

El port franc i la fàbrica de Barcelona

Les edats de la Zona Franca



El port franc i la fàbrica de Barcelona

Les edats de la Zona Franca

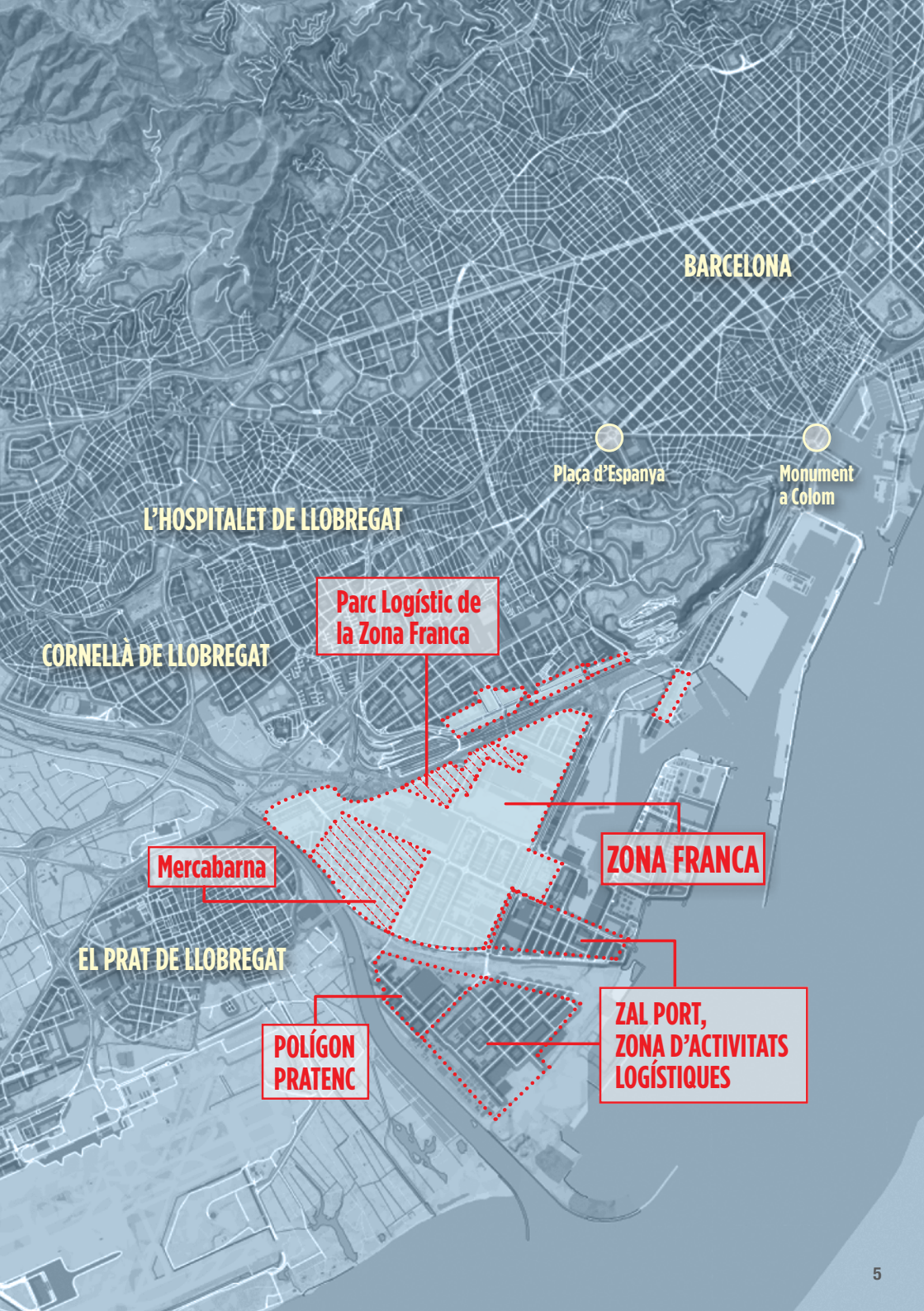


ZONA FRANCA, ZONA CENTRAL

Al marge esquerre del delta del Llobregat, entre Montjuïc i el riu, batega des de fa més d'un segle l'epicentre de moltes aspiracions de Barcelona i de Catalunya.

Ideat fa cent anys com un espai portuari de trànsit de mercaderies lliure d'aranzels, el projecte del port franc no s'executà com a tal, però, transformat en un gran polígon industrial, ha estat decisiu per a la conurbació barcelonina i la història de Catalunya, des de l'economia, amb la gran indústria automobilística, fins a la política, com a focus de l'antifranquisme militant.

Més recentment, enmig de port, aeroport, xarxes viàries i telecomunicacions, la Zona Franca forma part de l'antena logística de Barcelona al món i és, alhora, un espai d'assaig de fórmules d'innovació econòmica, urbanitat metropolitana i sostenibilitat ambiental, que té en compte la pertinença al delta del Llobregat i la necessitat de preservar-ne els valors naturals.



BARCELONA

Plaça d'Espanya

Monument a Colom

L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

CORNELLÀ DE LLOBREGAT

Parc Logístic de la Zona Franca

Mercabarna

ZONA FRANCA

EL PRAT DE LLOBREGAT

POLÍGON PRATENC

**ZAL PORT,
ZONA D'ACTIVITATS
LOGÍSTIQUES**

LA FORMACIÓ D'UN PAISATGE



El delta del Llobregat des del castell de Montjuïc, 1917. Josep Brangulí, Arxiu Nacional de Catalunya

La desembocadura del Llobregat, amb un delta format en edat geològica recent, fou un espai d'aiguamolls amb aprofitaments ramaders des de l'antiguitat. Al segle XVI es van començar a dessecar zones humides per estendre els camps de conreu, que al marge esquerre del riu van poder-se regar, a partir de 1820, amb el canal de la Infanta. No gaire lluny s'estengueren els prats d'indianes i, durant el segle XIX, van aparèixer també les primeres indústries a la Marina de Sants, sobretot al Prat Vermell. Allà va ubicar-se també un dels grups de cases barates per als barraquistes desallotjats amb motiu de l'Exposició Internacional de 1929.



La desembocadura del Llobregat, 1929. Josep Gaspar i Serra, Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya



Paisatge ramader al delta del Llobregat, 1910-1915. Josep Brangulí, Arxiu Nacional de Catalunya

La incorporació del front costaner del delta a la conurbació metropolitana s'ha produït al llarg del segle xx, amb els primers aeròdroms, l'aeroport del Prat, les ampliacions del port, el Polígon Industrial de la Zona Franca i les grans vies de comunicació. La duresa de l'impacte ambiental d'aquestes infraestructures ha estat objecte d'un volum notable d'estudis crítics i de propostes a favor de modalitats d'ocupació més sostenibles.



L'hemidelta esquerre del Llobregat, 1961. Vols històrics, Àrea Metropolitana de Barcelona

L'hemidelta esquerre del Llobregat, 1970. Vols històrics, Àrea Metropolitana de Barcelona



L'AMBICIÓ D'UN PORT FRANC



Concentració a favor del port franc a la plaça de Sant Jaume, 1915. Josep Brangulí, Arxiu Nacional de Catalunya

L'elit gremial barcelonina reclamava a finals del segle XVII un port franc, com ho escrivia el mercantilista Narcís Feliu de la Penya. A sol·licitud del Consell de Cent, tant Felip V com Carles d'Àustria el concediren en Corts i va existir una efímera Casa del Port Franc, que no va sobreviure a la guerra de Successió.



Imatge del Sandtorhafen, al port franc d'Hamburg, dècada de 1910. Museum für Hamburgische Geschichte/SHMH

Els ports francs moderns, concebuts com a recintes tancats fora de l'espai duaner dels estats per a la manipulació, la transformació industrial i l'exportació de mercaderies en trànsit, van inspirar-se sobretot en el *Freihafen* d'Hamburg, operatiu des de 1888. A Barcelona, la pèrdua dels mercats colonials va incentivar el 1899 la demanda a l'Estat de la «concessió d'un port franc o zona neutral». En la *Memòria* que es presentà el 1901, avalada entre d'altres per Foment del Treball i la Junta d'Obres del Port, es proposava estendre el port franc fins a Castelldefels.

A Madrid, els debats a les Corts sobre els ports francs es paralitzaven una vegada i una altra per l'oposició fèrria dels cerealistes de l'interior peninsular, fins que el 1914 l'esclat de la guerra a Europa va fer que el Govern espanyol fos més sensible al tema. Llavors liderava la petició l'Ajuntament de Barcelona, amb ànim municipalista i amb l'aval d'un ampli moviment d'institucions, entitats i 499 poblacions catalanes, com mostrà l'Assemblea Econòmica reunida al Saló de Cent el 1915.

JULIO DE 1934. EDICION DE LA TARDE. PAG. 19



LOS PRIVILEGIOS

—CONVIENE ACABAR CON TODO ES.
 —CON EL SEPARATISMO ENCUBIERTO.
 —Y CON EL PUERTO FRANCO.

Vinyeta de 1934 del ninotaire Ricardo García López, que firmava amb el pseudònim K-Hito, en què encara s'evidencia la pugna política entorn del port franc. Diari ABC, 12 de juliol de 1934. Arxiu del Consorci de la Zona Franca

ADMINISTRAR EL DIPÒSIT I CREAR EL GRAN PORT



L'alcalde de Barcelona, Antoni Martínez Domingo, i autoritats civils i militars en l'acte celebratiu de la incorporació al municipi de Barcelona dels terrenys de l'Hospitalet i el Prat destinats al port franc, 1921. Josep Brangulí, Arxiu Nacional de Catalunya

L'octubre de 1916 es concedí un dipòsit comercial al Port de Barcelona, que el 1917 va ser reconegut com a dipòsit franc, a imatge del de Cadis. El govern de la infraestructura es va confiar a un consorci presidit per l'alcalde i integrat per representants del món econòmic, al qual la dictadura de Primo de Rivera afegí el 1926 un delegat o *comissari regi* per assegurar-ne el control estatal.



Les diverses instal·lacions que el dipòsit franc de Barcelona tenia a finals de la dècada de 1920. *Anuario del Consorcio de la Zona Franca*, 1929. Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona



Instal·lacions del Dipòsit Franc amb ferrocarril de mercaderies, dècada de 1920.
Arxiu del Consorci de la Zona Franca

A l'espera del trasllat a terrenys propis al delta del Llobregat, les primeres instal·lacions del dipòsit franc s'ubicaren al moll de Bosch i Alsina i altres naus, dins i fora de l'àmbit portuari. L'Ajuntament de Barcelona va tenir un gran protagonisme en el procés, no sense reticències de la Junta del Port i de la gestora d'espais Crédito y Docks davant la intervenció municipal.

A partir d'un primer pla de Josep Cabestany, el 1920 es van agregar al municipi barceloní 900 ha de l'Hospitalet i una llenca de terra del Prat de Llobregat, i el 1927 es convocà un concurs internacional per dissenyar el projecte del port franc en aquests terrenys, declarats d'utilitat pública. L'any següent l'Estat va autoritzar l'ample europeu al ferrocarril a França per Puigcerdà, considerat estratègic per captar mercaderies en trànsit, i es plantejà una autopista de Barcelona a Bilbao. El futur s'ideava a un ritme intens.

Plànol elaborat pels topògrafs de l'exèrcit espanyol de la zona prevista per a la instal·lació del port franc, 1926. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya



L'EXPRESSIÓ PÚBLICA D'UN SOMNI



Maqueta del port franc exposada al Pavelló de la ciutat de Barcelona de l'Exposició Internacional, 1929. Gabriel Casas, Arxiu Nacional de Catalunya

El concurs d'avantprojectes per al port i les instal·lacions de la Zona Franca convocat el 1927 es va llançar com una campanya a gran escala de promoció internacional de Barcelona. El plec de condicions dictava que a més de les infraestructures portuàries –un canal interior– i ferroviàries, s'havien de preveure els espais de magatzems i d'activitat comercial i industrial.

Hi van concórrer enginyers d'arreu del món i s'hi van presentar 56 propostes, però el concurs va quedar sense guanyador. El projecte del danès Bjørn Petersen va rebre el primer accèssit, retribuint amb 40.000 ptes. Temps després, l'enginyer Blas Sorribas fou l'encarregat de redactar el projecte executiu. La proposta de Petersen va ser la base per confeir una maqueta espectacular, amb llum i aigua, que es va instal·lar a l'àrea dedicada al port del Pavelló de Barcelona a l'Exposició Internacional de 1929. Si la concentració el 1915 a la plaça de Sant Jaume havia aplegat el suport de la societat civil, ara l'ambició del port franc esdevenia un tema de masses: la maqueta va ser un dels màxims atractius de l'Exposició.

Plànol del projecte de port franc, obra de l'enginyer danès Bjørn Petersen. *Anuario del Consorcio de la Zona Franca*, 1928. Arxiu Històric del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya

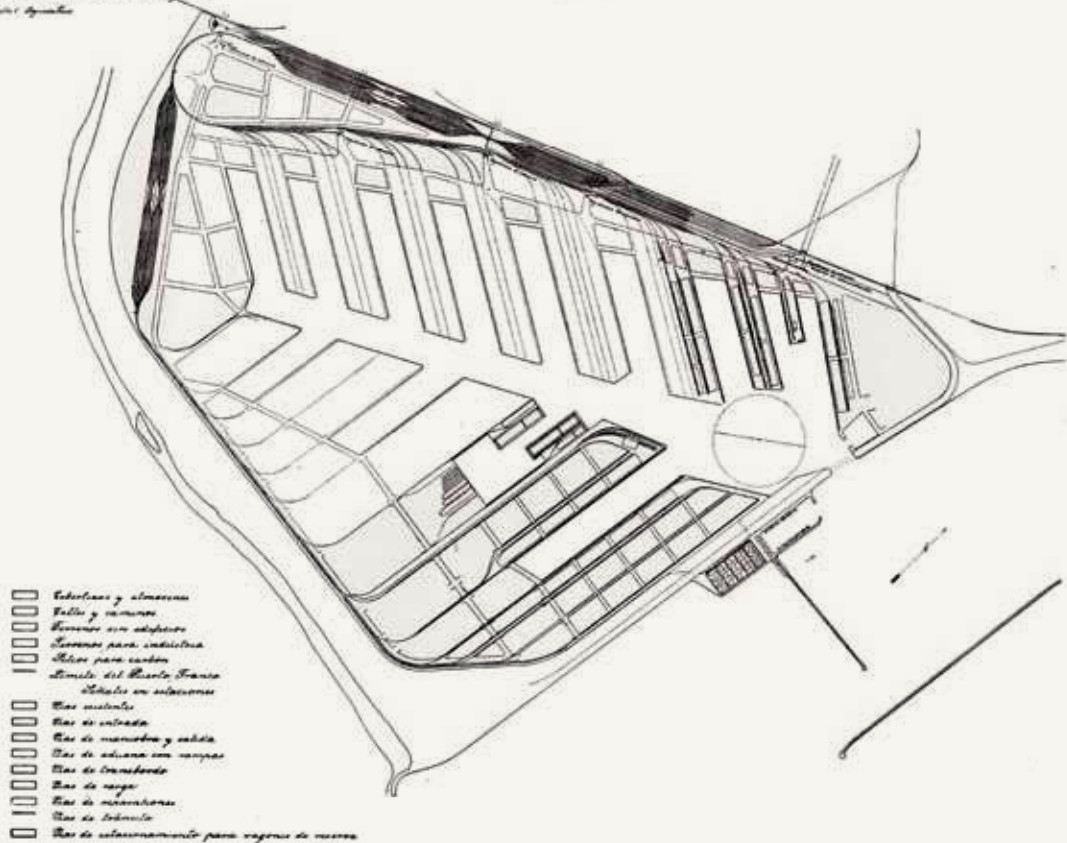
«La part de l'esquerra de la sala està destinada a presentar-nos els projectes del Port Franc actual. Un gran diorama ens dona una petita visió de la zona franca, amb els seus molls i canals, les seves grues en moviment i l'encendre's i apagar-se els llums segons sigui nit o dia. L'aigua és veritable, i té un cert moviment, que fa que alguns barquets s'hi enfonsin.»

Grans quadros contenen els avantprojectes del Port Franc premiats en el concurs internacional celebrat i guanyat per un enginyer danès...»

Diari La Publicitat, 7 de març de 1930

PORTO FRANCO DE BARCELONA

Plano de construcción de calles y muelles
Anuncio de Aguilera



LA REORIENTACIÓ: DE PORT FRANC A ZONA INDUSTRIAL



Vista actual de la Zona Franca. Arxiu del Consorci de la Zona Franca

El projecte que Blas Sorribas va lliurar el 1930 al Consorci mostrava el port franc en el seu esplendor, amb els molls en espina de peix envoltats de magatzems i fàbriques en un recinte tancat de més de 1.000 ha. El disseny fins i tot va incorporar-se al Pla comarcal de 1953, però llavors ja feia temps que tot apuntava en una altra direcció.

Inundacions als terrenys, encara agrícoles, del Consorci de la Zona Franca, 26 de febrer de 1944. Pérez de Rozas, Arxiu Fotogràfic de Barcelona



La llei de zones franques de 1929 havia aprovat un espai dual, amb un dipòsit franc i una zona franca, en què s'autoritzaven indústries inexistents a l'Estat o que necessitessin suport per exportar. La norma allunyava Barcelona de tenir un gran port franc reclòs com el d'Hamburg, però concordava amb les limitacions i tendències que ja es notaven en la dècada de 1930. Les minses xifres de mercaderies en trànsit, el baix nivell exportador (excepte en l'automòbil) i l'escassa inversió per abordar les infraestructures necessàries feien difícil un projecte de la magnitud del port franc i, en canvi, feia molta falta una zona franca concebuda com a gran polígon industrial.

La guerra i la política autàrquica paralitzaren totes les operacions i les parcel·les expropiades pel Consorci seguien conreades en règim d'arrendament pels antics propietaris, fins que l'obertura del gran complex de la SEAT el 1953 va refermar l'orientació cap a la constitució d'una gran zona fabril.

El decret del 1929 va delimitar les funcions dels ports francs, els dipòsits francs i les zones franques. Tan sols en aquestes darreres s'hi permetrien les activitats industrials. *Gaceta de Madrid*, 13 de juny de 1929. Biblioteca Nacional de España

grupos y medios económicos con que han de contar las entidades concessionarias de las Zonas Francas, la constitución de los Depósitos Francos, el régimen arancelario aplicable a las mercancías que entren y salgan en dichos puertos, y todas las demás cuestiones que afecten al efecto gran parte de lo que en la actualidad rige para los Depósitos Francos y Zonas Francas, en una palabra, las normas fundamentales a desarrollar en su fin en los correspondientes preceptos reglamentarios.

Fundado en las consideraciones precedentes el Ministro que suscribe, de conformidad con el parecer del Consejo de Ministros, tiene el honor de someter a la aprobación de V. M. el siguiente proyecto de Decreto.

Madrid, 11 de Junio de 1929.

SEÑOR:
A. L. R. P. de V. M.
JOSÉ CALVO SOTILLO.

REAL DECRETO-LIBY
Núm. 1.491.

A propuesta del Ministro de Hacienda y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente: **Art. 1.º** Además de los depósitos de comercio y contrabando que seguirán regidos con arreglo a las prescripciones del artículo 229 y demás concordantes de las Ordenanzas Generales de la Aduana de Adana, y Zonas Francas con las funciones que en las atribuyen en el presente Decreto-Ley.

De los puertos francos.

2.º Tendrán el carácter de puertos francos los de las islas Canarias y las Posesiones españolas del Noroeste de África (Ceuta, Melilla, Alhucemas, Peñón de la Gometra y Chafarinas). Esta declaración confirma y ratifica la hecha a favor de los expresados puertos por las disposiciones actualmente vigentes, con arreglo a las cuales continuarán regidos.

De los depósitos francos.

3.º Por Depósito franco se entiende una porción limitada de terreno enclavada en el lugar donde exista Aduana marítima de primera clase, con locales adecuados para introducir y almacenar toda clase de mercancías extranjeras de importación permitida y las mercancías españolas de exportación también autorizadas.

determina el artículo 222 de las Ordenanzas de Adana.

El a partir de los cuatro años de la apertura de un Depósito franco, o de dos a contar desde la fecha en que se establezcan los comedidos con arreglo a las presentes bases, no se licitará realizado en ellas las operaciones comprendidas en las apartados a) (descarrozado y tostadura de café y cacao), b) (fundido de las pieles), f) (trituración de las semillas), g) (lavado de las lanas), h) extracción del aceite de la copra y de las semillas oleaginosas) e i) (todas las operaciones que aumenten el valor de los géneros descodados, sin variar esencialmente la naturaleza de los mismos), del artículo 222, quedará circunscrito el funcionamiento del Depósito a las operaciones comprendidas en los apartados a) (cambio de envases de las mercancías), b) (división de las mercancías para preparar clases comerciales) y c) (mencías de unas y otras con idéntico fin), del citado artículo 222.

4.º El número de Depósitos francos será limitado, enserán de subvención por parte del Estado y se concederán a entidades oficiales, tales como Cámaras de Comercio, Industria y Navegación y Juntas de Obras del puerto, o a Sociedades o Compañías nacionales, constituidas expreso con arreglo al Código de Comercio, quedando prohibido en absoluto a las entidades concessionarias el arrendamiento de los Depósitos francos.

De las zonas francas.

5.º Es Zona franca una franja o extensión de terreno situado en el litoral, limitada por un lado de todo edificio urbano, con puerto propio o al menos adyacente, y en el término jurisdiccional de una Aduana marítima de primera clase, en cuyo perímetro podrán realizarse las operaciones que el artículo 222 de las Ordenanzas de Adana autoriza para los Depósitos francos, y además instalarse:

- a) Industrias no existentes en España.
- b) Industrias existentes en España sin carácter exportador.
- c) Industrias existentes en España con carácter exportador autorizadas por el Ministerio de Hacienda y Comercio, con registro de comercio mercantil en los últimos años.

Zona franca cuando el Consorcio del Ministerio de Hacienda de esta ley la conformidad de la mayoría absoluta de los miembros representativos de aquél.

El Gobierno podrá imponer la concurrencia entre las industrias precedentes y las de nuevo establecidas en una zona franca, cuando de ella pueda operarse aplicación apreciable para el comercio exterior nacional.

Las expedientes correspondientes se tramitarán por el Ministerio de Hacienda, con informe previo del de Economía Nacional y asistencia del Consejo de Estado, y se resolverán por el de Hacienda.

6.º Se autoriza desde luego el establecimiento de dos zonas francas en nuestras costas: una en Cádiz y otra en Burdeos.

Se faculta al Gobierno para autorizar el establecimiento de otra zona franca en un puerto del Noroeste de España si los intereses económicos nacionales lo aconsejaren.

7.º El Ministerio de Hacienda, después de oír al de Economía Nacional, publicará en 1.º de Enero de cada año una relación de las industrias que, por motivos de seguridad del Estado y respecto a la producción e industrias nacionales de exportación precedente, se consideraran prohibidas dentro de las zonas francas.

Para instalar en la zona una industria de las no prohibidas bastará ponerlo en conocimiento de la Aduana respectiva.

La inclusión de una determinada industria en la lista de las prohibidas no tendrá efecto retroactivo en el caso de que existiera en una zona franca.

8.º Los ingresos de las Concesiones administrativas de las zonas francas serán:

- a) Arbitrios por ocupaciones, almacenaje, estadística, importación y exportación de mercancías.
 - b) Tasas por servicios que el Consorcio preste a particulares.
 - c) Recargos sobre las contribuciones industrial y de comercio y utilidad, tarifa 3.ª, aunque que se obtenga informe favorable previo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación correspondiente.
 - d) Subvenciones de las Ayuntamientos y Diputaciones.
 - e) Subvenciones del Estado.
- No podrá otorgarse esta subvención cuando el Estado posea las obras del puerto sobre a la zona franca.
- La subvención consistirá en el 25%

LA FÀBRICA DE BARCELONA



Antonio de la Rosa (amb la vara), secretari general del Consorci, mostra el projecte de Zona Franca a les autoritats. D'esquerra a dreta: Santiago Cruilles Peratallada, director general de Transports Terrestres; Josep Maria de Porcioles, alcalde de Barcelona; subsecretari del Ministeri d'Obres Públiques, Santiago Udina Martorell; i comissari del Pla de Desenvolupament, Laureà López Rodó, c. 1966. Arxiu del Consorci de la Zona Franca

La decisió d'ubicar la SEAT a la Zona Franca per la proximitat a les instal·lacions portuàries i pel règim de franquícia, com a complement de l'existència de mà d'obra qualificada a Barcelona, va resultar decisiva per al seu llançament com a gran àrea industrial. Una interpretació més flexible de les restriccions per instal·lar-s'hi ampliava el camp de possibilitats.

La llei de 1965 va completar la definició i la delimitació de territoris. Es van adjudicar 400 de les hectàrees expropiades per ampliar el port de Barcelona, i es va atorgar el caràcter de polígon industrial a tot l'interior, amb alguns àmbits de règim duaner especial. Tres anys després, el Pla parcial del Polígon Industrial de la Zona Franca consagrava l'orientació industrialista i incloïa una reserva d'espai per a un gran equipament públic, la Unitat Alimentària Municipal (la futura Mercabarna).



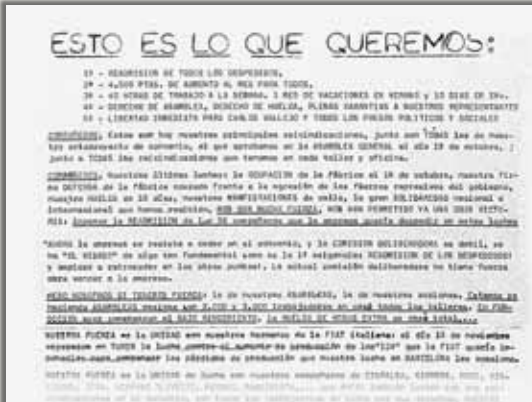
Plànol del Pla parcial d'ordenació, urbana aprovat el 16 de febrer de 1968, sobre una extensió de 728 hectàrees. Registre de Planejament Urbanístic de Catalunya

Entre el 1967 i el 1972 el ritme d'instal·lació d'empreses fou intens. La Zona Franca es perfilà com a districte industrial de l'automoció a Barcelona (sector del metall) i com a pol de distribució i d'indústria alimentària, entre d'altres sectors. No poques empreses s'hi van traslladar des de zones urbanes més centríques, com el Poblenou. La Zona Franca era la gran fàbrica de Barcelona en termes tècnics i econòmics, però també socials i polítics, com a focus del moviment obrer i antifranquista a la metròpoli.

Naus de la SEAT en construcció, 1953-1955. Fons TAF, Helicòpters SA, Arxiu Nacional de Catalunya



Full volant de les Comissions Obreres de la planta de la Seat a la Zona Franca, 1971. Arxiu del Memorial de Treballadors de la SEAT



Districte de l'automòbil



Les instal·lacions de Ford Motor Ibérica al Poble Nou, 1935.
Foto Ferran, Arxiu Nacional de Catalunya



La indústria de l'automoció ha estat un puntal històric del dipòsit franc i de la Zona Franca. El 1923 Ford es traslladà del dipòsit franc de Cadis a l'avinguda d'Icària del Poble Nou, en règim de franquícia des de 1928: en aquestes naus el 1929 es van muntar 6.904 turismes i 5.123 camions. General Motors va seguir el mateix camí. Instal·lada primer a Màlaga i després a Madrid, el 1932 es va traslladar a un taller amb franquícia vora la Sagrada Família.

Ambdues empreses tenien la Zona Franca en el punt de mira. El 1935 Ford es plantejà construir-hi una gran factoria i el mateix any General Motors hi planejà una planta per a 20.000 vehicles anuals. Però tot s'aturà amb la guerra i l'autarquia.

Portada de *La Vanguardia*, 16 d'octubre de 1952.
Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona

El 1948 l'INI va autoritzar la implantació de la SEAT a Barcelona, després de moltes reticències. El treball qualificat, una indústria auxiliar potent i el port van decantar la decisió, i l'empresa es va ubicar a la Zona Franca, on podia comptar amb franquícia duanera i terrenys. El 1953 va obrir les portes.

A partir de 1957 va començar a produir el Seat 600 i en la dècada de 1970 va superar els 25.000 treballadors. No gaire lluny van ubicar-se les dues grans factories de vehicles pesants: Motor Ibérica, el 1967, provinent del Poblenou; i ENASA-Pegaso, el 1971, hereva de la Hispano Suïza i provinent de Sant Andreu.



Embarcament de cotxes de la SEAT per a l'exportació a Iugoslàvia, 1969. Pérez de Rozas, Arxiu Fotogràfic de Barcelona

Fabricació del model 600 de SEAT, 1969. Foto de Pérez de Rozas, Arxiu Fotogràfic de Barcelona



Districte alimentari

Mercabarna va obrir les portes a la Zona Franca el 1971 amb el trasllat del Mercat Central de Fruïtes i Verdures, que des de 1921 era al Born. El van seguir l'Escorxadador el 1979, el Mercat Central del Peix el 1973 i el Mercat Central de la Flor l'any següent.

Al recinte hi ha també la ZAC (Zona d'Activitats Complementàries) que el 2017 comptava amb més de quatre-centes empreses. En total, el complex ocupa 90 ha, allotja unes set-centes empreses i exporta un terç dels productes que hi circulen.

Activitat a Mercabarna el dia de la inauguració oficial per l'alcalde Porcioles en 1971. Fotografia de Pérez de Rozas (fragment). Arxiu Fotogràfic de Barcelona



L'ARRIBADA DE GRANS ESTABLIMENTS LOGÍSTICS



El ramal ferroviari del carrer 4 de la Zona Franca, clau per al transport ferroviari de mercaderies amb origen o destinació al port. El viaducte elevat que creua la imatge pertany a la futura línia L10 Sud del metro, 2015. Francisco Urrutia, Arxiu del Consorci de la Zona Franca

Els canvis tecnològics i la globalització econòmica, incloent les deslocalitzacions, juntament amb l'ambició de crear un gran node de connexions intermodals amb el port i l'aeroport, les comunicacions terrestres i les telecomunicacions, han modificat l'accessibilitat i la fesomia de la Zona Franca.

La disminució de l'activitat industrial en les dècades més recents va buidar espais que han ocupat les activitats logístiques. És el cas dels terrenys que va retornar la SEAT al Consorci i que foren assignats al Parc Logístic de la Zona Franca, o més recentment els terrenys alliberats a tocar del carrer A que el Consorci ha arrendat a la societat publicoprivada que gestiona la Zona d'Activitats Logístiques del Port.



Imatge actual de l'accés principal al Parc Logístic de la Zona Franca. Arxiu del Consorci de la Zona Franca

Tanmateix, la indústria manté més d'un quart de la superfície del polígon, on es troben Nissan Motor Ibèrica com a fàbrica integral i una planta de carrosseria de SEAT, que es manté a la Zona Franca, connectada per ferrocarril amb Martorell. Darrerament s'estudien modalitats de reindustrialització innovadores amb petites i mitjanes empreses. Mercabarna, al seu torn, es beneficia de les noves facilitats logístiques a l'hora de proveir la ciutat i de reforçar el seu paper com a pol de distribució de productes de proximitat.

Terminal de Contenidors de Barcelona, una de les principals plataformes logístiques del Mediterrani. Arxiu del Port de Barcelona



PER UNA CRUÏLLA METROPOLITANA SOSTENIBLE



L'actual desembocadura del Llobregat, a la platja de Ca l'Arana. Arxiu del Consorci dels Espais Naturals del Delta del Llobregat

Els reptes de futur que es plantegen per a la Zona Franca i per al conjunt del delta estan en consonància amb la cerca d'un nou model de ciutat més vivible. L'Ajuntament de Barcelona impulsa, en col·laboració amb els ajuntaments de l'Hospitalet i el Prat, el Pla director estratègic de la plataforma econòmica del delta del Llobregat.

D'una banda, el Pla planteja la reindustrialització i l'impuls d'activitats econòmiques innovadores i que generin llocs de treball inclusius sobre el sòl industrial disponible. D'altra banda, aborda la reducció dels impactes de les indústries i de la implantació de les grans infraestructures de comunicació, amb l'objectiu d'avançar cap a la sostenibilitat ambiental i cap a una major urbanitat i integració d'aquest territori en el conjunt metropolità, afavorida, ara també, per l'arribada del metro.



La Línia 9 Sud del Metro arriba avui al Parc Logístic i a Mercabarna. La projectada Línia 10, en el futur, connectarà la Zona Franca Litoral amb el Polígon Pratenc. Guillem Riera, Arxiu del Consorci de la Zona Franca

La reducció d'impactes ambientals, la nova mobilitat i l'impuls d'activitats econòmiques inclusives són els reptes del futur d'aquest espai. Arxiu del Consorci de la Zona Franca



GLOSSARI

DIPÒSIT FRANC: Espai proper a una duana i amb exempcions tributàries, preparat per emmagatzemar productes importats i efectuar les manipulacions que hi estiguin autoritzades. La major part de dipòsits francs s'han situat històricament a zones portuàries.

PORT FRANC: Port especial on el tràfic de mercaderies està exempt de pagar els aranzels que solen ser obligatoris a la resta del territori. En temps preindustrials, sovint tota la ciutat tenia franquícies, mentre que els ports francs moderns tenen zones lliures d'aranzels ben delimitades.

ZONA FRANCA: Territori delimitat amb beneficis tributaris i d'una complexitat i extensió majors que les d'un dipòsit franc, que disposa d'instal·lacions àmplies on es poden dipositar, manipular i transformar industrialment les mercaderies.

POLÍGON INDUSTRIAL DE LA ZONA FRANCA: Extensa zona de 600 ha de sòl industrial i, actualment, també logístic situada al marge esquerre del Llobregat. Hi ha unes 300 empreses, a banda de les ubicades dins del recinte de Mercabarna.

ÀREA LOGÍSTICA: Zona en la qual les empreses es dediquen a activitats relacionades amb el transport, l'emmagatzematge, la preparació de comandes, l'etiquetatge i la distribució de mercaderies.

CONSORCI DE LA ZONA FRANCA: Entitat consorcial de l'Estat i l'Ajuntament de Barcelona per a la dinamització econòmica. Gestiona i administra el sòl del Polígon Industrial de la Zona Franca, la Zona Franca Duanera i el Parc Logístic de la Zona Franca, com també altres espais al municipi de Barcelona i al conjunt de la metròpoli. L'alcaldeessa de Barcelona presideix el plenari del Consorci, i el delegat especial de l'Estat presideix el comitè executiu.

PLATAFORMA ECONÒMICA DEL DELTA DEL LLOBREGAT: Àmbits d'ús industrial, logístic i també comercial i de serveis que corresponen als polígons situats a cavall del port i l'aeroport de Barcelona. Inclou la Zona Franca, la Zona d'Activitats Logístiques del Port, els polígons industrials del Prat de Llobregat, els terrenys de la Ciutat Aeroportuària i el districte econòmic de la Gran Via de l'Hospitalet.

LES EDATS DEL PORT FRANC I LA ZONA FRANCA

L'ANTIC SOMNI MERCANTILISTA

- 1681** El Político discurso, de Narcís Feliu de la Penya, relata l'aposta de les elits gremials barcelonines per aconseguir el proteccionisme tèxtil, un port franc i una companyia comercial, seguint el model mercantilista holandès.
- 1701** El Consell de Cent decideix portar la petició del port franc a les Corts catalanes.
- 1702** La Casa del Port Franc és concedida per Felip V a les Corts de 1701-1702, juntament amb la creació d'una companyia mercantil i el lliure comerç amb Amèrica. Carles III d'Àustria ho revalida a les Corts de 1705-1706, en plena guerra de Successió.
- 1711** S'impulsa la construcció de la Casa del Port Franc vora el moll, on ara hi ha la Barceloneta. La seva existència fou efímera, per la guerra i la derrota de 1714.

1872-1898

EL DIPÒSIT COMERCIAL DE PRODUCTES COLONIALS

- 1872** Des de la segona dècada del vuit-cents, la Junta de Comerç proposava un dipòsit comercial per emmagatzemar productes colonials. La demanda fou recurrent i, finalment, el 1872 es forma a Barcelona la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito.
- 1873** El Govern de la I República autoritza el dipòsit comercial del port, en la línia dels *entrepôts* francesos i els *docks* britànics, i el concedeix a la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito.
- 1876** La unificació italiana havia abolit la franquícia de la ciutat de Gènova, però el 1876 el seu port obtingué un recinte en règim franc duaner modern. L'altra competidora de Barcelona, Marsella, disposava d'un gran dipòsit comercial.
- 1881** El Senat d'Hamburg incorpora la ciutat a la unitat duanera alemanya, a excepció d'una part del port. Neix així el modern *Freihafen* o port franc d'Hamburg, que es converteix aviat en un referent. Copenhaguen crea el seu el 1891.
- 1888** La Compañía de los Almacenes Generales és autoritzada a fer algunes operacions de transformació dels productes emmagatzemats.
- 1898** Es perden les colònies de Cuba, Puerto Rico i Filipines.

1899-1915

ELS COMBATS PEL PORT FRANC O LA ZONA NEUTRAL

- 1899** La fi dels mercats colonials, la fil·loxera i la crisi comercial amb França incentiven que Foment del Treball Nacional demani al Govern que concedeixi un port franc o zona neutral per fomentar l'exportació. El 1900 la Junta del Port s'afegeix a la petició.
- 1899** Ricard Alsina proposa al *Proyecto de unificación de Barcelona con las poblaciones de su llano* (les agregacions s'havien produït el 1897) un nou recinte portuari tancat al peu de Montjuïc, en la línia del *Freihafen* d'Hamburg.
- 1901** La Comissió de delimitació del port franc proposa crear una zona neutral de més de 40 km² a tot el front costaner del delta del Llobregat, excavant el seu port al marge esquerre del riu –i contigu a l'existent–, com a Hamburg i Copenhaguen.
- 1903 i 1911** Els projectes de llei per crear zones neutrals s'aturen una vegada rere una altra per la fèrria oposició dels cerealícoles castellans i aragonesos. Els ports francs proposats són diversos però l'atac, visceral, se centra en Barcelona i Catalunya.
- 1914** La paràlisi dels ports europeus per la Primera Guerra Mundial afavoreix que l'Estat acabi resolent de manera favorable la demanda de ports francs. L'Ajuntament de Barcelona es posa ara al davant de la petició, en una aposta clara per una gestió portuària municipal.
- 1914** Els agraristes s'enfronten de nou al projecte presentant-lo com un conflicte entre perifèria i centre peninsular: «El principal porvenir de España está en el suelo».
- 1915** La llei torna a aturar-se.
- 1915** El 10 d'octubre es reuneix l'Assemblea Econòmica d'institucions i entitats al Saló de Cent, amb l'aval de 499 municipis catalans, en defensa de la Zona Neutral de Barcelona.

1916-1929

GESTIONAR EL DIPÒSIT FRANC I CONSTRUIR EL NOU PORT

- 1916** L'anomenat «Decret Alba», dictat pel Govern per sortir de l'atzucac, concedeix tan sols un dipòsit comercial. L'Ajuntament encapçala l'actuació per posar-lo en marxa i l'any següent s'aconsegueix l'equiparació amb el dipòsit franc de Cadis.
- 1917** Es crea el Consorci del Dipòsit Franc de Barcelona, origen de l'òrgan de gestió actual. L'encapçala l'Ajuntament de Barcelona i hi figuren Foment del Treball, la Junta del Port, la Cambra de Comerç i Indústria, l'Institut Agrícola i associacions obreres del port.
- 1918** L'enginyer Josep Cabestany projecta les instal·lacions del Dipòsit Franc entre el port i el Llobregat.
- 1920** S'agreguen al municipi barceloní 900 ha de la Marina de l'Hospitalet per a la zona del futur port franc, declarades expropiables per llei d'11 de maig de 1920.
- 1921** Pel juliol s'inaugura el dipòsit franc provisional, arrendat a Crédito y Docks, la successora de la Compañía de los Almacenes Generales de Depósito.
- 1925** S'atorga l'exclusivitat en l'extracció de sorra de les platges al Consorci, com a mecanisme de finançament.

- **1926** Primo de Rivera modifica la composició del Consorci per assegurar el control estatal. El *comissari regi*, introduït l'any anterior, n'esdevé el president, en detriment de l'alcalde, i supervisa l'acció municipal.
- **1927** Expropiacions en marxa al delta del Llobregat i s'aprova el decret d'ampliació de moviments i mercaderies autoritzats al Dipòsit Franc.
- **1927** El Consorci fa una convocatòria internacional d'un concurs d'avantprojectes del port franc. Se'n presenten 56. Es declara desert i s'atorga un accésit a l'enginyer danès Bjorn Petersen.
- **1928** La factoria de Ford al Poblenou s'incorpora al règim de dipòsit franc. L'empresa s'hi havia traslladat des del port franc de Cadis el 1923, atreta per la mà d'obra especialitzada i per la xarxa de fabricants de components de Barcelona.
- **1928** Un real decret autoritza un ramal ferroviari d'ample europeu, no en la línia de Barcelona a Portbou, com havia demanat el Consorci, sinó en la via transpirinenca de Puigcerdà. En paral·lel, es proposa l'autopista de Barcelona a Bilbao per connectar amb els ports i les àrees industrials del Cantàbric.
- **1929** La promoció del port franc, presentat com a gran somni de Barcelona, culmina en l'Exposició Internacional. La maqueta exhibida té un gran impacte ciutadà.

1929-1953

CONFIGURAR UNA ZONA INDUSTRIAL

- **1929** El Decret llei d'11 de juny sobre ports, dipòsits i zones franques clarifica el panorama. A diferència del model integral del *Freihafen* d'Hamburg, el decret estableix a Barcelona i a Cadis una combinació dual, de dipòsit franc i de zona franca, aquesta última concebuda com a polígon d'activitats industrials que o bé no existien a Espanya, o bé els faltava caràcter exportador, o bé, tenint-lo, passaven per dificultats. El consorci canvia de nom per dir-se Consorci de la Zona Franca de Barcelona.
- **1930** Blas Sorribas presenta el projecte executiu del port per a la Zona Franca que, després del concurs, li havia encarregat el Consorci, i que mai no s'arribà a construir.
- **1932** General Motors Peninsular ubica la fàbrica en una nau emparada per la franquícia portuària del carrer de Mallorca, a prop de la Sagrada Família.
- **1935** Els projectes per instal·lar la fàbrica de la Ford a la Zona Franca i plans similars de General Motors queden aturats per la guerra.
- **1937** L'ambició d'un canvi social revolucionari no canvia el rumb: «Sens dubte la zona destinada al Port Franc de Barcelona és el futur de la zona industrial», i «si tal vegada ha passat l'oportunitat de fer un port franc, potser seria convenient una zona neutral, aprofitant la situació geogràfica» (Comitè Únic del Consorci).
- **1950** Es constitueix la SEAT i s'inicia la construcció d'una gran planta automobilística al bell mig dels terrenys expropiats de la Zona Franca.
- **1953** S'aprova el Pla comarcal, que encara manté la previsió d'un port propi de la Zona Franca al marge esquerre del delta del Llobregat.

1953-1977

LA GRAN FÀBRICA DE BARCELONA

- 1953** La SEAT obre la factoria amb el model Seat 1400 i es consagra el 1957 amb la sortida de les seves naus del Seat 600.
- 1965** La Llei 102/1965 integra el port interior de la Zona Franca al port de Barcelona i remet al Plan General del Puerto per a la delimitació de la zona de servei d'aquest i dels terrenys que romandran gestionats pel Consorci.
- 1967** S'instal·len a la Zona Franca les plantes de Bayer Hispania i de Motor Ibérica.
- 1967** Al mes de juliol, les 60 empreses que han sol·licitat establir-se a la Zona Franca ocupen 1.289.485 m².
- 1968** S'aprova el Pla parcial del Polígon Industrial de la Zona Franca, que consolida la seva delimitació i ordenació. El Consorci vol promoure el creixement industrial, pal·liar la falta de sòl industrial al municipi i acollir el trasllat de fàbriques des d'àrees més cèntriques de la ciutat, com el Poblenou.
- 1971** S'hi instal·la el complex automobilístic d'ENASA (Pegaso), fins aleshores ubicat a Sant Andreu, i Mercabarna, que substitueix el mercat central del Born.
- 1971** Les grans empreses de la Zona Franca, i en especial la SEAT, són protagonistes d'una lluita obrera i antifranquista intensa. El 18 d'octubre de 1971, Antonio Ruiz mor en el desallotjament policial de la fàbrica.
- 1971** Al mes de desembre 149 empreses donen feina a aproximadament 40.000 treballadors i ocupen 3.904.040 m².
- 1972** Al mes de desembre, les 157 empreses instal·lades a la Zona Franca donen feina a 46.710 persones, tres quartes parts de les quals treballen a empreses de més de 500 llocs de treball i majoritàriament al sector de l'automòbil.
- 1975** La major part del sòl del polígon ja és ocupat i el Consorci aprova la promoció de sòl i d'activitat en altres indrets.

1977-1994

CRISI I INCERTESES

- 1977** La compra de terrenys per al Centre Integrat de Transports i Emmagatzematge al Vallès, desemboca el 1977-1979 en una estafa del delegat de l'Estat i del secretari general del Consorci, que queda qüestionat com a agència de promoció econòmica.
- 1980** El Consorci ven al Port 120 ha de terreny en les quals, posteriorment, s'instal·la la ZAL (Zona d'Activitats Logístiques). Quatre anys després es venen 90 ha a Mercabarna. La crisi industrial havia frenat l'ocupació del polígon.
- 1987** Després d'una dècada de crisi industrial, i refetes les finances del daltabaix per corrupció, el Consorci reprèn les seves activitats de promoció econòmica participant en la creació del Parc Tecnològic del Vallès.

1994-2017

EXPANSIÓ DE LA LOGÍSTICA I NOVES SENSIBILITATS

- 1994** Consideració prioritària de la logística a partir del Pla Delta del Llobregat, establert com un conveni de cooperació en infraestructures, accessos i medi ambient entre el Ministeri d'Obres Públiques i les administracions municipals.
- 1994** El Port de Barcelona construeix la ZAL (Zona d'Activitats Logístiques).
- 1995** La SEAT retorna un paquet de 40 ha dels seus terrenys ocupats en lloguer, que el Consorci destina a crear el Parc Logístic de la Zona Franca.
- 2001** S'aprova el Pla especial del Parc Logístic de la Zona Franca.
- 2004** La SEAT culmina el trasllat de les cadenes de muntatge a Martorell, i manté a la Zona Franca una part de la producció.
- 2011** **Tanca Iveco**, successora de Pegaso i Hispano Suiza. El sector de l'automòbil segueix present a la Zona Franca amb el parc de proveïdors, amb part de la producció de SEAT i amb Nissan Motor Ibèrica.
- 2014** El grup Cooperativa Consum, dedicat a la distribució alimentària, construeix una plataforma logística de 92.000 m².
- 2015** El 29% de la superfície de la Zona Franca (sense comptar Mercabarna i el Parc Logístic) encara es manté industrial. S'apunten altres models d'activitat i l'Ajuntament proposa al Consorci un nou parc per a petites i mitjanes empreses industrials.
- 2016** Primera connexió directa en metro: s'inaugura la línia 9.
- 2017** L'empresa FedEx anuncia la instal·lació a la Zona Franca d'un centre d'operacions de 16.900 m².
- 2017** L'Ajuntament de Barcelona anuncia un nou Pla director estratègic de la plataforma econòmica del delta del Llobregat, pla que posa un èmfasi renovat en els valors mediambientals, l'ocupació, les sinergies entre les activitats, la qualitat urbana i la connectivitat d'aquest espai que és clau per a tot l'àmbit metropolità.

EL PORT FRANC I LA FÀBRICA DE BARCELONA

Les edats de la Zona Franca

Mostra, debats i itineraris

MUHBA CASA PADELLÀS

Mostra oberta del 27 de febrer
a l'1 de juliol de 2018

Organització

MUHBA (Museu d'Història de Barcelona),
Institut de Cultura, Ajuntament de Barcelona,
amb el suport de la Gerència de l'Ajuntament
de Barcelona.

Coordinació del projecte

Lluís Sales i Favà

Guió general i textos

Lluís Sales i Favà, Joan Roca i Albert,
Marc A. Garcia i López

Assessorament

Jordi Catalan i Vidal
Joan Clavera i Monjonell

Documentació

Marta Delclòs i Raventós
Lluís Sales i Favà
Marc A. Garcia

Audiovisuals

Newdivision.es

Àmbit MUHBA Centre de Col·leccions, Zona Franca

Josep Bracons, Lídia Font, Emili Revilla,
Anna Lázaro, Carla Puerto

Revisió lingüística i traduccions

Addenda SCCL

Arquitectura, modelisme, disseny gràfic

MiM (Marta Galí i Marta Oristrell)
Ernest Perera Design Studio
Enric Garrido

Conservació preventiva

Lídia Font, Anna Lázaro i Carla Puerto

Producció, muntatge i il·luminació

Nexe Cultural SL

Arxius i institucions col·laboradores

Àrea Metropolitana de Barcelona, Arxiu
Fotogràfic de Barcelona, Arxiu Històric de la
Ciutat de Barcelona, Arxiu Històric del Col·legi
d'Arquitectes de Catalunya, Arxiu Municipal del
Districte de Sants-Montjuïc, Arxiu Nacional de
Catalunya, Arxiu del Port de Barcelona, Institut
Cartogràfic i Geològic de Catalunya, Consorci
dels Espais Naturals del Delta del Llobregat,

Consorci de la Zona Franca, Museum für
Hamburgische Geschichte, Oficina Estratègica
de l'Àmbit del Pla del Delta del Llobregat.

Imatges ©

Frederic Ballell, Josep Branguí, Gabriel Casas,
Narcís Cuyàs, Foto Ferran, Joan Fontanillas,
Josep Gaspar Serra, Pérez de Rozas, Manolo
Laguillo, Eduard Olivella, Josep Maria Sagarra,
Pau Lluís Torrents, Guillem Riera, Servicios
Aéreos Comerciales Españoles, Carlos Rodríguez
Escalona, Fons TAF Helicòpters, Francisco Urrutia.

Agraïments

Maria José Albaladejo, Mareike Ballerstedt,
Miguel Delgado, Birgit Delius.

Programació

Lluís Sales i Favà,
Marc A. Garcia i López,
Joan Roca i Albert

Visites i itineraris

Marc A. Garcia i López,
Patricia Giménez,
Equip Muhba,
Fragment

Comunicació

Àngels Bertran

Suport a la gestió

Sergi Benajas
Sònia Martínez Pocurull

Atenció a sales, vigilància i neteja

Expertus Group, Grupo Control, Nдавant

Equip MUHBA

Daniel Alcubierre, Julia Beltrán, Sergi Benajas,
Àngels Bertran, Mònica Blasco, Josep Bracons,
Jaume Capsada, Eulàlia Cartró, Carmen Cazalla,
Lídia Font, Carlos Fumanal, Marta Iglesias,
Jaime Irigoyen, Anna Lázaro, Teresa Macià,
Sònia Martínez, Carles Mela, Núria Miró,
Mònica Mosteirín, Elena Pérez, Carla Puerto,
Andreu Puig, Ramon Pujades, Emili Revilla,
Elena Rivali, Joan Roca, Aurora de la Rosa,
José Manuel Sánchez, Teresa Soldino, Edgar
Straehle, Montserrat Valero, Senén Vallès
i Dolors Xufré.

Libret de sala

Consell d'Administració de l'Institut de Cultura de Barcelona

President

Jaume Asens Llodrà

Vicepresidenta

Gala Pin Ferrando

Membres

Jaume Ciurana i Llevadot, Joan Josep Puigcorbè i Benaiges, Maria Magdalena Barceló Verea, Guillem Espriu Avendaño, Alfredo Bergua Valls, Pere Casas Zarzuela, Ricard Vinyes Ribas, Joan Subirats Humet, Arantxa García Terente, Marta Clari Padrós, Antonio Ramírez González, Núria Sempere Comas, Eduard Escoffet Coca.

Secretària

Montserrat Oriol Bellot

Gerent

Valentí Oviedo Cornejo

Consell d'Edicions i Publicacions de l'Ajuntament de Barcelona

Gerardo Pisarello Prados, Josep M. Montaner Martorell, Laura Pérez Castallo, Jordi Campillo Gámez, Marc Andreu Acebal, Águeda Bañón Pérez, José Pérez Freijo, Pilar Roca Viola, Maria Truñó i Salvadó, Bertran Cazorla Rodríguez, Anna Giralt Brunet.

Col·lecció MUHBA Llibrets de Sala

Direcció de la col·lecció: Joan Roca i Albert

Edició: Ajuntament de Barcelona, Institut de Cultura, MUHBA - Museu d'Història de Barcelona

**EL PORT FRANÇ I LA FÀBRICA DE BARCELONA.
Les edats de la Zona Franca**

Text: Lluís Sales i Favà, Joan Roca i Albert, Marc A. Garcia i López

Coordinació editorial: Lluís Sales i Favà

Revisió lingüística: Addenda

Disseny i maquetació: Enric Garrido

Gestió de drets d'imatges: Lluís Sales i Favà

Impressió: Naop, SL

Primera edició: febrer 2018

© de l'edició: Ajuntament de Barcelona, Institut de Cultura, Museu d'Història de Barcelona

© dels textos: els seus autors

© de les imatges: els seus autors

Fotografia de coberta: El delta del Llobregat des de Montjuïc, 1917. Josep Brangulí, Arxiu Nacional de Catalunya

S'han fet totes les gestions possibles per identificar els propietaris dels drets de les fotografies. Qualsevol error o omisió s'haurà de notificar per escrit a l'editor i es corregirà en edicions posteriors.

En queda prohibida la reproducció total o parcial sense permís exprés de l'editor, en els termes marcats per la llei.

DL: B 4926-2018

ISBN Ajuntament de Barcelona: 978-84-9156-084-5

www.barcelona.cat/barcelonallibres

www.ajuntament.barcelona.cat/museuhistoria/ca

El MUHBA compta amb el suport del Cercle del Museu:

Patrons benefactors: El Periódico, Ara, Aigües de Barcelona, Abertis, Repsol, Gas Natural Fenosa

Patrons institucionals: Societat Econòmica Barcelonessa d'Amics del País, Consell Econòmic i Social de Barcelona, Ateneu Barcelonès, Sport Cultura Barcelona, Associació Consell de Cent, Institut Europeu de la Mediterrània, Fundació Centre Internacional de Música Antiga, Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya, Fundació Museu Històric-social de La Maquinista Terrestre i Marítima i de Macosa, Cambra de Comerç de Barcelona, Fundació Pau Casals, FAVB Associació de Veïns i Veïnes de Barcelona

Associats i amics: iGuzzini, Canon, Grup Julià

MUHBA Llibrets de sala

- 1 Barraques. La ciutat informal
- 2 Barcelona connectada, ciutadans transnacionals
- 3 Barcelona i els Jocs Florals, 1859
- 4 Cerdà i Barcelona. La primera metròpoli, 1853-1897
- 5 Salomó ben Adret de Barcelona, 1235-1310
- 6 Ja tenim 600! La represa sense democràcia
- 7 La revolució de l'aigua a Barcelona
- 8 Murals sota la lupa. Les pintures de la capella de Sant Miquel
- 9 Indianes, 1736-1847. Els orígens de la Barcelona industrial
- 10 Barcelona, vint històries musicals
- 11 L'enginy de postguerra. Microcotxes de Barcelona
- 12 Alimentar la ciutat. El proveïment de Barcelona del segle XIII al segle XX
- 13 Música, Noucentisme, Barcelona
- 14 La bandera de Santa Eulàlia i la seva restauració
- 15 El món del 1714
- 16 Fabra & Coats fa museu
- 17 Monestirs urbans en temps de guerra
- 18 Música, guerra i pau a la Barcelona moderna i contemporània
- 19 La cartografia medieval i Barcelona
- 20 Barcelona a l'antiguitat tardana. El cristianisme, els visigots i la ciutat
- 21 Els jueus a la Barcelona medieval. MUHBA El Call
- 22 Hagadàs Barcelona. L'esplendor jueva del gòtic català
- 23 La casa Gralla. El periple d'un monument
- 24 Primers pagesos BCN. La gran innovació fa 7.500 anys
- 25 Imatges per creure. Catòlics i protestants a Europa i Barcelona, segles XVI-XVIII
- 26 La ferida d'Hipercor. Barcelona 1987

