

El binomio ciudad-puerto es un fenómeno suficientemente reconocido en las ciencias sociales. Hablar de la influencia de los puertos en la vida económica de las ciudades costeras no es novedoso. Sin embargo, en nuestro país no es frecuente encontrar casos como el que se analiza en el libro que se presenta, en donde la influencia del puerto en el pulso industrial de una ciudad es tan patente, hasta el punto de condicionar el destino de la metrópoli del sur de Galicia desde, al menos, el último cuarto del siglo XIX.

No abundan los estudios sobre franquicias arancelarias en España, llámensele depósitos francos, puertos francos, zonas francas o cualquier otra forma de actuación. En todo caso, carecen, al menos, del calibre y ambición de este trabajo pues, como se señala en el prólogo del profesor Xoán Carmoña, constituye la primera aportación rigurosa al conocimiento de la historia de una zona franca española concreta. Porque el autor, sin apartarse del objeto central de su esfuerzo, plantea un enfoque más amplio, intentando entrelazar la explicación urbana con el proceso – dilatado – de génesis y desarrollo de la Zona Franca de Vigo (ZFV). Para ello, adopta un enfoque de largo plazo, comenzando en los años ochenta del siglo XIX, cuando se empiezan a cimentar los pilares del crecimiento industrial, portuario y urbano de la ciudad. Pero, además, no cae en el localismo, sino que en su discurso no pierde de vista el contexto legislativo y la evolución de las restantes zonas francas españolas.

El libro se estructura en tres grandes bloques, con títulos muy explícitos.



*El Consorcio de la Zona Franca de Vigo. Industria, comercio y desarrollo urbano*

---

**Autor:** Joseba Lebrancón Nieto  
**Editorial:** Consorcio de la Zona Franca de Vigo, Vigo, 2008  
**Páginas:** 246  
**ISBN:** 978-84-87887-81-9

**[276]**

Los dos primeros forman, de hecho, una primera unidad, que se refleja en sus propios encabezamientos (Del papel... a la realidad). El primer bloque, titulado “Del papel ... Las franquicias arancelarias y la Zona Franca de Vigo hasta 1956”, está organizado en tres capítulos. El primero de ellos sintetiza algunos aspectos ya conocidos, que le sirven a Joseba Lebrancón para contextualizar el caso de Vigo dentro del panorama de las franquicias arancelarias. Tras describir brevemente el origen de éstas y los distintos tipos legislados en España con anterioridad a 1929, introduce algunos de los principales elementos caracterizadores de la estructura económica de Vigo desde los años ochenta, conformada en torno a un complejo marítimo-pesquero (pesca, conserva, maquinaria, construcción naval, etc.) ya estudiado por diversos autores. Por esas fechas se instaló el primer Depósito comercial, concedido en 1886, aunque por falta de resultados económicos fue suprimido en 1891, al que siguió el primer Depósito Franco, en 1918, el cual tuvo también una vida bastante lánguida, ya que no se puso efectivamente en marcha hasta 1928.

La aprobación de la Ley de Zonas Francas de 1929 marca el desarrollo del segundo capítulo, una ley cuyos antecedentes inmediatos se remontan a 1914 y a la apertura durante los siguientes quince años de los Depósitos Francos de Barcelona, Cádiz, Bilbao y Santander. Aquí se nos presenta el nuevo marco legislativo creado, los requisitos exigidos y las fuentes de financiación con las que habrían de contar las Zonas Francas, así como una breve valoración de la actividad mantenida por

las mismas durante los años siguientes, presidida por las dificultades derivadas de la crisis económica internacional, la guerra civil y la posterior política autárquica del régimen franquista.

El capítulo tercero constituye uno de los más interesantes del libro, ya que en él se ponen al descubierto las estrategias de diversificación de la estructura industrial viguesa, por parte de una clase empresarial preocupada por la contracción que experimentó durante los años veinte un sector conservero excesivamente dependiente de las fluctuaciones de un recurso, la pesca, sobre el que tenían escasa capacidad de control. De hecho, durante prácticamente las dos siguientes décadas, el tejido industrial apenas registraría cambios dignos de mención. La oportunidad nació de la idea de emplazar en Vigo la Zona Franca del Norte, para que ésta sirviese de vehículo de incentivación de nuevas líneas de negocio, industrial y comercial. Es decir, que actuase como un polo de atracción empresarial.

En este capítulo se analiza el proceso de concesión de la Zona Franca a Vigo (en 1947), inicialmente con una clara orientación comercial (esa era la intención del Estado), aunque la fuerte presencia de la burguesía industrial en el Consorcio encargado de su administración, así como la decisión de Citroën de instalar su planta en 1956, termino haciéndolo decantar hacia una orientación industrial. No obstante, esa falta de decisión retrasó todo el proyecto durante casi diez años. Lebrancón analiza en detalle la composición y el funcionamiento del Consorcio durante sus primeros años de vida (1947-1956), así como los debates que se desarrollaron

en torno al emplazamiento final de la ZFV (en la zona de Balaídos).

El segundo bloque, "... a la realidad. La Zona Franca industrial y comercial en funcionamiento. La era Portanet", está integrada también por tres capítulos. En el capítulo cuarto se realiza un balance de la legislación relativa a la instalación de industrias en las Zonas Francas, sobre todo a través de su principal vehículo, la Comisión Interministerial de Zonas Francas. Este organismo, creado en 1955, aunque comenzó a funcionar en 1956, constituyó el filtro real en donde se autorizaban o denegaban las solicitudes de instalación de nuevas industrias. En la práctica, constituyó el obstáculo principal, ya que se rechazaron la mayor parte de las iniciativas, y sólo una de las empresas, Citroën, llegó a instalarse y a entrar en funcionamiento.

El capítulo 5 tiene como principal mérito el poner de manifiesto un nutrido conjunto de iniciativas industriales que pudieron haberse instalado en la ZFV, y de otras que sí lo lograron, a partir del punto de inflexión que supuso el proyecto pionero de Citroën-Hispania. Además de exponer los pormenores de la instalación de la empresa francesa, el autor enumera un prolijo inventario de proyectos que solicitaron emplazarse en la ciudad, sobre todo, tras la aprobación del Plan de Desarrollo Económico y Social de 1963. Es en parte una historia de frustraciones, ya que algunas de estas iniciativas fracasaron, mientras otras sufrían continuas dilaciones, principalmente por razones burocráticas y por las difíciles relaciones económicas con el exterior que padecía España. En palabras del autor, el

balance de los primeros treinta años de funcionamiento de la Zona Franca es en parte un éxito incompleto y en parte un fracaso a medias.

En capítulo 6 indaga en las operaciones comerciales generadas en este espacio, condicionadas por similares dificultades que las que aquejaron a las actividades industriales. La ZFV heredó las operaciones comerciales del Depósito Franco, además de otras nuevas, como la refrigeración, y los convenios sobre Tránsito Internacional por Ferrocarril (TIF) y por Carretera (TIR), u otras armas de fomento de las exportaciones, como el Tráfico de Perfeccionamiento de Activos (TPA), además de diversos incentivos de tipo fiscal, crediticio, financiero o administrativo. Joseba Lebrancón concluye que las iniciativas industriales y las operaciones comerciales demuestran lo limitado de la apertura del régimen después del Plan de Estabilización.

El último bloque, "La Agencia de Desarrollo Local. La Zona Franca de Vigo ante la Adhesión" analiza la evolución durante los años ochenta y noventa. El capítulo 7 profundiza en el impacto de la crisis económica sobre el área. Por un lado, en la descripción de las nuevas infraestructuras que exigía el nuevo escenario económico que se avecinaba tras la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea, lo que obligó al puerto a adecuarse a las nuevas necesidades, a la provisión de suelo empresarial y a nuevas promociones industriales. Por otro lado, en la respuesta de las industrias a los desafíos de la crisis y la adhesión.

El capítulo 8 trata la adhesión a la CEE y el impacto que ésta tuvo sobre

[278]

las Zonas Francas españolas y, en concreto, las estrategias implementadas en Vigo ante el nuevo marco competitivo y las incertidumbres derivadas del nuevo modelo de franquicia a implantar. Finalmente, el capítulo 9 se ocupa de los años noventa, una época en la que la ZFV ha modificado parcialmente sus funciones tradicionales, para pasar a convertirse en una herramienta de promoción del desarrollo socioeconómico de Vigo y de su área de influencia. Las principales novedades de este período son la inclusión de nuevos espacios en la ZFV (el nuevo relleno portuario de Bouzas) y la inclusión de un polígono industrial, un parque tecnológico y un parque logístico. Además de la provisión de nuevos servicios a las empresas, también se han realizado diversas actuaciones que han tenido un perceptible impacto urbanístico.

El libro cuenta a su favor con numerosos activos. Combina la rigurosidad en el tratamiento de la información y en el análisis con un atractivo formato que facilita la lectura, ya que el abundante, útil y adecuadamente seleccionado material gráfico complementa eficazmente el seguimiento de un hilo argumental bien estructurado. La exposición, al final de cada bloque, de unas conclusiones parciales proporciona la necesaria pausa con la que interpretar la etapa siguiente. En síntesis, constituye una excelente herramienta para comprender el proceso de desarrollo económico de Vigo durante la segunda mitad del siglo XX.

Jesús Mirás Araujo  
Universidade da Coruña