1980), a Ricardo Bofill (1939), el arquitecto catalán de gran predicamento en Francia, en el nuevo complejo del Consorcio de la Zona Franca y Abertis (2003) o a Arata Isozaki (1931), el diseñador del famoso Palau Sant Jordi en la “cara” de Montjuïc, en el extraño complejo de la Ciudad del Agua, de 2014, que incluye, como se ha visto, la sede de la empresa AGBAR, la agencia tributaria de Cataluña y un supermercado de Mercadona, al final del paseo de la Zona Franca. Dentro de esta categoría catalítica tal vez debería incluirse también el moderno polígono de viviendas unifamiliares elaborado por la cooperativa de Comisiones Obreras

como una Marina de Port, lejos del inexistente barrio del Port y con una tipología urbana totalmente diversa del resto de los barrios, casi de ciudad jardín, como se la ha denominado. Siguiendo la estela de la ciudad del agua, deben incluirse las intervenciones en la llamada plaza del Movimiento Obrero, en el que el equipo de arquitectos Enric Batlle i Duran (1956) i Joan Roig i Durán (1954) está realizando la llamada ciudad administrativa de la Generalitat de Catalunya para acoger diversas consejerías y millares de funcionarios e usuarios.

Analizando la política urbanística, junto al análisis del discurso que se ha realizado, es necesario también tener en cuenta el papel de los agentes inmobiliarios. Se ha tratado ya del propio Consorcio de la Zona Franca, promotor en el propio sector y, sobre todo, en muchos solares del antigua INCASOL; igualmente el patronato municipal de la Vivienda en sus sucesivos formatos ha tenido un papel clave, especialmente en la consolidación progresiva del paquete central de las grandes manzanas abiertas. Pero entre los promotores privados, tema más oscuro y desconocido, cabe citar unos elementos principales. En primer lugar, hay que señalar el papel del viejo Fomento de Obras y Construcciones que tenía grandes propiedades en el sector vecino a la Gran Vía, donde centralizó durante mucho tiempo el transporte de los residuos urbanos de casi toda la ciudad de Barcelona. Ya en los años 1960 y en torno a la construcción de las viviendas de la SEAT, de que se ha tratado, aparece claramente el Banco Popular en diversas etapas del financiamiento, en sintonía con el papel que el Opus Dei estaba teniendo en España tras la aprobación del plan de Estabilización del 1959. Posteriormente se destacan dos empresas inmobiliarias privadas: una, la Llave de Oro, fundada por Lluís Marsà i Abad (1917-2008) en el año 1945 y que actúa en las áreas cercanas a la Fira; otra Solvia, la filial inmobiliaria del Banco de Sabadell, que actúa en las grandes promociones del final del Paseo de la Zona Franca, como en una clara división territorial de sus influencias.

No puede darse por acabado el capítulo en el que se ha recorrido el tiempo y el espacio del área de estudio sin precisar en unos cuantos conceptos, y de forma sintética, el ser de los barrios de la Zona Franca desde el punto de vista del autor.

La Zona Franca es, en primer lugar, un área urbana desconocida externa e internamente. Desconocida externamente en dos sentidos. El más evidente, el político. Los responsables políticos de las diferentes administraciones que han actuado y actúan en la Zona Franca han prestado escasísima atención a las necesidades urbanas del área de estudio. No ha sido hasta la llegada de Barcelona en Comú a la alcaldía de la ciudad, y con la actual Consejera de

Barrio –junto a todas las organizaciones vecinales– que la Zona Franca se ha situado más que nunca en el mapa. Y lo ha hecho en un proceso de empoderamiento de su población, que coincide con la oleada de politización general de la sociedad tras el movimiento 15-M, que se tradujo también en una movilización generalizada en la Zona Franca.

Es desconocida también en las aportaciones científicas. Es esta una idea que ya ha sido expresada al presentar las fuentes utilizadas para el presente capítulo. Ahora cuando finaliza vuelve a constatarse el necesario análisis de esta área de estudio que concentra las mayores inversiones del área metropolitana, los usos del suelo más diversificados, y una larga historia totalmente unida a la de la ciudad de Barcelona y de la que aún quedan muchos capítulos por conocer.

Pero también lo es internamente. La falta de un conocimiento integral sobre los barrios de la Zona Franca, y de una explicación de su ser en la aglomeración urbana a lo largo de las décadas, produce un fuerte desconocimiento también en el interior de los barrios. No quiere esto decir que no sean conocedores de su historia, pero como ya se ha comentado al inicio de este capítulo, no pueden entenderse las dimensiones de un barrio, o una ciudad, tan sólo desde su interior. Esta fue, en gran parte, la obra que legó Paco Candel a sus vecinos y vecinas, y a los que se acercan a la Zona Franca con curiosidad científica, pocos, demasiado pocos.

La Zona Franca es, en segundo lugar, un área urbana aislada. Tanto su emplazamiento físico, los objetos, como las dinámicas políticas y económicas, las acciones, han dado como resultado un espacio que no acaba de pertenecer a nadie. El abandono por parte de las administraciones públicas durante demasiado tiempo ha provocado, entre otras cosas, la configuración de un cierto tipo de orden social propio con el que, en el momento en que sí se han acercado los poderes públicos, han tenido difícil su superación. También desde el interior las diferentes barriadas se aíslan entre sí, y una pretendida unidad barrial de todos los conjuntos habitados es hoy, a pesar de los intentos, una quimera.

Todo ello lleva a caracterizar a la Zona Franca como un espacio fragmentado. En su exterioridad lo fragmentan la acción de las dinámicas político-económicas con sus concreciones urbanísticas a lo largo del tiempo, que la sitúan en un espacio de intersticios, como ya se ha comentado en párrafos anteriores. En su interior, y en relación a lo mencionado anteriormente, el aislamiento de cada uno de los núcleos habitados contribuye a la fragmentación del tejido social de los barrios de la Zona Franca. Una buena prueba

de ello es la existencia de una Asociación de Vecinos por cada barriada, esto es, unas siete Asociaciones para 30.000 habitantes, cuando la dinámica barcelonesa es de una Asociación por barrio.

Seguramente a causa del desconocimiento, el aislamiento y la fragmentación, entre otras razones como del abandono institucional generalizado durante demasiado tiempo, los habitantes de la Zona Franca son profundamente autoreferenciales. Las entrevistas señalan que una mayoría significativa de personas se identifica con la unidad más pequeña, la toponimia más local. Algunos, militantes, intentan una cohesión de la zona más consolidada urbanísticamente con núcleos alejados alrededor de la Plaza de la Marina como centro articulador. Unos y otros, tienen en común, una referencialidad a la barriada y a la Zona Franca, y una nula referencia a la ciudad de Barcelona a la que desconocen, y a la que pertenecen administrativamente, de la que se reconocen miembros sin ser partícipes de ella.

