

## CIUDAD Y TERRITORIO

## ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LV, Nº 218, invierno 2023

Págs. 1087-1106

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2023.218.6>

CC BY-NC-ND



# Entre la periferia objetiva y subjetiva: la producción socioespacial de los barrios de la Zona Franca de Barcelona

Alejandro MORCUENDE-GONZÁLEZ <sup>(1)</sup>Lluís FRAGO-CLOLS <sup>(2)</sup><sup>(1)</sup> Investigador postdoctoral – María Zambrano. Universitat Rovira i Virgili de Tarragona (URV)<sup>(2)</sup> Profesor Lector. Universitat de Barcelona (UB)

**Resumen:** La complejidad creciente del fenómeno urbano urge a una revisión de la lógica centro-periferia, que vaya más allá de los habituales criterios objetivos con los que identificar las áreas periféricas. Para ello se parte de los barrios de la Zona Franca de Barcelona como caso de estudio. A través de una periodización de su producción socioespacial, se analiza la evolución de su condición periférica por medio de cuatro periodos históricos, bajo la hipótesis de hallar elementos empíricos que verifiquen el paso de una periferia objetiva a la constitución de sujetos periféricos: a) 1850-1901: Ruralidad dominante e industrialización incipiente, b) 1901-1950: el proyecto del Puerto Franco, c) 1950-1993: la segunda industrialización y d) 1993-actualidad: crisis industrial, terciarización y logística. Con sus elementos periféricos –distancia, pobreza, marginalidad– y no periféricos –inversiones, actividades centrales, no predominio de la función residencial–, el caso de estudio revela el carácter subjetivo de la condición periférica, informando a la vez sobre los actuales procesos urbanos: polimórficos, multiescalares y diferenciales.

**Palabras clave:** Producción socioespacial; Periferias; Periodización; Zona Franca.

Recibido: 08.07.2022; Revisado: 18.05.2023

Correo electrónico: [alejandromorcuende@urv.cat](mailto:alejandromorcuende@urv.cat) ; Nº ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0350-7109>Correo electrónico: [lfrago@ub.edu](mailto:lfrago@ub.edu) ; Nº ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4472-4169>

Los autores agradecen los comentarios y sugerencias realizados por los evaluadores anónimos, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

## Between objective and subjective periphery: the socio-spatial production of Zona Franca neighbourhoods in Barcelona

**Abstract:** The increasing complexity of urban phenomena demands a reassessment of the traditional center-periphery dichotomy, surpassing the traditional objective criteria employed to delineate peripheral areas. In pursuit of this objective, the Zona Franca neighborhoods in Barcelona serve as a study case. By employing a periodization approach to examine their socio-spatial development, this analysis aims to unravel the evolution of their peripheral nature, thus substantiating the transition from an objectively defined periphery to the formation of peripheral subjects. The four historical periods considered are as follows: a) 1850-1901, characterized by a prevailing rural landscape and incipient industrialization; b) 1901-1950, marked by the advent of the Free Trade Zone project; c) 1950-1993, witnessing a second wave of industrialization; and d) 1993-present, encompassing industrial crises, tertiarization, and the rise of logistics. By scrutinizing both peripheral aspects, such as distance, poverty, and marginality, and non-peripheral aspects, such as investments, central activities, and a diminished residential dominance, the case study reveals the subjective nature of peripheral conditions while concurrently providing insights into contemporary urban processes that are polymorphic, multi-scale, and differentially nuanced.

**Keywords:** Sociospatial production; Peripheries; Periodization.

### 1. Introducción

Este artículo parte de la necesidad de revisar el concepto periferia, una vez que la hipótesis de la urbanización planetaria estaría verificándose y haciendo más compleja la realidad urbana (LEFEBVRE, 1970; BRENNER & SCHMID, 2015; MORCUENDE, 2020, 2021a). Sin un elemento discreto y delimitable con el que distinguir aquello que es y aquello que no es ciudad, la periferia no puede ya constituirse como su mero contorno. Tampoco puede definirse apenas como la periferia objetiva, la periferia *en sí*, entendida como todo lugar distante, dependiente, pobre y marginal, en referencia a un centro. Unos criterios que homogeneizan una realidad formada, no sólo por condiciones urbanas diversas, si no por gentes y modos de vida cada vez más heterogéneos. Las periferias, esa variedad de lugares, hoy acogen actividades centrales, no predomina ya el uso residencial –los barrios dormitorios–, toman conciencia a través del arte y la cultura, entre otras transformaciones que urgen la tomada en consideración también de elementos subjetivos.

Vale la pena revisar el concepto bajo la convicción de que las periferias informan sobre el estado actual y el desarrollo futuro de la urbanización. Y vale la pena hacerlo ampliando el concepto mismo de periferia, en lugar de inventar otros, por la sencilla razón de que en muchas partes del mundo las periferias reclaman *para sí* dicho concepto (D'ANDREA, 2020).

Para esta reflexión se toma como caso de estudio a los barrios de la Zona Franca de Barcelona, que vienen siendo analizados en los últimos años (MORCUENDE, 2018). Como se verá a lo largo del texto, dicha área conserva elementos periféricos, siendo un lugar indefinido –donde la ciudad cambia de nombre (CANDEL, 1957)–, incompleto, acogiendo usos que el centro no quiere –vertederos, industrias, prisiones–, con una urbanización espontánea, entre otros. Sin embargo, presenta también elementos no considerados periféricos, pues nunca fue una periferia industrial –la primera corona alrededor del centro, como sería el barrio de Sants, el más central del Distrito Sants-Montjuïc– o residencial como tal –los barrios de aluvión de las décadas centrales del siglo XX, como serían los barrios del Bellvitge y el Gornal, en el municipio colindante de Hospitalet de Llobregat– (ARTEAGA, 2005); no hay un dominio de la función residencial –es un área con más trabajadores que residentes–, ha sido objeto históricamente de fuertes inversiones económicas, y alberga usos centrales –las sedes de las diferentes consejerías de la Generalitat de Catalunya son los más recientes–.

La Zona Franca es además una de las piezas urbanas más desconocidas de su Área Metropolitana. Los dos barrios administrativos en los que se organiza, ocupan 25,3 km<sup>2</sup>, una cuarta parte de la superficie de Barcelona, albergando, sin embargo, tan sólo el 2% de su población, que ha ido aumentando desde los 3716 habitantes en 1981 hasta los 32448 en el año 2021, con un fuerte incremento a inicios del siglo XXI,

de acuerdo a los distintos censos y padrones. El material científico del que se dispone es escaso: existen informes datados en los años setenta, cuando los ayuntamientos democráticos de recién constitución tras la dictadura franquista, necesitaban informaciones descriptivas sobre las ciudades y sus barrios (BONAL & COSTA, 1977; 1978; MORCUENDE, 2016), monografías sobre alguno de sus barrios (OLIVES & ESTRUCH, 1965; BAÑOS, 1993; OBÓN & al., 1999; LÓPEZ, 2013) y unos pocos artículos (GARCÍA, 1974; ORTEGA, 1977). En cambio, el material periodístico y literario es el más abundante (CANDEL, 1957; 1968; 1988). Sus características y su desconocimiento hacen de estos barrios un genuino caso de estudio de la evolución de la condición periférica.

Este artículo tiene como objetivos: a) proponer una periodización que facilite una aproximación sintética y coherente a la producción socioespacial de los barrios de la Zona Franca, una periferia científicamente desconocida “sin historia, pese a la gran historia que tiene” (CANDEL, 1993); y b) a partir de esos periodos, ofrecer una explicación de su condición periférica, en relación a Barcelona. Periodizar a distintas escalas el uso del tiempo y del espacio, desde 1850 contribuye, no sólo a escrutar el papel de estos barrios en la construcción de Barcelona, sino también a la comprensión de las recientes transformaciones en la producción del espacio de las periferias. Así, el artículo presenta, en primer lugar, el actual debate entorno a la periferia objetiva y subjetiva y justifica la pertinencia del caso de estudio para su verificación empírica. En segundo lugar, se detalla la metodología utilizada en esta investigación, para, en tercer lugar, desarrollar los cuatro periodos analizados, y, finalmente, abordar a modo de conclusión la emergencia de sujetos periféricos en los barrios de la Zona Franca.

## 2. De la periferia objetiva a la subjetiva: elementos conceptuales

La organización centro-periferia en las ciudades surge con la implantación del sistema capitalista, y con la difusión de la primera industrialización. Las ciudades precapitalistas se caracterizaban por tener un espacio interior homogéneo, y una coexistencia de diferentes usos. Así, la periferia apareció junto con la expansión de las ciudades y la explosión demográfica, una vez superado el estricto límite entre murallas urbanas y no urbanas (CARRERAS, 2017).

Se establecía así un centro claramente delimitado –la ciudad preexistente– y una zona de

expansión –donde se ubicaban las nuevas viviendas e industrias–. La literatura inglesa del siglo XIX, o las primeras descripciones científicas del capitalismo industrial como *La situación de la clase obrera en Inglaterra* de Engels, ilustran un centro cada vez más cosmopolita y bullicioso, y una periferia marcada por un paisaje de viviendas populares y chimeneas humeantes.

De este modo se creó la organización centro-periferia, mediante la separación de funciones urbanas y la segregación residencial. Las primeras aproximaciones académicas a la organización centro-periferia de la Escuela de Sociología de Chicago se centraron en la distribución de los distintos grupos sociales en zonas centrales y anillos periféricos. Los sucesivos modelos de la Escuela, cada vez más complejos, diseñaron la categoría de ciudad norteamericana con el *Loop* como paradigma central, y la segregación social y étnica definiendo los demás sectores (PICÓ & SERRA, 2010).

En los años sesenta, el debate sobre la organización centro-periferia se reorientó con las investigaciones de Ruth Glass sobre los procesos migratorios en Londres. Con el concepto de gentrificación, Glass quería mostrar la nueva dirección de los movimientos de los distintos grupos sociales. Si los modelos de Chicago describían un movimiento centrífugo, de invasión-sucesión de los anillos periféricos, la gentrificación vino a describir un movimiento centrípeta de reconquista del centro por parte de las clases medias y altas.

La aparición de nuevas centralidades, a través de la proliferación de infraestructuras de comunicación, y la difusión, siguiendo estas autopistas, de centros comerciales, hospitales, universidades, entre otros, han ido quebrando las direcciones centrífuga y centrípeta de la lógica centro-periferia (CARRERAS & al., 2017; FRAGO, 2021). Sin embargo, todas estas posturas han consolidado una fuerte visión objetiva de la periferia, que en este texto pretendemos cuestionar y reelaborar.

Pero ¿qué se entiende por periferia objetiva? La periferia objetiva se define en función de criterios espaciales –o urbanos–, sociales y políticos. El primer criterio es la distancia, cuando por periferia se entiende el contorno, la proximidad o incluso el punto distante en relación con un centro. El segundo criterio, de carácter político y urbano, es la dependencia. La imagen más común de esta dependencia es la contenida en los “barrios dormitorio”, donde vive más gente de la que trabaja, porque es un lugar sin centralidades y es necesario desplazarse hasta el centro para realizar muchas actividades cotidianas.

Por último, el criterio social de deficiencia que presenta a la periferia como desordenada, degradada, con espacios públicos, viviendas y transportes de baja calidad, y con altos índices de pobreza y marginación social (ARTEAGA, 2005; OYÓN & al., 2021).

Además de estos criterios, existen otras formas de objetivar la periferia, esta vez como proceso histórico. Con la industrialización aparecieron las periferias industriales, situadas en los primeros anillos perimetrales alrededor del centro. En la actualidad, estas zonas ya están integradas en el tejido urbano, acogiendo áreas industriales en desuso o nuevos usos, generalmente terciarios o culturales. En las décadas centrales del siglo XX se construyó la periferia residencial, rompiendo el vínculo entre la residencia y la industria propio de las periferias industriales, dando lugar a la segregación residencial y al estigma periférico. Finalmente, en las últimas décadas del siglo pasado, aparecieron las periferias dispersas, fruto de la pérdida de población de las aglomeraciones creando nuevas centralidades (DEMATTEIS, 1996; ARTEAGA, 2005). Para el caso de Barcelona, este debate quedó recogido en la obra *El futur de les perifèries. Canvi*

*econòmic i crisi social a les metròpolis contemporànies*, coordinador por Joan Roca y publicada en 1994.

Se podría completar esta definición objetiva de periferia añadiendo otros criterios además de los orígenes históricos: a) estas áreas solían ubicarse en territorios periféricos, alejados del centro, y de difícil acceso, por situarse en deltas, montañas, o riberas, como serían las periferias ubicadas en los ríos Llobregat y Besòs en el caso del Área Metropolitana de Barcelona, como serían los municipios de Cornellà de Llobregat, Sant Boi, Hospitalet de Llobregat, El Prat de Llobregat o Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Sant Adrià del Besòs y Montcada i Reixac (FIG. 1); b) fueron formados por tejidos nuevos, habitualmente constituidos por bloques plurifamiliares aislados, donde ubicar a muchas personas en poco espacio en las distintas oleadas migratorias; c) fueron construidas con graves deficiencias tanto en las viviendas —materiales de baja calidad, sin ascensores, etc.— como en los espacios públicos —sin alumbrado, servicios públicos, transporte, entre otros—; y d) una composición social caracterizada, primero, por la migración interna en el Estado español,

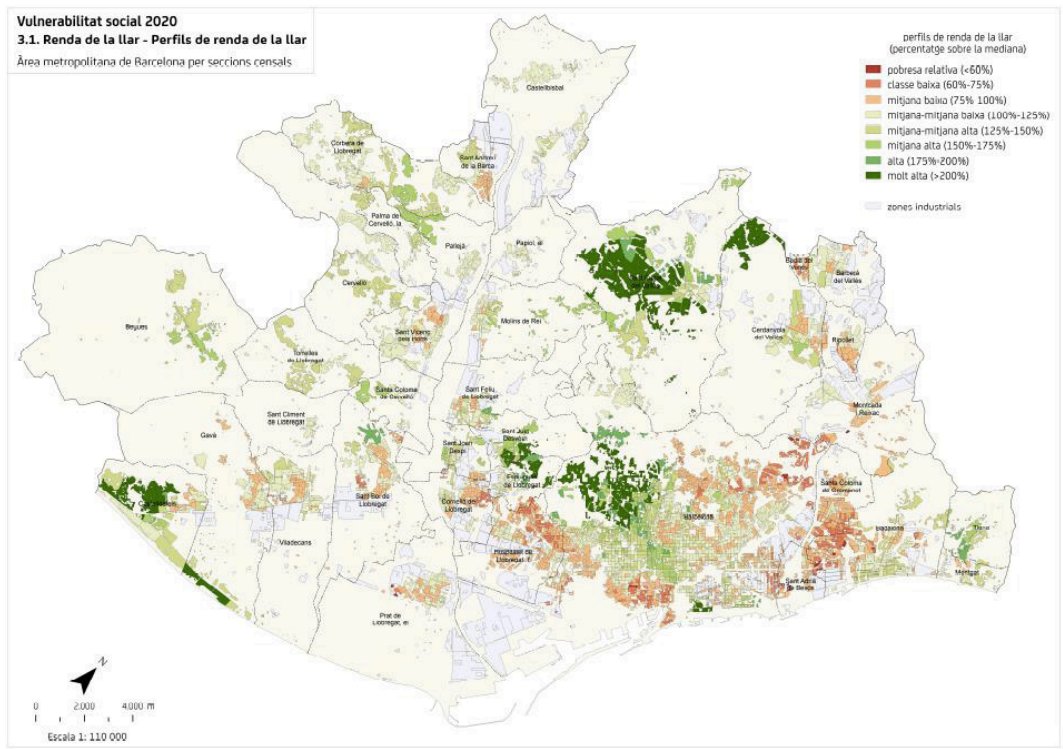


FIG. 1 / La periferia objetiva en el Área Metropolitana de Barcelona, a partir de la Renta Familiar, 2020

Fuente: RUIZ & MARCO & VELASCO, 2020

### Los barrios de la Zona Franca de Barcelona

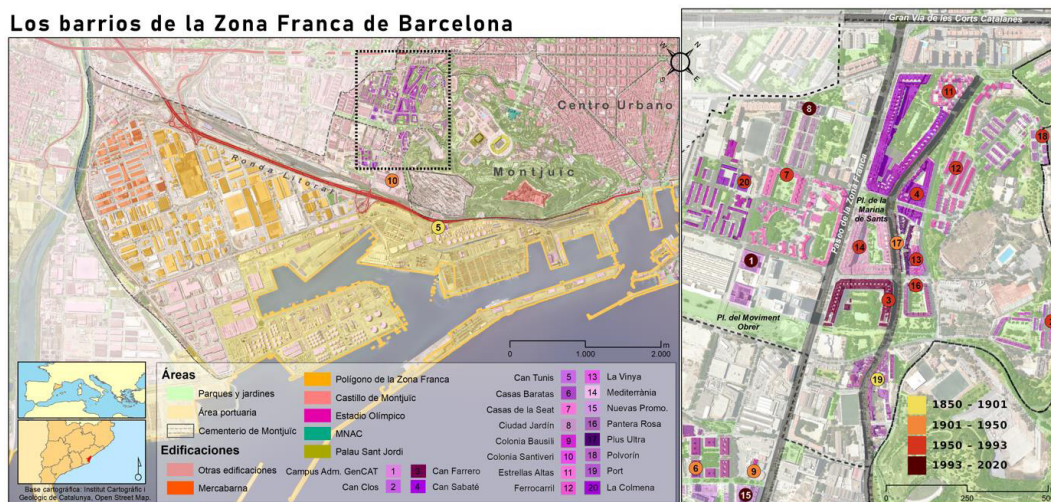


FIG. 2 / Localización y evolución de los Barrios de la Zona Franca

Fuente: Elaborado por LLOBERAS, D y MORCUENDE, A.

y más tarde, con la migración extracomunitaria, por ser poblaciones con elevadas tasas de personas sin estudios, con rentas familiares medias por debajo de la media metropolitana, entre otras características (SOLA-MORALES, 2008; RUIZ & MARCO & VELASCO, 2020).

La periferia objetiva suele representarse a través del análisis cuantitativo y la cartografía. La representación cartográfica de los datos cuantitativos es la forma más utilizada para definir las zonas periféricas, según la renta familiar media, las tasas de desempleo y las categorías profesionales, las características sociales o educativas, las condiciones físico-urbanas, entre otras. Estos análisis son esenciales para la geografía urbana y la sociología, también para el debate sobre la vida en las periferias, como por ejemplo se muestra en la propuesta de D'ANDREA (2020), donde se identifican seis patrones territoriales en el municipio de São Paulo, y se define la periferia como aquellas áreas "compuesta por los distritos donde más del 20% de los hogares tengan ingresos per cápita de hasta medio salario mínimo" (D'ANDREA, 2020, p. 27).

Sin embargo, en las diferentes secuencias históricas estos datos presentan las zonas periféricas como estáticas y homogéneas, como si nada hubiera ocurrido y nada hubiera cambiado. Si bien esto demuestra el poder explicativo del espacio como reproductor y cronificador de las desigualdades socioespaciales, los esfuerzos cuantitativos para definir las zonas vulnerables desde el punto de vista socioespacial las tratan como si todos estos territorios formaran

juntos una única periferia. De ahí la necesidad de revisar el concepto de periferia.

La condición periférica de los barrios de la Zona Franca, no se debe ni a un proceso de explosión de la aglomeración (como los barrios de aluvión), ni a un proceso de implosión (como las áreas centrales). En este caso, puede observarse empíricamente la metáfora lefebvriana de las implosiones-explotaciones, la convivencia de continuos procesos de reestructuración bajo la lógica de la innovación y la obsolescencia de las formas urbanas (LEFEBVRE, 1970; BRENNER, 2014; MORCUENDE, 2021b; CAMERIN, 2022). Es seguramente por ello, que estos barrios no encajan completamente en la definición de periferia rural, como tampoco de periferia industrial o de periferia marginada, del modo definido por ARTEAGA (2005). Su extraordinaria fragmentación urbanística, social y política nunca facilitó la constitución de una única condición periférica, que bien expresa la FIG. 2, con hasta 15 barrios semi-independientes, urbanísticamente muy distintos, aunque todos con plazas y espacios públicos que los articulan desde el interior, lo que provoca una muy baja interacción entre ellos, especialmente los ubicados en la zona meridional (Can Clos (2), el desaparecido Can Tunis (5), Las Casas Baratas (6), La Colonia Bausili (9), y Colonia Santiveri (10)).

A pesar de presentar evidentes características de periferia, como el aislamiento y la accesibilidad –hasta 2018 eran los únicos barrios de Barcelona sin parada de metro–, la pobreza –el nivel socioeconómico de las distintas secciones censales son consideradas Media-Baja (79-100)

o Baja (63-79) para una media de base 100–, con ocupaciones mayoritariamente poco cualificadas, una renta media de entre 24 000 y 28 000 euros –35 163€ para la media de Barcelona–, la marginación y el estigma, muy pocos análisis académicos y/o políticos sitúan a los barrios de la Zona Franca en la periferia, o áreas prioritarias para la actuación social y urbana. La condición periférica parece saltar por encima de ellos, en la vertiente suroccidental del Llobregat, hasta los barrios de Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Boi o El Prat de Llobregat; aquellos que mejor encajan en los criterios objetivos de periferia. El topónimo “Zona Franca” ha resultado siempre ser mucho más autoreferencial internamente que externamente, donde son más utilizados los topónimos locales: “Can Tunis”, “Casas Baratas” o “Polvorín”, los barrios más fuertemente estigmatizados desde el exterior. No existe, pues, ni en el interior ni en el exterior una unidad que haga referencia al área. La poca atención científica, sin informes e investigaciones recientes y actualizadas, explican también gran parte de este problema.

Su unidad, aunque incipiente y frágil, tiene que ver con un proceso de politización, de reconocimiento y del establecimiento de unas necesidades propias frente a otros barrios, como Sants. Ese proceso de politización surge del ciclo de movilización 2011-2015, que tiene lugar en las principales metrópolis de España, y cristaliza en la campaña electoral municipal de 2015. Esto conduce a movilizar el concepto periferia subjetiva, o sujetos/as periféricos/as (D’ANDREA, 2013; NAKANO & GONÇALVES & REIS, 2021).

No se trata ya de definir la periferia de manera cuantitativa y objetiva, “sin prestar mucha atención al sentido mismo de la voz, como si éste fuera evidente, monolítico, y refiriera a un objeto simple y unidimensional” (HIERNAUX & LINDÓN, 2004, p. 102), sino de establecer definiciones cualitativas que, reinterpretando a D’ANDREA (2020), tienen que ver con: a) la utilización de periferia como aglutinador de las opresiones de clase, género, raza y territorio (GUILLUY, 2019); b) la afirmación política a partir de la identificación de necesidades comunes; c) la afirmación de las diferencias; d) la sistematización de la propia historia; e) el fin de la necesidad de mediadores; f) una producción de conocimiento propia; g) la organización en un sinfín de colectivos y h) una expresión cultural y artística particulares.

Aun cuando desarrollado en el contexto latinoamericano, el concepto periferia subjetiva bien puede estimular el debate sobre la producción socioespacial de las periferias en las ciudades

de todo el planeta (D’ANDREA, 2021). El *Diccionario de las periferias*, editado en 2017 por el colectivo *Carabancheleando* (Madrid), es una muestra de que, al menos en el caso español, se están dando casos de epistemología periférica, esto es, la periferia pensando sobre sí misma y la ciudad, hasta el punto de ofrecer todo un lenguaje sobre las mismas.

Para ello, el análisis de la condición periférica de la Zona Franca está teóricamente vinculado, también, a la triplicidad del espacio de Lefebvre. Con esta tríada, Lefebvre armaba a los Estudios Urbanos de una teoría sobre la producción material, científica y simbólica de las relaciones existentes entre el espacio y la sociedad (LEFEBVRE, 1974). Un espacio social compuesto por: a) el espacio concebido (las representaciones del espacio) que se apoya *en convenciones sociales que establecen qué elementos se relacionan entre sí y cuáles se excluyen. Estas convenciones son aprendidas, pero no son inalterables; de hecho, a menudo son disputadas, impugnadas y negociadas en un contexto discursivo (político)* (BRENNER, 2014, p. 74); b) el espacio percibido (las prácticas espaciales) “se refiere a las redes de interacción que surgen en la vida cotidiana (por ejemplo, la conexión entre la residencia y lugar de trabajo) o en el proceso de producción (redes de producción e intercambio). Estas redes se basan a su vez en la materialidad: en las redes de calles y caminos, en las casas y en los lugares de producción” (IBID, p. 73-74); y c) el espacio vivido (los espacios de representación) que se refiere “al proceso de significación, que se vincula a un simbolismo (material): la producción de sentido da a los espacios un contenido simbólico y los convierte así en espacios de representación” (IBID, p. 74).

### 3. Metodología

La evolución de la producción socioespacial y la condición periférica de los barrios de la Zona Franca se analizan a través de una periodización, entendiendo este análisis como un ejercicio que parte de la comprensión del tiempo y el espacio como realidades históricas, que juntos “son la sociedad humana en proceso, esto es, realizándose, y esa realización se da sobre una base material: el espacio y su uso, el tiempo y su uso” (SANTOS, 1996, p. 79). Cada uno de los periodos son a su vez, pedazos de tiempo definidos en base a las variables ascendentes de cada uno de ellos, que interactúan y aseguran la totalidad. El retroceso de dichas variables, su desaparición, o la aparición de otras nuevas, puede desatar rupturas espacio-temporales que

den paso a un nuevo período. Los parámetros del análisis en cada uno de ellos son la dominación político-económica en cada momento, y los procesos urbanizadores que la acompañan.

A partir de fuentes documentales, cartográficas y fotográficas –principalmente obtenidas del Archivo Histórico de Sants–, así como a través de la observación y el trabajo de campo, se ha realizado un ejercicio de sistematización y organización de la información cuyo resultado son dos trabajos con los que aún no se contaba. En primer lugar, se presenta un mapa a diferentes escalas, en la que se recogen el contexto espacial de la Zona Franca, con los objetos geográficos que determinan su localización –mar, montaña y río–, y las importantes infraestructuras y equipamientos que los rodean –Polígono industrial, Puerto, Ronda Litoral, entre otros–, así como las diferentes barriadas –las unidades más pequeñas– que han ido dando forma a sus dos barrios administrativos (Fig. 2). Su importancia y aportación científica residen en la reunión de todas las unidades residenciales que componen el caso de estudio, con el que se pretende ilustrar la enorme fragmentación urbanística y toponímica. No se cuenta, hasta el momento, con ningún tipo de cartografía en este sentido. Esta cartografía temática debe servir como guía cuando se aborda la producción espacial de dichos barrios a lo largo del texto.

Y en segundo lugar, una esquema formado por cuatro periodos mediante los cuales

aprehender el desarrollo urbano y social de dichos barrios, que se presenta a modo de conclusión, o como aportación al debate sobre la periferia objetiva y los sujetos periféricos. Esta periodización pretende facilitar el análisis de las variables explicativas de cada periodo, y no persigue el rigor o la exhaustividad de los hechos históricos. Las fuentes de las que se dispone son aún hoy dispersas, incompletas, y a menudo, con informaciones contradictorias. La mayoría de ellas son de carácter periodístico o literario, excelentes retratos del ambiente cultural y social, y escritos desde el interior de los barrios, referenciadas anteriormente. Esta periodización, sin embargo, esta realizada desde el exterior, con las virtudes y defectos metodológicos que eso pueda conllevar.

#### 4. Periodización socioespacial del área de estudio

##### 4.1. 1850-1901: la periferia rural y el espacio ignorado

Es harto complicado imaginar cómo eran los barrios de la Zona Franca en su origen, a mediados del siglo XIX. El actual paisaje, dominado por las imponentes instalaciones del puerto, impiden conocer el pasado de estos barrios, en la entonces realmente existente marina, sin recurrir a antiguas fotografías y mapas. Hace más de



FIG. 3 / Vista desde Montjuïc de los campos, las fábricas y la Playa de Can Tunis, 1897

Fuente: Arxiu Històric de Sants, AMDS4-492

un siglo y medio, la zona que se extiende desde el Río Llobregat a la montaña de Montjuïc, era un entorno eminentemente rural, como muestra la Fig. 3, en la que se observa un paisaje dominado por lo agrícola (BAÑOS & NAVARRO, 2009).

En ese entorno surgen las dos barriadas originales: Can Tunis y Port. La primera pista sobre los remotos orígenes de Can Tunis se encuentra en la colección *Tots el barris de Barcelona* de Jaume Fabre y Josep María Huertas Clavería. El capítulo al que se hace referencia, titulado *Can Tunis, un barri en agonia*, se inicia citando el 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.

Por su parte, en *Can Tunis, l'ocàs d'un barri*, Julio Baños sitúa ese origen a partir de 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.

La fecha aproximada de 1850 da inicio a los procesos urbanizadores que han ido dando forma hasta hacer desaparecer a Can Tunis, razón por la cual esta periodización arranca en esa fecha. La vida tradicional entonces debía ser muy parecida a la que describió Jaume Codina en *La gent del fang*: 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, y el descubrimiento de los pozos artesianos en 1877 (CODINA, 1971). A mitad del siglo XIX se llevó a cabo la desecación del estanque de Port, una actuación promovida por la Sociedad Agrícola que pretendía instalar una nueva zona industrial, que tardó años en llegar por los sucesivos problemas de inundaciones y salubridad de la zona (FABRE & HUERTAS, 1976).

Con el avance del siglo XX el contraste con lo anteriormente mencionado se agudiza, de acuerdo a los diferentes relatos consultados (ORTIZ, 1997). 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. 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 Ferros, Santiveri, 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 corroboran. A aquel Can Tunis enfermo e insalubre se contraponen la construcción en 1883 del Hipódromo, inaugurado por el alcalde Francesc Rius i Taulet, en julio del mismo año. Esta infraestructura formó parte del proyecto de la Exposición Universal de 1888, que junto con los baños y balnearios, hacían de Can Tunis una incipiente zona de ocio, con una extensa playa frecuentada por las gentes de Barcelona (BAÑOS, 1993).

En el cambio de siglo, 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 ese barrio cuando en 1846 el Ayuntamiento de Barcelona prohibió la instalación de industrias en la ciudad. Cabe recordar que en 1897 el Municipio de Sants fue anexionado al de Barcelona, y con él, su marina (ORTEGA, 2007).

#### 4.2. 1901-1950: la primera periferia urbana y la primera concepción del espacio

El siglo XX arrancó con ciertos debates políticos y económicos que acabarían transformando el área del delta del Llobregat en algo más parecido a la actualidad. El topónimo "Zona Franca" también se acuñó entonces cuando el gran proyecto económico en España era la proyección y proliferación de puertos libres de impuestos, que facilitara el comercio internacional. El fuerte crecimiento industrial, el aumento de la población, y la decadencia de ciertos sectores productivos asociados a la pérdida de las colonias en 1898, colocaron la estrategia de creación de zonas francas en el debate.



La petición para la concesión de una zona franca en Barcelona fue promovido por diversos agentes, desde el Fomento del Trabajo Nacional a la Diputación y el Ayuntamiento de Barcelona, que elevaron su solicitud al Gobierno de España en 1901 (CODINA, 1966; 1971). A pesar del consenso, los conflictos de intereses no se hicieron esperar. A pesar de que el proyecto de Puerto Franco fue criticado por proteccionista, y acusado de perjudicar a las industrias próximas a Cataluña, la concesión fue otorgada el 24 de Octubre de 1916 y no como puerto franco –con instalaciones industriales y comerciales–, sino como simple Depósito de mercancías, ubicado en el entonces denominado Muelle de Bosch i Alsina, hoy Muelle del Depósito en el céntrico Puerto Viejo, y gestionado por el Consorcio de la Zona Franca. Cabe tener en cuenta que los puertos dependían, y dependen, del Ministerio de Fomento, esto es, del Estado central, que explica la pugna entre este y el otro grupo dirigente, el representado por el Fomento de Trabajo Nacional de ámbito catalán, además de los intereses contrapuestos entre agricultores, comerciantes e industriales (ARMENGOL, 2015).

En paralelo, el 20 de Julio de 1921 Antoni Martínez Domingo, Alcalde de Barcelona, tomó

posesión de parte de los terrenos deltaicos de los municipios de l'Hospitalet de Llobregat y el Prat de Llobregat, en donde se pretendían ubicar las instalaciones del Puerto Franco. El proyecto llevaba entonces cinco años concedido, y la anexión supuso un paso más (ORTEGA, 2007).

La dictadura de Miguel Primo de Rivera (1923-1930) dio un nuevo impulso al proyecto. En 1926 se celebró el concurso para la concesión del Puerto Franco, del que surgió elegida la propuesta del ingeniero de caminos, canales y puertos Blas Sorribas Bastarán. El proyecto de Sorribas preveía un canal interior principal de diferentes anchos del que surgían las diversas dársenas, de dimensiones según los servicios que debían prestar, con una superficie total de 630 hectáreas de usos industriales y comerciales. El proyecto preveía también el encauzamiento del río Llobregat y la conexión con el resto de Europa a través del ferrocarril de ancho europeo (Fig. 4).

Con la Exposición Internacional de 1929 en el horizonte, la dictadura de Primo de Rivera supuso también una transformación importante de los barrios de la Zona Franca. La llegada a Barcelona durante los años veinte de más de 350 000



FIG. 4 / Proyecto de Blas Sorribas, 1930

Fuente: GALERA & ROCA & TARRAGÓ, 1972

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 gente necesitó construir para vivir. A lo largo de esos años, 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 (BAÑOS, 1993; BOHIGAS, 1963).

La respuesta a las necesidades habitacionales del momento alumbra la considerada 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, el Gobierno respondió con el Real Decreto del 10 de octubre de 1924 por el que se fomentaba la construcción de Casas Baratas (GARCÍA DE CASTRO, 1973; OBÓN & al., 1999). Para la construcción de dichos conjuntos habitacionales se creó en 1927 el Patronato de la Vivienda 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 con una superficie de más de 57 000 m<sup>2</sup>, donde se ubicarían los diferentes proyectos de Casas Baratas.

En Barcelona, los proyectos de Casas Baratas fueron ubicados en áreas totalmente periféricas, caracterizadas por su ruralidad o su incipiente urbanización, alejadas de los núcleos habitados (GARCÍA DE CASTRO, 1974). Los ubicados en

la Zona Franca, el grupo Eduard Aunós, formado por 533 viviendas y más de 2300 vecinos y vecinas, se caracterizaban –antes de su última reforma en 1998– por tener una trama uniforme cerrada por cuatro calles, formando un área rectangular (FIG. 5). La trama sólo se interrumpía en la ubicación de las instalaciones escolares en el centro. Las viviendas eran casas unifamiliares de 35 a 80 m<sup>2</sup>, de una planta, con comedor, tres dormitorios, cocina, patio con lavabo y un pequeño jardín interior. Las condiciones de habitabilidad, y con ellas las condiciones de vida, no mejoraron para los vecinos de las Casas Baratas, pues los pobres materiales de construcción generaban humedades y goteras (CANDEL, 1957; ALIBES & al., 1975; LÓPEZ, 2013).

Con el avance del 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, entre otros. Un proceso que se dio con fuertes resistencias, y que se alargó más de treinta años (ORTEGA, 1977). El final de la historia es conocido: el Puerto Franco nunca llegó a existir, los expropiados pasaron a ser arrendatarios del Consorcio hasta que, en 1963 se incrementó la presencia de las industrias, tras la pionera apertura de la SEAT en 1952. La primera concepción de la Zona Franca fue proyectada y nunca realizada, lo que el centro sí trasladó a la periferia durante este periodo fueron los flujos migratorios y la difusión de barraquismo, así como las



FIG. 5 / Vista aérea del Grupo Eduard Aunós de Casas Baratas, 1929

Fuente: Arxiu Fotogràfic de Barcelona, AFB4-212, (Autor: Josep GASPÀR SERRA)

primeras instituciones para construir dicha periferia, como el Patronato de la Vivienda o la política pública de Casas Baratas.

La Colonia Santiveri, fue otra de las perjudicadas por las expropiaciones. Jaime Santiveri Piniés, afectado por una enfermedad pulmonar y atendido por el sacerdote Sebastián Kneipp, comercializó sus productos a partir de 1885. Instaló la fábrica primero en la céntrica calle del Call en el barrio gótico de Barcelona, hasta que en 1914 adquirió los terrenos de Can Tunis. Objeto de hasta dos expropiaciones, en 1928 tras la realizada por el Consorcio, Santiveri ubicó la finca, la fábrica y la colonia en su ubicación actual (Fig. 2).

La urbanización de este periodo se completa con otra de las piezas de ese conjunto incierto que se conoce como Port. El barrio de Plus Ultra inició sus obras en 1925, bautizado así en conmemoración del primer vuelo transatlántico. Los protagonistas de la efeméride dan, aun hoy, nombre a las tres calles del barrio –los pilotos

Ramón Franco, Julio Ruíz de Alda, y Juan Manuel Durán González–. La familia Piulachs construyó en 1929 y 1963 las sucesivas promociones de Plus Ultra, hasta la última, construida en 1966, reconocible por su impresionante dimensión y sus pequeñas ventanas ojivales, conocida como La Vinya (Fig. 6).

#### 4.3. 1950-1993: la periferia social y el espacio percibido

Los últimos procesos urbanizadores mencionados responden a la oleada migratoria a Barcelona, a causa del proceso industrializador de los años cincuenta (CANDEL, 1964). La política económica de la dictadura franquista encuentra un antes y un después con la fecha que inicia este tercer periodo. Dicha política económica tendrá una afectación directa en el desarrollo urbanístico de las décadas siguientes hasta casi el final del siglo XX.

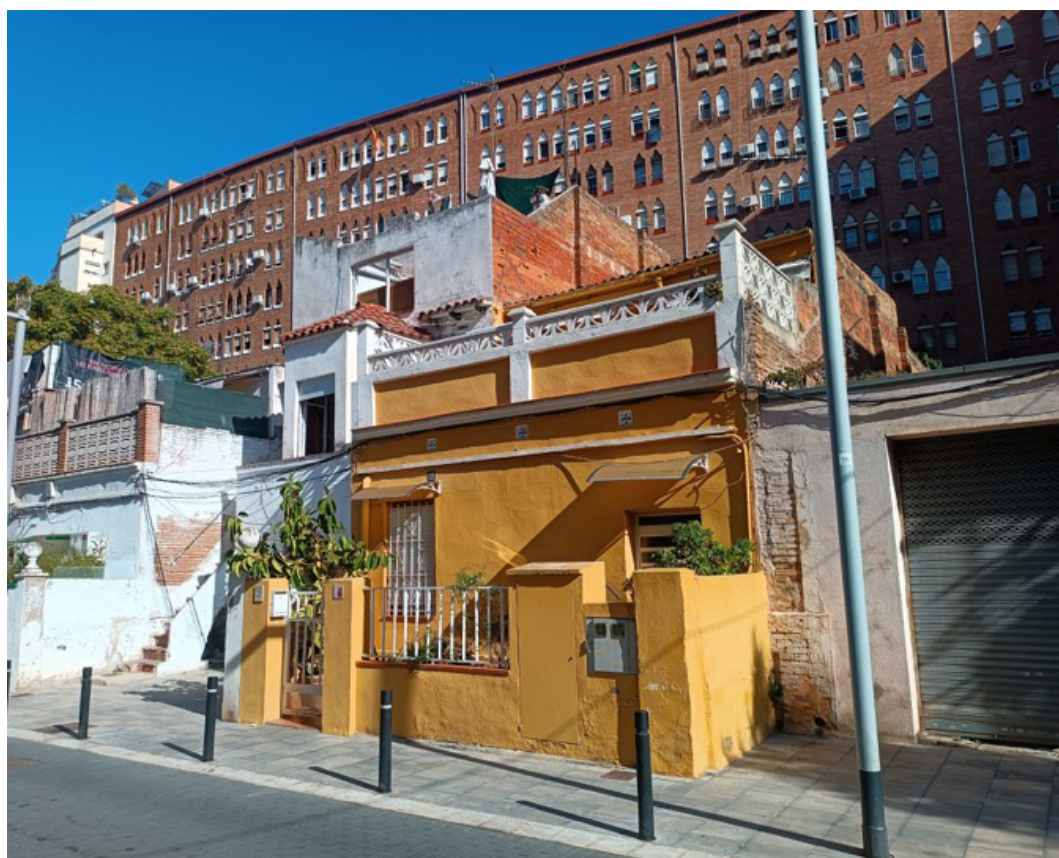


FIG. 6 / Barrio de Plus Ultra y La Vinya, 2017

Fuente: Foto autor

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, 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 su pasado obrero.

El proceso de creación de SEAT fue largo y costoso. Las primeras negociaciones se establecieron en 1940 entre el Banco Urquijo y la empresa *Fabbrica Italiana Automobili Torino*, FIAT, con el objetivo de crear la Sociedad Ibérica de Automóviles de Turismo. El proyecto solo se retomó en 1947, tras el fin de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), con el impulso del Instituto Nacional de Industria (SAN ROMÁN, 1995). Así, la dictadura pudo 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 años sesenta (CATALÁN, 2011).

La plantilla llegó a los 5000 empleados en 1957, lo que obligó a la empresa estatal más importante a ofrecer viviendas al menos al 20% de los trabajadores. A pesar de que las fuentes son contradictorias, cabe suponer que alrededor de 1953 se inició la construcción de los primeros bloques de SEAT, en los que debían ubicarse a unos 900 trabajadores. En la década de los setenta, cuando la empresa llegó a tener 32000 trabajadores, habían sido construidas 1700 viviendas.

La ubicación de una de las empresas públicas más grandes de España, y 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. La SEAT supone la constitución de las organizaciones obreras más importantes y el reforzamiento de un movimiento vecinal, cuya mayor fortaleza se mostró en los años finales de la dictadura y hasta la consolidación de los ayuntamientos democráticos (CANDEL, 1972; CARBONELL & al., 1976).

Las paupérrimas condiciones de vida que se encontraron los vecinos del barrio de la SEAT, explican el fortalecimiento del movimiento vecinal. Como en anteriores ocasiones, los problemas asociados al estado de las viviendas, surgen de sus propios orígenes. Esto, seguramente, ayuda 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 tierras deltaicas de cultivo inundables habitualmente contaminadas, y siempre aislados unos de los otros.

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 & HUERTAS, 1976). A pesar de eso, los barrios de la SEAT llegaron a contar con farmacia, guarderías y parvularios, dos escuelas, un ambulatorio de medicina general, una zona deportiva, una comisaría de policía, el cine Capri, entre otros, que lo hacen estar considerado como uno de los barrios mejor equipados de la Zona Franca (ORTEGA, 2007).

La urbanización de este tercer periodo, acoge también la construcción del barrio del Polvorín, o Ciudad Amarilla, por parte del Instituto Municipal de la Vivienda (FIG. 7). Con el objetivo principal de seguir reubicando a los barraquistas, el 25 de mayo de 1950 se aprobó la expropiación de parte de una finca a la empresa Fomento de Obras y Construcciones con el objetivo de construir 1200 viviendas. Estos edificios constaban de planta baja más dos pisos de altura, con viviendas de entre 34 y 40 m<sup>2</sup>. La primera fase, con 22 bloques y 248 viviendas, fue inaugurada por el alcalde Antoni María Simarro el 27 de octubre de 1953. Hubo otra fase en la que tan sólo se construyeron 38 viviendas, y una última promoción con 140, en un proceso de construcción que se alargó hasta el año 1964. Siempre alrededor de la Plaza Llorca, el Polvorín se desarrolló sin apenas equipamientos. Treinta años después, en 1975, el alcalde Enric Masó Vázquez, aún prometía el asfaltado de las calles (BONAL & COSTA, 1978). El centro continua, poco a poco, dando forma a la periferia.

Análogamente, en 1952 Barcelona acogió el XXXV Congreso Eucarístico convocado por el Papa Pío XII, que hoy da nombre a la 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. Entonces, en la Avenida Diagonal se encontraba un importante núcleo de barracas que fueron desalojadas y reubicadas en el barrio de Verdún en el distrito de Nou Barris —el extremo opuesto de la ciudad—, 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 las 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, 1978).



FIG. 7 / Evolución de las reformas del barrio del Polvorín, 2017

Fuente: Foto autor

La primera promoción de 124 viviendas, de 30 m<sup>2</sup>, y 10 locales fue construida en 28 días. Los realojados fueron trasladados a sus nuevas viviendas, aún inacabadas, en grandes camiones. El informe de Joan Estruch y Josep Olives 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 origen barraquista (OLIVES & ESTRUCH, 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. Las consecuencias fueron dramáticas, con hasta 26 viviendas destruidas, en un barrio construido hacía veinte años en condiciones misérrimas (FABRE & HUERTAS, 1976). Las protestas no

se hicieron esperar y es aún recordado el corte ininterrumpido de la carretera que impidió a los camiones de la basura acceder a su volcado en los vertederos de Montjuïc; una de las imágenes más recordadas de la miseria de Can Clos. 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 coincidió con la redacción del Plan Comarcal de 1953, en el que se recogían las intenciones de ubicar el Depósito Franco concedido en 1916. Se insistía también, en el desvío del río Llobregat para la ampliación de la superficie en 250 hectáreas. A pesar del nuevo intento, 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 al Puerto Franco fueron finalmente dedicados a la ubicación de un Polígono Industrial (ORTEGA, 1977).

Simultáneamente, en 1967 se constituyó la sociedad Mercados de Abastecimientos de Barcelona SA, Mercabarna. Con ello se iniciaron las obras donde debían instalarse los diferentes mercados centrales, aún situados en las zonas centrales de la ciudad. En 1971 se trasladó al Polígono Industrial el Mercado Central de Frutas y Hortalizas que hasta entonces se ubicaba en el Mercado del Born. En 1979 es trasladado el Matadero, ubicado en la Plaza de España. En 1983 fue el turno del Mercado Central del Pescado que hasta su traslado 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 en 1965 en un Polígono Industrial de la superficie prevista para el Puerto Franco, 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.

La urbanización de esta tercera etapa se atomiza en las últimas décadas. Las dos manzanas que cierran los patios interiores de Can Sabaté y de los Jardines de la Mediterránea, el conjunto que envuelve casi por completo la antigua fábrica de Can Ferrero, y el conjunto conocido como Pantera Rosa, son las piezas urbanas que se consideran las más consolidadas desde el punto de vista urbano. Estos conjuntos se organizan entre el 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 (ORTEGA, 2007).

#### 4.4. Después de 1993: la periferia subjetiva y el espacio vivido

El último periodo comprende el proceso des-industrializador y su superación a partir de la sustitución de los usos industriales por los de servicios y logísticos, además de las importantes inversiones del Ayuntamiento de Barcelona en el periodo 2015-2019, y el desarrollo urbanístico de la Marina del Prat Vermell a partir de 2018.

La crisis de las industrias queda bien descrita si se atienden a los cierres, ventas y reestructuraciones de las empresas más importantes ubicadas en la Zona Franca, en la que se han venido

empleando la mayoría de los vecinos. SEAT es el caso más emblemático. Su evolución representa bien las etapas económicas y políticas de España: sus orígenes surgidos del entendimiento entre el Instituto Nacional de Industria y la FIAT, 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 (NEL·LO, 1994; HERNÁNDEZ & FONTRDONA & BLANCO, 2012).

La creciente competencia en el sector automovilístico y los cruces de intereses entre SEAT y la matriz italiana, provocaron la salida de FIAT a inicios de los ochenta. A pesar de los cambios administrativos, y del momento político en el que se dieron, SEAT continuó su crecimiento. Tanto es así que Volkswagen llegó a adquirir el 75% de la empresa, produciendo, en 1987, 400 000 unidades al año. Tras sucesivos años de crecimiento, y con la inauguración en 1993 de la fábrica en el municipio de Martorell, la planta de la Zona Franca inicia su reconversión hasta su prácticamente total cierre en 1994. Una planta en la que llegaron a emplearse más de 30 000 trabajadores.

Del sector automovilístico cabe destacar también la Nissan Motor Ibérica, inicialmente propiedad de la empresa Ford, y más tarde de Massey-Ferguson, que instala la empresa en 1972 en la Zona Franca. En 1979 Nissan se hizo con el 82%, hasta el año 2021 cuando se fabrica el último vehículo en la planta de la Zona Franca. Por su parte, la Empresa Nacional de Autocamiones, S.A., creada en 1946, fabricaba vehículos pesados y transportes públicos en un momento de gran aislamiento de España. Instalada en 1980 en el Polígono de la Zona Franca, y ya propiedad de IVECO, produjo componentes para otras plantas españolas hasta su cierre en el año 2011. La Zona Franca pasó, en un par de décadas, de acoger las empresas más importantes del sector automovilístico a prácticamente no contar con ninguna.

En el proceso de deslocalización y cierre de empresas, se destaca también el caso de la Sociedad Española de Lámparas Eléctricas Z. Fundada en 1908 por la familia Muntades, la empresa tomó impulso con su integración a la Philips. Ubicada en la Zona Franca a partir de 1950, Lámparas Z producía componentes elementales para la economía de consumo que se abría paso. Philips participó también de la Miniwatt, empresa de componentes electrónicos y pequeños electrodomésticos. La primera cerró en 1998, y la segunda en 2005, con sendas protestas sindicales. En sus instalaciones se ubica hoy el Centro de Salud de los barrios, y la Biblioteca pública Paco Candel (GUTIÉRREZ, 2005).

La geografía y los usos del suelo de los barrios de la Zona Franca se están viendo fuertemente

transformados por la ubicación de nuevas empresas, y la instalación de varias sedes de la Administración pública (Fig. 8). El Edificio Distrito 38, reforzó esa tendencia, acogiendo a la Sociedad General de Aguas Barcelona 2014, y en 2016 a la Agencia Tributaria de Cataluña en 2016, cuando abandonaron sendas sedes en áreas centrales de Barcelona. En 2020, la Generalitat de Catalunya inició el traslado de más de 2000 trabajadores a su Campus Administrativo, en la que se ubican Consejerías y otros servicios gubernamentales en unas instalaciones de más de 46 000 m<sup>2</sup>, con los que prevé un ahorro en alquileres de 40 millones de euros al año. Ante la imposibilidad de asumir los elevados alquileres en el centro, la Generalitat lleva hasta la periferia actividades centrales de fuerte simbolismo –poder y administración–.

Hay que destacar también la ampliación del puerto. Tras tres grandes reformas en 1860, en 1900 y en 1965, la cuarta llegó en 1989 de la mano del Plan Director del Puerto de Barcelona, que preveía la expansión del espacio portuario ante el incipiente crecimiento y el posible colapso de sus instalaciones. Dicho plan fue revisado en 1998 con la *Actualización del Plan Director: Determinación de las necesidades de financiación 1997-2011*. La gran transformación no llegó hasta la construcción de nuevos muelles, y la concesión en 2006 del nuevo Muelle Prat a la empresa de capital hongkonés *Hutchinson Port Holdings*, que aún lo explota con su terminal de contenedores *Barcelona Europe South Terminal (BEST)*.

Dentro de la larga tradición ferial y de exposiciones de Barcelona, en 2007 fueron inaugurados los recintos feriales situados entre l'Hospitalet de Llobregat y la Zona Franca, con más de 200 000 m<sup>2</sup> de superficie. Desde ese año se acoge el Mobile World Congress, la cita del sector de telefonía móvil más importante del mundo, que hasta hoy sigue celebrándose en Barcelona.

En contraste con las inversiones económicas, se encuentran el Centro de Internamiento de Extranjeros instalado en 2006 en pleno Polígono Industrial, y la nueva prisión de Barcelona, que se construirá próximamente tras el acuerdo entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat de Catalunya, quien a cambio se comprometió a la definitiva llegada del Metro a los barrios de la Zona Franca.

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. Dicha Plaza es hoy el centro articulador junto al Paseo de la Zona Franca. 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 en una planta subterránea alberga

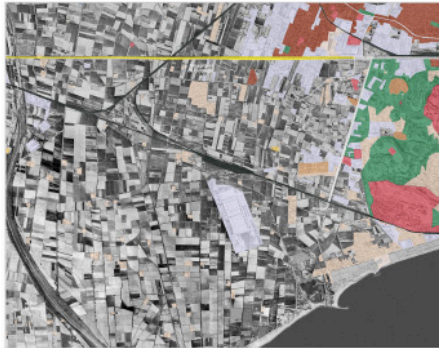
el mercado municipal. Este, que antes se conocía como el Mercado de Port –a cientos de metros del original barrio de Port–, se ubicaba en otras dependencias, hoy un centro para ancianos y dos promociones de vivienda para jóvenes y personas mayores. Dicho mercado se inauguró en 1973 en el marco de una política de construcción de mercados durante los años sesenta y setenta, décadas de fuerte crecimiento demográfico en todo el país. 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.

La Plaza de la Marina es hoy el espacio que más relaciones sociales contiene. Una centralidad definida a través de su accesibilidad que la llegada del metro en 2018 ha reforzado. 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 administrativos. 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.

En 2003 se ultimaba 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, como las que actualmente se encuentran en construcción en la Marina del Prat Vermell. La intención de acercar hasta estos barrios un nuevo tipo de residente es clara.

El proceso urbanizador de este periodo continúa con el desarrollo de la zona sur del barrio administrativo de la Marina del Prat Vermell (Fig. 9). Un barrio con algo más de 1000 habitantes y con una de las superficies vacías más grandes, en las que se espera construir más de 10 000 viviendas, duplicando la población total de los barrios. En él ya se han desarrollado promociones de vivienda pública a lado y lado del Paseo de la Zona Franca, y se encuentran en ejecución otras tantas, además de la cooperativa de vivienda La Chalmeta, en régimen de cesión de

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

FIG. 8 / Evolución de los usos del suelo 1956-2011

Fuente: Elaboración propia a partir de Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)





FIG. 9 / Campus Administrativo y nuevas promociones, 2022

Fuente: Foto autor

uso del suelo del Ayuntamiento de Barcelona, que abrió sus puertas en octubre de 2021.

Puede afirmarse que la llegada a la Alcaldía de Ada Colau en 2015 ha supuesto una transformación considerable de los barrios de la Zona Franca, gracias al impulso de asociaciones y entidades, una de largo recorrido y otras creadas al calor del ciclo de movilizaciones 2011-2015. La medida más importante ha sido la llegada del metro a los únicos barrios de Barcelona que no contaban con una estación. Ésta ha sido una reivindicación histórica de las organizaciones vecinales, que finalmente se ha visto materializada en 2018 tras la inversión de 40 millones de euros por parte del Ayuntamiento. La mejora de las condiciones urbanas con la instalación de ascensores en los barrios de montaña, la reurbanización de numerosos espacios públicos –como la plaza del Movimiento Obrero, que está transformándose en una referente del movimiento *skater*–, la creación de carriles bici, la mejora de la iluminación de ciertas zonas, la remodelación y ensanche de aceras, se complementan con las medidas de carácter social, como el Plan de Salud Mental para jóvenes o la mejora de la ocupación con relaciones entre las empresas del Polígono Industrial y los barrios.

## 5. Conclusiones

La periodización analítica presentada permite identificar fases de implosión y explosión inferiores a los 50 años, que han venido determinando la condición siempre periférica, aunque cambiante, de los barrios de la Zona Franca. Es común a todos los periodos, la constatación de una crisis de la planificación urbana, siendo la causa más evidente del estado actual de

las cosas (JIRÓN & MANSILLA, 2014). Puede concluirse, que la producción socioespacial de los barrios de la Zona Franca se ha caracterizado, desde su concepción original, por ser un lugar en el que ubicar cualquier uso, es decir, un lugar en el que todo cabe (MORCUENDE, 2018).

El primer periodo, dominado por la ruralidad, una primera y tímida industrialización, y un territorio cohesionado entre río, montaña y mar, dibuja una periferia rural en relación a Barcelona que entonces se expandía a partir del derrumbe de sus murallas, del crecimiento urbano y la anexión de los municipios históricos. El área del delta, perteneciente entonces a tres municipios distintos –Sants, El Prat de Llobregat y Hospitalet de Llobregat–, era un espacio fundamentalmente ignorado, a excepción de las gentes que trabajaban las tierras deltaicas, y con el paso de las décadas, de aquellos que empezaban a usarla como área de recreo. Es este, además, un periodo marcado por el tiempo lento, asociado con el topónimo original de “marina”, en referencia a los usos agrícolas de los eriales y pastos en entornos litorales. Actualmente, dicho topónimo es reivindicado por vecinos y vecinas, aunque su sentido ya no se identifique tanto con el pasado deltaico, y más con el uso recreativo en las áreas cercanas al mar. Ambos usos son inexistentes hoy en un área dominada por las instalaciones del puerto.

A pesar de no nado, el proyecto del Puerto Franco domina el segundo periodo, transformando el delta y creando la unidad que hoy se conoce como Zona Franca. El plan de Sorribas de 1926 es la concreción del espacio concebido lefebvriano para estos barrios, la representación de su espacio. Es la primera vez que se concibe el espacio, y se hace de tal manera que el topónimo Zona Franca es, en la actualidad, el dominante

Períodos	Dominación Político-económica	Dialéctica centro/periferia	La tríplidad del espacio
1850-1901	Ruralidad conquistada e industrialización incipiente	Periferia rural	Espacio ignorado: las marinas
1901-1950	Proyecto de Puerto Franco: transformación del delta en solar	Periferia urbana	Espacio concebido: sólo hay ideología
1950-1993	Segunda industrialización: internacionalización	Periferia social y objetiva	Espacio percibido: Dislocación de las prácticas de producción-reproducción: la ciudad industrial
1993- actualidad	Crisis industrial y sustitución	Periferia subjetiva	Espacio vivido. Se combate la ideología de "la zona franca" (concebido). La ZF se pone en el mapa

FIG. 10 / Producción espacial de una periferia

Fuente: Elaboración propia

para referirse a cualquiera de los puntos de esta área. Contribuye a ello también la difusión del *barraquismo*, con las primeras oleadas migratorias fruto de la Exposiciones Universales; desde entonces, la Zona Franca ha quedado asociada a marginalidad y tráfico de drogas. Se empieza a intuir el papel periférico y urbano del área, que alberga en la cara oculta de Montjuïc –barracas, fábricas, cementerio y vertederos– todo lo necesario para sostener los prodigios de su cara noble –museos, palacios y ferias–.

La orientación político-económica de la dictadura franquista dio forma al área a través de un fuerte proceso de industrialización, con el sector automovilístico como protagonista. Aun cuando la creación del Polígono industrial y la instalación de la SEAT contribuyen en gran medida a una nueva concepción del espacio, es la percepción del mismo la que domina en este tercer periodo. Es durante la segunda mitad de la centuria que la Zona Franca configura su actual espacio percibido, esto es, el de las prácticas espaciales, en donde queda definido un uso del territorio determinado por la dislocación producción-reproducción. De este modo cristaliza la organización espacial propia de la ciudad industrial, imponiendo una dicotomía entre, por un lado, todo lo que tiene que ver con la producción –industrias, polígono, puerto–, y por el otro, el mundo de la reproducción social –consolidando las distintas barriadas–. Esta dislocación hace emerger la periferia social objetiva (FIG. 10), definida por la distancia, la pobreza y la organización del movimiento obrero.

El cuarto periodo, acaso el más complejo por ser también el actual, está definido por la reconversión del sector industrial, la instalación de nuevos usos, y la reciente ubicación de edificios gubernamentales. Dentro del periodo, la crisis de 2008 explica gran parte de la evolución de la condición periférica y la producción del espacio

de estos barrios. En primer lugar, porque en 2008 se abre un periodo de fuerte inestabilidad política, económica y social no solo en España, si no en la organización del capitalismo reciente (FRASER, 2020). La cronificación de la crisis es, desde entonces, una característica del periodo (MORCUENDE, 2021a).

Esa crisis explica también el contexto político y social, así como el desarrollo urbanístico de los últimos quince años, al menos en dos sentidos. En primer lugar, la crisis política e institucional que siguió a la crisis financiera y de deuda de 2008, provocó una fuerte oleada de protestas denominada “Movimiento 15-M”. Ese ciclo de movilizaciones acabó, en gran medida, en 2015 con la llegada a las alcaldías de fuerzas populares provenientes de este movimiento. Es el caso de Barcelona, y en el triunfo de Ada Colau los barrios de la Zona Franca tuvieron un papel fundamental: su candidatura obtuvo un 37,7% en La Marina del Prat Vermell y un 36,6% en La Marina de Port, porcentajes destacados en una situación política de fuerte atomización electoral.

El ciclo de movilizaciones generó y fortaleció nuevos movimientos y organizaciones vecinales, que vieron en la candidatura de Colau el vehículo para expresar muchas de sus necesidades. Antes, todo un trabajo de autoreconocimiento, de construcción de una identidad unitaria de barrio atendiendo a sus diferencias, cristalizada en la recuperación del topónimo “las Marinas”, y unas necesidades claramente identificadas –la cuestión del transporte es el mejor ejemplo–, desataron el paso de la periferia objetiva a la periferia subjetiva, a la constitución de La Marina en sujeto político con reivindicaciones propias. Recientemente están siendo organizadas actividades por parte de los colectivos vecinales para la recuperación de la historia de los barrios, lo que demuestra que ya

no son necesarios agentes externos para explicar y sistematizar su propia historia y situación en la ciudad. Es importante destacar también el material de la campaña “Orgull de barri obrer”<sup>1</sup>, que señala un proceso de enorgullecimiento de pertenencia a esta área, objetivamente periférica, de Barcelona. Estos elementos son dos de las características de los sujetos periféricos propuestos por D’ANDREA (2020). Esta afirmación periférica coincide, en el caso del área metropolitana de Barcelona, con un auge de la literatura y el cine de periferia<sup>2</sup>.

En segundo lugar, los barrios de la Zona Franca, a pesar de que los datos estadísticos no la apuntaban como área prioritaria, sí lo han sido durante el primer mandato de Colau (2015-2019), cuando se han invertido más de 60 millones de euros en políticas públicas, y ha sido incluido en los distintos programas de mejora de los barrios (FOMENT DE CIUTAT, 2022). La mejora urbana de los distintos núcleos, la reurbanización de los espacios públicos, y una creciente cohesión entre las barriadas, han recentrado la vida cotidiana de estos barrios. Los espacios de representación –como la Plaza de la Marina– consiguen que el espacio vivido se sobreponga a ciertas imposiciones del concebido. Esos nuevos movimientos sociales se esfuerzan en dejar atrás el topónimo Zona Franca, un proyecto de las burguesías de inicio de siglo, que además de nunca haber existido, nada tienen que ver ya con la configuración social y espacial actual de los barrios de La Marina.

La periodización expuesta, y el caso de estudio muestran que existen dimensiones ocultas que aportan complejidad a los criterios objetivos habituales para definir las periferias. Evidenciándolas, las periferias pueden informar efectivamente sobre los procesos urbanos que vienen: polimórficos, multiescalares y diferenciales (BRENNER, 2014; SAWYER & al., 2021; MORCUENDE, 2021a). Los barrios de la Zona Franca, con sus características periféricas y no periféricas, muestran unas periferias que contienen la metrópolis a la vez que la proyectan para el exterior (DEMATTEIS, 1996), así como un centro que se vuelve omnipresente, al mismo tiempo que efímero, al haberse disuelto la unidad “ciudad” y sobreponerse distintas realidades urbanas unas sobre otras, que llevan a pensar que el esquema centro-periferia está siendo superado, por lo que es necesario recentrar el concepto periferias, con elementos hasta ahora no analizados.

## 6. Bibliografía

- ALIBES, J. M. & CAMPO, M. & GIRAL, E. & HUERTAS, J. & PRADAS, R. & TARRAGO, S. (1975): *La Barcelona de Porcioles*. Barcelona: Editorial Laia.
- ARMENGOL, F. (2015): El Port Franc de Barcelona: infraestructures de transport per a la projecció exterior de la ciutat, 1900-1965. *Barcelona Quaderns d’Història*, 22.
- ARTEAGA, I. (2005): De periferia a ciudad consolidada. Estrategias para la transformación de zonas urbanas marginales. *Revista bitàcora Urbano Territorial*, Vol. 9, Nº1.
- BAÑOS, J. (1993): *Casa Antúnez: el ocaso de un barrio*. Barcelona: Departament de Treball, Afers socials i família.
- \_\_\_\_\_ & NAVARRO, J. (2009): *Masies de Barcelona*. Barcelona: Angle Editorial.
- BOHIGAS, O. (1963): *Barcelona entre el Pla Cerdà i el barraquisme*. Barcelona: Edicions 62.
- BONAL, R. & COSTA, J. (1977): *Els barris de la Zona Franca el 1977: un exèrcit industrial de reserva*. Barcelona: Fundació Jaume Bofill.
- \_\_\_\_\_ (1978): *Sòl urbà i classes socials. Materials per a una política municipal*. Barcelona: Fundació Jaume Bofill.
- BRENNER, N. (2014): *Implosions/Explosions. Towards a Study of Planetary Urbanization*. Berlin: Jovis Verlag.
- \_\_\_\_\_ & SCHMID, C. (2015): Towards a new epistemology of the urban? *City*, 19: 2-3. <http://dx.doi.org/10.1080/13604813.2015.1014712>.
- CAMERIN, F. (2022): “Espacios de renta” y proceso de construcción de la ciudad: el caso de la Torre Glòries en Barcelona. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 54(212), 405–428
- CANDEL, F. (1957): *Donde la Ciudad cambia de nombre*. Barcelona: José Janés Editor.
- \_\_\_\_\_ (1964): *Els altres catalans*. Barcelona: Edicions 62.
- \_\_\_\_\_ (1968): *Los Hombres de la mala uva*. Barcelona: Dima Ediciones.
- \_\_\_\_\_ (1972): *Apuntes para una sociología del barrio*. Barcelona: Edicions 62.
- \_\_\_\_\_ (1988): *La nova pobresa*. Barcelona Edicions 62.
- \_\_\_\_\_ (1993): Prólogo. En *Casa Antúnez: el ocaso de un barrio*. Barcelona: Departament de Treball, Afers socials i família.
- CARBONELL, J. & MARTINEZ, J. & DE CACERES, R. & CLARAMUNT, V. & CUYAS, R. & C.B.C. & SASOT, M. (1976): *La lucha de barrios en Barcelona*. Madrid: Elías Querejeta ediciones.
- CARRERAS, C. (2017): El centro de la ciudad postgentrificada en la sociedad de los consumidores. En: GASCA, J. *Espacios del consumo y el comercio en la ciudad contemporánea*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- \_\_\_\_\_ & MARTINEZ, S. & FRAGO, L. & MORCUENDE, A. & VIGANONI, L. & SOMMELLA, R. & D’ALESSANDRO, L. (2015): La nueva dialéctica centro-periferia en la ciudad postgentrificada. Los casos de Barcelona y Nápoles. En GASCA, J & OLIVERA, P. (ORGS.) *Ciudad, comercio*

<sup>1</sup> Esta campaña está liderada por el *Ateneu Popular de la Marina Zona Franca – L’Engranatge*, organización creada el año 2014, a raíz de la descentralización por barrios del movimiento 15-M.

<sup>2</sup> Destacan autores como Javier Pérez Andújar (Sant Adrià del Besòs), Miguel Ángel Ortiz (Zona Franca), Kiko Amat (Cornellà) o Anna Pacheco, o el estreno en 2021 de la película *Chavalas*, de Carol Rodríguez.

- urbano y consumo. *Experiencias desde Latinoamérica y Europa*. México DF: UNAM. P. 51-75.
- CATALÁN, J. (2011): Distritos y clústers en la industrialización española: una visión a largo plazo. En: LE BOT, F. & PÉRRIN, C. *Le chemin de l'industrialisation en Espagne et en France. Les PME et le développement des territoires (XVIII-XXI<sup>e</sup> siècle)*. Bruselas: Peter Lange, p. 71-137.
- CODINA, J. (1966): *Delta del Llobregat. La gent del fang. El Prat: 1965-1965*. Barcelona: Editorial Montblanc.
- \_\_\_\_\_. (1971): *El Delta del Llobregat i Barcelona. Gèneres i formes de vida dels segles XVI al XX*. Barcelona: edicions Ariel.
- D'ANDREA, P. (2013): *A formação dos sujeitos periféricos: cultura e política na periferia de São Paulo*. Tesis doctoral, Universidade de São Paulo.
- \_\_\_\_\_. (2020): Contribuições para a definição dos conceitos periferia e sujeitas e sujeitos periféricos. *CEBRAP*, V. 39, n° 1.
- \_\_\_\_\_. (2021): Produções culturais e políticas nas periferias francesas. *Lutas Sociais, São Paulo*, v. 25, n° 46.
- DEMATTEIS, G. (1998): "Suburbanización y Periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas". En: MONCLUS, F. (Ed.): *La ciudad dispersa, suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.
- FABRE, J. & HUERTAS, J.M. (1976): *Tots els barris de Barcelona*. Barcelona: Edicions 62.
- FOMENT DE CIUTAT. (2022): *Pla de Barris. Barcelona 2015-2023*. Ajuntament de Barcelona.
- FRAGO, L. (2021): Impact of COVID-19 pandemic on retail structure in barcelona: From tourism-phobia to the desertification of city center. *Sustainability*, 13 (15)
- FRASER, N. (2020): *Los talleres ocultos del capital. Un mapa para la izquierda*. Madrid: Traficantes de sueños.
- GALERA, M. & ROCA, F. & TARRAGÓ, S. (1972): *Atlas de Barcelona. Siglos XVI-XX*. Barcelona: COACB.
- GARCÍA DE CASTRO, T. (1973): *Política Urbana en la época de la Dictadura en Barcelona. Los grupos de vivienda Eduardo Aunós y Ramón Albó*. Tesis de Licenciatura: Universitat de Barcelona.
- \_\_\_\_\_. (1974): Barrios barceloneses de la dictadura de Primo de Rivera. *Revista de Geografía*, vol. 8.
- GUILLUY, C. (2019): Ha emergido el mundo de las periferias. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, n° 147.
- GUTIÉRREZ, P. (2005): *Miniwatt-Philips. La memòria obrera*. Barcelona: El Viejo Topo.
- HERNÁNDEZ, J. & FONTRODONA, J. & BLANCO, R. (2012): Evolució i canvi estructural de la indústria catalana. *Revista econòmica de Catalunya*, n° 66.
- HIERNAUX, D. & LINDON, A. (2004): La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos. *Papeles de Población*, n° 42.
- JIRÓN, P. & MANSILLA, P. (2014): Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *Eure*, vol.40, n.121, p.5-28. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300001>
- LEFEBVRE, H. (1970): *La Révolution urbaine*. Paris: Anthropos.
- \_\_\_\_\_. (1974): *La production de l'espace*. Paris: Éditions Anthropos.
- LÓPEZ, P. (2013): *Rastros de rostros en un prado rojo (y negro). Las Casas Baratas de Can Tunis en la revolución de los años treinta*. Barcelona: Virus editorial.
- MORCUENDE, A. (2016): Los estudios urbanos de Raimon Bonal y Joan Costa: para una reintroducción de los materiales para una política municipal hoy. *Biblio3W*, v. 21.
- \_\_\_\_\_. (2018): *Rupturas urbanas. Análisis de las relaciones entre la morfología urbana y la estructura social en la Barcelona contemporánea* [Tesis doctoral, Universidad de Barcelona], Depósito Digital de la Universidad de Barcelona.
- \_\_\_\_\_. (2020): Interpreting sociospatial fragmentation, differential urbanization and everydaylife: a critique for the latin American debate. *Geographia*, 22(49).
- \_\_\_\_\_. (2021a): Behind the origins of socio-spatial fragmentation. *Mercator, Fortaleza*, 20.
- \_\_\_\_\_. (2021b): Diferenciação e fragmentação socio-espacial: a contradição campo-cidade como teoria e como método. *GEOUSP*, 25(2).
- NAKANO, A. & GONÇALVES, T. & REIS, A. (2021): A constituição dos sujeitos da ocupação periférica. *Lutas Sociais, São Paulo*, v. 25, n° 46.
- NEL·LO, O. (1994): L'impacte social de la reestructuració industrial a la Regió Metropolitana de Barcelona. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, n° 18.
- OBÓN, F. & DOMINGO, M. & SEGARRA, F. & GARCI, S. (1999): *Barcelona: les cases barates*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- OLIVES, J. & ESTRUCH, J. (1965): *El barri de Can Clos a Barcelona. Un exemple del fenomen immigratori i d'adaptació al suburbi*. Barcelona: Universitat de Barcelona. Departamento de Geografía, [inédito].
- ORTEGA, E. (1977): La Zona Franca de Barcelona. De Puerto Franco a Polígono Industrial. *Revista de Geografía*, 11, n° 1-2.
- ORTEGA, J. (2007): *Una història de la Marina de Sants. Vides paral·leles*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- ORTIZ, E. (1997): *Relat d'una experiència. Barri de Can Tunis*. Barcelona: Claret.
- OYÓN, J. & GUÀRDIA, M. & ROSSELLÓ, M. & FALAGÁN, D. & ROGER, J. (2021): La revolución residencial de la periferia obrera en Barcelona, 1939-1980: Nou Barris como estudio de caso. *Scripta Nova*, V. 25, n° 2.
- PICÓ, J. & SERRA, I. (2010): *La escuela de chicago de sociología*. Madrid: Siglo XXI.
- ROCA, J. (1994): *El futur de les perifèries urbanes. Canvi econòmic i crisi social a les metròpolis contemporànies*. Barcelona: Institut de Batxillerat "Barri Besòs".
- RUIZ, E. & MARCO, C. & VELASCO, A. (2020): *Desigualdad i vulnerabilitat social a Barcelona i el seu entorn metropolità*. Secció d'estudis Territorials, area metropolitana de barcelona.
- SAN ROMÁN, E. (1995): El nacimiento de la SEAT: autarquía e intervención del INI. *Revista de historia industrial*, n° 7.
- SANTOS, M. (1996): *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo: editora Record.
- SAWYER, L. & SCHMID, C. & STREULE, M. & KALLENBERGER, P. (2021): Bypass urbanism: re-ordering center-periphery relations in Kolkata, Lagos and Mexico City. *EPA: Economy and Space*, 0 (0) 1-29.
- SOLA-MORALES, M. (2008): *Diez lecciones sobre Barcelona*. Barcelona: Colegio de Arquitectos de Cataluña (COAC).