

La Zona Franca de Barcelona De Puerto Franco a Polígono Industrial

por ELOISA ORTEGA *

El Polígono industrial de la Zona Franca, situado al SO de Barcelona, ocupa una extensión de 728 hectáreas y es, por ello, el más extenso de los que existen en esta aglomeración industrial. Desde principios del siglo xx las tierras agrícolas del delta del Llobregat comienzan a estar amenazadas por el crecimiento de Barcelona, y por este espacio pugnarán grupos sociales con intereses específicos diferentes (agricultores, comerciantes, industriales). La expropiación de los agricultores para la creación de una zona industrial y comercial franca ligada al puerto y la conversión posterior de este espacio en un polígono industrial es un ejemplo de esta lucha de intereses. **

EL PROYECTO DE PUERTO FRANCO

El proyecto de puerto franco realizado a principios de siglo es la causa remota del polígono industrial de la Zona Franca. En aquella época, Barcelona se caracterizaba por un fuerte crecimiento industrial y de población, características positivas que, unidas a la penosa situación de la viticultura en España y a la pérdida de las colonias en 1898, serán motivos para que, según se indica en el informe elevado por el Ayuntamiento en 1915, las «clases productoras» de la ciudad, a través del Fomento de Trabajo Nacional, propongan al Gobierno en 1900, entre otras medidas económicas, la creación de zonas francas en España. No serían simples depósitos de mercancías, sino también zonas industriales y comerciales que, aprovechando incluso los recursos agrícolas del hinterland, los elaborarían y pasarían así más fácilmente a la exportación. Se contaba con el apoyo de los países sudamericanos, manifestado en el Congreso Social y Económico Iberoamericano celebrado en Madrid en 1900, en el cual se consideraba a España país propicio para el establecimiento de un depósito de estos países en su comercio con Europa (Ayuntamiento de Barcelona: *Zonas Francas*, 1915).

Una comisión integrada principalmente por representantes del Fomento del Trabajo Nacional, Dirección General de Aduanas, Diputación Provincial de Barce-

* Colaboradora del Departamento de Geografía de la Universidad de Barcelona.

** Resumen de la Tesis de Licenciatura titulada «*La Zona Franca de Barcelona. De Puerto Franco a Polígono Industrial*», dirigida por el Dr. Horacio Capel y presentada en la Facultad de Filosofía y Letras, Departamento de Geografía, septiembre de 1974.

lona y Junta de Obras del Puerto, con el informe del Ayuntamiento de Barcelona, dirigió la solicitud al Gobierno, en 1901. Para su establecimiento se eligió el Delta del Llobregat, enumerándose una serie de ventajas para Barcelona, poblaciones vecinas y España: «*No había de ser una empresa lucrativa, sino un núcleo de trabajo y de vida, emporio de riqueza para toda España. La zona había de desarrollarse por sí misma con los propios recursos que nacerían indudablemente de la misma zona desde el instante en que fuese aprobada la demarcación propuesta, ya que innumerables fabricantes, exportadores, importadores, etc. ... estaban aguardando su creación*», se lee en el citado informe, donde también se alude a la urgencia de su establecimiento debido a la rivalidad entre Génova, Marsella y Barcelona por la preponderancia en el Mediterráneo, ya que aquéllos, al enterarse de la amplitud de puerto franco que pretendía Barcelona, se apresuraban a preparar sus zonas respectivas.

El puerto franco no era nuevo en España, pues existían en Barcelona los depósitos generales de comercio creados en 1889, los especiales de vinos en 1894, y el de admisiones temporales en aplicación a varias industrias nacionales. Sería una ampliación de la actividad de éstos (Ayuntamiento de Barcelona: *Zonas Francas*, 1915).

Mas la iniciativa suponía un conflicto de intereses con otros grupos sociales, por lo que fueron muchas las opiniones expuestas acerca del proyecto. Así, B. Amengual, director del *Diario de Barcelona*, afirmaba que era una medida esencialmente proteccionista, necesaria para corregir el estado de inferioridad con que la región catalana podía encontrarse con respecto a aquellas zonas de otros países que poseían franquicia aduanera, pero no acertaba a comprender su trascendencia como depósito de productos de las repúblicas sudamericanas ni las ventajas que el puerto de Barcelona podía ofrecer por sus condiciones naturales (Amengual, 1901). Otras opiniones aludían a que el puerto franco favorecería la penetración del contrabando. La prensa contraría a la iniciativa argumentaba también que se perjudicaría a la agricultura castellana y aragonesa. Las industrias de Zaragoza y del interior de España se opusieron, argumentando que se intensificaría aún más el monopolio industrial de Cataluña. Por último, otros sectores opinaban que se favorecería a los pocos puertos en los que se implantasen zonas francas, en menoscabo de los restantes, cuyo tráfico disminuiría. Todo ello explica que el puerto franco no fuera concedido en aquellos años iniciales del siglo (Memorias C.Z.F., 1926).

La concesión del Puerto Franco a Barcelona

La concesión del Puerto Franco a Barcelona se hará el 24 de octubre de 1916. A raíz de la Primera Guerra Mundial la aspiración surge con más fuerza, puesto que los principales países que tenían puertos francos participaban en la contienda. La petición formulada en aquellos momentos por Cuba influyó de forma positiva, ya que aquella nación deseaba un puerto franco en España, en sustitución de los de Génova y Hamburgo, como escala del comercio europeo con Iberoamérica. Tras esta petición, en 1914 fue concedido un puerto franco a Cádiz, a título de ensayo. Las entidades económicas y el Ayuntamiento de Barcelona siguieron insistiendo en la urgencia de la creación del puerto franco, siendo concedido un Depósito comercial, que no satisfizo las aspiraciones que se tenían. Su administración se adjudicó al Consorcio de la Zona Franca. Éste estaba consti-

tuido por el alcalde de Barcelona, que lo presidía, cinco concejales, representantes de Fomento de Trabajo Nacional, Junta de Obras del Puerto, Instituto Agrícola Catalán San Isidro, Cámaras Oficiales de Comercio, Navegación e Industria, y un representante de las Asociaciones obreras especialmente dedicadas a servicios marítimos.

El Depósito comercial franco se instaló con carácter provisional en los tinglados 5 y 6 del muelle de Bosch y Alsina, en varios locales de los Almacenes Generales de Comercio radicados en el puerto y en otros de la Avenida de Icaria, a la espera de que se concluyera la zona definitiva, al SO de Montjuïc. Poco después fueron agregados al término municipal de Barcelona los terrenos que iban a ser afectados y que hasta entonces habían pertenecido a Hospitalet y al Prat de Llobregat. En 1920, estos terrenos fueron declarados de utilidad pública. Se consideraba tan importante esta realización, que en su favor se sacrificó el proyecto del Paseo Marítimo en su parte occidental (desde Montjuïc al Llobregat), por considerarse de mayor utilidad e importancia el puerto franco (Memorias C.Z.F., 1926).

La Dictadura de Primo de Rivera y el Puerto Franco

La política económica de la Dictadura dedicó especial atención al puerto de Barcelona. Se le consideraba indispensable para hacer frente a la competencia internacional de los países europeos, ya en plena actividad tras la crisis de la Primera Guerra Mundial. Como su interés no sólo era local y regional, sino también nacional, la concesión y explotación habría de obedecer a un plan general que favoreciera la expansión del comercio nacional (Memorias C.Z.F., 1926). Se proyectaron por ello una serie de realizaciones, entre ellas la expropiación de los terrenos, la intensificación de la explotación del Depósito Franco y la redacción del proyecto definitivo (1).

(1) Varios habían sido los proyectos realizados. El primero lo describe Bartolomé Amen-gual en su folleto *Zonas neutrales. Estudio sobre un proyecto de Zona Franca en el Delta del Llobregat*, de 1903, en el que dice que se pretendía realizar un puerto al estilo de los existentes en Hamburgo, Bremen y Copenhague, para lo que deberían sanearse primero los terrenos, los únicos vacíos de industrias y próximos a la ciudad (la zona del Besós y Badalona era ya frecuentada por industrias). La superficie sería de unas 4.020,34 ha; se construirían canales que pusieran en comunicación el Llobregat con el lago de Remolar, quedando así un sistema que crearía unas treinta islas a modo de grandes manzanas donde se ubicarían las construcciones industriales y almacenes. También preveía el establecimiento de una estación internacional en Castelldefels o el Prat. Se realizaría primero una parte, y el resto a medida que fuese necesario, previéndose el presupuesto siguiente:

Importe de la expropiación de terrenos	8.252.612,— ptas.
Apertura de canales y dársenas	17.958.328,87 »
Relleno de terrenos	79.246,12 »
Ferrocarril doble vía	560.000,— »
Estación internacional	340.000,— »
Doble cierre para aislamiento de la zona	800.000,— »

TOTAL 27.990.186,99 ptas.

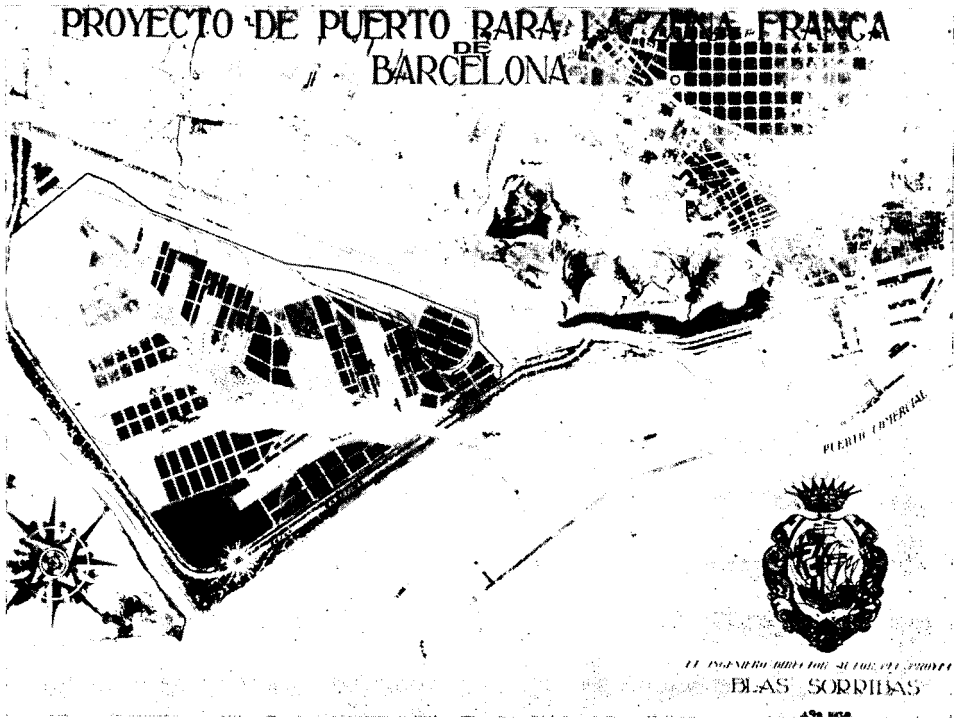


Figura 1.—Proyecto de Puerto Franco realizado por Blas Sorribas.

La zona franca sería autosuficiente en lo financiero, de carácter nacional y organizada por la Junta de Obras del Puerto. B. Amengual insistía en la urgencia del proyecto y en la necesidad de adelantarse a Marsella, que iniciaba ya proyectos similares.

En 1918, José Cabestany realizó otro proyecto (véase Memoria C.Z.F., 1926).

Para la redacción de éste se convocó en 1926 un concurso internacional de anteproyectos, realizándose el proyecto definitivo (figura 1) bajo la dirección de Blas Sorribas (2).

(2) El proyecto preveía la realización de un puerto interior formado por un canal de 80 m de amplitud que se ensancha luego en un canal central de 350 m hasta la giratoria, para estrecharse después en 50 m en cada tramo por estimarse menos intenso el tráfico. De este canal central parten diversas dársenas, de diferente extensión y anchura, según los servicios a que se destinasen, y cuyos muelles estarían servidos con moderno utillaje de carga y descarga, ferrocarriles con triple vía en cada muelle por la parte de atraque y doble por el centro. El cruce del paseo marítimo proyectado con el canal de entrada se efectuaría mediante paso subterráneo o aéreo, por medio de un puente giratorio o basculante, deslizándose vertical o bien con transbordador. La superficie total de agua en el canal y dársenas sería de 230 ha, y la del terreno para instalaciones comerciales, industriales y vías de transporte, estaciones, etc., de 630 ha. Comprendía el proyecto, además de los transportes ferro-

viarios y carreteras para el mejor servicio de los muelles, almacenes y tinglados para toda clase de mercancías y los especiales para combustibles sólidos, silos, cámaras frigoríficas, etc. También se preveía una estación férrea próxima a la de Casa Antúnez de la Cía. MZA, con vías de clasificación y depósito para un número importante de vagones, habiéndose previsto el tránsito de vehículos de ancho europeo así como la expansión del Puerto Franco en el caso de ser desviado y encauzado el Llobregat (véase memorias C.Z.F.).

En él se consideraba también el encauzamiento del río Llobregat para evitar el peligro de sus inundaciones (solicitud efectuada en 1928), así como la unión con el resto de Europa mediante el ferrocarril de ancho europeo a fin de que las mercancías pudieran ser transportadas sin necesidad de trasbordos, economizando gastos y facilitando el tráfico. Mediante este ferrocarril, se pensaba convertir el puerto franco en un centro distribuidor y de tránsito de mercancías, que desde América serían remitidas hacia el norte, centro y occidente de Europa. También se aspiraba a atraer hacia Barcelona las mercancías que se transformaban y almacenaban en otros puertos francos, así como el tonelaje que, procedente del Mediterráneo Oriental daba la vuelta a toda la Península para almacenarse en los grandes docks de Rotterdam y demás puertos francos europeos, para ser distribuido hacia Francia, Suiza, Portugal, España y Norte de África. Se defendía, además, en el proyecto que la nueva línea ferroviaria Barcelona-París-Burdeos sería de gran aceptación por la disminución de la distancia en 103 km entre Barcelona y Toulouse, y de 423 km entre Barcelona y París; así se convertiría Barcelona en término de las grandes líneas de navegación de América y del Norte de África por su tren rápido directo a París, en competencia con Niza, Génova y Nápoles (Memorias C.Z.F.).

El proyecto preveía asimismo la unión de Barcelona y Bilbao mediante la construcción de una autopista que sería paso obligado de los productos procedentes de África y Oriente con destino al Norte de Europa, y viceversa; se favorecería a su vez el transporte de pescado de la costa cantábrica a Aragón, Cataluña y Levante; el de forrajes, cereales y frutos procedentes de Lleida y de Huesca; el incremento del turismo, etc. También se proyectaba la instalación de una refinería de 4.000.000 tm de capacidad para el aprovisionamiento de navíos (Memorias C.Z.F.).

Pierre Vilar, comentando el proyecto de puerto franco barcelonés en el año 1936, tras un análisis del tráfico registrado en el entonces Depósito Franco de Barcelona, señala que no estaba clara la necesidad de una zona franca, preguntándose si la realidad económica del país en aquellos momentos justificaba tan grandiosos proyectos y si el retraso en el comienzo de las obras no significaría la existencia de dudas sobre su porvenir económico. Pone de manifiesto que indudablemente el aumento del tráfico era satisfactorio pero insuficiente, así como también que contribuían al fracaso de este plan los acontecimientos políticos, las débiles disponibilidades económicas del país, y el olvido de unas condiciones geográficas existentes y de unos hechos socioeconómicos. La vía no era la única condición de desarrollo económico del tráfico de Barcelona-Burdeos y de Barcelona-París, que pasaría los Pirineos a 1.800 m de altitud. Argumentaba también que, conociendo el carácter de relaciones Burdeos-Marsella y París-Marsella, no se veía qué competencia podría haber hecho Barcelona a estas vías de comprobada eficacia. Pierre Vilar también considera la oposición de las industrias del Ter, las cuales no deseaban aislarse del mercado español en pro de un puerto franco problemático, prefiriendo la mejora de las comunicaciones atlántico-mediterráneas a través de España.

La expropiación de los terrenos

La expropiación de los terrenos se inició en 1927. Comprendían una extensión de 1.100 ha incluida la zona dedicada a urbanizaciones contiguas y la destinada a la sección occidental del Paseo Marítimo.

Se trataba de terrenos llanos de carácter deltaico, depositados por el río Llobregat, que constituyeron la llamada «Marina», tierra insalubre, semilacustre y frecuentemente azotada por las inundaciones del río. Varios habían sido ya los proyectos de encauzamiento y desvío del río realizados por los hospitalenses y pratenses, remontándose a 1613 el más antiguo conocido. Su desecación fue iniciada tardíamente, en el siglo xvii, y corrió a cargo de los terratenientes, con poco interés por parte de los poderes públicos, cuya intervención será vacilante y discontinua (Codina, 1970). En 1780 se inició la desecación del *estany* del Prat (Codina, 1971), y en la misma fecha el *estany* del Port estaba todavía fragmentado y los propietarios de las tierras se esforzaban en reducir más y más los sectores inundables (P. Vilar, 1964). Su desecación se efectuará a fines del siglo xix (Codina, 1971).

Los productos obtenidos en las tierras del delta eran los procedentes de la agricultura y de la ganadería. A ésta eran destinados los pastos existentes en los rastrojos, barbechos y «marines», contándose entre sus principales especies el ganado ovino, bovino, equino y porcino. Pero la principal función de la marina hospitalense era la agricultura, que pasó a convertirse de una agricultura de subsistencia en los siglos xii al xvi, en una agricultura de mercado, consecuencia de la expansión de los cultivos mediante la roturación de los «marines» litorales durante el siglo xviii, con la consiguiente introducción de nuevas especies. Al aumentar la producción se hizo posible la mejora de los transportes, de la vivienda, del nivel de vida y la exportación de los productos excedentes (Codina, 1971). Otra de las causas del aumento de la producción fue la realización del Canal de la Infanta, aprobado en 1818 y construido a expensas de los terratenientes de las villas (1) cuyos términos municipales regaba. A principios del siglo xx todas las parcelas eran de regadío, pudiendo distinguirse en el momento de la expropiación, en razón de su fertilidad, las clases siguientes: «fértil» o de regadío de primera clase, «regulares» o de regadío de segunda clase, «dolentes» (salinosas) o de regadío de tercera clase y «yermos o arenales», existentes éstos en pequeña cantidad (Memorias C.Z.F.). Las principales especies cultivadas eran las hortícolas, cuya producción en gran parte se destinaba a los mercados de Barcelona y Francia (2).

En este espacio, saneado y organizado en función de una producción agrícola fértil, era donde iba a implantarse la Zona Franca (figura 2). Los propietarios, en general, se negaron a abandonarlo, oponiendo una fuerte resistencia. A pesar de ello, la expropiación se llevó a cabo, resultando afectados más de quinientos propietarios. La mayor parte de las expropiaciones se efectuaron en el año 1927, quedando sin expropiar, por las dificultades que oponían, las grandes fincas situadas junto al antiguo Paseo agrícola y carretera del Port, las industrias instaladas en la zona y la Colonia Cantí, entre otras. La expropiación de estas

(1) Las villas que participaron en la construcción del canal fueron: Santa Creu de Olorde, Sant Feliu, Sant Joan Despí, Cornellá, Hospitalet y Sants (Cansa de la Infanta, 1879).

(2) Encuesta a ex-propietarios de los terrenos del C.Z.F.

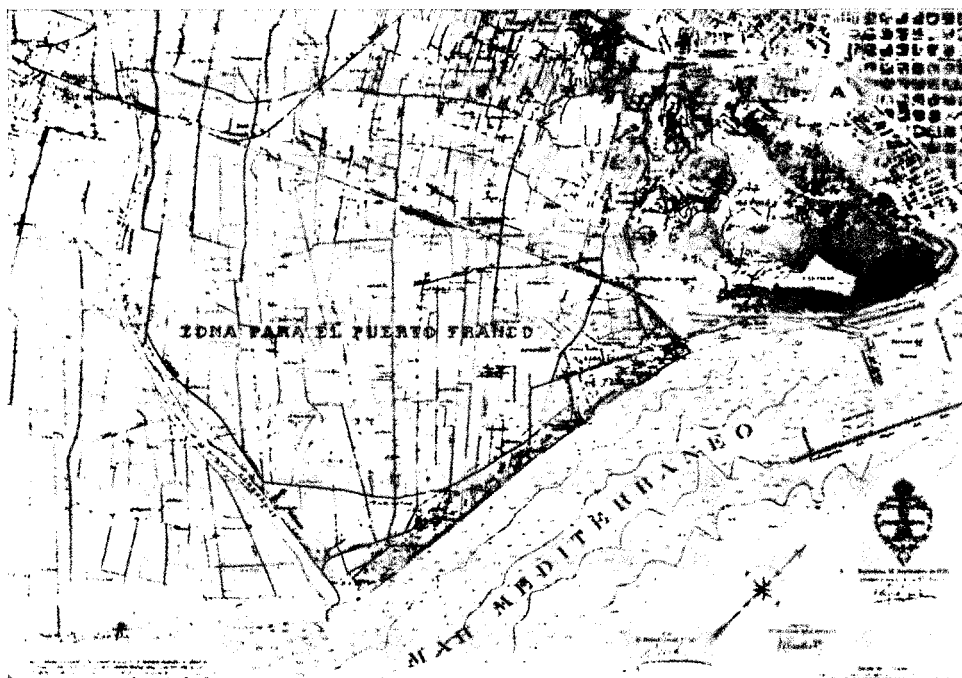


Figura 2.— La zona para el Puerto Franco en 1926.

fincas se llevaría a cabo tras prolongados pleitos en los años siguientes, destacando el problema de la Colonia Canti, grupo de viviendas habitadas por familias de condición modesta (algunas habían sido ya expropiadas de otros sectores de Barcelona y trasladadas allí) y cuya oposición era rotunda. Para solucionar este problema, el Consorcio les proporcionó una finca en «Casa Vehils», localizada en Hospitalet junto a la carretera del Prat Vermell, al sur de la actual Gran Vía (3), a donde escasas familias fueron a vivir. (El lugar, en aquel entonces, quedaba muy separado de Barcelona, donde muchos trabajaban, o del mar, ya que algunos eran pescadores, y estaba desprovisto de servicio municipal de transportes.) Fueron al fin expropiados en el año 1932. Los terrenos que en el área de la Zona Franca poseían los ferrocarriles M.Z.A. les fueron permutados por unos nuevos situados al otro lado de la vía, y se realizaron también las expropiaciones restantes: terrenos del Canal de la Infanta, de los Ferrocarriles Catalanes y del Cuartel de Carabineros.

Tras la expropiación de los terrenos, los agricultores que hasta entonces los habían cultivado siguieron haciéndolo durante más de treinta años, pero como arrendatarios del Consorcio, situación que duró hasta la llegada de las primeras

(3) Información obtenida de expropiados de Colonia Canti.

industrias en 1963, época en que comenzaron a ser despedidos. En 1964 los arrendatarios reanudaron la resistencia a abandonar los terrenos, argumentando que al no dedicarse el suelo a la función para la que había sido expropiado, es decir, para su conversión en Zona Franca, no sólo se negaban a marcharse, sino que algunos de ellos, incluso, reclamaban la propiedad de las que habían sido sus parcelas. Sólo tras diversas negociaciones pudo llegarse a un acuerdo (4).

EL POLIGONO INDUSTRIAL DE LA ZONA FRANCA

En la época en que se redactó el Plan Comarcal de Barcelona de 1953, todavía se pensaba en la creación de un importante puerto franco e incluso en la ampliación de su superficie. La ampliación de 250 ha se obtendría del encauzamiento y desvío del río Llobregat, espacio situado al O del cauce actual, hoy todavía tierra agrícola y calificado entonces como zona del puerto franco para industrias de categoría mediana y grande (5). Sin embargo, en 1964 la Comisión de Urbanismo de Barcelona (6) consideraba que dicha zona, de no ser ocupada por las industrias de régimen especial para las que fue creada, debería destinarse a algo beneficioso para la ciudad, indicando que

«La expropiación en su época para el establecimiento de una zona franca, significaba la posibilidad de un bien para el país e indirectamente para la ciudad» que «con el transcurso del tiempo y aun cambiando las circunstancias, la ciudad sigue esperando el beneficio de una adecuada utilización de la zona». Consideraba también que «el establecimiento, en el aspecto más general, de un vasto conjunto industrial en la zona de referencia, va contra el principio de descongestión ampliamente compartido. Es propósito de dicho principio el estructurar a la ciudad en órganos que funcionan coordinadamente pero con independencia de su continuidad física. En cierta manera, la descongestión se ha iniciado ya en la ciudad, y prueba de ello es el crecimiento de las poblaciones de las comarcas próximas. Si contemplamos el éxodo industrial hacia ellas (Vallés, Llobregat, Anoia, etc.) podemos darnos cuenta de su importancia». «La puesta en marcha de la Zona Franca en la forma proyectada, significaría en estos momentos yugular tal éxodo, y por consiguiente una regresión en un proceso conveniente para la ciudad.»

La Comisión de Urbanismo continuaba diciendo que la citada zona provocaría un aumento superior al ritmo normal de puestos de trabajo, de salarios y de la inmigración, calculando la citada Comisión en 427.000 personas las que dependerían de dicha zona, ocupando una superficie entre 1.336,4 y 2.360 ha. Expone también las razones por las que el establecimiento de un polígono industrial es algo muy positivo para la ciudad, como son la posesión de suelo industrial en condiciones óptimas y la ayuda que prestaría a la descongestión industrial, entre otras. Se dejaría también espacio para ensanchamiento y reserva del puerto de Barcelona y para el almacenamiento de mercancías. La industria que se establecería habría de ser específicamente portuaria, pero también podrían establecerse otras utilizaciones según las necesidades de la ciudad.

Por Ley 102/1965 de 17 de julio, se destinaron los terrenos del puerto

(4) Información obtenida de ex-arrendatarios de la Zona Franca.

(5) *Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia, memoria*, Barcelona, 1954.

(6) Ponencia para la revisión del Plan Comarcal, 1964.

franco a Polígono Industrial, reservando un sector de 400 ha para la ampliación del puerto comercial de Barcelona y otro para la instalación de industrias en régimen franco. En la Memoria sobre el Plan Parcial 1968 se justificará la necesidad del Polígono por *«el desarrollo dinámico y progresivo del Plan de Desarrollo Económico y Social, que propugna el establecimiento de industrias»*, *«por la escasez de suelo industrial en el término municipal de Barcelona»* y *«por el traslado forzoso de algunas importantes empresas industriales determinado efectivamente o previsto como secuela obligada de planes urbanísticos»*. Señala también la citada memoria la influencia consiguiente del Polígono en el desarrollo industrial de la región catalana, así como su excelente *«situación geográfica, que, por su orografía y régimen de vientos, permite la instalación de una zona o polígono industrial que no afectará al núcleo urbano propiamente dicho»*.

Características del Polígono

El Polígono industrial de la Zona Franca posee una extensión de 728 ha, lo que representa el 7 % de la superficie del término municipal de Barcelona. Figura entre los polígonos industriales más grandes de Europa, siendo superado por la zona industrial de Rotterdam, el polígono de la orilla izquierda del canal de Temenzen, en Bélgica, y por el polígono de Fos, en Marsella.

La naturaleza de su suelo, constituido por capas de aluviones, ocasiona diversos problemas a las empresas por la necesidad que tienen de construcciones especiales y el consiguiente coste adicional. El terreno es bastante llano, siendo pequeñas las pendientes de calles y colectores. Su emplazamiento en la margen izquierda del río Llobregat, por no haberse realizado todavía su canalización, es otro inconveniente por las repetidas inundaciones que se producen.

Su localización, sin embargo, es óptima por su proximidad al centro urbano barcelonés, área de mercado y fuente de mano de obra cualificada, beneficiándole además los medios de transporte municipales en cuanto a personal obrero se refiere (autobuses 109 y Enlace); estas comunicaciones se mejorarán con la futura construcción de la Línea VI del metropolitano, el cual enlazará con el barrio S^c del Besós y municipio de Santa Coloma (7). Datos favorables son su proximidad al centro de la ciudad (6 km), al puerto (contiguo a él), a las estaciones ferroviarias de la ciudad (8 km), y a la autovía de Castelldefels, situada al norte del Polígono y que enlaza con el Cinturón de Ronda y con las autopistas principales; de la estación ferroviaria de Cantunis parte un ramal de la RENFE que recorre el Polígono y del que se derivan apartaderos para varias empresas (SEAT, Mercabarna, Hierros y Aceros, S. A.). Algunos organismos públicos y entidades económicas de la ciudad le han proporcionado una serie de servicios que revierten en el incremento de los beneficios de las empresas industriales y comerciales y de almacenaje ahí instaladas. Las empresas ocupan el Polígono en calidad de arrendatarias de sus terrenos, por lo que obtienen amplios espacios a un precio asequible. Por todo ello, puede considerarse el Polígono como un lugar estratégico para el establecimiento industrial. Ello explica que el ritmo de su ocupación haya sido rápido: en 1974 está casi totalmente ocupado, a excepción de los terrenos

(7) Son escasas las empresas, como SEAT, que poseen sus propios servicios de transporte.

situados entre el puerto y el río Llobregat, recientemente concedidos para la ampliación del puerto.

En la actualidad se prevé la expansión del Polígono en su parte occidental con los espacios obtenidos de la desviación del Llobregat, tal como se señalaba en el Plan Comarcal de 1953 y fue ratificado en el reciente Plan Comarcal de 1974. Ello está dando nuevamente lugar a conflictos con los agricultores de El Prat de Llobregat, que se niegan a abandonar su tierra.

Por su tamaño, los solares del polígono industrial de la Zona Franca pueden clasificarse en dos categorías, aplicando el criterio empleado por el Plan de Ordenación Urbana y Territorial de la Comarca de Barcelona de 1974: primer grado o de mediana y gran industria, y segundo grado o de pequeña industria. Tan sólo el 1,8 % de los solares pertenece al segundo grado, porcentaje casi despreciable y generalmente ocupado por servicios colectivos (cuadro 1). Son dignos de mención los espacios ocupados por las empresas automovilísticas y del sector terciario (8). De la ocupación de la parcela, altura de la edificación, calidad de la construcción, estética y demás principios de planificación se ocupa el Consorcio de la Zona Franca.

CUADRO 1

Tamaño de los solares

Categorías	Tamaños en ha	N.º DE PARCELAS			%	
		Régimen ordinario	Régimen Z.F.	Total		
2.º grado	pequeña { {	menos de 0,1	0	—	2	1,8
		0,1 a 0,25	2	—		
1.º grado	mediana { {	0,25 a 0,5	13	—	54	50,9
		0,5 a 1	41	—		
	grande { {	1 a 2	27	1	50	47,1
		2 a 5	14	—		
		5 a 10	2	2		
		10 a 50	1	—		
50 a 100	1	1				
más de 100	—	1				
Total de empresas			101	5	106	

(8) SEAT llega a 1.421.267 m², Motor Ibérica a 517.687 m², ENASA a 348.610 m² y Mercabarna a 864.673 m².



Figura 3. — Montaje que muestra el estado de las obras y los proyectos en 1964.

Respecto a los espacios libres y edificios públicos, en la Memoria del Plan Parcial de 1968 se le destina un 17 % de la superficie total (cuadro 2). Los primeros están constituidos por los siguientes: una banda (100 m de ancho) a lo largo del río Llobregat; una banda lindante con los terrenos de RENFE; un 40 % y 20 % de las superficies destinadas a Mercabarna y a SEAT; en el sector A, una

CUADRO 2

Zonificación del Polígono

Zona Franca	234,5 ha
Zona Industrial régimen ordinario	219,8 »
Zona Unidad Alimenticia	85,5 »
Zona espacios verdes	52,0 »
Zona edificios públicos	7,9 »
Zona protección de carreteras	20,8 »
Viales	107,5 »
Total	<hr/> 728,0 ha

Fuente: Memoria Plan Parcial, 1968.

superficie de 8.250 m² y otra de 37.955 m², compatible con edificios administrativos del C.Z.F. y cuyo porcentaje de edificación será de un 10 % de dicha superficie; a lo largo de la calle A y entre las calles n.º 3 y n.º 5 se dedican otras dos zonas a parques y jardines, con una superficie total de 79.250 m².

La zona situada entre las calles n.º 3 y n.º 4 no ha sido destinada a espacio verde como al principio se preveía, sino ocupada en la actualidad por la empresa «S. M. Transporte de Barcelona, S. A.», con una superficie de 44.830,33 m². Respecto a la zona recreativa y de servicios públicos, en la citada memoria alcanza los 70.000 m², distribuidos por los sectores B, C, M y A, y parcialmente realizados en 1974. Está prevista también la construcción de campos de deportes, comedores, escuelas, guarderías y viviendas, pero solamente la empresa SEAT ha construido un polígono de viviendas junto al Paseo de la Zona Franca para sus empleados. Otras empresas trasladadas desde el interior del casco urbano pretenden que no necesitan construir esta serie de servicios, alegando que sus empleados ya los poseen en su residencia urbana.

La superficie destinada a viales en la mencionada memoria es del 14 %, aunque se añade: «*si bien puede sufrir modificaciones*»; es un porcentaje comparable con el destinado por algunos polígonos extranjeros (Dinamarca, del 5 al 23 %; Gran Bretaña, un 8,6 %, y Francia, un 14 %), donde en general no es más de un 20 %, excepto en los polígonos norteamericanos (*Revue Cahiers de L'IAURP*, febrero de 1969).

Factores de localización de las industrias instaladas

Las razones que han inducido a las diversas empresas a ubicarse en el Polígono han sido las siguientes (9): la mayor parte de las empresas, un 85 %, aducen como razón esencial el disponer de amplios espacios (Adisa, Marasia, Mapsa, etcétera) y la urgencia en el desalojo del antiguo establecimiento por ordenación urbanística, nocividad e insalubridad, molestias, etc. Son trasladadas desde el interior de la ciudad, cuya causa se remonta al Plan Comarcal 1953, que calificaba el suelo en residencial, industrial, mixto y otros usos, tolerando tamaños de planta hasta de 400 m² en zonas residenciales, y hasta de 2.000 m² en zonas de tolerancia; en zonas residenciales y mixtas existían plantas de reducido tamaño de inversión que, por el alto precio del suelo y por falta de terrenos equipados, veían impedidas sus ampliaciones futuras, lo cual era motivo de su traslado; muchas empresas lo hacen a otros municipios (Martorell, Vallés, etc.) o, dentro de Barcelona, a espacios libres, como es el caso del Polígono. Aunque en la Comarca existe suelo industrial aprobado, gran parte de él carece de equipamientos y de autopistas que enlacen unos polos con otros (Clusa Oriach, 1973). Al Polígono se han trasladado 20 plantas industriales de menos de 50 empleos y 40 plantas con más de 50 empleos.

Le sigue en importancia el factor facilidad de comunicaciones, al cual obedece la instalación de un 30,1 % de las empresas (Adisa, Ismael, Mateu Climen, etcétera, en función del puerto; Mercabarna en función de la autovía de Castelldefels; Hierros y Aceros, S. A., en función del ferrocarril, etc.).

(9) La información ha sido obtenida de los expedientes de las empresas depositados en el C.Z.F. y completada con encuestas a algunas de ellas. Deseamos agradecer al Consorcio de la Zona Franca las facilidades que han dado para este trabajo.

Un 11 % de las empresas se han instalado en el polígono inducidos por la presencia de otras (concretamente por la presencia de Gas Natural, Mercabarna, CAMPSA, empresas automovilísticas o químicas); entre éstas se encuentran Argón, que necesita abundante nitrógeno de Gas Natural, y que a su vez proporciona a Mercabarna nitrógeno líquido como sistema de refrigeración.

Otros motivos tienen menor importancia. Así, sólo un 6 % de las empresas aducen el ser la ciudad y la región un área de mercado de sus productos; un 5 % por ser zona bien equipada; un 4 % por disponer de franquicia aduanera; un 2 % por disminución de incentivos fiscales, y un 1 % por la oferta de terrenos a un precio asequible.

El sistema de arrendamiento es ventajoso por la libertad de movimiento que la empresa posee y porque el desembolso inicial es menor, pero algunas empresas han expuesto la desventaja derivada de este sistema, que les priva de las plusvalías que la posesión de los terrenos en propiedad podría proporcionarles en un futuro por el aumento constante del precio del suelo urbano.

Características de las industrias del polígono

Pueden distinguirse en el Polígono diversos sectores industriales perfectamente diferenciados en función de su actividad, de su tamaño, de sus necesidades

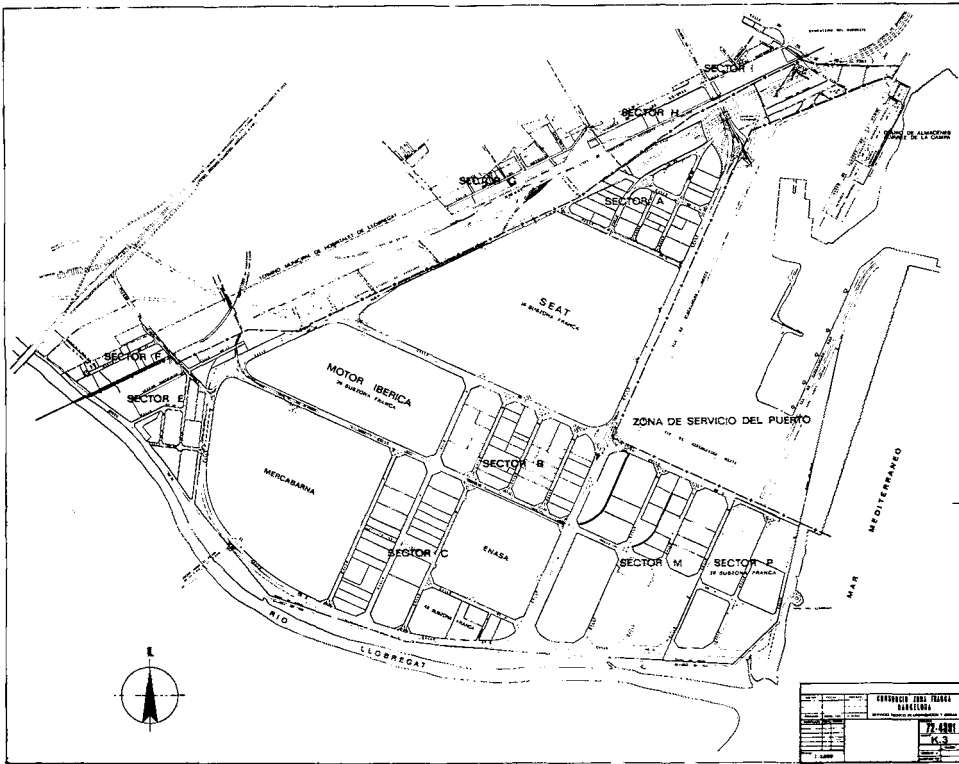


Figura 4.—Plano del Polígono Industrial de la Zona Franca en la actualidad.

de transporte; entre ellos el sector terciario, el de industria química y derivados, el de pequeña industria, el de las industrias que precisan ferrocarril, industrias de la alimentación junto a Mercabarna, el de transformados metálicos (figura 4).

De todas las actividades, la de transformados metálicos es la más importante por la superficie ocupada y por el número de empleos, sobrepasando los 2,6 millones de m²; en segundo lugar se encuentran las actividades pertenecientes al sector terciario (almacenes, transportes, etc.); y el de industria química (cuadro 3).

CUADRO 3

Distribución de la superficie, empleos y densidad de éstos entre las diversas ramas de industria

<i>empresas *</i> Número de	<i>Ramas de la industria</i>	<i>Superficie en m²</i>	<i>Empleos</i>	<i>Densidad media de empleo/ha **</i>
41	Transformados metálicos (automóviles, embarcaciones, auxiliares de estas industrias, etcétera)	2.660.701	38.098	133
17	Química	409.741	945	45
4	Alimentación	51.000	195	65
5	Construcción	44.254	270	70
3	Impresión y papelera	66.000	750	117
2	Textil y confección	13.994	490	494
3	Equipos de precisión (rayos X, regulación y control, electrónica)	21.848	430	184
4	Industrias diversas (hostelería, muebles, embalaje, bolígrafos, plumas)	50.837	605	112
67	Servicios (transportes, almacenes, navieras, E. Formación Profesional de SEAT, etc.)	1.617.401	2.911	152
146	Total	4.942.288	44.694	85,6

Fuente: Archivo del Consorcio de la Zona Franca.

* Han sido incluidas las empresas del Angulo del oeste y calle Motores.

** No se han incluido algunas empresas al hallar la densidad por desconocer el número de sus empleados.

El tamaño de las plantas industriales del Polígono es preferentemente medio y grande. El número de instalaciones de baja inversión es escaso, no encontrándose en el Polígono propiamente dicho sino en la calle de los Motores (cuadro 4). Son frecuentes las ampliaciones realizadas tras una primera implantación; éste es el caso de Gallital Ibérica, que aumentó su inversión de 35 millones a 95 millones de pesetas; Foret inició su implantación con 35 millones en el sector «E» y realiza una ampliación de 150 millones en el sector «M»; SEAT, ante la rees-

tructuración de su factoría, preveía una inversión de 2.700 millones de pesetas (figura 5).

Estableciendo una comparación de las empresas del polígono con las del conjunto del municipio de Barcelona, observamos una distribución totalmente opuesta en cuanto al volumen de inversión. En el municipio barcelonés es la pequeña inversión la que supera a las demás, a diferencia del Polígono, en el que predominan la media y gran inversión.

CUADRO 4

Clasificación de las empresas por la inversión realizada

Millones de ptas. *	Número de empresas	% Polígono	% Barcelona (1973)
0 — 5	11	9,4	65
5 — 20	61	52,5	23
+ 20	42	36,6	12

Fuente: Datos referentes al Polígono: Archivo C.Z.F.

Datos referentes a Barcelona: Clusa Oriach, 1973.

* No han sido incluidas las inversiones de Mercabarna ni de Motor Ibérica.

El total de empleos en el Polígono era en 1974 de 44.694 (incluidos los de la calle de los Motores), de los cuales el 73,8 % trabajaban en un 2,4 % de las empresas que poseen más de 500 empleos (véase cuadro 5). El Polígono no posee tantos empleos como la Comisión Técnica de Urbanismo preveía en 1964, y su incidencia sobre el espacio necesario para su alojamiento es todavía menor por ser muchas de las empresas trasladados del interior del casco urbano, las cuales llevan consigo gran parte de los empleos que anteriormente poseían.

CUADRO 5

Relación empresas-empleo

Número de empleos	% Empresas Polígono	% Empleos Polígono
menos de 10	1,7	0,04
11 — 20	9,0	0,3
21 — 50	34,7	3,6
51 — 100	19,9	4,4
101 — 250	24,8	10,7
251 — 500	7,4	6,7
+ 500	2,4	73,8
Total	100,0	100,0

Fuente: Archivo C.Z.F.



Figura 5. — La factoría SEAT en el Polígono Industrial de la Zona Franca.

La producción del Polígono está en función principalmente del mercado interior, tanto en lo que respecta a las materias primas como a los productos manufacturados, algo muy distinto a lo que se pretendía a principios de siglo, cuando se hicieron los primeros proyectos de instalación de un área comercial e industrial.

El comercio del Polígono con el exterior (10) es escaso, superando ampliamente las importaciones a las exportaciones. Entre las principales importadoras se cuentan las siguientes: «Bernardo Villanueva», que compra materias primas a Argentina; «Comercial Electricidad, S. A.», a Inglaterra, USA, Francia y Alemania. Entre las empresas exportadoras podemos citar a SEAT, que exportó, en 1973, un 22 % del total de la producción, de la cual un 47 % fue vendida a la C.E.E., un 32 % a la E.F.T.A. y un 20,4 % a otros países (Finlandia, Austria, Polonia, etc.); «Motor Ibérica», en 1973, un 7,4 % del total de ventas realizadas correspondió a la exportación, distribuida por Bélgica, Grecia, Holanda, Portugal, Inglaterra, Suiza, Colombia, Cuba, Egipto, Líbano, Guinea Ecuatorial, etc.

El medio de transporte utilizado por las empresas para la entrada de materias primas y la salida de productos manufacturados es esencialmente la carretera y el puerto, según se deduce de los expedientes de 78 empresas que se refieren a esta

(10) Solamente 63 empresas contestan este aspecto en sus expedientes en el C.Z.F.; los datos son del año en que se hace la solicitud.

cuestión. Le sigue el ferrocarril, y, para un pequeño número de empresas, la vía aérea. Debe señalarse que un elevado número de empresas no utilizan —o muy escasamente— el puerto, a pesar de que la Comisión Técnica de Urbanismo en 1964 calificaba al polígono como sector preferente para la localización de industrias relacionadas con el puerto.

Bibliografía

- ALIBES y otros: *Barcelona de Porcioles*, «Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo», Barcelona, septiembre-octubre, 1973.
- AMENGUAL, B.: *Zonas neutrales. Estudio sobre un proyecto de Zona Franca en el Delta del Llobregat*, Barcelona, Gustavo Gili, 1903 (publicado previamente en el «Diario de Barcelona», 1901).
- Amenagement des zones industrielles en Grande Bretagne, USA, Scandinavie et France*, «Cahiers de L'IAURP», París, n.º 14, febrero 1969.
- AYUNTAMIENTO DE BARCELONA: *Zonas Francas. Informe que eleva a las Cortes el Excmo. Ayuntamiento Constitucional de Barcelona sobre el proyecto de Ley autorizando al Gobierno para conceder el establecimiento de Zonas Francas*, Barcelona, 1915.
- Barcelona Hoy*, «Boletín de Londres», revista de información económica mundial publicada por el Banco de Bilbao, n.º 237, julio-agosto 1970.
- BORJA, J., y otros: *La Gran Barcelona*, Madrid, Alberto Corazón, 1972.
- CANAL DE LA INFANTA: *Demostración de la Razón y Derecho que asiste a la Junta directiva del Canal, titulado de la Serenísima Señora D.ª Luisa Carlota de Borbón*, 1789.
- CÍRCULO DE ECONOMÍA: *Gestión o caos: El Area Metropolitana de Barcelona*, Barcelona, Ariel, 1973.
- CLUSA ORIACH, J.: *La localización industrial en la Comarca de Barcelona*, serie «Análisis y Monografías», Comisión de Urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y otros municipios, Barcelona, 1973.
- CODINA, J.: *El Delta del Llobregat. La gent del fang*. Montblanc, 1966.
- CODINA, J.: *L'Hospitalet del Llobregat. 1573-1632*, Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat, 1970.
- CODINA, J.: *El Delta del Llobregat y Barcelona*, Barcelona, Ariel, 1971.
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA: *La base de nuestro futuro está en marcha*, Barcelona, 1971.
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA: *Memorias*, años 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932 y 1939-1944.
- DOMÉNECH, J.: *La problemática de la ampliación del puerto de Barcelona, el interés de la comunidad debe prevalecer ante el de unos pocos particulares en la desviación del río Llobregat*, «La Vanguardia Española», Barcelona, 20 de junio de 1974.
- El Consorcio de la Zona Franca de Barcelona*, «Mundo», Barcelona, marzo, 1970, páginas especiales.
- El Puerto Franco*, revisión del Plan Comarcal 1953, Barcelona, 1964.
- Hospitalet: Noticia geográfica*, Ponencia de cultura del Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat, 1969.
- IMASA: «*Imasurf*, revista de tratamientos de superficies», Barcelona, 1973.
- La creación de la 4.ª Subzona Franca*, «Solidaridad Nacional», Barcelona, 9 de septiembre de 1973.
- LLOBET, L.: *Las dos constantes de Motor Ibérica, S. A.: Investigación y exportación*, «Actualidad Española», Madrid, junio de 1974.
- MOTOR IBÉRICA, S. A.: *Memoria*, Barcelona, 1973.
- PALMA DE MALLORCA: *Prat de Llobregat*, ensayo histórico, Ayuntamiento de Prat de Llobregat, 1958.
- PEDRET MUNTAÑOLA, J.: *Necesidad de mayor impulso a la prolongación del Metro*, «La Vanguardia Española», Barcelona, 10 de febrero de 1974.
- Plan de ordenación de Barcelona y su zona de influencia: Memoria*, Barcelona, 1954.

- Plan General de Ordenación del Puerto: Memoria*, Barcelona, 1964.
- Plan General de Ordenación urbana y territorial de la Comarca de Barcelona*, Barcelona, 1974.
- Plan Parcial de Ordenación Urbana de los terrenos de propiedad del Consorcio de la Zona Franca de Barcelona: Memoria*, Barcelona, 1967.
- SAVEY, S.: *Structures industrielles et industrialisation en Languedoc-Roussillon*, «Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie», Montpellier, 95.º année, tome 6, n.º 4, octobre-décembre de 1972.
- SEAT: *Boletín de empresa*, Madrid, julio 1973.
- SEAT: *Seat Exprés*, folleto monográfico, Madrid, 1973.
- SEAT: *Boletín económico financiero*, Madrid, febrero 1974.
- SEAT: *Memoria*, Madrid, 1973.
- SUREDA CANALS Y CASAÑAS: *Desarrollo del Polígono Industrial del Consorcio de la Zona Franca*, «Materiales, Maquinaria y Métodos para la Construcción», Barcelona, n.º 15, abril 1968.
- TARRAGÓ, S.: *El Pla Macià o La Nova Barcelona (1931-1938)*, «Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo», Barcelona, n.º 90, julio-agosto 1972.
- TRIAS FARGAS, R.: *Análisis económico del Puerto de Barcelona*, Servicio de estudios del Banco Urquijo, Madrid, Moneda y Crédito, 1968.
- VILAR, P.: *Barcelone*, «Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest», Toulouse, 1934.
- VILAR, P.: *La vie industrielle dans la region de Barcelone*, «Annales de Géographie», París, 1929.
- VILAR, P.: *Le port de Barcelone*, «Annales de Géographie», París, 1936.
- VILAR, P.: *Catalunya dins l'Espanya moderna*, Barcelona, Edicions 62, 4 vols., 1964.

La zone franche de Barcelone; du port franc au polygone industriel (résumé)

Le polygone industriel de la zone franche, au SO de Barcelone, le plus vaste de ceux qui existent dans cette agglomération industrielle, s'étend sur une surface de 728 hectares.

Dès le début du xx siècle, les terres agricoles du delta du Llobregat commencèrent à être menacées par la croissance de Barcelone, et c'est pour cet espace là, que vont lutter des groupes sociaux aux intérêts spécifiques différents (agriculteurs, commerçants, industriels). L'expropriation des agriculteurs à l'effet de la création d'une zone industrielle et commerciale liée au port, et la conversion postérieure de cet espace en polygone industriel est un exemple de cette lutte d'intérêts.

Actuellement les industries de transformés métalliques dominent amplement, suivies par les (équipements) de transports et (magasinage) entrepôts, et par les industries chimiques. En 1974 le total des emplois existents au polygone était de 44.700.

The «Zona Franca» of Barcelona. From the «Puerto Franco» to the industrial estate (abstract)

The industrial estate of the «Zona Franca», situated to the southwest of Barcelona, occupies an area of 728 hectares and is the most extensive of those that exist in this industrial conglomeration. From the beginning of the 20th Century, the agricultural land of the delta of the Llobregat began to be menaced by the growth of Barcelona, and this space will be struggled over by social groups with different specific interests (farmer, businessmen, industrialists). The expropriation of the farmers for the creation of a free industrial and commercial zone linked to the port, and the later conversion of this space into an industrial estate is an example of this conflict of interests. At the present time, the refined metals industry dominates, followed by transportation and warehousing facilities, and the chemical industry. In 1974, the total number of existing jobs in the estate was 44.700.